Sammlung der Rechtsprechung

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS
MACIEJ SZPUNAR
vom 4. März 2021 [1]

Rechtssache C-570/19

Irish Ferries Ltd
gegen
National Transport Authority

(Vorabentscheidungsersuchen des High Court [Hoher Gerichtshof, Irland])

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr – Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 – Annullierung – Bekanntgabe vor dem ursprünglich vorgesehenen Abfahrtsdatum wegen verspäteter Auslieferung eines neuen Schiffs an den Beförderer – Folgen“

I. Einleitung

1. Während zu der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 [2], die die Rechte von Fluggästen regelt, eine umfangreiche Rechtsprechung des Gerichtshofs vorliegt, ist dies bei anderen unionsrechtlichen Regelungen der Fahrgastrechte im Eisenbahn- [3], im Kraftomnibus- [4] oder – wie im vorliegenden Fall – im See- und Binnenschiffsverkehr [5] nicht der Fall. Mit dem vorliegenden Vorabentscheidungsersuchen bittet ein nationales Gericht den Gerichtshof erstmals um die Auslegung der Bestimmungen der Verordnung Nr. 1177/2010.

2. Es ergeht in einem Verfahren zwischen der Irish Ferries Ltd, einem Unternehmen des Seeschiffsverkehrs, und der National Transport Authority (irische Nationale Transportbehörde, im Folgenden: NTA), der zur Durchsetzung der Verordnung Nr. 1177/2010 benannten nationalen Stelle, wegen der Annullierung aller Verbindungen zwischen Irland und Frankreich, die mit einem der Schiffe dieses Beförderers im Verlauf des Jahres 2018 für über 20 000 Fahrgäste bedient werden sollten.

1 Originalsprache: Französisch.

2 Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 (ABl. 2004, L 46, S. 1).

3 Vgl. Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. 2007, L 315, S. 14).

4 Vgl. Verordnung (EG) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 (ABl. 2011, L 55, S. 1).

5 Vgl. Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 (ABl. 2010, L 334, S. 1).

3. Mit seinen zehn Vorlagefragen ersucht das vorlegende Gericht den Gerichtshof, sich zur Auslegung mehrerer Bestimmungen der Verordnung Nr. 1177/2010 und zu deren Gültigkeit zu äußern. Diese Fragen werfen zahlreiche Probleme im Bereich des Seeschiffsverkehrs auf. Angesichts dessen, dass es einer mehr als fünfzehnjährigen Rechtsprechungsentwicklung bedurfte, um entsprechende Probleme im Bereich des Luftverkehrs zu klären, werden die Antworten des Gerichtshofs auf die hier vorgelegten Fragen in der Zukunft wahrscheinlich Gegenstand weiterer Erläuterungen sein.

4. In den vorliegenden Schlussanträgen werde ich diese Rechtsprechungsentwicklungen darstellen und in diesem Rahmen prüfen, ob und gegebenenfalls in welchem Maße sie sich entsprechend auf den Seeschiffsverkehr übertragen lassen.

II. Rechtlicher Rahmen

A. Unionsrecht

5. Nach ihrem Art. 1 („Gegenstand“) enthält die Verordnung Nr. 1177/2010 Vorschriften für den See- und Binnenschiffsverkehr u. a. zu den Rechten der Fahrgäste bei Annullierungen und bei Verspätungen sowie zur Behandlung von Beschwerden.

6. Art. 2 („Geltungsbereich“) dieser Verordnung sieht vor:

„(1) Diese Verordnung gilt für Fahrgäste, die

a) mit Personenverkehrsdiensten reisen, bei denen der Einschiffungshafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats liegt;

b) mit Personenverkehrsdiensten reisen, bei denen der Einschiffungshafen nicht im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats liegt und der Ausschiffungshafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats liegt, sofern der Verkehrsdienst von einem Beförderer aus der Union gemäß der Definition des Artikels 3 Buchstabe e erbracht wird;

c) an einer Kreuzfahrt teilnehmen, bei der der Einschiffungshafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats liegt. Für diese Fahrgäste gelten jedoch nicht Artikel 16 Absatz 2, die Artikel 18 und 19 sowie Artikel 20 Absätze 1 und 4.

(2) Diese Verordnung gilt nicht für Fahrgäste, die

a) mit Schiffen reisen, die für die Beförderung von maximal zwölf Fahrgästen zugelassen sind,

b) mit Schiffen reisen, deren für den Schiffsbetrieb verantwortliche Besatzung aus höchstens drei Personen besteht oder die im Personenverkehr eine Gesamtstrecke von weniger als 500 m (einfache Fahrt) zurücklegen,

c) an Ausflugs- und Besichtigungsfahrten teilnehmen, bei denen es sich nicht um Kreuzfahrten handelt, oder

d) mit Schiffen ohne Maschinenantrieb oder mit vor 1965 entworfenen und hauptsächlich mit den Originalwerkstoffen gebauten historischen Fahrgastschiffen im Original oder als Einzelnachbildung reisen, die für die Beförderung von maximal 36 Fahrgästen zugelassen sind.

(3) Die Mitgliedstaaten können während der ersten beiden Jahre ab 18. Dezember 2012 im Inlandsverkehr betriebene Seeschiffe mit einer Bruttoraumzahl von weniger als 300 t von der Anwendung dieser Verordnung ausnehmen, sofern die Fahrgastrechte gemäß dieser Verordnung nach den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften angemessen gewährleistet sind.

(4) Die Mitgliedstaaten können Personenverkehrsdienste, die im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, öffentlicher Dienstleistungsverträge oder integrierter Verkehrsdienste erbracht werden, von der Anwendung dieser Verordnung ausnehmen, sofern die Fahrgastrechte nach dieser Verordnung durch einzelstaatliche Rechtsvorschriften vergleichbar gewährleistet sind.

…“

7. In Art. 3 dieser Verordnung heißt es:

„Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

…

f) ‚Personenverkehrsdienst‘ einen gewerblichen Verkehrsdienst zur Personenbeförderung auf See oder Binnenwasserstraßen nach einem veröffentlichten Fahrplan;

…

m) ‚Beförderungsvertrag‘ einen Vertrag zwischen einem Beförderer und einem Fahrgast über die Erbringung eines oder mehrerer Personenverkehrsdienste oder von Kreuzfahrten;

n) ‚Fahrschein‘ ein gültiges Dokument oder einen anderen Nachweis für einen Beförderungsvertrag;

…“

8. Art. 18 („Anderweitige Beförderung und Fahrpreiserstattung bei annullierten oder verspäteten Abfahrten“) in Kapitel III („Pflichten der Beförderer und Terminalbetreiber bei Reiseunterbrechung“) dieser Verordnung lautet:

„(1) Muss ein Beförderer vernünftigerweise davon ausgehen, dass die Abfahrt eines Personenverkehrsdienstes von einem Hafenterminal annulliert wird oder sich um mehr als 90 Minuten verzögert, so bietet er den Fahrgästen unverzüglich Folgendes zur Auswahl:

a) zum frühestmöglichen Zeitpunkt und ohne Aufpreis anderweitige Beförderung zum im Beförderungsvertrag festgelegten Endziel unter vergleichbaren Bedingungen;

b) Erstattung des Fahrpreises und gegebenenfalls zum frühestmöglichen Zeitpunkt kostenlose Rückfahrt zum im Beförderungsvertrag festgelegten Abfahrtsort.

(2) Wird die Abfahrt eines Personenverkehrsdienstes von einem Hafen annulliert oder verzögert sie sich um mehr als 90 Minuten, so haben die Fahrgäste Anspruch auf eine solche anderweitige Beförderung oder Erstattung des Fahrpreises durch den Beförderer.

(3) Die in Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 2 vorgesehene Erstattung des vollen Fahrpreises in der entrichteten Höhe für den Teil oder die Teile der Fahrt, die nicht durchgeführt wurden, sowie für bereits durchgeführte Teile, falls die Fahrt im Hinblick auf die ursprünglichen Reisepläne des Fahrgastes zwecklos geworden ist, erfolgt binnen sieben Tagen durch Barzahlung, elektronische Überweisung, Gutschrift oder Scheck. Mit Zustimmung des Fahrgasts kann die Erstattung des vollen Fahrpreises auch in Form von Gutscheinen und/oder anderen Dienstleistungen erfolgen, deren Wert der Höhe des entrichteten Preises entspricht, sofern deren Bedingungen, insbesondere bezüglich des Gültigkeitszeitraums und des Zielorts, flexibel sind."

9. Art. 19 („Entschädigung durch Fahrpreisnachlass bei verspäteter Ankunft") der Verordnung Nr. 1177/2010 sieht vor:

„(1) Fahrgäste haben bei einer verspäteten Ankunft am Endziel gemäß dem Beförderungsvertrag Anspruch auf Entschädigung durch den Beförderer, ohne das Recht auf Beförderung zu verlieren. Die Entschädigung beträgt mindestens 25 % des Fahrpreises bei einer Verspätung von mindestens

a) einer Stunde bei einer planmäßigen Fahrtdauer von bis zu vier Stunden,

b) zwei Stunden bei einer planmäßigen Fahrtdauer von mehr als vier bis zu acht Stunden,

c) drei Stunden bei einer planmäßigen Fahrtdauer von mehr als acht bis zu 24 Stunden oder

d) sechs Stunden bei einer planmäßigen Fahrtdauer von mehr als 24 Stunden.

Beträgt die Verspätung mehr als das Doppelte der in den Buchstaben a bis d angegebenen Zeiten, so beträgt die Entschädigung 50 % des Fahrpreises.

(2) Fahrgäste, die eine Zeitfahrkarte besitzen und denen während der Gültigkeitsdauer ihrer Zeitfahrkarte wiederholt Verspätungen bei der Ankunft widerfahren, können eine angemessene Entschädigung gemäß den Entschädigungsbedingungen des Beförderers verlangen. In den Entschädigungsbedingungen werden die Kriterien zur Bestimmung der Verspätung bei der Ankunft und für die Berechnung der Entschädigung festgelegt.

(3) Die Entschädigung wird im Verhältnis zu dem Preis berechnet, den der Fahrgast für den verspäteten Personenverkehrsdienst tatsächlich entrichtet hat.

(4) Handelt es sich bei der Beförderung um eine Hin- und Rückfahrt, so wird die Entschädigung für eine entweder auf der Hin- oder auf der Rückfahrt aufgetretene Verspätung bei der Ankunft auf der Grundlage des halben Fahrpreises für diesen Personenverkehrsdienst berechnet.

(5) Die Zahlung der Entschädigung muss innerhalb eines Monats nach Einreichung des Antrags auf Entschädigung erfolgen. Die Entschädigung kann in Form von Gutscheinen und/oder anderen Leistungen erfolgen, sofern deren Bedingungen, insbesondere bezüglich des Gültigkeitszeitraums und des Zielorts, flexibel sind. Auf Verlangen des Fahrgastes erfolgt die Entschädigung in Form eines Geldbetrags.

(6) Der Entschädigungsbetrag darf nicht um Kosten der Finanztransaktion wie Gebühren, Telefonkosten oder Porti gekürzt werden. Die Beförderer dürfen Mindestbeträge festlegen, unterhalb deren keine Entschädigungszahlungen vorgenommen werden. Dieser Mindestbetrag darf höchstens 6 [Euro] betragen."

10. Art. 20 („Ausnahmen") dieser Verordnung lautet:

„(1) Die Artikel 17, 18 und 19 gelten nicht für Fahrgäste mit Fahrscheinen mit offenen Reisedaten, solange keine Abfahrtszeit festgelegt ist, mit Ausnahme von Fahrgästen, die eine Zeitfahrkarte besitzen.

(2) Die Artikel 17 und 19 kommen nicht zur Anwendung, wenn der Fahrgast vor dem Kauf des Fahrscheins über die Annullierung oder Verspätung informiert wird oder wenn die Annullierung oder Verspätung auf das Verschulden des Fahrgasts zurückgeht.

(3) Artikel 17 Absatz 2 kommt nicht zur Anwendung, wenn der Beförderer nachweist, dass die Annullierung oder Verspätung durch Wetterbedingungen, die den sicheren Betrieb des Schiffes beeinträchtigen, verursacht wurde.

(4) Artikel 19 kommt nicht zur Anwendung, wenn der Beförderer nachweist, dass die Annullierung oder Verspätung durch Wetterbedingungen, die den sicheren Betrieb des Schiffes beeinträchtigen, oder durch außergewöhnliche Umstände verursacht wurde, die die Erbringung des Personenverkehrsdienstes behindern und die auch dann nicht hätten vermieden werden können, wenn alle zumutbaren Maßnahmen getroffen worden wären."

11. Art. 24 („Beschwerden") in Kapitel IV („Allgemeine Regeln für Informationen und Beschwerden") dieser Verordnung sieht vor:

„(1) Die Beförderer und Terminalbetreiber errichten oder unterhalten ein zugängliches System zur Bearbeitung von Beschwerden im Zusammenhang mit den unter diese Verordnung fallenden Rechten und Pflichten.

(2) Will ein Fahrgast im Rahmen dieser Verordnung eine Beschwerde an den Beförderer oder den Terminalbetreiber richten, so muss er diese innerhalb von zwei Monaten nach der tatsächlichen oder geplanten Durchführung des Verkehrsdienstes einreichen. Der Beförderer oder Terminalbetreiber muss dem Fahrgast innerhalb eines Monats nach Eingang der Beschwerde mitteilen, ob seiner Beschwerde stattgegeben wurde, ob sie abgelehnt wurde oder ob sie noch bearbeitet wird. Die Frist für die endgültige Beantwortung darf zwei Monate ab Eingang der Beschwerde nicht überschreiten."

12. Art. 25 („Nationale Durchsetzungsstellen") in Kapitel V („Durchsetzung und nationale Durchsetzungsstellen") der Verordnung Nr. 1177/2010 lautet:

„(1) Jeder Mitgliedstaat benennt eine oder mehrere neue oder bestehende Stellen, die für die Durchsetzung dieser Verordnung in Bezug auf Personenverkehrsdienste und Kreuzfahrten von in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Häfen und in Bezug auf Personenverkehrsdienste von einem Drittland zu diesen Häfen zuständig sind. Jede dieser Stellen trifft die notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Verordnung eingehalten wird.

Jede Stelle ist in Aufbau, Finanzierungsentscheidungen, Rechtsstruktur und Entscheidungsfindung von gewerblichen Interessen unabhängig.

(2) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die gemäß diesem Artikel benannte Stelle oder Stellen.

(3) Jeder Fahrgast kann bei der nach Absatz 1 benannten zuständigen Stelle oder jeder anderen von einem Mitgliedstaat benannten zuständigen Stelle gemäß den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften eine Beschwerde über einen mutmaßlichen Verstoß gegen diese Verordnung einreichen. Die zuständige Stelle erteilt den Fahrgästen eine begründete Antwort auf ihre Beschwerde innerhalb einer angemessenen Frist.

Ein Mitgliedstaat kann beschließen,

a) dass der Fahrgast seine Beschwerde gemäß dieser Verordnung in einem ersten Schritt an den Beförderer oder Terminalbetreiber zu richten hat und/oder

b) dass die nationale Durchsetzungsstelle oder eine andere von dem Mitgliedstaat benannte zuständige Stelle als Beschwerdeinstanz für Beschwerden dient, für die keine Lösung gemäß Artikel 24 gefunden wurde.

(4) Mitgliedstaaten, die gemäß Artikel 2 Absatz 4 Ausnahmen für bestimmte Verkehrsdienste vorgesehen haben, gewährleisten das Bestehen eines vergleichbaren Mechanismus zur Durchsetzung der Fahrgastrechte."

13. Art. 27 („Zusammenarbeit der Durchsetzungsstellen") dieser Verordnung sieht vor:

„Die in Artikel 25 Absatz 1 genannten nationalen Durchsetzungsstellen tauschen, soweit dies für eine kohärente Anwendung dieser Verordnung erforderlich ist, Informationen über ihre Arbeit, ihre Entscheidungsgrundsätze und ihre Entscheidungspraxis aus. Die Kommission unterstützt sie bei dieser Aufgabe."

B. Irisches Recht

14. In Regulation 3 der am 10. Oktober 2012 erlassenen European Union (rights of passengers when travelling by sea and inland waterway) Regulations 2012 (S.I. nº 394/2012) (Statutory Instrument Nr. 394/2012 – Europäische Union [Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr] Verordnung 2012; im Folgenden: Verordnung von 2012) wird die NTA als die mit der Durchsetzung der Verordnung Nr. 1177/2010 zuständige Stelle im Sinne von deren Art. 25 benannt.

15. Nach Regulation 4(1) der Verordnung von 2012 erlässt die NTA, wenn sie von sich aus oder aufgrund einer Beschwerde eines Fahrgasts feststellt, dass ein Betreiber die Vorschriften der Verordnung Nr. 1177/2010 nicht einhält oder sie verletzt, diesem gegenüber eine Verfügung, in der das betreffende Versäumnis oder die betreffende Verletzung bezeichnet und der Betreiber aufgefordert wird, die in der Verfügung genannten Maßnahmen innerhalb der gesetzten Frist zu ergreifen, um der Verfügung Folge zu leisten. Gemäß Regulation 4(3) der Verordnung von 2012 wird die Nichtbeachtung dieser Verfügung mit Geldstrafen geahndet.

III. Sachverhalt des Ausgangsverfahrens, Verfahren vor dem Gerichtshof und Vorlagefragen

16. 2016 schloss die Irish Continental Group plc (ICG), die Muttergesellschaft von Irish Ferries, einen Vertrag mit der Gesellschaft deutschen Rechts Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (im Folgenden: Werft) über den Bau einer Roll-on-roll-off-Passagierfähre (im Folgenden: Schiff), die bis spätestens 26. Mai 2018 voll zertifiziert ausgeliefert werden sollte.

17. Das Schiff sollte für die Sommersaison 2018 in Dienst gestellt werden, um verschiedene Strecken zu bedienen, darunter einen neuen ständigen Verkehrsdienst mit Hin- und Rückfahrt zwischen Dublin (Irland) und Cherbourg (Frankreich).

18. Wegen der Dauer der Überfahrt (ungefähr 18 Stunden) plante Irish Ferries, das Schiff abwechselnd mit einem anderen Fährschiff, mit dem sie während der Saison 2018 die Strecken zwischen Rosslare (Irland) und Cherbourg und zwischen Rosslare und Roscoff (Frankreich) bediente, jeden zweiten Tag einzusetzen und so einen täglichen Verkehrsdienst zwischen Irland und Frankreich, wenn auch von bzw. zu unterschiedlichen irischen Häfen, anzubieten.

19. Im Januar 2017 teilt die Werft Irish Ferries mit, dass sie die Auslieferung bis spätestens 22. Juni 2018 vorsehe.

20. Am 27. Oktober 2017 begann Irish Ferries, Buchungen für das Schiff für die Saison 2018 vorzunehmen, dessen erste Fahrt für den 12. Juli 2018 vorgesehen war. Am 1. November 2017 bestätigte die Werft den Auslieferungstermin 22. Juni 2018.

21. Mit E-Mail vom 18. April 2018 teilte die Werft Irish Ferries mit, dass das Schiff nicht vor dem 13. Juli 2018 ausgeliefert werden könne, da es Verspätungen bei den Innenausstattungsarbeiten durch die beauftragten Subunternehmer gebe; zudem bestehe „die Möglichkeit, einer späteren Auslieferung wegen ungünstiger Entwicklungen bei der Ausstattung der öffentlichen Bereiche“.

22. Nachdem Irish Ferries am 20. April 2018 festgestellt hatte, dass sie dieses Schiff weder durch ein anderes Schiff ihrer Flotte noch durch Chartern eines anderen Schiffes über einen Schiffsmakler ersetzen konnte, annullierte sie die Fahrten des Schiffes bis zum neuen Liefertermin zuzüglich eines zeitlichen Spielraums für die Vorbereitung des Schiffes. Demgemäß annullierte Irish Ferries die Fahrten vom 12. bis 29. Juli 2018 (im Folgenden: erste Annullierung).

23. Im Rahmen der ersten Annullierung ergriff Irish Ferries mehrere Maßnahmen. Sie setzte u. a. alle Fahrgäste zwölf Wochen vor ihrer Fahrt von der Annullierung in Kenntnis und bot ihnen eine sofortige, problemlose und vollständige Erstattung oder die Umbuchung auf Fahrten ihrer Wahl (im Folgenden: Ersatzfahrten) an. Da es keinen anderen identischen Dienst auf den betroffenen Strecken gab, soll Irish Ferries den betroffenen Fahrgästen eine Reihe von Ersatzfahrten direkt zwischen Irland und Frankreich mit verschiedenen Abfahrts- und Bestimmungshäfen (z. B. am Tag vor oder nach dem ursprünglich vorgesehenen Reisetermin – oder an einem beliebigen anderen Tag – je nach den Kapazitäten) oder auf indirektem Weg über Großbritannien (im Folgenden: Landbrücke) angeboten haben. Allerdings bestreitet die NTA vor dem vorlegenden Gericht, dass Irish Ferries allen betroffenen Fahrgästen die Beförderung über die Landbrücke angeboten habe.

24. Den Fahrgästen, die anderweit nach und von Rosslare (statt Dublin) befördert wurden und/oder nach und von Roscoff (statt Cherbourg), bot Irish Ferries nicht die Erstattung etwaiger zusätzlich angefallener Kosten (im Folgenden: Zusatzkosten) an. Sie war nämlich der Ansicht, dass diese Kosten nicht allen Fahrgästen entstanden seien, da manche näher an Rosslare wohnten und ihren Urlaub näher an Roscoff als an Cherbourg verbrächten.

25. Am 9. Mai 2018 teilte die NTA Irish Ferries mit, sie prüfe die Umstände der ersten Annullierung, um festzustellen, wie die Verordnung Nr. 1177/2010 im vorliegenden Fall anzuwenden sei, und forderte sie auf, zu erläutern, warum es sich aus der Sicht des Unternehmens um außergewöhnliche, von ihm nicht zu beherrschende Umstände handle. Irish Ferries übermittelte der NTA eine ausführliche Erläuterung.

26. Am 1. Juni 2018 bat die NTA Irish Ferries um Auskunft über die Einhaltung von Art. 18 der Verordnung Nr. 1177/2010. Irish Ferries antwortete mit Schreiben vom 8. Juni 2018, dem sich ein weiterer Schriftwechsel anschloss.

27. Am 11. Juni 2018 teilt die Werft Irish Ferries mit, dass sich die Auslieferung des Schiffes bis zu einem unbestimmten Zeitpunkt im September weiter verzögern werde, weil es Verspätungen bei den Arbeiten eines Subunternehmers zur Verkabelung und Installierung des elektrischen Systems des Schiffsrumpfs und des Deckshauses sowie bei der Lieferung von Innenausbauteilen für die öffentlichen Bereiche gebe. Da das Schiff nicht betrieben werden konnte, beschloss Irish Ferries, alle für die Zeit nach dem 30. Juli 2018 vorgesehenen Fahrten zu annullieren (im Folgenden: zweite Annullierung). Das Schiff wurde schließlich am 12. Dezember 2018, d. h. mit einer Verspätung von etwa 200 Tagen, geliefert.

28. Im Rahmen der zweiten Annullierung ergriff Irish Ferries mehrere Maßnahmen in Bezug auf die betroffenen Fahrgäste; u. a. informierte sie diese zum einen sieben bis zwölf Wochen im Voraus von der zweiten Annullierung, sobald bestätigt war, dass es nicht möglich sein würde, ein Ersatzschiff zu chartern, und bot ihnen zum anderen folgende Optionen an: Stornierung der ursprünglichen Fahrt und Annahme des Angebots einer sofortigen Erstattung, Beförderung auf alternativen Strecken nach Frankreich ohne Erstattung etwaiger Zusatzkosten und schließlich anderweitige Beförderung über eine der angebotenen Landbrücken nach ihrer Wahl ab jedem irischen Fährhafen zu französischen Bestimmungshäfen wie Cherbourg, Roscoff, Calais und Caen. Im letztgenannten Fall sollten die Kraftstoffkosten für die Fahrt durch Großbritannien erstattet werden.

29. Im Ergebnis entschieden sich von den 20 000 betroffenen Fahrgästen 82 % für die Ersatzfahrten mit Irish Ferries oder anderen Beförderern, 3 % zogen die Inanspruchnahme der Landbrücke vor und 15 % wählten eine vollständige Erstattung.

30. Den Fahrgästen, die sich für die Ersatzfahrten entschieden hatten, stellte Irish Ferries eventuelle Zusatzkosten nicht in Rechnung, sondern übernahm sie selbst. Außerdem erstattete sie ihnen etwaige Fahrpreisunterschiede.

31. Den Fahrgästen, die die Landbrücke gewählt hatten, erstattete Irish Ferries die für die Fahrt durch Großbritannien angefallenen Kraftstoffkosten.

32. Irish Ferries leistete jedoch den Fahrgästen, die dies gemäß Art. 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 beantragt hatten, keine Entschädigung für die verspätete Ankunft am Endziel mit der Begründung, dass sie eine anderweitige Beförderung und eine Erstattung des Fahrpreises nach Art. 18 dieser Verordnung angeboten habe und dass deren Art. 18 und 19 nicht nebeneinander anwendbar seien.

33. Am 1. August 2018 erließ die NTA gegenüber Irish Ferries eine Vorabverfügung betreffend die Anwendung der Verordnung von 2012 auf die annullierten Fahrten, die von Irish Ferries am 15. August 2018 beantwortet wurde.

34. Am 19. Oktober 2018 erließ NTA eine Entscheidung, mit der sie befand, dass erstens die Verordnung Nr. 1177/2010 auf die annullierten Fahrten zwischen Dublin und Cherbourg im Sommer 2018 Anwendung finde, dass zweitens Irish Ferries den Anforderungen des Art. 18 dieser Verordnung zuwidergehandelt und dass sie drittens deren Art. 19 nicht beachtet habe. Gemäß Regulation 4(1) der Verordnung von 2012 konkretisierte sich diese Entscheidung durch den Erlass von zwei Verfügungen. Irish Ferries nahm zu dieser Entscheidung Stellung.

35. Mit Entscheidung vom 25. Januar 2019 bestätigte die NTA die beiden gemäß Regulation 4(1) der Verordnung von 2012 ergangenen Verfügungen zu Art. 18 und 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 (im Folgenden: streitige Entscheidung).

36. Sie befand zum einen, dass Irish Ferries gegen Art. 18 der Verordnung Nr. 1177/2010 verstoßen habe, was die von den Annullierungen betroffenen Fahrgäste angehe, wenn diese gezwungen gewesen seien, nach und von Rosslare (statt Dublin) und/oder nach und von Roscoff (statt Cherbourg) zu reisen. Die NTA forderte Irish Ferries auf, den von den Annullierungen betroffenen Fahrgästen, die für die anderweitige Beförderung nach und von Rosslare (statt Dublin) und/oder nach und von Roscoff (statt Cherbourg) optiert hätten, die etwaigen zusätzlichen Kosten zu erstatten.

37. Zum anderen befand sie, dass Irish Ferries gegen Art. 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 verstoßen habe, und gab dieser auf, eine Entschädigung an die Fahrgäste zu leisten, die von einer Verspätung am im Beförderungsvertrag festgelegten Endziel betroffen seien.

38. Irish Ferries hat die streitige Entscheidung und die nach den Art. 18 und 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 ergangenen Verfügungen vor dem High Court (Hoher Gerichtshof, Irland) angefochten, und macht als Erstes geltend, diese Verordnung sei nicht anwendbar, wenn eine Annullierung mehrere Wochen vor dem geplanten Reisedatum erfolge. Als Zweites tritt sie der von der NTA vorgenommenen Auslegung und Anwendung der Art. 18 bis 20 dieser Verordnung entgegen. Die Verspätung bei der Lieferung des Schiffes stelle einen „außergewöhnlichen Umstand“ dar, der sie von der Entschädigungspflicht nach Art. 19 dieser Verordnung befreie. Als Drittes wirft Irish Ferries der NTA vor, ihre Befugnisse überschritten und damit gegen Art. 25 dieser Verordnung verstoßen zu haben. Die NTA habe ihre Zuständigkeit hinsichtlich der Verkehrsdienste von Frankreich nach Irland ausgeübt, für die jedoch ausschließlich die französische Stelle zuständig sei. Als Viertes rügt Irish Ferries, dass die NTA gegen Art. 24 der Verordnung Nr. 1177/2010 verstoßen habe, indem sie die Wirkung ihrer Entscheidung nicht auf die Fahrgäste begrenzt habe, die eine form- und fristgerechte Beschwerde nach dieser Bestimmung eingereicht hätten. Als Fünftes und Letztes macht Irish Ferries geltend, diese Verordnung sei wegen Verletzung der Grundsätze der Verhältnismäßigkeit, der Rechtssicherheit und der Gleichbehandlung und wegen Verstoßes gegen die Art. 16, 17 und 20 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union (im Folgenden: Charta) ungültig.

39. Unter diesen Umständen hat der High Court (Hoher Gerichtshof) mit Entscheidung vom 22. Juli 2019, beim Gerichtshof eingegangen am 26. Juli 2019, das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof die folgenden Fragen vorgelegt:

A. Anwendbarkeit der Verordnung Nr. 1177/2010

1. Findet die Verordnung Nr. 1177/2010 (insbesondere Art. 18 und/oder Art. 19) in Fällen Anwendung, in denen Fahrgäste im Voraus Buchungen vorgenommen und Beförderungsverträge abgeschlossen haben und in denen die Personenbeförderungsdienste mindestens sieben Wochen vor der planmäßigen Abfahrt aufgrund der verzögerten Lieferung eines neuen Schiffes an den Fährdienstbetreiber annulliert wurden? Sind in diesem Zusammenhang einige (oder alle) der folgenden Umstände für die Anwendbarkeit der Verordnung relevant:

   a) Die Lieferung erfolgte schließlich mit einer Verspätung von 200 Tagen;

   b) der Fährdienstbetreiber musste Fahrten für eine ganze Saison annullieren;

   c) es konnte kein geeignetes Ersatzschiff beschafft werden;

   d) mehr als 20 000 Fahrgäste wurden vom Fährdienstbetreiber auf verschiedene andere Fahrten umgebucht oder ließen sich den Fahrpreis erstatten;

   e) die Fahrten sollten auf einer vom Fährdienstbetreiber neu eröffneten Strecke erfolgen, für die es keinen vergleichbaren Verkehrsdienst gab?

   B. Auslegung von Art. 18 der Verordnung Nr. 1177/2010

   Diese Frage ist nur dann zu beantworten, wenn Art. 18 der Verordnung Nr. 1177/2010 anwendbar ist.

2. Wird in dem Fall, dass ein Fahrgast gemäß Art. 18 anderweitig befördert wird, ein neuer Beförderungsvertrag geschlossen, so dass der Anspruch auf Entschädigung gemäß Art. 19 nach dem neuen Beförderungsvertrag und nicht nach dem ursprünglichen Beförderungsvertrag zu bestimmen ist?

3. a) Stellt es – bei Anwendbarkeit von Art. 18 – in dem Fall, dass eine Fahrt annulliert wurde und es auf dieser Strecke keinen alternativen Verkehrsdienst (d. h. keine direkte Verbindung zwischen diesen beiden Häfen) gibt, eine „anderweitige Beförderung zum … Endziel“ im Sinne von Art. 18 dar, wenn eine Ersatzfahrt auf irgendeiner anderen verfügbaren und vom Fahrgast gewählten Strecke (bzw. Strecken) angeboten wird, einschließlich derjenigen über die „Landbrücke“ (d. h. eine Reise von Irland in das Vereinigte Königreich mit der Fähre und eine anschließende Fahrt über Land, wobei der Fährdienstbetreiber dem Fahrgast die Kraftstoffkosten erstattet, zu einem Hafen des Vereinigten Königreichs, von dem es eine Fährverbindung nach Frankreich gibt, und anschließende Weiterreise nach Frankreich, wobei der Fahrgast jede der Schiffsfahrten selbst auswählt)? Wenn nein, welche Kriterien sind heranzuziehen, um zu bestimmen, ob eine anderweitige Beförderung unter vergleichbaren Bedingungen erfolgt?

b) Ist in dem Fall, dass es keine alternative Fahrt auf der annullierten Strecke gibt, so dass dem betroffenen Fahrgast keine direkte Fahrt vom ursprünglichen Einschiffungshafen zum im Beförderungsvertrag festgelegten Endziel angeboten werden kann, der Beförderer verpflichtet, die zusätzlichen Kosten zu tragen, die einem anderweitig beförderten Fahrgast dadurch entstanden sind, dass er zum und vom neuen Einschiffungshafen und/oder zum und vom neuen Bestimmungshafen reisen musste?

C. Auslegung von Art. 19 der Verordnung Nr. 1177/2010

4. a) Kann Art. 19 Anwendung finden, wenn die Reise bereits mindestens sieben Wochen vor der geplanten Abfahrt annulliert wurde? Falls ja, ist Art. 19 auch dann anwendbar, wenn Art. 18 angewandt wurde und der Fahrgast ohne Aufpreis anderweitig befördert wurde und/oder eine Erstattung erhalten und/oder eine spätere Fahrt gewählt hat?

b) Was ist, falls Art. 19 anwendbar ist, unter „Endziel“ im Sinne von Art. 19 zu verstehen?

5. Falls Art. 19 Anwendung finden kann:

a) Wie ist der Zeitraum der Verspätung unter diesen Umständen zu bemessen?

b) Wie ist bei der Festsetzung der Höhe der zu zahlenden Entschädigung der Fahrpreis im Sinne von Art. 19 zu berechnen und sind insbesondere auch Aufwendungen für Extras (z. B. Kabinen, Hundezwinger und Premium-Lounges) zu berücksichtigen?

D. Auslegung von Art. 20 Abs. 4 der Verordnung Nr. 1177/2010

6. Falls die Verordnung Anwendung findet, handelt es dann bei den in Frage 1 beschriebenen Umständen und Erwägungen um „außergewöhnliche Umstände, die auch dann nicht hätten vermieden werden können, wenn alle zumutbaren Maßnahmen getroffen worden wären“, im Sinne von Art. 20 Abs. 4 der Verordnung Nr. 1177/2010?

E. Auslegung von Art. 24 der Verordnung Nr. 1177/2010

7. Wird durch Art. 24 jedem Fahrgast, der eine Entschädigung gemäß Art. 19 der Verordnung beanspruchen will, die Pflicht auferlegt, innerhalb von zwei Monaten nach der tatsächlichen oder geplanten Durchführung des Verkehrsdienstes eine Beschwerde einzureichen?

F. Auslegung von Art. 25 der Verordnung Nr. 1177/2010

8. Beschränkt sich die Zuständigkeit der für die Durchsetzung der Verordnung zuständigen nationalen Stelle auf Fahrten, die die in Art. 25 der Verordnung Nr. 1177/2010 genannten Häfen betreffen, oder kann sie sich auch auf eine Rückfahrt vom Hafen eines anderen Mitgliedstaats zum Mitgliedstaat der zuständigen nationalen Stelle erstrecken?

G. Gültigkeit der Entscheidung und der Verfügungen

9. a) Welche unionsrechtlichen Grundsätze und Vorschriften soll das vorlegende Gericht anwenden, um die Gültigkeit der Entscheidung und/oder der Verfügungen der nationalen Durchsetzungsstelle im Hinblick auf die Art. 16, 17, 20 und/oder 47 der Charta und/oder auf die Grundsätze der Verhältnismäßigkeit, Rechtssicherheit und Gleichbehandlung zu beurteilen?

b) Ist bei der Unangemessenheitsprüfung, die das nationale Gericht durchzuführen hat, auf offensichtliche Fehler abzustellen?

H. Gültigkeit der Verordnung Nr. 1177/2010

Diese Frage stellt sich nur bei entsprechender Beantwortung der vorstehenden Fragen.

10. Ist die Verordnung nach dem Unionsrecht gültig, und zwar in Anbetracht insbesondere

a) der Art. 16, 17 und 20 der Charta;

b) der Tatsache, dass Fluggesellschaften nicht verpflichtet sind, Entschädigungen zu leisten, wenn sie die Fluggäste mindestens zwei Wochen vor der planmäßigen Abflugzeit über die Annullierung unterrichten (vgl. Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Ziff. i der Verordnung Nr. 261/2004);

c) der Grundsätze der Verhältnismäßigkeit, der Rechtssicherheit und der Gleichbehandlung?

40. Die Parteien des Ausgangsverfahrens, Irland, das Europäische Parlament, der Rat der Europäischen Union und die Europäische Kommission haben schriftliche Erklärungen eingereicht. Diese Verfahrensbeteiligten waren in der Sitzung vom 9. September 2020 vertreten.

IV. Würdigung

41. Die zehn Fragen des vorliegenden Vorabentscheidungsersuchens betreffen verschiedene Aspekte der Verordnung Nr. 1177/2010. Mit seiner Frage 1 möchte das vorlegende Gericht zunächst wissen, ob diese Verordnung auf den Ausgangsrechtsstreit anwendbar ist. Sodann ersucht es mit den Fragen 2 bis 9 um die Auslegung einer Reihe von Einzelbestimmungen dieser Verordnung. Mit seiner Frage 10 ersucht es den Gerichtshof schließlich, über die Gültigkeit dieser Verordnung zu entscheiden.

42. Im Hinblick auf die Prüfung der Gültigkeit eines Rechtsakts der Union ist zunächst der Fall auszuschließen, dass zwischen dieser Prüfung und der Realität oder dem Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits kein Zusammenhang besteht[6]. Die Frage 1 ist daher vor der Frage 10 zu prüfen.

43. Sodann ist, wenn die Gültigkeit von Bestimmungen eines Unionsrechtsakts wegen Verletzung bestimmter allgemeiner Grundsätze in Frage gestellt wird, zunächst der Sinn dieser Bestimmungen zu ermitteln. Nach einem allgemeinen Auslegungsgrundsatz sind die Bestimmungen eines Unionsrechtsakts so weit wie möglich in einer Weise, die ihre Gültigkeit nicht in Frage stellt, und im Einklang mit dem gesamten Primärrecht auszulegen[7]. Mit einer Prüfung dieser Bestimmungen ohne vorherige Ermittlung ihres Sinns würde dieser Grundsatz außer Acht gelassen. Da die Fragen 2 bis 9 die Auslegung einer Reihe von Bestimmungen der Verordnung Nr. 1177/2010 betreffen, deren Gültigkeit mit der Frage 10 angesprochen wird, sind zunächst diese erstgenannten Fragen zu beantworten.

6 Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 16. Juni 1981, Salonia (126/80, EU:C:1981:136, Rn. 6).

7 Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 31. Januar 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, Rn. 44).

44. Folglich werde ich bei meiner Analyse in der Reihenfolge der vom vorlegenden Gericht gestellten Fragen vorgehen. Ich werde zunächst den Geltungsbereich der Verordnung Nr. 1177/2010 (Frage 1), sodann deren einzelne Bestimmungen (Fragen 2 bis 9) und schließlich die Gültigkeit dieser Verordnung (Frage 10) prüfen.

A. Zur Anwendbarkeit der Verordnung Nr. 1177/2010

45. Mit seiner Frage 1 fragt das vorlegende Gericht allgemein nach der Anwendbarkeit der Verordnung Nr. 1177/2010, genauer gesagt, ihrer Art. 18 und 19, wenn ein Seeverkehrsdienst unter Bekanntgabe an die Fahrgäste mindestens sieben Wochen vor dem ursprünglich vorgesehenen Abfahrtstermin annulliert wird, weil das für diesen Verkehrsdienst eingeplante Schiff verspätet geliefert worden ist und nicht ersetzt werden konnte.

46. Das vorlegende Gericht stellt die Frage der Anwendbarkeit der Verordnung Nr. 1177/2010 zwar auch mit Blick auf eine Reihe von Umständen, die in der Frage 1 a) bis e) aufgeführt sind. Indes bezieht sich Irish Ferries, deren Vorbringen dieser Frage zugrunde zu liegen scheint, auf diese Umstände nur zur Stützung ihrer Berufung auf den Grundsatz *impossibilium nulla obligatio est*. Im vorliegenden Fall können die genannten Umstände meines Erachtens nichts an meiner Analyse hinsichtlich der Anwendbarkeit der Verordnung Nr. 1177/2010 ändern, so dass diese Umstände nicht gesondert zu prüfen sind. Dagegen können sie im Rahmen der Frage 6 und der die „zumutbaren Maßnahmen“ im Sinne von Art. 20 Abs. 4 dieser Verordnung betreffenden Prüfung berücksichtigt werden.

47. Ferner verwendet das vorlegende Gericht in seiner Frage 1 zwei verschiedene Begriffe, nämlich den Begriff „im Voraus [von den Fahrgästen vorgenommene] Buchungen“ und den Begriff der von diesen abgeschlossenen „Beförderungsverträge“. Die Formulierung dieser Frage könnte daher den Eindruck erwecken, dass das Gericht zwischen diesen beiden Begriffen unterscheidet. Die Frage 1 betrifft jedoch die Fahrgäste, die sowohl Buchungen vorgenommen als auch Beförderungsverträge abgeschlossen haben. Der Gerichtshof wird demnach nicht ersucht, sich gesondert zur Lage der Fahrgäste, die eine Buchung vorgenommen haben, zum einen und zur Lage derjenigen, die einen Beförderungsvertrag abgeschlossen haben, zum anderen zu äußern.

48. Der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass im Unterschied zur Verordnung Nr. 261/2004 in der Verordnung Nr. 1177/2010 der Begriff „Buchung“ in der Definition ihres Geltungsbereichs nicht verwendet wird [8].

49. Obwohl dieser Begriff nur in Kapitel II („Rechte von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität“) der Verordnung Nr. 1177/2010 verwendet wird, legen die Bestimmungen dieses Kapitels nahe, dass dem Abschluss des Beförderungsvertrags eine Buchung vorausgeht. Denn in den Art. 7 und 8 dieser Verordnung wird zwischen der Vornahme einer Buchung und der Ausstellung eines Fahrscheins unterschieden.

50. Demgemäß geht aus den Definitionen in Art. 3 Buchst. m und n der Verordnung Nr. 1177/2010 hervor, dass das Bestehen eines „Beförderungsvertrags“ u. a. durch einen „Fahrschein“ nachgewiesen wird. Hingegen besteht nach der Verordnung kein entsprechender

[8] Nach ihrem Art. 3 Abs. 2 gilt die Verordnung Nr. 261/2004 für Fluggäste, die auf Flughäfen einen Flug antreten, unter der Bedingung, dass sie über eine bestätigte Buchung verfügen und sich zur Abfertigung einfinden.

Zusammenhang zwischen einem „Beförderungsvertrag“ und einer „Buchung“[9]. Ferner wird nach Art. 3 Buchst. m dieser Verordnung der Beförderungsvertrag „zwischen einem Beförderer und einem Fahrgast über die Erbringung eines oder mehrerer Personenverkehrsdienste oder von Kreuzfahrten“ geschlossen. Es ist daher nicht auszuschließen, dass der Unionsgesetzgeber die „Fahrgast“-Eigenschaft nicht *an die Vornahme einer Buchung*, sondern *an den Abschluss* eines Beförderungsvertrags knüpfen wollte. Wie ich bereits ausgeführt habe[10], sind jedoch die Schlussfolgerungen, die das vorlegende Gericht im Rahmen der Frage 1 aus etwaigen Unterschieden zwischen „im Voraus [vorgenommenen] Buchungen“ und „Beförderungsverträgen“ zieht, nicht relevant. Denn aus der Formulierung dieser Frage geht hervor, dass jeder Fahrgast, der eine Buchung vorgenommen hat, auch einen Beförderungsvertrag abgeschlossen hat.

1. Darstellung der Vorlagefrage 1

51. Die Frage 1 geht auf das Vorbringen von Irish Ferries zurück, dass die Verordnung Nr. 1177/2010 nur auf zwei Kategorien von Fahrgästen Anwendung finde, nämlich zum einen diejenigen, deren unmittelbar bevorstehende Fahrt sich verzögere oder annulliert werde und die physisch im Hafen zugegen seien, und zum anderen die Fahrgäste, die sich auf einer Kreuzfahrt befänden. Dagegen fielen die Fahrgäste, denen der Beförderer die Annullierung der Fahrt mindestens sieben Wochen vor der Abfahrt bekannt gegeben habe, nicht unter diese Verordnung[11].

52. Für ihr Vorbringen, dass diese dritte Fahrgastkategorie nicht in den Geltungsbereich der Verordnung Nr. 1177/2010 falle, beruft sich Irish Ferries als Erstes auf den Wortlaut der Bestimmungen dieser Verordnung und auf deren Systematik.

53. Aus der Verwendung des Begriffs „Reiseunterbrechung“ in der Überschrift von Kapitel III der Verordnung Nr. 1177/2010 leitet sie ab, dass ein Verkehrsdienst, der noch nicht begonnen habe, von dieser Verordnung nicht erfasst werde.

54. Ferner müssten die Beförderer nach Art. 17 Abs. 1 und 2 der Verordnung Nr. 1177/2010 bei Annullierung oder Verzögerung eines Verkehrsdienstes den Fahrgästen Informationen geben und bestimmte Leistungen („Imbisse, Mahlzeiten oder Erfrischungen“ und eine „Unterbringung an Bord oder an Land“) erbringen. Diese Bestimmung habe nur Sinn, wenn sie für Fahrgäste gelte, die sich bereits im Hafen oder im Hafenterminal befänden.

55. Art. 18 Abs. 1 und 3 der Verordnung Nr. 1177/2010 sehe demgemäß bei annullierten oder verspäteten Abfahrten zum einen vor, dass den Fahrgästen „unverzüglich“ eine anderweitige Beförderung oder eine Erstattung angeboten werden müsse, und zum anderen, dass die Erstattung dem Fahrpreis „für den Teil oder die Teile der Fahrt, die nicht durchgeführt wurden“, entspreche. Auch Art. 19 dieser Verordnung beziehe sich auf Fahrgäste, die von einer „verspäteten Ankunft“ betroffen seien, und damit nicht auf solche, die sich im Transit oder in einem Hafen

[9] Art. 2 Buchst. g der Verordnung Nr. 261/2004 stellt jedoch einen Zusammenhang her zwischen der „Buchung“ und dem „Flugschein“ im Sinne ihres Art. 2 Buchst. f. Nach der erstgenannten Bestimmung bezeichnet „Buchung“ den Umstand, dass der Fluggast über einen Flugschein oder einen anderen Beleg verfügt, aus dem hervorgeht, dass die Buchung von dem Luftfahrtunternehmen oder dem Reiseunternehmen akzeptiert und registriert wurde.

[10] Siehe Nr. 47 der vorliegenden Schlussanträge.

[11] Der in den Vorlagefragen angesprochene Mindestzeitraum von sieben Wochen ist mit Bezug auf das Datum berechnet, an dem Irish Ferries ihren Fahrgästen die Annullierung des Verkehrsdienstes mitgeteilt hat. Siehe Nr. 28 der vorliegenden Schlussanträge.

befänden. Zudem bedeute das in diesen beiden Bestimmungen genannte Ausmaß der Verspätung bei Abfahrt und Ankunft, dass es sich um eine Bestimmung handle, die für Fahrgäste gelte, die sich im Transit oder in der Umgebung des Hafens befänden.

56. Als Zweites macht Irish Ferries geltend, dass Flug- und Bahnreisende keine Entschädigung erhielten, wenn sie über die Annullierung des Verkehrsdienstes mindestens zwei Wochen im Voraus (Art. 5 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung Nr. 261/2004) oder rechtzeitig im Voraus (Leitlinien der Kommission [12]) unterrichtet worden seien. Die Verordnung Nr. 1177/2010 solle zwar, wie es in ihrem ersten Erwägungsgrund heiße, ein hohes, dem Standard anderer Verkehrsträger vergleichbares Schutzniveau für die Fahrgäste im Seeschiffsverkehr sicherstellen, sie könne aber keine Anwendung finden, wenn den Fahrgästen die Annullierung mindestens sieben Wochen im Voraus bekannt gegeben worden sei.

57. Als Drittes macht Irish Ferries geltend, die in Frage 1 a) bis e) genannten Umstände zeugten vom Ausmaß der Schwierigkeiten, die aus einer verspäteten Lieferung entstünden. Unter Berufung auf den Grundsatz *impossibilium nulla obligatio est*, der in der Rechtsprechung des Gerichtshofs anerkannt sei [13], trägt sie vor, eine unionsrechtliche Bestimmung könne keine unmöglich zu erfüllende Verpflichtung begründen. Zum anderen vertritt sie der Sache nach die Auffassung, die entstandenen Schwierigkeiten seien derart, dass die mit den Fahrgästen geschlossenen Verträge wegen Unmöglichkeit der Erfüllung als aufgelöst hätten gelten müssen.

58. Da die Frage 1 das Vorbringen von Irish Ferries widerspiegelt, werde ich sie im Licht der drei vorstehend wiedergegebenen Teile dieses Vorbringens prüfen.

2. Zum Wortlaut und zur Systematik der Verordnung Nr. 1177/2010

59. Vorab ist darauf hinzuweisen, dass Art. 2 („Geltungsbereich“) Abs. 1 der Verordnung Nr. 1177/2010 festlegt, für welche Kategorien von Fahrgästen sie gilt, und Art. 2 Abs. 2, für welche sie nicht gilt. Nichts erlaubt die Annahme, dass ein Fahrgast deshalb vom Geltungsbereich dieser Verordnung ausgenommen ist, weil er im Voraus von der Annullierung unterrichtet worden ist. Eine solche Bedingung ist in dieser Bestimmung schlicht nicht enthalten.

60. Es trifft zwar zu, dass die Verordnung Nr. 1177/2010 nach ihrem Art. 2 Abs. 1 für Fahrgäste gilt, die mit Verkehrsdiensten reisen oder an einer Kreuzfahrt teilnehmen. Daraus lässt sich jedoch nicht ableiten, dass diese Verordnung nicht für Fahrgäste gilt, die sich (noch) nicht auf einer solchen Reise befinden.

61. Die Verordnung Nr. 1177/2010 enthält nämlich Bestimmungen, deren Anwendbarkeit in der der eigentlichen Reise vorausgehenden Phase nicht zweifelhaft ist. Das zeigt Art. 4 Abs. 2 dieser Verordnung, wonach die von Beförderern oder Fahrscheinverkäufern angewandten Vertragsbedingungen und Tarife der Allgemeinheit ohne Diskriminierung angeboten werden. Ebenso verbietet Art. 7 Abs. 1 dieser Verordnung die mit der Behinderung oder der eingeschränkten Mobilität von Personen als solcher begründete Weigerung, eine Buchung vorzunehmen, einen Fahrschein auszustellen oder auf sonstige Weise zur Verfügung zu stellen oder die Personen an Bord des Schiffes zu nehmen.

[12] Mitteilung der Kommission, Leitlinien zur Verordnung [Nr. 1371/2007] (ABl. 2015, C 220, S. 1), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:52015XC0704(01).

[13] Irish Ferries führt insoweit die Urteile vom 3. März 2016, Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, Rn. 42), und vom 6. November 2018, Scuola Elementare Maria Montessori/Kommission, Kommission/Scuola Elementare Maria Montessori und Kommission/Ferracci (C-622/16 P bis C-624/16 P, EU:C:2018:873, Rn. 79), an.

62. Des Weiteren war in Art. 2 des Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Passagierrechte im See- und Binnenschiffsverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 [14] (im Folgenden: Verordnungsvorschlag) nicht vorgesehen, für welche Fahrgäste diese Verordnung gelten sollte. Er sah die Geltung dieser Verordnung „für gewerbliche See- und Binnenschiffsverkehrsdienste" vor. Auf die Stellungnahme des Parlaments nach erster Lesung [15] und den Standpunkt des Rates in erster Lesung [16] hin erhielt diese Bestimmung im Wesentlichen ihre endgültige Formulierung. Nichts erlaubt indes die Annahme, dass diese Organe beabsichtigt hätten, den Geltungsbereich der Verordnung Nr. 1177/2010 in dem von Irish Ferries vertretenen Sinn abzugrenzen. In Anbetracht des Ziels, ein hohes, dem Standard anderer Verkehrsträger vergleichbares Schutzniveau für die Fahrgäste im Seeschiffsverkehr sicherstellen, das dem Verordnungsvorschlag zu Beginn der Vorarbeiten zugrunde lag und im ersten Erwägungsgrund genannt wird, hätte eine solche Absicht Gegenstand besonderer Aufmerksamkeit sein müssen. Denn eine derartige Abgrenzung des Geltungsbereichs der Verordnung Nr. 1177/2010 liefe auf eine Senkung des Schutzniveaus für die Fahrgäste hinaus.

63. Was sodann im Einzelnen die Anwendbarkeit der Bestimmungen des Kapitels III der Verordnung Nr. 1177/2010, insbesondere ihrer Art. 18 und 19, angeht, kann meines Erachtens der Ausdruck „Reiseunterbrechung" in der Überschrift dieses Kapitels entgegen dem Vorbringen von Irish Ferries nicht dahin ausgelegt werden, dass ein Teil der Reise schon vor deren Unterbrechung stattgefunden haben muss, damit ein Sachverhalt unter dieses Kapitel fällt. Nach der von Irish Ferries vertretenen Auslegung würde nämlich die Definition des Begriffs „Reise" der Sache nach den Geltungsbereich der Vorschriften dieses Kapitels bestimmen. Da dieser Begriff jedoch in der Verordnung nicht definiert ist, muss sein Sinn mit größter Genauigkeit ermittelt werden.

64. In Art. 20 („Ausnahmen") der Verordnung Nr. 1177/2010 sind die Fälle aufgeführt, in denen die Art. 18 und 19 dieser Verordnung nicht gelten. Hierzu gehört weder der Fall, dass der Fahrgast im Voraus über die Annullierung unterrichtet, noch der, dass seine Reise unterbrochen wurde. Zudem ist im Schrifttum darauf hingewiesen worden, dass die Fälle, in denen ein Beförderer ohne eine Reiseunterbrechung nach diesen Bestimmungen haftet, in der Praxis häufiger und von größerer Bedeutung sind [17].

65. Die den Fahrgästen kostenlos angebotenen Leistungen nach Art. 17 Abs. 1 und 2 der Verordnung Nr. 1177/2010 scheinen zwar für den Fahrgast vor allem während seiner Reise relevant zu sein. Die Verpflichtung zur Anwendung dieser Bestimmung in Fällen wie dem in der Frage 1 beschriebenen wird jedoch durch die in dieser Bestimmung angeführten weiteren Tatbestandsmerkmale „abgemildert", wonach diese Leistungen, was Imbisse, Mahlzeiten oder Erfrischungen betrifft, „in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit" zu erbringen sind, „sofern [sie] verfügbar oder in zumutbarer Weise zu beschaffen sind", und, was eine Unterbringung an Bord oder an Land angeht, geschuldet sind, wenn diese notwendig ist.

[14] KOM(2008) 816 endgültig.

[15] Nach der Stellungnahme des Parlaments, P6_TC1-COD(2008)0246, sollte die Verordnung „für die gewerbliche Passagierbeförderung im See- und Binnenschiffsverkehr durch Fahrgastschiffe" gelten. Vgl. auch Änderungsantrag 9 des Berichts über den Verordnungsvorschlag (2008/0246[COD]).

[16] Nach dem Standpunkt (EU) Nr. 5/2010 des Rates (ABl. 2010, C 122 E, S. 19) sollte die Verordnung für Fahrgäste gelten, die mit Personenverkehrsdiensten reisen oder an einer Kreuzfahrt teilnehmen.

[17] Vgl. in diesem Sinne Stec, M., „Ochrona pasażera w transporcie morskim i w żegludze śródlądowej w świetle rozporządzenia (UE) nr 1177/2010", in Kostański, P., Podrecki, P., und Targosz, T., (Hrsg.), *Experientia docet. Księga jubileuszowa ofiarowana Pani Profesor Elżbiecie Traple*, Wolters Kluwer, Warschau, 2017, S. 1408.

66. Schließlich genügt der Hinweis darauf, dass in den Art. 18 und 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 eine Pflicht zu vorheriger Unterrichtung über die Annullierung nicht als Voraussetzung für ihre Nichtanwendbarkeit erwähnt wird. Im Übrigen hat der im Lauf der Vorarbeiten vom Parlament in seinem Bericht in erster Lesung gestellte Änderungsantrag 59, wonach kein Anspruch auf Ausgleichsleistungen bestehen sollte, wenn der Beförderer bis drei Tage vor der geplanten Abfahrt die Annullierung der Fahrt angekündigt hat, keinen Eingang in die Verordnung Nr. 1177/2010 gefunden. Dieser Umstand bestätigt, dass der Gesetzgeber den Geltungsbereich dieser Verordnung oder ihrer Art. 18 und 19 nicht in dem von Irish Ferries befürworteten Sinn beschränken wollte.

3. Zur Parallele zwischen den Verordnungen Nrn. 261/2004, 1371/2007, 1177/2010 und 181/2011

67. Ihrem ersten Erwägungsgrund zufolge soll die Verordnung Nr. 1177/2010 *ein hohes, dem Standard anderer Verkehrsträger vergleichbares Schutzniveau für die Fahrgäste im Seeschiffsverkehr* sicherstellen. *De lege ferenda* zielen bestimmte Rechtsetzungsvorhaben darauf ab, innerhalb der Union ein gleichartiges Schutzniveau für die Verbraucher zu schaffen [18]. Nach ständiger Rechtsprechung *sind jedoch die Unternehmen, die in den verschiedenen Verkehrssektoren tätig sind, nicht in einer vergleichbaren Lage*, da die einzelnen Verkehrsträger unter Berücksichtigung ihrer Funktionsweise, ihrer Zugänglichkeit und der Aufteilung ihrer Netze hinsichtlich der Bedingungen ihrer Benutzung nicht austauschbar sind [19].

68. So sind die Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr auf der Ebene des Unionsrechts in der Verordnung Nr. 1371/2007 geregelt. Nach dieser Verordnung kann ein Fahrgast, ohne das Recht auf Beförderung zu verlieren, bei Verspätungen vom Eisenbahnunternehmen eine Entschädigung verlangen, wenn er zwischen dem auf der Fahrkarte angegebenen Abfahrts- und Zielort eine Verspätung erleidet, für die keine Fahrpreiserstattung nach Art. 16 erfolgt ist [20]. Diese Verordnung sieht nicht vor, dass die Eisenbahnunternehmen von der Entschädigungspflicht gemäß Art. 17 Abs. 1 der Nr. 1371/2007 befreit sind, wenn die Verspätung auf höhere Gewalt zurückgeht. Unter diesen Umständen könnte sich die Frage stellen, ob die Gründe für eine Haftungsbefreiung der Beförderer, die in den Verordnungen Nrn. 261/2004, 1177/2010 und 181/2011 betreffend den Flug-, Schiffs- bzw. Kraftomnibusverkehr vorgesehen sind, auf den Eisenbahnverkehr entsprechend angewandt werden können.

69. Im Urteil ÖBB-Personenverkehr [21] hat der Gerichtshof diese Frage verneint. Unter Bezugnahme auf die in Nr. 67 der vorliegenden Schlussanträge angeführte Rechtsprechung hat er festgestellt, dass der Unionsgesetzgeber Vorschriften erlassen durfte, die ein je nach betroffenem Verkehrssektor unterschiedliches Verbraucherschutzniveau vorsehen [22].

70. In Anbetracht dieser richterlichen Klarstellungen kommt es nicht in Betracht, durch eine Parallelisierung der Regelungen betreffend die verschiedenen Verkehrsträger im Wege der Rechtsprechung Lösungen einzuführen, die zu einer alle Verkehrsträger erfassenden

[18] Vgl. Erceg, B., und Vasilj, A., „Current affairs in passengers rights protection in the European Union", *EU and Comparative Law Issues and Challenges*, 2018, Bd. 2, S. 222 und 223.

[19] Vgl. Urteile vom 10. Januar 2006, IATA und ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, Rn. 96), vom 31. Januar 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, Rn. 56), und vom 26. September 2013, ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, Rn. 47).

[20] Vgl. Art. 17 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1371/2007.

[21] Urteil vom 26. September 2013 (C-509/11, EU:C:2013:613, Rn. 48).

[22] Vgl. Urteil vom 26. September 2013, ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, Rn. 47).

Harmonisierung der Verpflichtungen der Beförderer bei Annullierung oder Verspätung eines Personenverkehrsdienstes führen würden. Daher ist der Wille des Unionsgesetzgebers zu beachten, keinen solchen Parallelismus zwischen diesen Regelungen herzustellen.

4. Zum Grundsatz impossibilium nulla obligatio est

71. Dieser Grundsatz besagt, dass den Einzelnen durch das Unionsrecht keine Pflichten auferlegt werden dürfen, deren Erfüllung objektiv und absolut unmöglich ist[23], und dass die unionsrechtlichen Bestimmungen so auszulegen sind, dass dies vermieden wird[24].

72. Das Bestehen von Schwierigkeiten bei der Erfüllung der aus dem Unionsrecht folgenden Verpflichtungen kann jedoch nicht einer objektiven und absoluten Unmöglichkeit gleichgestellt werden. Überdies kann die Bedeutung des Ziels des Schutzes der Verbraucher, einschließlich der Fahrgäste im Seeschiffsverkehr, negative wirtschaftliche Folgen auch beträchtlichen Ausmaßes für bestimmte Wirtschaftsteilnehmer rechtfertigen[25]. Zudem werden zwar einem Beförderer mit den Art. 18 und 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 Verpflichtungen auferlegt, doch erlaubt es ihr Art. 20 Abs. 3 und 4, den Beförderer unter besonderen Umständen von diesen Verpflichtungen freizustellen, und gewährleistet, dass dieser nicht in eine Situation gerät, die einer absoluten Unmöglichkeit gleichkommt.

73. Aus denselben Gründen muss das vorlegende Gericht für die Feststellung, ob die mit den Fahrgästen geschlossenen Verträge nach nationalem Recht wegen Unmöglichkeit ihrer Erfüllung als aufgelöst anzusehen sind, dem Umstand Rechnung tragen, dass diese Verträge unabhängig von dem auf sie anwendbaren Recht Verpflichtungen betreffen, die sich aus der Verordnung Nr. 1177/2010 ergeben, die den Beförderer, wie ich soeben dargelegt habe, nicht in eine Lage versetzt, in der ihm die Erfüllung seiner Vertragspflichten unmöglich ist.

74. Zum Abschluss dieser Prüfung schlage ich vor, die Vorlagefrage 1 dahin zu beantworten, dass die Verordnung Nr. 1177/2010, insbesondere ihre Art. 18 und 19, anwendbar ist, wenn ein Seeverkehrsdienst unter Bekanntgabe an die Fahrgäste vor dem ursprünglich vorgesehenen Abfahrtstermin annulliert wird, weil das für diesen Verkehrsdienst eingeplante Schiff verspätet geliefert wurde und nicht ersetzt werden konnte.

B. Zum Begriff „Endziel“ im Sinne der Art. 18 und 19 der Verordnung Nr. 1177/2010

75. Mit seiner Frage 3 a) möchte das vorlegende Gericht wissen, ob die anderweitige Beförderung der Fahrgäste mittels Ersatzfahrt/en auf einer anderen als der ursprünglichen Strecke oder über eine Landbrücke (Straße oder Schiene) eine „anderweitige Beförderung zum … Endziel unter vergleichbaren Bedingungen“ im Sinne von Art. 18 der Verordnung Nr. 1177/2010 darstellt.

76. Mit seiner Frage 3 b) möchte das vorlegende Gericht wissen, ob in dem Fall, dass eine direkte Ersatzfahrt auf der ursprünglichen Strecke nicht zur Verfügung steht, die im Sinne von Art. 18 der Verordnung Nr. 1177/2010 anderweitig beförderten Fahrgäste Anspruch auf eine Entschädigung

[23] Vgl. entsprechend die Rechtsprechung zur Anwendung dieses Grundsatzes auf Beschlüsse der Kommission Urteil vom 6. November 2018, Scuola Elementare Maria Montessori/Kommission, Kommission/Scuola Elementare Maria Montessori und Kommission/Ferracci (C-622/16 P bis C-624/16 P, EU:C:2018:873, Rn. 82 und die dort angeführte Rechtsprechung).

[24] Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 3. März 2016, Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, Rn. 42).

[25] Vgl. entsprechend Urteil vom 23. Oktober 2012, Nelson u. a. (C-581/10 und C-629/10, EU:C:2012:657, Rn. 81).

für die zusätzlichen Kosten haben, die ihnen gegebenenfalls zum einen für die Anreise zum Ersatzeinschiffungs- und zum Ersatzausschiffungshafen und zum anderen für die Abreise von diesen Häfen entstehen.

77. Die Frage 4 b) betrifft ebenfalls den Begriff „Endziel“, und zwar unter dem Blickwinkel des Entschädigungsanspruchs nach Art. 19 der Verordnung Nr. 1177/2010.

78. Die Beantwortung dieser Fragen erfordert die Auslegung dieses in den Bestimmungen der Verordnung Nr. 1177/2010 enthaltenen Begriffs „Endziel“ [26]. Ich schlage daher vor, sie zusammen zu behandeln.

1. Zum Begriff „Endziel“

79. Der Begriff „Endziel“ in den Art. 18 und 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 bezieht sich auf das *im Beförderungsvertrag festgelegte* Endziel. Im System dieser Verordnung entspricht er somit stets einem von den Parteien vereinbarten Ziel. Da ein „Fahrschein“ im Sinne von Art. 3 Buchst. n dieser Verordnung der Sache nach den Nachweis für einen Beförderungsvertrag darstellt, muss das Endziel als wesentlicher Vertragsbestandteil grundsätzlich ebenfalls auf dem Fahrschein angegeben sein.

80. Des Weiteren wird der Begriff „Endziel“ im System der Verordnung Nr. 1177/2010 zur Bestimmung des Ortes verwendet, an den der Fahrgast nach einer Beförderung mit einem Personenverkehrsdienst (und, in Verbindung mit der Ankunftszeit, wann) befördert worden sein muss, damit diese Dienstleistung als ordnungsgemäß erbracht angesehen werden kann. Denn zum einen erwirbt der Fahrgast mit dem Abschluss des Beförderungsvertrags das Recht auf Beförderung zum Endziel [27], und der Fahrgast hat bei annullierter oder verspäteter Abfahrt gemäß Art. 18 dieser Verordnung Anspruch auf anderweitige Beförderung zu diesem Ziel. Zum anderen hat der Beförderer den Fahrgast bei verspäteter Ankunft am Endziel grundsätzlich nach Art. 19 dieser Verordnung zu entschädigen.

81. Der Begriff „Endziel“ spielt somit eine wichtige Rolle hinsichtlich der Haftung des Beförderers für die Erbringung eines Personenverkehrsdienstes. Es muss sich daher um ein genau bestimmtes und für den Beförderer „beherrschbares“ Ziel handeln, der in der Lage sein muss, nach Maßgabe dieses Ziels die Dauer der Reise und die Ankunftszeit zu bestimmen. Da die Voraussetzungen für die Haftung eines Beförderers nach den Art. 18 und 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 im Kontext des betreffenden Personenverkehrsdienstes grundsätzlich für die Gesamtheit der Fahrgäste festgelegt sind, ist es wenig wahrscheinlich, dass das Endziel in den Beförderungsverträgen individuell festgelegt werden kann. Somit ist davon auszugehen, dass das „Endziel“ grundsätzlich dem Ausschiffungshafen entspricht, der im Beförderungsvertrag für eine ursprüngliche Fahrt angegeben ist.

82. Dies wird nicht durch das Vorbringen von Irish Ferries in Frage gestellt, dass in der Verordnung Nr. 1177/2010 der Begriff „Ausschiffungshafen“ verwendet werde und der Begriff „Endziel“ deshalb nicht dieselbe Bedeutung haben könne wie dieser. Denn der Begriff „Ausschiffungshafen“ wird nur in Art. 2 dieser Verordnung zur Festlegung ihres Geltungsbereichs verwendet. Der Umstand, dass in dieser Bestimmung der Begriff „Endziel“ nicht verwendet wird,

[26] Siehe meine Untersuchung der Fragen 2 und 4 a).

[27] Nach Art. 19 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1177/2010 hat ein Fahrgast Anspruch auf Entschädigung, *ohne das Recht auf Beförderung zu verlieren*.

beruht auf der dort getroffenen Sprachregelung: Nach ihrem Art. 2 gilt die Verordnung Nr. 1177/2010 für Personenverkehrsdienste, *bei denen der Einschiffungshafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats liegt*, und spiegelbildlich zu dieser Passage für Verkehrsdienste aus einem Drittstaat, *bei denen der Ausschiffungshafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats liegt*.

2. Zur anderweitigen Beförderung zum Endziel

83. Obwohl Art. 18 der Verordnung Nr. 1177/2010 vorsieht, dass einem Fahrgast bei annullierter oder verspäteter Abfahrt u. a. zum frühestmöglichen Zeitpunkt und ohne Aufpreis eine anderweitige Beförderung zu dem im Beförderungsvertrag festgelegten Endziel unter vergleichbaren Bedingungen angeboten werden muss, ist es möglich, dass der Fahrgast nach einer Beförderung im Seeschiffsverkehr nicht in dem Ausschiffungshafen ankommt, der im Beförderungsvertrag für eine ursprüngliche Fahrt angegeben war.

84. In Anbetracht der begrenzten Zahl verfügbarer Seepersonenverkehrsdienste und von Häfen, in denen Fahrgastschiffe anlegen können, kann nicht verlangt werden, dass Fahrgästen stets die Beförderung auf der ursprünglich vereinbarten Strecke angeboten wird. Wie Irish Ferries dargelegt hat, kann es vorkommen, dass es keinen Ersatzdienst zur Beförderung dieser Fahrgäste für dieselbe Verbindung oder an demselben Tag gibt. Eine solche Verpflichtung aufzustellen, würde somit dazu führen, den „frühestmöglichen Zeitpunkt“ hinauszuschieben, zu dem die anderweitige Beförderung erfolgen soll. Aus den gleichen Gründen kann im Rahmen der Verordnung Nr. 261/2004 der Beförderer einen Ersatzflug zu einem anderen als dem ursprünglich vorgesehenen Flughafen anbieten [28], obwohl diese Verordnung eines strikte Definition des Begriff „Endziel“ enthält. Dies gilt ebenso für die See- oder Binnenschiffsverkehrsdienste, die in der Praxis nicht oft für die Anreise zum Ausschiffungshafen oder zum Aufenthalt dort genutzt werden.

85. Bei einer anderweitigen Beförderung muss der Beförderer jedoch die Beförderung zu dem im Vertrag festgelegten Endziel einer ursprünglichen Fahrt sicherstellen oder die Beförderungskosten tragen [29]. Nach Art. 18 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1177/2010 hat der Fahrgast Anspruch auf anderweitige Beförderung zum Endziel, und der Begriff „Endziel“ bezeichnet, wie in Nr. 81 der vorliegenden Schlussanträge dargelegt, grundsätzlich den Ausschiffungshafen, der im Beförderungsvertrag für eine ursprüngliche Fahrt angegeben ist.

86. Wenn der Beförderer im Rahmen eines Ersatzpersonenbeförderungsdienstes nicht verpflichtet ist, den Fahrgast auf dem Seeweg zu dem im Beförderungsvertrag für eine ursprüngliche Fahrt angegebenen Ausschiffungshafen zu befördern, braucht die Strecke für die Ersatzbeförderung erst recht nicht zwingend mit der im Beförderungsvertrag für die ursprüngliche Fahrt angegebenen identisch zu sein.

87. Eine anderweitige Beförderung muss jedoch stets unter „vergleichbaren Bedingungen“ im Sinne von Art. 18 der Verordnung Nr. 1177/2010 erfolgen. In diesem Zusammenhang fragt sich das vorlegende Gericht, ob eine Ersatzfahrt auf einer anderen Strecke andere Beförderungsarten, wie etwa Straßen- oder Eisenbahntransport über eine Landbrücke, einschließen kann.

[28] Art. 8 Art. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 sieht insoweit vor: „Befinden sich an einem Ort, in einer Stadt oder Region mehrere Flughäfen und bietet ein ausführendes Luftfahrtunternehmen einem Fluggast einen Flug zu einem anderen als dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen an, so trägt das ausführende Luftfahrtunternehmen die Kosten für die Beförderung des Fluggastes von dem anderen Flughafen entweder zu dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen oder zu einem sonstigen nahe gelegenen, mit dem Fluggast vereinbarten Zielort.“

[29] Siehe Nrn. 91 bis 94 der vorliegenden Schlussanträge.

88. In der Verordnung Nr. 1177/2010 ist der Begriff „vergleichbare Bedingungen“ nicht definiert, und in ihrem 13. Erwägungsgrund heißt es nur, dass ein Fahrgast eine anderweitige Beförderung „zu annehmbaren Bedingungen“ erhalten sollte. Die Bedingungen des Personenverkehrsdienstes sind im Beförderungsvertrag festgelegt, so dass die Frage, ob die Bedingungen des Ersatzdienstes „vergleichbar“ sind, anhand dieses Vertrags zu beurteilen ist. Der Ausdruck „vergleichbare Bedingungen“ bezieht sich somit auf die wesentlichen Bestandteile des Vertrags, wie Gesamtdauer der Reise, Ankunftszeit, Zahl der zusätzlichen Verbindungen und Fahrscheinklasse. Gewiss darf eine anderweitige Beförderung in Anbetracht des Ziels, ein hohes Schutzniveau für die Fahrgäste sicherzustellen, nicht zum Nachteil des Fahrgasts gehen, so dass aus dessen Sicht zu beurteilen ist, ob diese Bedingungen im Vergleich zu den im Beförderungsvertrag festgelegten „annehmbar“ sind. Mit der Bezugnahme auf die Vertragsbedingungen kann aber sichergestellt werden, dass das Interesse eines Beförderers nicht außer Acht gelassen wird.

89. Auch wenn im Unionsrecht *de lege lata* kein gesetzlicher Rahmen besteht, der unmittelbar den Schutz der Rechte von Fahrgästen in einem multimodalen Kontext [30] betrifft, bedeutet das nicht, dass der multimodale Verkehr keine akzeptable Lösung für das im unionsrechtliche System des Fahrgastschutzes darstellt. Tatsächlich wird diese Lösung sogar von den Fahrgästen häufig in Anspruch genommen. Es ist auch möglich, dass diese Lösung der einzige Ersatzdienst ist, der „zum frühestmöglichen Zeitpunkt“ zur Verfügung steht.

90. Die anderweitige Beförderung mittels Ersatzfahrt/en auf einer anderen als der ursprünglichen Strecke oder über eine Landbrücke (Straße oder Schiene) kann somit eine „anderweitige Beförderung zum … Endziel unter vergleichbaren Bedingungen“ im Sinne von Art. 18 der Verordnung Nr. 1177/2010 darstellen, wenn andere Bedingungen dieser Fahrt [31] mit denen vergleichbar sind, die im Beförderungsvertrag für die ursprüngliche Fahrt festgelegt sind.

3. Zu den zusätzlichen Kosten für einen anderweitig beförderten Fahrgast

91. Nunmehr ist zu prüfen, ob der Beförderer einem anderweitig beförderten Fahrgast dessen zusätzliche Kosten zum einen für die Anreise zum Ersatzeinschiffungs- und zum Ersatzausschiffungshafen und zum anderen für die Abreise von diesen Häfen ersetzen muss.

92. Nach Art. 18 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 1177/2010 ist dem Fahrgast bei Annullierung eines Verkehrsdienstes Erstattung des Fahrpreises oder anderweitige Beförderung zum Endziel „ohne Aufpreis“ anzubieten.

93. Wie ich bereits in Nr. 88 der vorliegenden Schlussanträge ausgeführt habe, darf eine anderweitige Beförderung nicht zum Nachteil des Fahrgasts gehen. Eine anderweitige Beförderung bedeutet ebenso wenig, dass der Fahrgast in eine unangemessen günstigere Lage zu versetzen wäre, als sie in dem von ihm unterschriebenen Beförderungsvertrag vorgesehen war.

94. In diesem Zusammenhang darf nicht außer Acht gelassen werden, dass sich der Fahrgast bei Personenverkehrsdiensten mit Direktverbindung stets zu den jeweiligen Häfen begeben muss und dass ihm die dafür anfallenden Kosten nicht erstattet werden. In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen ist der Ausdruck „ohne Aufpreis“ in Art. 18 der Verordnung Nr. 1177/2010 so zu

[30] Vgl. Erceg, B., und Vasilj, A., a. a. O., S. 230.

[31] Siehe hierzu Nr. 88 der vorliegenden Schlussanträge.

verstehen, dass dem Fahrgast die durch eine anderweitige Beförderung verursachten Mehrkosten im Verhältnis zu den Kosten zu erstatten sind, die er bei Inanspruchnahme eines Verkehrsdienstes mit Direktverbindung hätte tragen müssen.

95. In Zusammenfassung meiner Prüfung der Fragen 3 a) und b) sowie 4 b) bin ich der Ansicht,

– dass der Begriff „Endziel“ im Sinne der Art. 18 und 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 grundsätzlich dem Ausschiffungshafen entspricht, der im Beförderungsvertrag für eine ursprüngliche Fahrt angegeben ist,

– dass eine anderweitige Beförderung mittels Ersatzfahrt/en auf einer anderen als der ursprünglichen Strecke oder über eine Landbrücke (Straße oder Schiene) eine „anderweitige Beförderung zum … Endziel unter vergleichbaren Bedingungen“ im Sinne von Art. 18 der Verordnung Nr. 1177/2010 darstellen kann, wenn andere Bedingungen dieser Fahrt mit denen vergleichbar sind, die im Beförderungsvertrag für die ursprüngliche Fahrt festgelegt sind, und

– dass Art. 18 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 1177/2010 dahin auszulegen ist, dass eine anderweitige Beförderung ohne Aufpreis erfolgen muss, so dass der Beförderer die den Fahrgästen für die Anreise zum Ersatzeinschiffungs- und zum Ersatzausschiffungshafen sowie für die Abreise von diesen Häfen entstehenden Kosten zu erstatten hat, soweit diese Kosten durch die anderweitige Beförderung verursacht worden sind und die Kosten übersteigen, die den Fahrgästen bei Inanspruchnahme eines Verkehrsdienstes mit Direktverbindung entstanden wären.

C. Zur Entschädigung gemäß Art. 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 im Blick auf die dem Fahrgast nach Art. 18 dieser Verordnung zustehende Auswahl

96. Mit seinen Fragen 2, 4 a) und 5 a) möchte das vorlegende Gericht der Sache nach wissen, ob in dem Fall, dass ein Personenverkehrsdienst mindestens sieben Wochen vor der geplanten Abfahrt annulliert und ein Fahrgast entschädigt oder anderweitig befördert worden ist oder sich für eine Fahrt zu einem späteren Zeitpunkt entschieden hat, dieser Fahrgast nach Art. 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 Anspruch auf Entschädigung wegen verspäteter Ankunft im Verhältnis zu der für die ursprüngliche Fahrt festgelegten Ankunftszeit hat.

1. Überblick über die Fragen

97. Die Frage 4 a) umfasst zwei Teilfragen. Die erste Teilfrage geht dahin, ob Art. 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 Anwendung findet, wenn der Personenverkehrsdienst mindestens sieben Wochen vor der geplanten Abfahrt annulliert worden ist. Die zweite Teilfrage, die nur für den Fall der Bejahung der ersten gestellt wird, geht dahin, ob ein Fahrgast, der nach einer solchen Annullierung gemäß Art. 18 der Verordnung Nr. 1177/2010 entschädigt oder anderweitig befördert worden ist oder sich für eine Fahrt zu einem späteren Zeitpunkt entschieden hat, Anspruch auf eine Entschädigung nach Art. 19 dieser Verordnung hat.

98. Mit seiner Frage 5 a) möchte das vorlegende Gericht wissen, wie der Zeitraum der Verspätung im Sinne von Art. 19 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1177/2010 unter den in der Frage 4 a) beschriebenen Umständen zu bemessen ist, wenn also die Reise mindestens sieben Wochen vor der geplanten Abfahrt annulliert und der Fahrgast entschädigt oder anderweitig befördert worden ist oder sich für eine Fahrt zu einem späteren Zeitpunkt entschieden hat.

99. Die Frage 2 geht der Sache nach ebenfalls dahin, ob die Entscheidung eines Fahrgasts für eine anderweitige Beförderung nach Art. 18 der Verordnung Nr. 1177/2010 zum Abschluss eines neuen Beförderungsvertrags führt, so dass der Anspruch auf Entschädigung gemäß Art. 19 dieser Verordnung nicht in Ansehung der für die ursprüngliche Fahrt festgelegten Ankunftszeit, sondern derjenigen zu bestimmen ist, die in diesem „neuen" Beförderungsvertrag festgelegt ist.

100. Da diese Fragen die kumulative Anwendung der Art. 18 und 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 unter den gleichen Umständen betreffen, schlage ich vor, sie gemeinsam zu prüfen.

2. Zur kumulativen Anwendung der Art. 18 und 19 der Verordnung Nr. 1177/2010

101. Als Erstes ist darauf hinzuweisen, dass, wie sich aus meiner Untersuchung der Frage 1 ergibt, der Umstand, dass der Personenverkehrsdienst unter vorheriger Bekanntgabe an die Fahrgäste annulliert worden ist, die Anwendung von Art. 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 nicht ausschließt [32].

102. Als Zweites ist zur Beantwortung der Fragen 2 und 4 a) zu prüfen, ob die Art. 18 und 19 dieser Verordnung kumulativ in der Weise angewandt werden können, dass der Fahrgast, der Rechte aus der erstgenannten Bestimmung geltend macht, auch noch eine Entschädigung nach der zweitgenannten verlangen kann.

103. Um diese Frage in einen größeren Zusammenhang zu stellen, ist darauf hinzuweisen, dass die Art. 16 bis 18 der Verordnung Nr. 1177/2010 auf der einen Seite und deren Art. 19 auf der anderen die Fälle verspäteter Abfahrt bzw. verspäteter Ankunft betreffen. Dem Schrifttum zufolge hat der Unionsgesetzgeber diese Unterscheidung deswegen vorgenommen, weil im Seeverkehr im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern eine Verspätung bei der Abfahrt während der Reise aufgeholt werden kann, so dass ein Fahrgast ohne Verspätung zu der im Beförderungsvertrag festgelegten Ankunftszeit am Endziel ankommen kann [33].

104. Nach dieser Klarstellung mag es fraglich erscheinen, ob bei Annullierung des Personenverkehrsdienstes überhaupt von einem Fall von verspäteter Ankunft gesprochen werden kann, der dem Fahrgast einen Anspruch auf eine Entschädigung nach Art. 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 verschafft.

105. Der Wortlaut des 14. Erwägungsgrunds der Verordnung Nr. 1177/2010 legt eine Bejahung dieser Frage nahe. Danach sollten „[d]ie Beförderer … bei Annullierung oder Verspätung eines Personenverkehrsdienstes Ausgleichszahlungen an die Fahrgäste in Höhe eines bestimmten Prozentsatzes des Fahrpreises gewährleisten" [34]. In diesem Sinn sah der ursprüngliche Verordnungsentwurf in einer seiner Bestimmungen vor, dass der Fahrgast bei einer verspäteten Ankunft *infolge einer Annullierung* oder einer verspäteten Abfahrt Anspruch auf Entschädigung durch den Beförderer hat, ohne das Recht auf Beförderung zu verlieren. Nach der Stellungnahme des Parlaments in erster Lesung [35] wurde jedoch beschlossen, die möglichen Gründe für eine verspätete Ankunft nicht aufzuführen, die gleichwohl im 14. Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 1177/2010 genannt sind.

[32] Siehe Nrn. 63 bis 66 der vorliegenden Schlussanträge.

[33] Vgl. in diesem Sinne Stec, M., a. a. O., S. 1409.

[34] Hervorhebung nur hier.

[35] Vgl. Änderungsantrag 57 des Berichts über den Verordnungsvorschlag (COM[2008]0817, C6-0476/2008, 2008/0246[COD]).

106. Nach Art. 20 Abs. 2 und 4 der Verordnung Nr. 1177/2010 kommt zudem deren Art. 19 nicht zur Anwendung, „wenn der Fahrgast vor dem Kauf des Fahrscheins über *die Annullierung* oder Verspätung informiert wird oder wenn die Annullierung oder Verspätung auf das Verschulden des Fahrgasts zurückgeht“ und „wenn der Beförderer nachweist, dass *die Annullierung* oder Verspätung durch Wetterbedingungen … verursacht wurde“ [36]. Denn im System der Verordnung Nr. 1177/2010 führt die Annullierung eines Personenverkehrsdienstes als solche nicht zum Verlust des Rechts auf Beförderung, sondern dazu, dass der Fahrgast wählen kann zwischen einer Erstattung und einer anderweitigen Beförderung, mit der er das Endziel ohne Verspätung erreichen kann. Wenn der Fahrgast im Fall der Annullierung sein Recht auf Beförderung behält, kann er auch Art. 19 dieser Verordnung noch geltend machen.

107. Als Drittes stellt sich die Frage, ob es die Anwendbarkeit von Art. 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 berührt, wenn der Fahrgast deren Art. 18 in Anspruch genommen hat (und in den Genuss einer Erstattung, einer anderweitigen Beförderung oder der Wahl einer späteren Fahrt gekommen ist).

108. In diesem Zusammenhang sieht Art. 19 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1177/2010 vor, dass ein Fahrgast bei verspäteter Ankunft Anspruch auf Entschädigung hat, *ohne das Recht auf Beförderung zu verlieren*. Denn der Fahrgast hat das Recht auf die Beförderung, für die er bezahlt hat. Die Annullierung eines Personenverkehrsdienstes hat zwar nicht den Verlust dieses Rechts zur Folge [37], doch verhält es sich anders, wenn der Fahrgast nach einer Annullierung eine Erstattung des vollen Fahrpreises gemäß Art. 18 Abs. 1 Buchst. b dieser Verordnung verlangt und erhalten hat. In einer solchen Situation verliert der Fahrgast das Recht auf Beförderung, weshalb Art. 18 Abs. 1 Buchst. b dieser Verordnung vorsieht, dass zur Erstattung des Fahrpreises „gegebenenfalls zum frühestmöglichen Zeitpunkt [eine] kostenlose Rückfahrt zum im Beförderungsvertrag festgelegten Abfahrtsort“ hinzutritt.

109. Hat ein Fahrgast hingegen keine Erstattung, sondern eine anderweitige Beförderung oder eine Fahrt zu einem späteren Zeitpunkt gewählt, behält er das Recht auf die Beförderung, für die er bezahlt hat, und kann folglich eine Entschädigung gemäß Art. 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 verlangen.

110. Nunmehr bleibt zu prüfen, ob in dem Fall, dass der Fahrgast anderweitig befördert worden ist oder eine Fahrt zu einem späteren Zeitpunkt gewählt hat, die in Art. 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 vorgesehene Entschädigung nach Maßgabe der für die ursprüngliche Fahrt festgelegten Ankunftszeit zu bestimmen ist.

3. Zur Berechnung der Dauer der Verspätung

111. Nach Art. 19 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1177/2010 besteht ein Anspruch auf Entschädigung, wenn die Dauer der Verspätung die in dieser Bestimmung nach Maßgabe der Dauer der Reise festgelegten Schwellen überschreitet. Die Bestimmung betrifft den Anspruch der Fahrgäste bei einer verspäteten *Ankunft am Endziel gemäß dem Beförderungsvertrag*. Somit ist die Frage, ob die Dauer der Verspätung diese Schwellen überschreitet, anhand der Ankunftszeit und der Dauer der Reise zu beurteilen, wie sie in diesem das Endziel festlegenden Vertrag bestimmt sind.

[36] Hervorhebung nur hier.

[37] Siehe Nr. 106 der vorliegenden Schlussanträge.

112. Gleiches gilt für die Rechte der anderweitig beförderten Fahrgäste oder derjenigen, die eine Fahrt zu einem späteren Zeitpunkt gewählt haben.

113. Hinsichtlich einer anderweitigen Beförderung bei verspäteter oder annullierter Abfahrt wird in Art. 18 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 1177/2010 nämlich ebenfalls Bezug genommen auf *das im Beförderungsvertrag festgelegte Endziel* mit der Maßgabe, dass die anderweitige Beförderung *unter vergleichbaren Bedingungen* erfolgen muss. Es liegt auf der Hand, dass das „Endziel" das Ziel ist, das bei Abschluss des Vertrags über die Beförderungsbedingungen festgelegt worden ist, und dass die anderweitige Beförderung unter Bedingungen erfolgen muss, die den ursprünglich vereinbarten vergleichbar sind.

114. Da die Art. 18 und 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 kumulativ angewandt werden können und in beiden der Begriff „Endziel" verwendet wird, ist diesem Begriff in beiden Bestimmungen dieselbe Bedeutung beizumessen. Das Bestehen eines Entschädigungsanspruchs nach Art. 19 dieser Verordnung bestimmt sich demnach im Blick auf die Modalitäten, die die Parteien im Beförderungsvertrag für die ursprüngliche Fahrt vereinbart haben.

115. Folglich entspricht die Verspätung dem Unterschied zwischen der vertraglich vorgesehenen und der tatsächlichen Ankunftszeit am Endziel.

116. Ist der Fahrgast mit einem Ersatzpersonenverkehrsdienst nicht zum ursprünglich vereinbarten Endziel befördert worden, ist somit grundsätzlich, wie die NTA vorschlägt und wenn der Fahrgast dies verlangt, die Verspätung im Verhältnis zu dem Zeitpunkt zu berechnen, zu dem der Fahrgast das im Beförderungsvertrag festgelegte Endziel erreicht hätte, wenn die anderweitige Beförderung vom Ersatzausschiffungshafen bis zu diesem Ziel fortgesetzt worden wäre.

117. Wie sich aus Nr. 108 der vorliegenden Schlussanträge ergibt, stellt sich die Frage einer Entschädigung nach Art. 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 dagegen nicht, wenn dem Fahrgast gemäß deren Art. 18 Abs. 1 Buchst. b der volle Fahrpreis erstattet worden ist.

118. Entgegen dem Vorbringen von Irish Ferries werden die vorstehenden Erwägungen nicht dadurch in Frage gestellt, dass die anderweitige Beförderung oder die Entscheidung für eine Fahrt zu einem späteren Zeitpunkt auf eine Wahl des Fahrgasts zurückgeht. Denn dieser Fahrgast hat sein Endziel, die Ankunftszeit und die Dauer der Reise bereits bei Abschluss des ursprünglichen Beförderungsvertrags gewählt. Dass der Personenverkehrsdienst nicht entsprechend diesen Modalitäten durchgeführt worden ist, ist Folge von Umständen, die dem Beförderer zuzurechnen sind. Die Annahme, dass der Fahrgast durch die ihm wegen dieser Umstände abverlangten Wahl seinen Entschädigungsanspruch verliert, liefe daraus hinaus, dem Beförderer das Recht zu verleihen, sich von den Verpflichtungen zu befreien, die ihn nach Art. 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 bei einer anderweitigen Beförderung zum Endziel treffen [38]. Im Gegensatz zum Fall einer Erstattung des vollen Fahrpreises gibt es in der Verordnung keinen

[38] Nur ergänzend sei darauf hingewiesen, dass es auch für einen Fahrgast, der sich für eine anderweitige Beförderung entschieden hat, zu einer verspäteten Ankunft nach der Ersatzfahrt kommen kann. In einem solchen Fall wäre zu klären, ob Art. 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 auch auf diese Verspätung Anwendung findet. Vgl. entsprechend Urteil vom 12. März 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), in dem der Gerichtshof entschieden hat, dass ein Fluggast, der wegen der Annullierung eines Fluges eine Ausgleichszahlung erlangt hat und den ihm angebotenen Alternativflug akzeptiert hat, Anspruch auf eine Ausgleichszahlung wegen Verspätung des Alternativflugs hat. Art. 7 Abs. 2 der Verordnung Nr. 261/2004 lässt keinen Zweifel, dass der Anspruch auf Ausgleichszahlung auch dann besteht, wenn dem Fluggast eine anderweitige Beförderung zum Endziel angeboten wird. Aus meiner Prüfung ergibt sich, dass dies auch im Rahmen der Verordnung Nr. 1177/2010 so ist. Allerdings wird dieser Fall, obwohl sich Irish Ferries auf ihn bezieht, von den Vorlagefragen nicht erfasst.

Anhaltspunkt für eine solche Lösung auch im Fall einer anderweitigen Beförderung [39]. Zudem sind die Situationen, in denen diese Bestimmung nicht anwendbar ist, in Art. 20 dieser Verordnung aufgeführt, und der Fall, dass dem Fahrgast eine solche anderweitige Beförderung angeboten wird, gehört nicht dazu.

119. Infolgedessen schlage ich vor, auf die Fragen 2, 4 a) und 5 a) zu antworten, dass Art. 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 dahin auszulegen ist, dass in dem Fall, dass der Personenverkehrsdienst unter vorheriger Bekanntgabe an die Fahrgäste vor der geplanten Abfahrt annulliert worden ist und ein Fahrgast eine anderweitige Beförderung oder eine Fahrt zu einem späteren Zeitpunkt wählt, dieser Fahrgast Anspruch auf eine Entschädigung nach Art. 19 dieser Verordnung wegen verspäteter Ankunft an dem im Beförderungsvertrag für die ursprünglich Fahrt festgelegten Endziel hat. Verlangt der Fahrgast eine solche Entschädigung, so entspricht die Verspätung dem Unterschied zwischen der vertraglich vorgesehenen Ankunftszeit und dem Zeitpunkt, zu dem der Fahrgast das im Beförderungsvertrag festgelegte Endziel erreicht hätte, wenn die anderweitige Beförderung vom Ersatzausschiffungshafen bis zu diesem Ziel fortgesetzt worden wäre. Dagegen hat ein Fahrgast, der eine Erstattung des vollen Fahrpreises gewählt und erhalten hat, keinen Anspruch auf diese Entschädigung.

D. Zum Begriff „Fahrpreis" im Sinne von Art. 19 der Verordnung Nr. 1177/2010

120. Mit seiner Frage 5 b) möchte das vorlegende Gericht wissen, wie sich der „Fahrpreis" im Sinne von Art. 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 zusammensetzt. Fraglich sei dabei, ob der Fahrpreis Aufwendungen für vom Fahrgast gewählte zusätzliche Sonderleistungen wie Buchung einer Kabine oder eines Hundezwingers oder Zugang zu Premium-Lounges einschließe.

121. Der Begriff „Fahrpreis" wird zwar in den Art. 18 und 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 verwendet, ohne indes in dieser Verordnung definiert zu sein.

122. Während der Vorarbeiten zur Verordnung Nr. 1177/2010 hatte das Parlament eine Definition des Begriffs „Fahrpreis" vorgeschlagen, mit der klargestellt werden sollte, „auf welcher Grundlage ein etwaiger Ersatz geleistet wird". Nach diesem Vorschlag sollte es sich um den „Preis [handeln], der für die Beförderung und die Unterbringung an Bord bezahlt wird. Ausgeschlossen sind die Kosten für Mahlzeiten, andere Aktivitäten und Einkäufe an Bord" [40]. Dieser Vorschlag wurde vom Rat nicht übernommen. Stattdessen legte der Rat detaillierte Berechnungsmethoden für die dem Fahrgast nach den Art. 18 und 19 dieser Verordnung zu zahlenden Beträge fest.

123. Nach Art. 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 dient der Fahrpreis als Grundlage für die Berechnung der Entschädigung bei verspäteter Ankunft. Diese Entschädigung entspricht einem Prozentsatz (mindestens 25 % oder 50 %) des Fahrpreises und wird gemäß Art. 19 Abs. 3 dieser Verordnung im Verhältnis zu dem Preis berechnet, den der Fahrgast *für den* verspäteten *Personenverkehrsdienst tatsächlich entrichtet hat*.

124. Daraus leite ich ab, dass der Fahrpreis im Sinne von Art. 19 Abs. 3 der Verordnung Nr. 1177/2010 dem Gesamtbetrag entspricht, den der Fahrgast als Gegenleistung für den Personenverkehrsdienst gezahlt hat. Die in dieser Bestimmung bezeichnete Entschädigung wird im Verhältnis zu diesem Preis berechnet und soll den Betrag ausgleichen, der für einen nicht

[39] Siehe Nr. 108 der vorliegenden Schlussanträge.

[40] Vgl. Änderungsantrag 22 des Berichts über den Verordnungsvorschlag (COM[2008] 817, C6-0476/2008, 2008/0246[COD]).

gemäß dem Beförderungsvertrag erbrachten Personenverkehrsdienst gezahlt worden ist[41]. Vertraglich gesehen besteht aber die mangelhafte Leistung des Beförderers nicht nur im Nichterreichen des Endziels, sondern auch in der Nichteinhaltung der Beförderungsbedingungen, für die der Fahrgast bezahlt hat. Diese Bedingungen betreffen u. a. die Wahl einer Kabine, eines Hundezwingers oder einer Fahrpreisklasse. Dagegen sind in den Fahrpreis nicht die Beträge einzubeziehen, die für außerhalb der Fahrgastbeförderung liegende Leistungen, wie etwa Provisionen einer Reiseagentur, gezahlt worden sind.

125. Wie die Kommission geltend macht, sieht nämlich die Verordnung Nr. 1177/2010 anders als die Verordnung Nr. 261/2004 keine einheitliche pauschale Entschädigung für jeden Fahrgast vor, da die Höhe der Entschädigung von dem von diesem entrichteten Fahrpreis abhängt. Unter diesen Umständen würde es eine Missachtung der Entscheidung des Unionsgesetzgebers gegen eine derartige pauschale Entschädigung darstellen, wenn die Art des Fahrscheins und Aspekte wie die Fahrscheinklasse (Erste oder Zweite) oder die Unterbringung an Bord nicht berücksichtigt würden.

126. Zudem kann der Fahrgast aufgrund der von mir vorgeschlagenen Auslegung von Art. 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 leicht feststellen, auf welche Entschädigung er bei einer Annullierung Anspruch hat. Nach dieser Logik kann vom Begriff „Fahrpreis“ im Sinne dieser Bestimmung der Teil des Fahrpreises ausgenommen werden, der Beträgen entspricht, die für gegenüber dem Personenverkehrsdienst eigenständige Leistungen entrichtet worden sind, sofern sich dieser Teil des Fahrpreises klar feststellen lässt und von dem für den Personenverkehrsdienst gezahlten Betrag „abtrennbar“ ist.

127. Aufgrund der vorstehenden Erwägungen schlage ich vor, auf die Frage 5 b) zu antworten, dass Art. 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 dahin auszulegen ist, dass der Fahrpreis die Aufwendungen für vom Fahrgast gewählte zusätzliche Sonderleistungen wie Buchung einer Kabine oder eines Hundezwingers oder Zugang zu Premium-Lounges einschließt.

E. Zur Auslegung von Art. 20 Abs. 4 der Verordnung Nr. 1177/2010

1. Vorbemerkungen zur Vorlagefrage 6

128. Mit seiner Frage 6 möchte das vorlegende Gericht wissen, ob eine Verspätung bei der Lieferung eines Fahrgastschiffs um 200 Tage, die zur Annullierung aller für eine neue Fährverbindung vorgesehenen Fahrten geführt hat, als ein außergewöhnlicher Umstand im Sinne von Art. 20 Abs. 4 der Verordnung Nr. 1177/2010 angesehen werden kann und den Beförderer von seiner Verpflichtung zur Entschädigung der Fahrgäste befreit.

129. Nach Art. 20 Abs. 4 der Verordnung Nr. 1177/2010 ist der Beförderer nicht zur Entschädigung der Fahrgäste gemäß Art. 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 verpflichtet, wenn er nachweist, dass die Annullierung oder Verspätung durch außergewöhnliche Umstände verursacht wurde, die die Erbringung des Personenverkehrsdienstes behindern und die auch dann nicht hätten vermieden werden können, wenn alle zumutbaren Maßnahmen getroffen worden wären.

[41] Vgl. entsprechend hinsichtlich der Entschädigung nach Art. 17 der Verordnung Nr. 1371/2007, der wie Art. 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 formuliert ist, Urteil vom 26. September 2013, ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, Rn. 38), in dem der Gerichtshof ausgeführt hat, dass die Entschädigung, „da sie auf der Grundlage des Preises der Fahrkarte berechnet wird, den vom Fahrgast als Gegenleistung für eine Dienstleistung, die letztlich nicht im Einklang mit dem Beförderungsvertrag erbracht wurde, gezahlten Preis kompensieren [soll]“.

130. Das vorlegende Gericht beschränkt sich in dieser Frage zur Beschreibung der Umstände, die es im Licht von Art. 20 Abs. 4 der Verordnung Nr. 1177/2010 prüfen lassen möchte, auf die Erwähnung der „in Frage 1 beschriebenen Umstände und Erwägungen". Aus der Frage 1 in Verbindung mit der Frage 6 ergibt sich, dass aus der Sicht des vorlegenden Gerichts die in Rede stehende Nichterbringung des Personenverkehrsdienstes der Sache nach auf die verspätete Lieferung zurückgeht.

131. In der Frage 1 werden zwar noch andere Umstände genannt, doch sollten einige davon, u. a., dass kein geeignetes Ersatzschiff beschafft werden konnte, dass es keinen vergleichbaren Ersatzverkehrsdienst gab und dass mehr als 20 000 Fahrgäste von der verspäteten Lieferung betroffen waren, nicht als „außergewöhnliche Umstände" angesehen, sondern meines Erachtens unter dem Gesichtspunkt der „zumutbaren Maßnahmen" im Sinne von Art. 20 Abs. 4 der Verordnung Nr. 1177/2010 betrachtet werden.

2. Zu den Kriterien für die Bestimmung der „außergewöhnlichen Umstände"

132. Wie die entsprechenden Bestimmungen der Verordnung Nr. 261/2004 stellt Art. 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 den Grundsatz des Rechts auf Entschädigung auf, während ihr Art. 20 Abs. 4 bestimmt, in welchen Fällen der Beförderer nicht zur Leistung dieser Entschädigung verpflichtet ist. Die letztgenannte Bestimmung ist somit als Ausnahme von dem in Art. 19 dieser Verordnung aufgestellten Grundsatz anzusehen und darf daher nicht weit ausgelegt werden [42].

133. Zudem enthält der 17. Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 1177/2010 eine Aufzählung von Vorkommnissen, die unter den Begriff „außergewöhnliche Umstände" fallen können [43]. Diese Aufzählung ("unter anderem") ist nicht abschließend. Jedenfalls fallen diese Vorkommnisse bei der Erbringung des Seeschiffsverkehrsdienstes nicht natürlich an und unterliegen nicht der Kontrolle durch den Beförderer.

134. In diesem Sinn wird im 19. Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 1177/2010 auf die Rechtsprechung verwiesen, wonach unter den Begriff „außergewöhnliche Umstände" nur solche Vorkommnisse fallen können, die zum einen nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Beförderers und zum anderen von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen sind. Diese beiden Kriterien hat der Gerichtshof in seiner Rechtsprechung zur Verordnung Nr. 261/2004 herausgearbeitet. Der 19. Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 1177/2010 zeugt somit vom Willen des Unionsgesetzgebers, dass der Begriff „außergewöhnliche Umstände" im Sinne der Verordnung Nr. 1177/2010 so zu verstehen ist, wie ihn der Gerichtshof in seiner Rechtsprechung zur Verordnung Nr. 261/2004 ausgelegt hat [44].

[42] Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 22. Dezember 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, Rn. 20).

[43] Nach diesem Erwägungsgrund sollten „[z]u den außergewöhnlichen Umständen … unter anderem Naturkatastrophen, wie Brände und Erdbeben, Terroranschläge, Kriege und bewaffnete militärische und zivile Konflikte, Aufstände, militärische oder widerrechtliche Beschlagnahme, Arbeitskämpfe, die Verbringung von Kranken, Verletzten oder Toten an Land, Such- und Rettungseinsätze auf See oder Binnenwasserstraßen, für den Schutz der Umwelt erforderliche Maßnahmen, Entscheidungen von Verkehrsleitungsorganen oder Hafenbehörden und Entscheidungen der zuständigen Behörden bezüglich der öffentlichen Ordnung und Sicherheit sowie bei dringenden Verkehrsbedürfnissen zählen".

[44] Der Begriff „außergewöhnliche Umstände" wird zur Kennzeichnung der Umstände verwendet, unter denen ein Beförderer von seiner Entschädigungspflicht befreit ist, die nach der Verordnung Nr. 261/2004 bei *annulliertem oder verspätetem Abflug* und nach der Verordnung Nr. 1177/2010 bei *verspäteter Ankunft* besteht. Meines Erachtens steht dieser Unterschied einer Übertragung der vom Gerichtshof im Kontext der Verordnung Nr. 261/2004 entwickelten Kriterien für die Bestimmung der „außergewöhnlichen Umstände" auf den Kontext der Verordnung Nr. 1177/2010 nicht entgegen.

135. Schließlich ergibt sich aus der Rechtsprechung, dass die beiden Kriterien kumulativ sind [45] und auf Art oder Ursache des Vorkommnisses abstellen, durch das die Erbringung des Personenverkehrsdienstes behindert worden ist [46]. Dieser Rechtsprechung lässt sich auch entnehmen, dass nur diese beiden Kriterien für die Feststellung des Vorliegens außergewöhnlicher Umstände relevant sind. Weder Häufigkeit [47] noch fehlende Erwartbarkeit [48] eines Vorkommnisses lassen dieses zu einem außergewöhnlichen Umstand werden.

136. Nach dieser Klärung ist festzustellen, dass die verspätete Lieferung entgegen dem Vorbringen von Irish Ferries und Irlands nicht deshalb als „außergewöhnlicher Umstand" eingestuft werden kann, weil sie Ausnahmecharakter hat und ungewöhnlich oder nicht vorhersehbar war [49].

137. Zudem kann die Unterscheidung zwischen außergewöhnlichen Umständen und solchen, die dies nicht sind, nicht auf der Grundlage einer vereinfachten Unterscheidung danach getroffen werden, ob die Umstände außerhalb oder innerhalb der Sphäre des Beförderers liegen. Wie der Gerichtshof bereits entschieden hat, bewirken in bestimmten Fällen Dritten zurechenbare Tatsachen nicht als außergewöhnliche Umstände eine Befreiung des Beförderers von seiner Entschädigungspflicht [50].

3. Zum Kriterium der Zugehörigkeit zur normalen Ausübung der Tätigkeit des betreffenden Beförderers

138. Was das Kriterium der Zugehörigkeit zur normalen Ausübung der Tätigkeit des betreffenden Beförderers angeht, ist darauf hinzuweisen, dass ein Seeverkehrsunternehmen einen Personenverkehrsdienst nur erbringen kann, wenn es über ein zu diesem Zweck eingesetztes Schiff verfügt. Erst recht ist die Verfügbarkeit einer Flotte unerlässlich und gehört damit zur normalen Ausübung der Tätigkeit eines Seeverkehrsunternehmens. Zieht man eine Parallele zu den Ausführungen des Gerichtshof im Urteil Krüsemann u. a. [51], lässt sich daher sagen, dass Organisation und Unterhaltung einer Flotte zu den normalen betriebswirtschaftlichen Maßnahmen eines Seeverkehrsunternehmens gehören und dass bestimmte Risiken, die sich aus diesen Maßnahmen ergeben, ebenfalls Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit dieses Unternehmens sind.

45 Vgl. das kürzlich ergangene Urteil vom 11. Juni 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, Rn. 37).

46 Vgl. das kürzlich ergangene Urteil vom 11. Juni 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, Rn. 37).

47 Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 22. Dezember 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, Rn. 36).

48 Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 17. September 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, Rn. 41).

49 Dagegen können die Umstände betreffend die Merkmale der Verspätung für die Feststellung berücksichtigt werden, ob die Behinderung der Erbringung des Verkehrsdienstes auch dann nicht hätte vermieden werden können, wenn alle zumutbaren Maßnahmen getroffen worden wären.

50 Im Urteil vom 17. April 2018, Krüsemann u. a. (C-195/17, C-197/17 bis C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 bis C-286/17 und C-290/17 bis C-292/17, EU:C:2018:258, Rn. 40 bis 44), hat der Gerichtshof entschieden, dass ein „wilder Streik" nicht als „außergewöhnlicher Umstand" eingestuft werden kann, da die Risiken, die sich aus den mit Umstrukturierungs- und Reorganisationsmaßnahmen einhergehenden sozialen Folgen ergeben, als Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betreffenden Luftfahrtunternehmens zu betrachten sind. Im Urteil vom 4. April 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, Rn. 29), hat der Gerichtshof unter Bezugnahme auf den Beschluss vom 14. November 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), ausgeführt, dass die Kollision eines Flughafentreppenfahrzeugs mit einem Flugzeug nicht als „außergewöhnlicher Umstand" eingestuft werden kann. Dem Gerichtshof zufolge konnte der Umstand, dass *eine solche Vorrichtung normalerweise in Zusammenarbeit mit der Besatzung der betreffenden Flugzeuge in Stellung gebracht wird*, als Hinweis darauf gesehen werden, dass das der mangelhaften Leistung des Beförderers zugrunde liegende Vorkommnis von diesem beherrschbar war. Diese Erwägung ändert aber nichts daran, dass die in Rede stehende Behinderung durch das Handeln Dritter verursacht worden war.

51 Urteil vom 17. April 2018, Krüsemann u. a. (C-195/17, C-197/17 bis C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 bis C-286/17 und C-290/17 bis C-292/17, EU:C:2018:258, Rn. 40 bis 42).

139. Gewiss kann ein Beförderer beschließen, der Lieferung eines Schiffes vorzugreifen und Buchungen anzubieten, bevor ihm das Schiff zur Verfügung gestellt worden ist. Hierzu macht Irish Ferries geltend, ein solches Vorgehen sei im Sektor des Seepersonenverkehrs üblich. Trifft ein Beförderer eine solche Entscheidung, obwohl das betreffende Schiff das einzige ist, das für die Erbringung der Verkehrsdienste auf einer bestimmten Strecke eingesetzt werden kann, setzt er sich jedoch einem wirtschaftlichen Risiko aus, mit dem er auch umgehen muss. Aus der Sicht der Verordnung Nr. 1177/2010 macht der Beförderer dieses Risiko zu seinem eigenen, indem er es in seine normale Tätigkeit einbezieht.

140. Außerdem sind die Modalitäten der Bestellung und der Lieferung des Schiffes in dem vom Beförderer geschlossenen Vertrag festgelegt. Zum einen birgt aber jeder Vertrag Risiken [52]. In der vorliegenden Rechtssache geht die verspätete Lieferung auf Umstände zurück, die durch das Verhalten einer der Vertragsparteien oder das Verhalten von Subunternehmern dieser Partei bedingt sind [53]. Es handelt sich somit um eine Störung, die zum üblichen vertraglichen Risiko gehört. Denn nichts deutet darauf hin, dass die Verspätung durch eine Handlung verursacht worden wäre, die außerhalb der Erfüllung der Vertragspflichten der Vertragspartei oder ihrer Subunternehmer, also außerhalb der normalen Leistungen einer Werft liegt. [54]. In diesem Zusammenhang umfasst das gewöhnliche vertragliche Risiko auch den Fall einer Nichterfüllung des Vertrags. Folglich wird diese Erwägung nicht durch den Umstand in Frage gestellt, dass die Verspätung 200 Tage betrug.

141. Zum anderen kann jeder Vertrag einen Mechanismus für das Risikomanagement darstellen. Wie die Kommission ausgeführt hat, wird nämlich die Bestellung eines neuen Schiffes im Voraus geplant und ist im Allgemeinen Gegenstand eines detaillierten Vertrags, der Klauseln betreffend Lieferungsverzögerungen enthält. So hat die NTA in der Sitzung festgestellt, dass der 2016 geschlossene Vertrag auf einem in der internationalen Praxis verwendeten Standardvertragsmuster beruht und einen Entschädigungsmechanismus für Fälle von unzulässigen Verspätungen enthalten habe. Die Tatsache, dass Verträge über die Lieferung von Schiffen Mechanismen für das Risikomanagement enthalten, bestätigt meines Erachtens, dass sich die Parteien des gewöhnlichen vertraglichen Risikos im Zusammenhang mit einer solchen Lieferung bewusst waren.

142. Diese Feststellung wird durch das Vorbringen von Irish Ferries, dieser Mechanismus habe zur Deckung der ihr entstandenen Verluste und Schäden nicht ausgereicht, nicht in Frage gestellt. Denn angesichts des Schutzniveaus, das mit der Verordnung Nr. 1177/2010 für die Fahrgäste geschaffen werden soll, kann die von einer der Vertragsparteien behauptete Unzulänglichkeit des Mechanismus für das Management des gewöhnlichen vertraglichen Risikos

[52] Vgl. u. a. 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, Bd. 35(2), S. 286.

[53] Wie ich bei der Darstellung des Sachverhalts ausgeführt habe, ist die verspätete Lieferung dem vorlegenden Gericht zufolge auf Verspätungen bei den Innenausstattungsarbeiten durch die von der Werft beauftragten Subunternehmer und/oder ungünstige Entwicklungen bei der Ausstattung der öffentlichen Bereiche und bei der Lieferung von Innenausbauteilen für die öffentlichen Bereiche zurückzuführen.

[54] Vorstellbar wäre etwa der Fall eines im Bau befindlichen Schiffes, das Gegenstand einer militärischen Beschlagnahme wäre. Vgl. entsprechend Beschluss vom 14. November 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377, Rn. 19), in dem der Gerichtshof entschieden hat, dass der *durch einen außerhalb der normalen Flughafendienstleistungen liegenden Akt* wie einen Sabotageakt oder eine terroristische Handlung verursachte Schaden unter den Begriff „außergewöhnliche Umstände" fällt.

nicht zu einer Abwälzung dieses Risikos auf die Fahrgäste führen. Der Beförderer kann das wirtschaftliche Risiko, das er in seine normale Tätigkeit einbezogen hat, nicht zum Nachteil der Fahrgäste nach außen verlagern [55].

143. Daher ist Art. 20 Abs. 4 der Verordnung Nr. 1177/2010 meines Erachtens dahin auszulegen, dass eine verspätete Lieferung eines Schiffes, die auf das Verhalten einer der Vertragsparteien oder ihrer Subunternehmer zurückgeht, Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betreffenden Beförderers ist, wenn dieser begonnen hat, Buchungen anzubieten, und Beförderungsverträge mit Fahrgästen abgeschlossen hat, bevor ihm das Schiff zur Verfügung gestellt worden ist, und dass sie somit nicht unter den Begriff „außergewöhnliche Umstände" im Sinne dieser Bestimmung fällt.

144. Da die beiden Kriterien für die Bestimmung der „außergewöhnlichen Umstände" kumulativ sind, sollte diese Erwägung für die Feststellung genügen, dass die verspätete Lieferung eines Schiffes keinen solchen Umstand darstellt. Für den Fall jedoch, dass der Gerichtshof dem nicht folgen sollte, gehe ich nun zur Prüfung des zweiten Kriteriums über.

4. Zum Kriterium der tatsächlichen Beherrschbarkeit

145. In seiner Rechtsprechung zum Personenflugverkehr stellt der Gerichtshof für die Frage, ob ein Vorkommnis von einem Beförderer tatsächlich nicht beherrschbar war, auf dessen Zuständigkeit ab [56].

146. In diesem Zusammenhang hat der Gerichtshof im Urteil van der Lans [57] ausgeführt, dass die Vorbeugung gegen einen solchen Ausfall oder die dadurch bedingte Reparatur für das betroffene Luftfahrtunternehmen beherrschbar ist, da es dessen Aufgabe ist, die Unterhaltung und den reibungslosen Betrieb der Flugzeuge sicherzustellen, die es für die Zwecke seiner wirtschaftlichen Tätigkeiten einsetzt.

147. Wie ich in Nr. 138 der vorliegenden Schlussanträge ausgeführt habe, gehört es zur Zuständigkeit eines Seeverkehrsunternehmens, die Organisation und Unterhaltung der für die Zwecke seiner wirtschaftlichen Tätigkeiten genutzten Flotte sicherzustellen. Hierzu schließt er u. a., wie die vorliegende Rechtssache zeigt, Verträge über den Bau von Schiffen ab. Anders als in der Situation, zu der das Urteil van der Lans [58] ergangen ist, betreibt also in einem solchen Fall der Beförderer das bestellte Schiff noch nicht.

[55] Vgl. entsprechend Malenovský, J., „Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU", in Bobek, M., und Prassl, J. (Hrsg.), *EU Law in the Member States: Air Passenger Rights, Ten Years On*, Hart Publishing, Oxford, 2016, S. 32, nach dessen Ansicht es dem Ziel der Gewährleistung eines hohen Schutzniveaus für die Fluggäste zuwiderliefe, wenn diesen das wirtschaftliche Risiko der vom Beförderer frei gewählten Tätigkeit aufgebürdet würde. Der Gerichtshof hat zudem im Urteil vom 4. Juli 2018, Wirth u. a. (C-532/17, EU:C:2018:527, C-532/17, Rn. 23), ausgeführt, dass angesichts des Ziels, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen, die zutreffende Auslegung des Begriffs „ausführendes Luftunternehmen" diejenige ist, *mit der gewährleistet werden kann, dass die beförderten Fluggäste entschädigt werden, ohne dass Vereinbarungen berücksichtigt werden müssten, die das Luftfahrtunternehmen*, das entschieden hat, den betreffenden Flug durchzuführen, mit einem anderen Unternehmen *getroffen hat*, um diesen konkret sicherzustellen.

[56] Vgl. die kürzlich ergangenen Urteile vom 26. Juni 2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, Rn. 20), und vom 4. April 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, Rn. 26).

[57] Urteil vom 17. September 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618, Rn. 43).

[58] Urteil vom 17. September 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618).

148. In diesem Kontext sind der Abschluss der Verträge und deren Inhalt für den betreffenden Beförderer tatsächlich beherrschbar, was ihm das Management bestimmter Risiken, einschließlich des für ihn bestehenden wirtschaftlichen Risikos, ermöglicht. Damit stellt sich folgende Frage: Ist die fristgerechte Erfüllung der Vertragspflichten durch eine der Parteien und ihre Subunternehmer für den Beförderer *tatsächlich beherrschbar*? [59]

149. In seiner Rechtsprechung hat sich der Gerichtshof bereits zum Kriterium der tatsächlichen Beherrschbarkeit in Bezug auf Handlungen Dritter geäußert, die Vorkommnisse darstellen – oder solche verursacht haben –, die unter den Begriff „außergewöhnliche Umstände" fallen können. Nach der Rechtsprechung kann von Handlungen Dritter, die in Zusammenarbeit mit diesem Beförderer erfolgen, oder solchen, die auf eine Entscheidung des Beförderers zurückgehen, nicht gesagt werden, dass sie von diesem nicht zu beherrschen sind [60].

150. Im Urteil Transportes Aéreos Portugueses [61] hat der Gerichtshof kürzlich diese Rechtsprechung weiter ausgeführt. In Rn. 42 dieses Urteils hat er zunächst dargelegt, dass ein Fluggast durch einen Beförderungsvertrag mit dem Beförderer verbunden ist und darauf zu achten hat, dass er die ordnungsgemäße Erfüllung dieses Vertrags nicht gefährdet. Sodann hat der Gerichtshof in Rn. 43 ausgeführt, dass erstens das ausführende Luftfahrtunternehmen das störende Verhalten eines Fluggasts, das zur Umleitung des betreffenden Fluges geführt hatte, grundsätzlich nicht beherrschen kann, da das Verhalten und die Reaktionen eines Fluggasts auf Anweisungen der Besatzung nicht vorhersehbar sind, und dass zweitens an Bord eines Luftfahrzeugs der Kommandant wie die Besatzung nur über begrenzte Mittel verfügen, um einen solchen Fluggast unter Kontrolle zu bringen. Daraus leite ich ab, dass der Umstand, dass der Beförderer die Klauseln des mit dem Fluggast geschlossenen Vertrags festlegt, nicht automatisch bedeutet, dass dieser Beförderer dessen Verhalten beherrschen kann. Hinsichtlich des Kriteriums der tatsächlichen Beherrschbarkeit ist jedoch dem Gerichtshof zufolge auch zu prüfen, ob nicht der Beförderer zum Auftreten des störenden Verhaltens des betreffenden Fluggastes beigetragen hat oder ob er ein solches Verhalten aufgrund bestimmter Anzeichen dafür hätte voraussehen und angemessene Maßnahmen ergreifen können [62]. Unter diesen Umständen wäre das störende Verhalten eines Fluggasts aus der Sicht des Gerichtshofs für diesen Beförderer beherrschbar [63].

151. Hierzu muss ich auf das Vorbringen von Irish Ferries hinweisen, dass dem Abschluss des Vertrags von 2016 eine Bewertung der Werften und eine vorsichtige Auswahl vorausgegangen seien. Dieses Vorbringen wird von der NTA nicht in Frage gestellt. Daher lässt nichts die Annahme zu, dass Irish Ferries oder ICG im Sinne des Urteils Transportes Aéreos Portugueses [64] aktiv oder fahrlässig zur verspäteten Lieferung des Schiffes beigetragen hätten. Aus diesen Gründen schlage ich für den Fall, dass der Gerichtshof meiner Analyse hinsichtlich des ersten Kriteriums für die Bestimmung der „außergewöhnlichen Umstände" nicht folgen und auch das zweite Kriterium prüfen sollte, vor, die verspätete Lieferung eines Schiffes als für den Beförderer nicht beherrschbar anzusehen. Infolgedessen könnte der Beförderer aufgrund dieser verspäteten Lieferung als einem außergewöhnlichen Umstand von seiner Haftung befreit sein.

[59] Es ist darauf hinzuweisen, dass der Vertrag von 2016 nicht von Irish Ferries, sondern von ICG geschlossen wurde. Im vorliegenden Vorabentscheidungsersuchen deutet indes nichts darauf hin, dass angesichts der Beziehungen zwischen diesen beiden Gesellschaften das, was für ICG beherrschbar war, nicht auch von Irish Ferries beherrscht werden konnte.

[60] Siehe Fn. 50.

[61] Urteil vom 11. Juni 2020 (C-74/19, EU:C:2020:460).

[62] Vgl. das kürzlich ergangene Urteil vom 11. Juni 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, Rn. 45).

[63] Vgl. das kürzlich ergangene Urteil vom 11. Juni 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, Rn. 47).

[64] Urteil vom 11. Juni 2020 (C-74/19, EU:C:2020:460).

5. Zu den zumutbaren Maßnahmen

152. Selbst unterstellt, die verspätete Lieferung eines Schiffes könnte einen „außergewöhnlichen Umstand“ darstellen, müsste der Beförderer noch nachweisen, dass er auch durch Ergreifen aller zumutbaren Maßnahmen, d. h. unter Einsatz aller ihm zur Verfügung stehenden personellen, materiellen und finanziellen Mittel, offensichtlich nicht – es sei denn unter angesichts der Kapazitäten seines Unternehmens zum maßgeblichen Zeitpunkt nicht tragbaren Opfern – hätte vermeiden können, dass die außergewöhnlichen Umstände, mit denen er konfrontiert war, zur Annullierung oder Verspätung des Verkehrsdienstes führten [65]. In diesem Rahmen sind allein solche Maßnahmen zu berücksichtigen, die tatsächlich dem Beförderer obliegen können, nicht aber solche, die der Zuständigkeit Dritter unterliegen [66].

153. Es trifft zwar zu, dass dem vorlegenden Gericht die Würdigung zu überlassen ist, ob unter den Umständen des ihm vorliegenden Falles dem Beförderer die zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung des außergewöhnlichen Umstands zur Verfügung standen. Dennoch könnte der Gerichtshof als Orientierungshilfe für das vorlegende Gericht und im Interesse einer sachdienlichen Antwort auf dessen Frage einige Klarstellungen zu der zwischen den Parteien des Ausgangsverfahrens strittigsten Frage vornehmen [67].

154. Die NTA macht geltend, Irish Ferries habe nicht die ihr zur Verfügung stehenden Maßnahmen ergriffen, um die Annullierung der Personenverkehrsdienste zu vermeiden. Insbesondere habe sie Buchungen für Personenverkehrsdienste mit diesem Schiff in einer Zeit vorgenommen, als sie weder Eigentümerin noch Besitzerin des Schiffes gewesen sei und sich nicht sicher habe sein können, dass zu dem Zeitpunkt, zu dem die Personenverkehrsdienste zu erbringen sein würden, das Schiff in ihrem Eigentum oder Besitz stehen würde. Dem hält Irish Ferries entgegen, dass der Verzicht auf die Vornahme von Buchungen für Verkehrsdienste auf einer neuen Strecke ein nicht tragbares Opfer im Sinne der Rechtsprechung darstelle.

155. Gewiss ließe sich anführen, dass der von Irish Ferries vorgesehene Zeitraum zwischen Lieferung und Indienststellung des Schiffes nicht für die Annahme ausreichte, dass diesem Beförderer keine angemesseneren Maßnahmen zur Verfügung standen, um die Nichterbringung des Verkehrsdienstes zu vermeiden.

156. Sollte der Gerichtshof entgegen dem, was ich in diesen Schlussanträgen vorschlage, zu der Auffassung gelangen, dass die verspätete Lieferung eines Schiffes für eine neue Strecke kein Vorkommnis ist, das zur normalen Ausübung der Tätigkeit des betreffenden Beförderers gehört (erstes Kriterium für die Bestimmung der „außergewöhnlichen Umstände“), könnte man meines Erachtens von diesem Beförderer nicht verlangen, dass er keine Buchungen vornimmt, bis ihm das Schiff mit der nötigen Zertifizierung zur Verfügung gestellt worden ist. Denn den Verzicht auf die Vornahme von Buchungen bis zu dem – nicht vorhersehbaren – Zeitpunkt, zu dem die verspätete Lieferung schließlich erfolgt, also ohne jede zeitliche Begrenzung, als eine „zumutbare

65 Vgl. entsprechend Urteil vom 12. Mai 2011, Eglītis und Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, Rn. 25).

66 Vgl. entsprechend Urteile vom 4. Mai 2017, Pešková und Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, Rn. 44), und vom 26. Juni 2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, Rn. 27).

67 Damit hätte die Antwort des Gerichtshofs eine abstraktere Tragweite hinsichtlich der Frage der „zumutbaren Maßnahmen“ und wäre für alle nationalen Gerichte der Union nützlich, wobei es zugleich dem vorlegenden Gericht überlassen bliebe, zu beurteilen, ob dem Beförderer die zumutbaren Maßnahmen im Sinne von Art. 20 Abs. 4 der Verordnung Nr. 1177/2010 unter den Umständen des vorliegenden Falles zur Verfügung standen. Vgl. in diesem Sinne Šváby, D., „La responsabilité en matière de transport aérien de passagers à l’intersection de trois systèmes juridiques“, in Petrlík, D., Bobek, M., und Passer, J. M. (Hrsg.), *Évolution des rapports entre les ordres juridiques de l’Union européenne, international et nationaux. Liber amicorum Jiří Malenovský*, Bruylant, Brüssel, 2020, S. 491.

Maßnahme“ anzusehen, liefe der Erwägung zuwider, dass diese Verspätung nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit ist und daher unter den Begriff „außergewöhnlicher Umstand“ fallen kann.

157. Unbeschadet der vorstehenden Bemerkungen zum zweiten Kriterium für die Bestimmung der „außergewöhnlichen Umstände“ halte ich an meiner in Nr. 143 dargelegten Auffassung fest. Da danach das erste Kriterium für die „außergewöhnlichen Umstände“ im vorliegenden Fall nicht erfüllt ist, brauchen weder das zweite Kriterium noch die Frage geprüft zu werden, ob dem Beförderer „zumutbare Maßnahmen“ zur Verfügung standen.

F. Zur Auslegung von Art. 24 der Verordnung Nr. 1177/2010

158. Mit seiner Frage 7 möchte das vorlegende Gericht der Sache nach wissen, ob ein Antrag auf Entschädigung nach Art. 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 einer Beschwerde im Sinne ihres Art. 24 gleichgestellt werden kann, so dass ein Fahrgast seinen Antrag auf Entschädigung beim Beförderer innerhalb von zwei Monaten nach der tatsächlichen oder geplanten Durchführung des Verkehrsdienstes einreichen muss, damit die für die Durchsetzung dieser Verordnung zuständige nationale Stelle eine Sanktion wegen Nichtzahlung dieser Entschädigung verhängen kann.

159. Obwohl das vorlegende Gericht nicht angibt, wie viele Fahrgäste zu welchem Zeitpunkt Anträge auf Entschädigung nach Art. 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 gestellt haben, scheint die Frage 7 auf das Vorbringen von Irish Ferries zurückzugehen, dass die NTA es unterlassen habe, die Wirkung der Entscheidung und der Verfügungen auf die Fahrgäste zu begrenzen, die eine Beschwerde gemäß Art. 24 dieser Verordnung eingereicht hätten. Daher kann nicht gesagt werden, dass diese Frage offenkundig keinen Bezug zur Realität oder zum Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits hat.

160. Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass Art. 24 Abs. 2 der Verordnung Nr. 1177/2010 nicht nur die Frist für die Einreichung einer Beschwerde festlegt, sondern auch die Fristen, innerhalb deren der Beförderer die Beschwerde prüfen und ihr stattgeben oder sie ablehnen muss. Ebenso sieht Art. 19 dieser Verordnung eine Frist für die Bearbeitung der nach dieser Bestimmung eingereichten Anträge auf Entschädigung vor. Nach Art. 19 Abs. 5 hat der Beförderer die dem Fahrgast geschuldete Entschädigung innerhalb eines Monats nach Einreichung des Entschädigungsantrags zu zahlen. Unter diesen Umständen ließe sich zwar *a priori* sagen, dass diese Bestimmung *lex specialis* gegenüber Art. 24 Abs. 2 der Verordnung Nr. 1177/2010 ist, da beide Bestimmungen die Fristen für die Behandlung von Anträgen auf Entschädigung betreffen, ohne die in Art. 24 Abs. 2 dieser Verordnung festgelegte Frist für die Einreichung einer Beschwerde zu berühren.

161. Nach Art. 24 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1177/2010 müssen die Beförderer zudem ein System zur Bearbeitung von Beschwerden im Zusammenhang mit den unter diese Verordnung fallenden Rechten und Pflichten einrichten. Diese Bestimmung könnte nahelegen, dass sich der Begriff „Beschwerde“ auf alle unter die Verordnung Nr. 1177/2010 fallenden Rechte und Pflichten, einschließlich des Anspruchs auf Entschädigung nach deren Art. 19, bezieht.

162. Meines Erachtens ist jedoch im System der Verordnung Nr. 1177/2010 ein Antrag auf Entschädigung einer Beschwerde nicht gleichzustellen.

163. Erstens beginnt nämlich nach Art. 19 Abs. 5 der Verordnung Nr. 1177/2010 die für den Beförderer geltende Frist nicht zum Zeitpunkt des Eingangs der Beschwerde, sondern mit der Einreichung des Entschädigungsantrags.

164. Zweitens sieht anders als Art. 24 Abs. 2 der Verordnung Nr. 1177/2010 ihr Art. 19 Abs. 5 nicht vor, dass der Beförderer den Antrag auf Entschädigung prüft und ihm stattgeben oder ihn ablehnen kann. Nach der letztgenannten Bestimmung muss „[d]ie Zahlung der Entschädigung … innerhalb eines Monats nach Einreichung des Antrags auf Entschädigung erfolgen“. Dieser Unterschied bei der Behandlung von Beschwerden und von Anträgen auf Entschädigung entspricht vollkommen dem Wesen Letzterer. Denn nach Art. 19 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1177/2010 lässt die verspätete Ankunft eine Geldforderung zugunsten des Fahrgasts entstehen, deren Zahlung dieser vom Beförderer verlangen kann und die Letzterer als Schuldner erfüllen muss.

165. Drittens kann nach Art. 25 Abs. 3 der Verordnung Nr. 1177/2010 jeder Fahrgast bei der für die Durchsetzung dieser Verordnung zuständigen Stelle eine Beschwerde über einen mutmaßlichen Verstoß gegen diese Verordnung einreichen [68]. Nach dieser Bestimmung kann zudem ein Mitgliedstaat beschließen, dass der Fahrgast seine Beschwerde in einem ersten Schritt an den Beförderer zu richten hat oder dass diese Beschwerde von der nationalen Stelle als Beschwerdeinstanz behandelt wird. Daraus leite ich ab, dass es den Beförderern und den nationalen Stellen obliegt, Beschwerden mit demselben Gegenstand oder dieselben Beschwerden zu behandeln.

166. In diesem Zusammenhang heißt es im 24. Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 1177/2010, dass die Benennung der Stellen, die dafür zuständig sind, die Einhaltung dieser Verordnung sicherzustellen, das Recht von Fahrgästen unberührt lassen sollte, Regressforderungen nach nationalem Recht gerichtlich geltend zu machen. Somit kann der Fahrgast seine Forderung nach Art. 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 vor nationalen Gerichten geltend machen. In einem solchen gerichtlichen Verfahren würde die Zweimonatsfrist nicht gelten. Die Verweisung auf das nationale Recht im 24. Erwägungsgrund dieser Verordnung bestätigt diese Auslegung. Denn die Annahme, dass die Zweimonatsfrist im außergerichtlichen Kontext gilt, liefe darauf hinaus, den Fahrgast zu zwingen, das gerichtliche Verfahren zu betreiben, ohne dass die für die Durchsetzung der Verordnung Nr. 1177/2010 zuständigen nationalen Stellen wegen der mit dem Ablauf dieser Frist begründeten Weigerung, diesen Fahrgast zu entschädigen, Sanktionen verhängen könnten.

167. Demnach ist Art. 24 Abs. 2 der Verordnung Nr. 1177/2010 dahin auszulegen, dass die Verhängung einer Sanktion gegen den Beförderer wegen Nichtzahlung der dem Fahrgast nach Art. 19 dieser Verordnung geschuldeten Entschädigung nicht voraussetzt, dass der Fahrgast den Antrag auf Entschädigung innerhalb von zwei Monaten nach der tatsächlichen oder geplanten Durchführung des Verkehrsdienstes beim Beförderer eingereicht hat.

[68] Im 23. Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 1177/2010 wird zur Veranschaulichung auf eine Beschwerde über Hilfeleistung in einem Hafen oder an Bord eines Schiffes Bezug genommen.

G. Zur Auslegung von Art. 25 der Verordnung Nr. 1177/2010

168. Mit seiner Frage 8 möchte das vorlegende Gericht wissen, ob sich die Zuständigkeit einer von einem Mitgliedstaat gemäß Art. 25 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1177/2010 benannten für die Durchsetzung dieser Verordnung zuständigen nationalen Stelle auf Verkehrsdienste von in dessen Hoheitsgebiet gelegenen Häfen beschränkt oder ob sie sich auch auf Rückfahrten von einem anderen Mitgliedstaat aus zu diesen Häfen erstreckt.

169. Der Wortlaut von Art. 25 der Verordnung Nr. 1177/2010 kann eine Verneinung dieser Frage nahelegen. Denn nach dieser Bestimmung ist die von einem Mitgliedstaat benannte nationale Stelle für die Durchsetzung dieser Verordnung in Bezug auf Personenverkehrsdienste von in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Häfen und auf Personenverkehrsdienste von einem Drittland zu diesen Häfen zuständig.

170. Das vorlegende Gericht scheint sich der Implikationen der grammatischen Auslegung dieser Bestimmung sehr wohl bewusst zu sein. Die Formulierung der Frage 8 zeigt, dass es wissen möchte, ob der Umstand, dass die Zuständigkeit einer nationalen Stelle in Bezug auf Personenverkehrsdienste ausgeübt wird, bei denen es sich um eine Beförderung mit Hin- und Rückfahrt – von Irland nach Frankreich – handelte, eine andere Auslegung dieser Bestimmung bedingen könnte.

171. In diesem Zusammenhang hat Irish Ferries in der Sitzung ausgeführt, dass es sich für manche Fahrgäste bei der Beförderung nicht um eine Hin- und Rückfahrt von einem im irischen Hoheitsgebiet gelegenen Hafen gehandelt habe. Mehr als die Hälfte der Fahrten hätten in Frankreich begonnen. In Frage 8 wird jedoch ausdrücklich auf eine Rückfahrt („a return sailing“) Bezug genommen, so dass diese Frage unter diesem Blickwinkel zu prüfen ist.

1. Zu Art. 25 Abs. 1 und 3 der Verordnung Nr. 1177/2010

172. Zunächst ist das auf Art. 25 Abs. 3 der Verordnung Nr. 1177/2010 gestützte Vorbringen der NTA zu untersuchen, dass jeder Fahrgast eine Beschwerde bei der nach Art. 25 Abs. 1 dieser Verordnung benannten zuständigen Stelle oder bei jeder anderen von einem Mitgliedstaat benannten zuständigen Stelle einreichen könne. Der Ausdruck „bei jeder anderen von einem Mitgliedstaat benannten zuständigen Stelle“ sei dahin auszulegen, dass ein Fahrgast seine Beschwerde über eine Beförderung, bei der es sich um eine Hin- und Rückfahrt handelt, bei den Stellen der beiden Mitgliedstaaten einreichen könne, in deren Hoheitsgebiet die von dieser Beförderung betroffenen Häfen lägen.

173. Die von der NTA vertretene Auslegung von Art. 25 der Verordnung Nr. 1177/2010, wonach der Fahrgast wählen kann, bei welcher Stelle er seine Beschwerde einreicht, überzeugt mich indes nicht, da sie darauf hinausliefe, das Bestehen einer alternativen Zuständigkeit der nationalen Stellen zweier Mitgliedstaaten anzuerkennen, in deren Rahmen diese Stellen die Einhaltung der Verordnung in Bezug auf ein und dieselben Personenverkehrsdienste sicherstellen würden.

174. Die Frage 8 geht nämlich nicht nur dahin, in welchem Mitgliedstaat ein Fahrgast seine Beschwerde einreichen kann, sondern betrifft allgemeiner die Zuständigkeit der für die Durchsetzung der Verordnung Nr. 1177/2010 zuständigen und von den Mitgliedstaaten nach Art. 25 Abs. 1 dieser Verordnung benannten nationalen Stellen.

175. Eine von einem Mitgliedstaat benannte nationale Stelle ist für die allgemeine Aufsicht über die Durchsetzung der Verordnung Nr. 1177/2010 in Bezug auf Personenverkehrsdienste von im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats gelegenen Häfen und auf Personenverkehrsdienste von einem Drittland zu diesen Häfen zuständig. Hierzu trifft gemäß dieser Bestimmung jede Stelle die notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Verordnung eingehalten wird.

176. Gemäß Art. 28 der Verordnung Nr. 1177/2010 legen die Mitgliedstaaten die Sanktionen fest, die bei einem Verstoß gegen diese Verordnung zu verhängen sind, und treffen alle geeigneten Maßnahmen, um deren Durchsetzung zu gewährleisten. Nach irischem Recht wird die Nichtbeachtung der Verfügungen, mit denen solche Verstöße festgestellt werden, mit Geldstrafen geahndet. Die Zuständigkeit für den Erlass solcher Verfügungen muss aber von einer für die Durchsetzung dieser Verordnung zuständigen Stelle wie der NTA in den Grenzen von Art. 25 Abs. 1 dieser Verordnung ausgeübt werden.

177. Daher kann nicht angenommen werden, dass irgendeine beliebige nationale Stelle über die Zuständigkeit für die allgemeine Aufsicht über die betreffenden Personenverkehrsdienste verfügt, denn diese Zuständigkeit geht mit der Befugnis zur Verhängung von Sanktionen wegen Verstößen gegen die Verordnung Nr. 1177/2010 einher, die in den territorialen Bereich dieser Zuständigkeit fallen.

178. Bei der nun vorzunehmenden Prüfung von Art. 25 Abs. 3 der Verordnung Nr. 1177/2010 ist darauf hinzuweisen, dass dieser nur die Behandlung von Beschwerden betrifft. Danach können Beschwerden bei der *nach Art. 25 Abs. 1 dieser Verordnung benannten zuständigen Stelle* oder *jeder anderen von einem Mitgliedstaat benannten zuständigen Stelle* eingereicht werden. Daraus leite ich ab, dass die für die Durchsetzung dieser Verordnung zuständige nationale Stelle nicht unbedingt die einzige für die Entscheidung über die Beschwerden zuständige Stelle ist. Ein Mitgliedstaat kann hierfür eine andere zuständige Stelle einrichten. Die Zuständigkeit für die Behandlung der Beschwerden von Schiffsfahrgästen kann somit unabhängig von der Zuständigkeit sein, in deren Rahmen die allgemeine Aufsicht ausgeübt wird [69].

179. Über dieses Verständnis von Art. 25 Abs. 3 der Verordnung Nr. 1177/2010 hinausgehend macht die NTA geltend, die Bezugnahme auf eine *von einem Mitgliedstaat* benannte zuständige Stelle bedeute, dass sich der Fahrgast auch an zuständige Stellen eines anderen als des Mitgliedstaats wenden könne, in dessen Hoheitsgebiet der Einschiffungshafen liege.

180. Während der Vorarbeiten gab es ein unterschiedliches Verständnis von Art. 25 Abs. 3 der Verordnung Nr. 1177/2010. Parlament und Rat verstanden diese Bestimmung so, dass sie *mehrere von demselben Mitgliedstaat eingerichtete Stellen* betraf [70], d. h. dem Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet der Einschiffungshafen liegt.

[69] Der Gerichtshof hat zwar im Urteil vom 17. März 2016, Ruijssenaars u. a. (C-145/15 und C-146/15, EU:C:2016:187, Rn. 30), zu den entsprechenden im Luftverkehr geltenden Bestimmungen befunden, dass sich die in Art. 16 Abs. 2 der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehene Zuständigkeit für die Behandlung von Beschwerden aus der Aufgabe der in Art. 16 Abs. 1 dieser Verordnung bezeichneten Stelle ergibt, die allgemeine Aufsicht auszuüben. Erstens betraf jedoch dieses Urteil eine für die Durchsetzung der Verordnung Nr. 261/2004 zuständige nationale Stelle. Somit handelte es sich nicht um eine „andere von einem Mitgliedstaat benannte zuständige Stelle“. Zweitens ist der Wortlaut von Art. 16 Abs. 2 der Verordnung Nr. 261/2004 nicht genau in Art. 25 Abs. 3 der Verordnung Nr. 1177/2010 übernommen worden.

[70] Vgl. Änderungsantrag 68 (Klarstellung) des Berichts über den Verordnungsvorschlag (COM[2008] 817, C6-0476/2008, 2008/0246[COD]) und Gemeinsamer Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004, 14849/09 ADD 1, S. 9.

181. Die Kommission scheint diese Bestimmung dahin zu verstehen, dass der Fahrgast sich dafür entscheiden kann, sich an die von einem anderen Mitgliedstaat als zuständig für die Durchsetzung der Verordnung Nr. 1177/2010 benannte Stelle zu wenden[71], *ohne dass sie jedoch diese nationale Stelle als zuständig* im Sinne von Art. 25 Abs. 3 dieser Verordnung *bezeichnet*. Im Kontext der entsprechenden Bestimmungen der Verordnung Nr. 261/2004 gibt die Kommission aber ausdrücklich an, dass in einem solchen Fall *die von dem Fluggast befasste Stelle nicht die zuständige Stelle sei* und dass die Beschwerde an eine von einem anderen Mitgliedstaat benannte für die Durchsetzung der Verordnung zuständige Stelle weiterzuleiten sei[72].

182. Unter diesen Umständen bin ich zwar der Ansicht, dass der Fahrgast die Beschwerde über eine Beförderung, die sich auf eine Hin- und Rückfahrt erstreckt, bei den Stellen der beiden Mitgliedstaaten einreichen kann, in deren Hoheitsgebiet die von dieser Beförderung betroffenen Häfen liegen, doch bedeutet das nicht, dass alle diese Stellen für die allgemeine Aufsicht nach Art. 25 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1177/2010 über den Personenverkehrsdienst, auf den sich die Beschwerde bezieht, zuständig ist.

2. Zum Begriff „Personenverkehrsdienst" in Bezug auf eine Hin- und Rückfahrt

183. Eine Überlegung, die auf einem bestimmten Verständnis der in Art. 25 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1177/2010 verwendeten Begriffe beruht, könnte die Folgen der grammatischen Auslegung dieser Bestimmung in Frage stellen.

184. Die Annahme, dass der Begriff „Personenverkehrsdienst" im Rahmen von Art. 25 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1177/2010 im Fall einer Beförderung, bei der es sich um eine Hin- und Rückfahrt handelt, eine Hinfahrt und eine Rückfahrt umfasst, liefe darauf hinaus, die Zuständigkeit der nationalen Stellen des Mitgliedstaats anzuerkennen, in dessen Hoheitsgebiet die Einschiffungshäfen für diese erste Fahrt liegen.

185. Irish Ferries spielt auf diese Überlegung mit dem Hinweis darauf an, dass der Gerichtshof im Kontext der Verordnung Nr. 261/2004 befunden habe, dass es sich bei einem „Flug" im Sinne dieser Verordnung im Wesentlichen um einen Luftbeförderungsvorgang handle, der somit in gewisser Weise eine „Einheit" dieser Beförderung darstelle[73]. Diese Erwägung scheint im

[71] Vgl. Dokument der Kommission „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, in dem es heißt: „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 [to] contact the NEB of their choice." („Die zuständige NDS [für die Durchsetzung der Verordnung zuständige nationale Stelle] ist die NDS des Abfahrtslandes, soweit nicht Abfahrtsland des Verkehrsdienstes ein Drittland ist. In diesem Fall ist die NDS des Ankunftslandes der Union zuständig. Es steht den Fahrgästen jedoch frei, die NDS ihrer Wahl zu kontaktieren.")

[72] Nach Art. 16 Abs. 2 der Verordnung Nr. 261/2004 „kann jeder Fluggast bei einer gemäß Absatz 1 benannten Stelle oder einer sonstigen von einem Mitgliedstaat benannten zuständigen Stelle Beschwerde wegen eines behaupteten Verstoßes gegen diese Verordnung erheben, der auf einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats begangen wurde oder einen Flug von einem Drittstaat zu einem Flughafen in diesem Gebiet betrifft" (Hervorhebung nur hier). In einem Informationsdokument zur Behandlung von Beschwerden im Rahmen der Verordnung Nr. 261/2004 (NEB – NEB Complaint Handling Procedure under Regulation [EC] n° 261/2004, Fassung vom Februar 2019, Nr. 2, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/neb-neb_complaint_handling_procedures.pdf), stellt die Kommission fest: „Eine NDS ist zuständig für Beschwerden im Zusammenhang mit Verspätungen oder Annullierungen von Flügen aus ihrem Hoheitsgebiet (Abflugmitgliedstaat)." Des Weiteren wird in diesem Dokument, wie im ursprünglichen Vorschlag der Kommission, auf dem die Verordnung Nr. 261/2004 beruht (vgl. Art. 18 des Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Betreuungsleistungen für Fluggäste im Falle der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91, KOM[2001] 784 endgültig – COD 2001/0305), die Weiterleitung der Beschwerde zwischen den in den verschiedenen Mitgliedstaaten errichteten Stellen ausdrücklich erwähnt. Daraus folgt, dass die Stelle eines anderen Mitgliedstaats nicht *zuständig* im Sinne von Art. 16 Abs. 2 dieser Verordnung ist.

[73] Urteil vom 10. Juli 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, Rn. 40).

Vorbringen der NTA in der Sitzung anzuklingen, dass im Kontext der Verordnung Nr. 1177/2010 der Verkehrsdienst im Fall einer Beförderung, bei der es sich um eine Hin- und Rückfahrt handelt, aus zwei Teilen bestehe.

186. Obwohl der Begriff „Personenverkehrsdienst“ in Art. 3 Buchst. f der Verordnung Nr. 1177/2010 definiert wird, enthält diese Definition keinen Hinweis, anhand dessen sich bestimmen ließe, ob eine Beförderung, bei der es sich um eine Hin- und Rückfahrt handelt, einen einheitlichen Verkehrsdienst darstellt. Solche Hinweise lassen sich jedoch in anderen Bestimmungen dieser Verordnung finden.

187. So legt Art. 19 Abs. 4 der Verordnung Nr. 1177/2010 fest, wie die Entschädigung zu berechnen ist, die dem Fahrgast in dem Fall, *dass es sich bei der Beförderung um eine Hin- und Rückfahrt handelt*, bei verspäteter Ankunft zu zahlen ist, und bestimmt in der französischen Sprachfassung dieser Verordnung, dass diese Entschädigung im Fall einer entweder auf der Hin- oder auf der Rückfahrt aufgetretenen Verspätung auf der Grundlage des halben Fahrpreises für die Beförderung mittels *des Personenverkehrsdienstes* berechnet wird. Nach anderen Sprachfassungen ist diese Entschädigung jedoch auf der Grundlage des halben Fahrpreises für die Beförderung mittels *dieses Personenverkehrsdienstes*[74] oder *für diesen Personenverkehrsdienst* zu berechnen[75]. In diesen Sprachfassungen wird mit der Verwendung des Demonstrativpronomens im Zusammenhang mit dem Begriff „Personenverkehrsdienst“ anscheinend auf Art. 19 Abs. 3 dieser Verordnung Bezug genommen, der auf *den verspäteten Personenverkehrsdienst* abstellt.

188. Auf den ersten Blick kann Art. 19 Abs. 4 der Verordnung Nr. 1177/2010 den Schluss nahelegen, dass eine Beförderung, bei der es sich um eine Hin- und Rückfahrt handelt, mittels eines einheitlichen Personenverkehrsdienstes erfolgt.

189. Erstens wird jedoch in dieser Bestimmung die Verbindung zwischen einer solchen Beförderung und einem solchen Verkehrsdienst nur für den Fall hergestellt, dass es bei einer der beiden Fahrten zu einer Verspätung kommt.

190. Zweitens wird in der französischen Sprachfassung der Verordnung Nr. 1177/2010 der Begriff „transport“ (Beförderung, in Zusammensetzungen auch: Verkehrs-) außer in deren Art. 19 Abs. 1 in anderen Bestimmungen dieser Verordnung nicht verwendet. Wenn der Begriff „voyage“ (Reise oder Fahrt) gleichbedeutend mit dem Begriff „Personenverkehrsdienst“ ist, ließe sich fragen, warum der Gesetzgeber in Art. 19 Abs. 4 dieser Verordnung nicht diesen zweiten Begriff verwendet hat.

191. Drittens sieht Art. 18 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1177/2010 vor, dass dem Fahrgast in den in dieser Bestimmung bezeichneten Fällen unverzüglich die Wahl zwischen „anderweitige[r] Beförderung zum im Beförderungsvertrag festgelegten *Endziel*“ und „Erstattung des Fahrpreises und gegebenenfalls zum frühestmöglichen Zeitpunkt kostenlose[r] Rückfahrt *zum im Beförderungsvertrag festgelegten Abfahrtsort*“ anzubieten ist[76]. Die Annahme, dass in dem Fall,

[74] Vgl. die englische („… shall be calculated in relation to half of the price paid for *the transport by that passenger service*“) und die spanische Sprachfassung („… se calculará en relación con el 50 % del precio abonado por *el transporte en dicho servicio de pasaje*“).

[75] Vgl. die deutsche („… wird … auf der Grundlage des halben Fahrpreises für diesen Personenverkehrsdienst berechnet“) und die polnische Sprachfassung („… obliczane jest na podstawie połowy ceny zapłaconej za *tę usługę przewozu pasażerskiego*“).

[76] Hervorhebung nur hier.

dass es sich bei der Beförderung um eine Hin- und Rückfahrt handelt, ein einheitlicher Personenverkehrsdienst vorliegt, liefe somit darauf hinaus, das Endziel dieses Verkehrsdienstes als identisch mit seinem ersten Abfahrtsort anzusehen [77].

192. Folglich kann in dem Fall, dass es sich bei der Beförderung um eine Hin- und Rückfahrt handelt, der Personenverkehrsdienst nicht als ein einheitlicher Verkehrsdienst angesehen werden.

193. Nunmehr ist festzustellen, ob der Umstand, dass die Zuständigkeit für die allgemeine Aufsicht in Bezug auf Personenverkehrsdienste ausgeübt wird, die in einer Beförderung bestehen, bei der es sich um eine Hin- und Rückfahrt handelt, die Implikationen der grammatischen Auslegung von Art. 25 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1177/2010 abmildern kann, ohne dass auf das nuancierte Verständnis des Begriffs „Personenverkehrsdienst" zurückgegriffen werden muss.

3. Zu der für die Durchsetzung der Verordnung Nr. 1177/2010 zuständigen Stelle im Fall einer Beförderung, bei der es sich um eine Hin- und Rückfahrt handelt

194. Zur Einordnung der folgenden Ausführungen erinnere ich daran, dass nach der herkömmlichen Logik des öffentlichen Rechts und auch des Völkerrechts die Zuständigkeit einer von einem Mitgliedstaat eingerichteten Stelle grundsätzlich auf dessen Hoheitsgebiet oder, genauer gesagt, auf Sachverhalte beschränkt ist, die eine hinreichende Nähe zu diesem Mitgliedstaat und/oder seinem Hoheitsgebiet aufweisen.

195. Zudem sieht, wie bereits dargelegt, Art. 25 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1177/2010 ausdrücklich vor, dass die Zuständigkeit einer nationalen Stelle auch die Ausübung der allgemeinen Aufsicht über die Personenverkehrsdienste von einem Drittland zu einem der Mitgliedstaaten umfasst. Der Unionsgesetzgeber nimmt daher den Fahrgästen nicht die Möglichkeit, eine von einem der Mitgliedstaaten benannte nationale Stelle anzurufen, wenn der Verkehrsdienst nicht von einem in der Union gelegenen Hafen ausgeht.

196. Art. 25 der Verordnung Nr. 1177/2010 ist nämlich im Licht ihres Art. 2 zu lesen, in dem der Geltungsbereich dieser Verordnung bestimmt wird. Nach ihrem Art. 2 Abs. 1 Buchst. b gilt die Verordnung Nr. 1177/2010 für Fahrgäste, die mit Personenverkehrsdiensten von einem Drittland in einen der Mitgliedstaaten reisen, sofern der Verkehrsdienst von einem Beförderer erbracht wird, der im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats niedergelassen ist oder Beförderungen im Rahmen von Personenverkehrsdiensten in das oder aus dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anbietet.

197. Folglich besteht zum einen zwischen dem Mitgliedstaat, in dem ein Ausschiffungshafen gelegen ist, und den von einem Drittland ausgehenden Personenverkehrsdiensten eine hinreichende Nähe, um der von diesem Mitgliedstaat benannten nationalen Stelle die Zuständigkeit für die Aufsicht über diese Verkehrsdienste zuzuweisen.

198. Zum anderen stimmt der Bereich der Zuständigkeit der von den Mitgliedstaaten für die Durchsetzung der Verordnung Nr. 1177/2010 benannten Stellen grundsätzlich mit dem räumlichen Schutzbereich überein, den diese Verordnung den Fahrgästen gewährt. Diese Stellen müssen in allen Fällen zuständig sein, in denen die den Fahrgästen von dieser Verordnung

[77] Vgl. entsprechend Urteil vom 10. Juli 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, Rn. 34).

eingeräumten Rechte verletzt sein könnten[78], und die Zuständigkeitsverteilung zwischen ihnen hat gegenüber dieser Übereinstimmung nur subsidiären Charakter. Zur Beantwortung der Frage 8 ist nun zu untersuchen, wie diese Zuständigkeitsverteilung innerhalb der Union vorgenommen wird.

199. In Anbetracht des gegenseitigen Vertrauens zwischen den Mitgliedstaaten, das die Schaffung und Aufrechterhaltung eines Raums ohne Binnengrenzen ermöglicht, muss die Zuständigkeitsverteilung zwischen ihnen nicht zwingend den herkömmlichen Grundsätzen des öffentlichen Rechts oder des Völkerrechts folgen. Gleichwohl scheint diese Zuständigkeitsverteilung auch im System der Verordnung Nr. 1177/2010 auf der Nähe zwischen dem Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, in dem der Einschiffungs- oder Ausschiffungshafen liegt, und dem betreffenden Personenverkehrsdienst zu beruhen.

200. Wenn die Beförderung, bei der es sich um eine Hin- und Rückfahrt mit zwei getrennten Fahrten handelt, die von einem Beförderer hätte erbracht werden müssen, in ihrer Gesamtheit annulliert worden ist, scheint der Bezug der Rückfahrt zum Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, in dem der Einschiffungshafen für diese Fahrt liegt, nicht relevanter zu sein als der Bezug dieser Fahrt zum Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, in dem der Ausschiffungshafen dafür liegt. Der letztgenannte Hafen ist grundsätzlich auch der Einschiffungshafen für die Hinfahrt. Mit der Kommission bin ich nämlich der Ansicht, dass in diesem Fall die nationale Stelle des Mitgliedstaats des Einschiffungshafens am besten in der Lage ist, die Störungen zu beurteilen und die Aufsicht über die Unterstützung der Fahrgäste für diese beiden in ihrer Gesamtheit annullierten Fahrten auszuüben.

201. Meines Erachtens umfasst daher die Zuständigkeit dieser nationalen Stelle für die allgemeine Aufsicht die Aufgabe, für die Wahrung der Rechte aller Fahrgäste zu sorgen, deren Einschiffungshafen für die Hinfahrt im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats dieser Stelle liegt, wie auch hinsichtlich der Rückfahrt. Handelt es sich bei der in ihrer Gesamtheit annullierten Beförderung um eine Hin- und Rückfahrt, ist die Reichweite der Zuständigkeit der nationalen Stellen aus der Sicht des Fahrgasts zu bestimmen, auch wenn in Art. 25 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1177/2010 nicht von den für die Durchsetzung dieser Verordnung in Bezug auf *die Fahrgäste*, sondern in Bezug auf *Personenverkehrsdienste* zuständigen Stellen die Rede ist. Denn mit dieser Zuständigkeit soll die Einhaltung der Verordnung Nr. 1177/2010 sichergestellt werden, die in erster Linie die Rechte der Fahrgäste zum Gegenstand hat.

202. Diese Auslegung stünde im Übrigen, wie die Kommission ausführt, mit dem Ziel im Einklang, ein hohes Schutzniveau für die Fahrgäste sicherzustellen, da mit ihr die Häufung von Verfahren vermieden werden könnte, wenn die Annullierung der beiden Fahrten durch denselben Umstand verursacht worden ist.

203. Aus all diesen Erwägungen schlage ich vor, Art. 25 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1177/2010 dahin auszulegen, dass die von einem Mitgliedstaat für die Durchsetzung dieser Verordnung benannte nationale Stelle für Verkehrsdienste von im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats gelegenen Häfen und, wenn es sich bei einer Beförderung um eine Hin- und Rückfahrt handelt und diese Beförderung in ihrer Gesamtheit annulliert worden ist, für Rückfahrten von einem anderen Mitgliedstaat zu im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats gelegenen Häfen zuständig ist.

[78] Vgl. in diesem Sinne zur Unionsmarke Szpunar, M., „Territoriality of Union Law in the Era of Globalisation“, in Petrlík, D., Bobek, M., und Passer, J. M. (Hrsg.), *Évolution des rapports entre les ordres juridiques de l'Union européenne, international et nationaux. Liber amicorum Jiří Malenovský*, a. a. O., S. 155.

H. Zur Gültigkeit der Entscheidung und der Verfügungen

204. Die Frage 9 besteht aus zwei Teilfragen. Mit der ersten Teilfrage möchte das vorlegende Gericht wissen, „[w]elche unionsrechtlichen Grundsätze und Vorschriften … das vorlegende Gericht anwenden [soll], um die Gültigkeit der Entscheidung und/oder der Verfügungen der nationalen Durchsetzungsstelle im Hinblick auf die Art. 16, 17, 20 und/oder 47 der Charta und/oder auf die Grundsätze der Verhältnismäßigkeit, Rechtssicherheit und Gleichbehandlung zu beurteilen". Die zweite Teilfrage geht dahin, ob „bei der Unangemessenheitsprüfung, die das nationale Gericht durchzuführen hat, auf offensichtliche Fehler abzustellen [ist]".

205. Diese beiden Teilfragen scheinen auf das von der NTA bestrittene Vorbringen von Irish Ferries vor dem vorlegenden Gericht zurückzugehen. Doch selbst im Licht dieses Vorbringens bleibt die erste Teilfrage sehr weit gefasst und unbestimmt.

206. Zum einen beruhen nämlich, wie die Kommission geltend macht, die Entscheidung und die Verfügungen, die in dieser Teilfrage angesprochen werden, auf einer bestimmten Auslegung der materiell-rechtlichen Bestimmungen der Verordnung Nr. 1177/2010 durch die NTA. Diese Auslegung bildet im Wesentlichen den Hintergrund der ersten acht Fragen des vorlegenden Gerichts. Im Rahmen dieser Auslegung sind auch die Bestimmungen der Charta und die allgemeinen Grundsätze des Unionsrechts zu berücksichtigen. Zudem macht Irish Ferries in ihren Erklärungen zur Frage 10 geltend, wenn die NTA die Verordnung Nr. 1177/2010 zutreffend ausgelegt und angewandt habe, sei diese – und seien nicht die Entscheidung und die Verfügungen der NTA – ungültig.

207. Zum anderen könnte eine Frage, die dahin ginge, ob ein nationales Gericht bei der Beurteilung der Gültigkeit der von nationalen Stellen erlassenen Handlungen, die in den Geltungsbereich des Unionsrechts fallen, die Bestimmungen der Charta oder die allgemeinen Grundsätze des Unionsrechts, einschließlich der in der ersten Teilfrage ausdrücklich erwähnten, anzuwenden hat, nur bejaht werden.

208. Da das vorlegende Gericht nicht genau darlegt, aus welchen Gründen es um die Auslegung des Unionsrechts ersucht, kann auf die erste Teilfrage nur eine allgemeine, fast abstrakte Antwort gegeben werden. Unter diesen Umständen ist festzustellen, dass das Vorabentscheidungsersuchen bezüglich der ersten Teilfrage nicht den Anforderungen des Art. 94 der Verfahrensordnung des Gerichtshofs genügt und es dem Gerichtshof nicht erlaubt, dem vorlegenden Gericht eine für die Entscheidung des Ausgangsrechtsstreits sachdienliche Antwort zu geben, so dass es insoweit unzulässig ist[79]. Dieser Befund wird durch die dem Gerichtshof von den Parteien vorgelegten Erklärungen bestätigt, die nur Vorbringen allgemeiner Art enthalten[80].

209. Gleiches gilt auch für die zweite Teilfrage. Die Darstellung des Vorbringens der Parteien des Ausgangsverfahrens beschränkt sich auf zwei Sätze, denen zufolge Irish Ferries die Entscheidung und die Verfügungen für offenkundig fehlerhaft hält, die NTA hingegen nicht. Zudem erläutert das vorlegende Gericht nicht, worin die „Unangemessenheitsprüfung" besteht, die es nach irischem Recht bei der Beurteilung der Gültigkeit der Entscheidung und der Verfügungen der NTA vorzunehmen haben soll.

[79] Vgl. in diesem Sinne Beschluss vom 19. Dezember 2019, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (C-140/19, C-141/19 und C-492/19 bis C-494/19, nicht veröffentlicht, EU:C:2019:1103, Rn. 49 und 50).

[80] Vgl. entsprechend Beschluss vom 19. März 2020, Boé Aquitaine (C-838/19, nicht veröffentlicht, EU:C:2020:215, Rn. 26).

210. Unter diesen Umständen bin ich der Ansicht, dass die zweite Teilfrage ebenfalls unzulässig ist und dass daher die Frage 9 insgesamt als unzulässig anzusehen ist.

I. Zur Gültigkeit der Art. 18 und 19 der Verordnung Nr. 1177/2010

211. Mit seiner Frage 10 ersucht das vorlegende Gericht den Gerichtshof um die Prüfung der Gültigkeit der Art. 18 und 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 anhand der Grundsätze der Verhältnismäßigkeit, der Rechtssicherheit und der Gleichbehandlung sowie der Art. 16, 17 und 20 der Charta.

212. Auch wenn diese Frage in ihrer Formulierung allgemein auf die Verordnung Nr. 1177/2010 Bezug nimmt, ergibt sich doch aus der Begründung des Vorabentscheidungsersuchens, dass sie das Vorbringen von Irish Ferries widerspiegelt, den Seeverkehrsunternehmen würden mit den Art. 18 und 19 dieser Verordnung im Widerspruch zu den Grundsätzen und Bestimmungen der Charta finanziell belastende Verpflichtungen auferlegt. In diesem Sinne macht Irish Ferries geltend, die Art. 18 und 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 könnten zu einer Haftung des Beförderers führen.

1. Zum Grundsatz der Gleichbehandlung und zu Art. 20 der Charta

213. Die Vereinbarkeit der Art. 18 und 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 mit dem Grundsatz der Gleichbehandlung war bereits Gegenstand meiner Untersuchung der Frage 1. Im Rahmen der Erörterung dieser Frage stützt sich Irish Ferries nämlich auf einen zwischen den Verordnungen über die verschiedenen Verkehrsträger vermeintlich bestehenden Parallelismus. Somit genügt hier der neuerliche Hinweis auf die Rechtsprechung, wonach sich die Unternehmen, die in den verschiedenen Verkehrssektoren tätig sind, nicht in einer vergleichbaren Lage befinden [81].

214. Demzufolge und aus den bereits im Kontext der ersten Frage angestellten Erwägungen schlage ich dem Gerichtshof vor, festzustellen, dass die Art. 18 und 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 nicht wegen einer Verletzung des Grundsatzes der Gleichbehandlung und des Art. 20 der Charta ungültig sind.

2. Zum Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

215. Die Gültigkeit der Art. 18 und 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 mit Blick auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist ebenfalls im Licht des Vorbringens von Irish Ferries zu prüfen, dass die Auferlegung einer Entschädigungspflicht unverhältnismäßig sei, wenn der Beförderer die Fahrgäste von der Annullierung eines Verkehrsdienstes mehrere Wochen im Voraus informiert habe.

216. In ihren schriftlichen Erklärungen beschränkt sich Irish Ferries auf das Vorbringen, da mit der Verordnung Nr. 1177/2010 für den Seepersonenverkehr ein dem Standard anderer Verkehrsträger vergleichbares Schutzniveau sichergestellt werden solle, sei es unverhältnismäßig, den Seeverkehr weniger günstig zu behandeln als den Flug- und den Eisenbahnverkehr.

[81] Siehe Nr. 67 der vorliegenden Schlussanträge.

217. Hierzu ist erstens darauf hinzuweisen, dass entgegen dem, was Irish Ferries geltend zu machen scheint, die Haftung eines Beförderers für die Erfüllung seiner Verpflichtungen aus den Art. 18 und 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 keineswegs unbegrenzt oder unzumutbar ist. Denn die Fälle, in denen diese Bestimmungen nicht gelten, sind bereits in Art. 20 („Ausnahmen") dieser Verordnung festgelegt [82]. Unter diesen Umständen können die den Seeverkehrsunternehmen tatsächlich entstehenden finanziellen Folgen nicht als unangemessen im Verhältnis zum Ziel eines hohen Schutzniveaus für die Fahrgäste angesehen werden.

218. Zweitens genügt zum Vorbringen von Irish Ferries, es sei unverhältnismäßig, den Seeverkehr weniger günstig zu behandeln als die anderen Verkehrsträger, der Hinweis, dass es sich der Sache nach um eine bloße Rüge der vermeintlichen Unvereinbarkeit der Verordnung Nr. 1177/2010 mit dem Grundsatz der Gleichbehandlung handelt, die bereits geprüft worden ist [83]. Nur ergänzend weise ich darauf hin, dass der Gerichtshof bereits entschieden hat, dass Bestimmungen der Verordnung Nr. 261/2004, mit denen die Verpflichtung zur Betreuung der Fahrgäste bei Annullierung eines Fluges wegen „außergewöhnlicher Umstände" eingeführt wird, nicht mit Blick auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ungültig sind, selbst wenn es sich um eine zeitlich und finanziell unbegrenzte Verpflichtung handelt [84].

219. Meines Erachtens sind daher die Art. 18 und 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 nicht wegen Verletzung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit als ungültig anzusehen.

3. Zum Grundsatz der Rechtssicherheit

220. Auch soweit die Frage 10 den Grundsatz der Rechtssicherheit betrifft, ist sie im Licht des Vorbringens von Irish Ferries zu sehen, dass die Verordnung Nr. 1177/2010 diesen Grundsatz dadurch verletze, dass den Beförderern ohne klare Rechtsgrundlage sehr belastende Verpflichtungen auferlegt würden.

221. Des Weiteren trägt Irish Ferries vor, dieser Grundsatz sei dadurch verletzt, dass Art. 19 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1177/2010 die Verpflichtung vorsehe, eine Entschädigung in Höhe eines Prozentsatzes des „Fahrpreises" zu zahlen, ohne dass dieser Begriff definiert werde. Zur Einordnung dieses Vorbringens muss ich darauf hinweisen, dass Irish Ferries in ihren Ausführungen zur Frage 9 die Gültigkeit der Entscheidung und der Verfügungen der NTA in Frage stellt, weil in diesen der Begriff „Fahrpreis" im Sinne von Art. 19 Abs. 2 dieser Verordnung nicht definiert und insbesondere nicht erläutert werde, ob dieser Begriff „Extras" wie den Preis einer Kabine einschließe. Es ist davon auszugehen, dass Irish Ferries dies auch im Rahmen der Frage 10 beanstandet.

222. Der Grundsatz der Rechtssicherheit ist ein grundlegendes Prinzip des Unionsrechts, das u. a. verlangt, dass eine Regelung klar und bestimmt ist, damit der Einzelne seine Rechte und Pflichten eindeutig erkennen und somit seine Vorkehrungen treffen kann.

223. Nach dieser Klarstellung lässt sich erstens nicht feststellen, worin die von Irish Ferries vorgebrachte Rüge besteht, da diese auf einer allgemeinen Behauptung beruht, dass den Beförderern mit der Verordnung Nr. 1177/2010 ohne eine klare Rechtsgrundlage in dieser

[82] Siehe Nr. 64 der vorliegenden Schlussanträge.

[83] Siehe Nrn. 213 und 214 der vorliegenden Schlussanträge.

[84] Urteil vom 31. Januar 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, Rn. 45 bis 50).

Verordnung Verpflichtungen auferlegt würden. Jedenfalls werden die Bestimmungen dieser Verordnung, die die Pflichten der Beförderer betreffen, u. a. im Kontext der Fragen 2 bis 6 untersucht.

224. Zweitens wird, obwohl Art. 3 der Verordnung Nr. 1177/2010 keine Definition des Begriffs „Fahrpreis" enthält, in deren Art. 19 Abs. 3 erläutert, dass die dem Fahrgast bei verspäteter Ankunft geschuldete Entschädigung im Verhältnis zu dem Preis berechnet wird, den der Fahrgast für den verspäteten Personenverkehrsdienst *tatsächlich entrichtet* hat. Zudem lässt sich, wie meine Untersuchung der Frage 5 zeigt, das Problem der Einbeziehung von „Extras" in den Fahrpreis durch eine systematische und teleologische Auslegung dieser Verordnung bewältigen. Die Annahme, dass jede Bestimmung, die einer Auslegung mittels anderer Methoden als der der grammatischen Auslegung bedarf, den Grundsatz der Rechtssicherheit verletzt, liefe praktisch auf einen Ausschluss dieser Auslegungsmethoden hinaus.

225. Daher schlage ich dem Gerichtshof vor, festzustellen, dass Art. 19 der Verordnung Nr. 1177/2010, soweit er den Begriff „Fahrpreis" betrifft, nicht wegen Verletzung des Grundsatzes der Rechtssicherheit ungültig ist.

4. Zu den Art. 16 und 17 der Charta

226. Soweit in der Frage 10 auf die Art. 16 und 17 der Charta Bezug genommen wird, ist diese Frage so zu verstehen, dass das vorlegende Gericht mit ihr wissen möchte, ob die Art. 18 und 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 zulässige Einschränkungen der Ausübung der unternehmerischen Freiheit und des Eigentumsrechts im Sinne von Art. 52 Abs. 1 der Charta sind.

227. Das vorlegende Gericht legt nicht dar, aus welchen Gründen es diese Frage stellt, die ausschließlich auf das Vorbringen von Irish Ferries zurückzugehen scheint. Dieses Vorbringen wird zwar im Vorabentscheidungsersuchen nicht im Einzelnen wiedergegeben, doch hat Irish Ferries es in ihren schriftlichen Erklärungen zu den Fragen 1 und 10 näher ausgeführt. Aus diesen Erklärungen geht hervor, dass Irish Ferries damit in erster Linie geltend macht, dass mit den sich aus den Art. 18 und 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 ergebenden Einschränkungen der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht gewahrt werde.

228. Wie der Gerichtshof bereits bei der Beurteilung der Gültigkeit der Verordnung Nr. 261/2004 unter dem Gesichtspunkt ihrer Vereinbarkeit mit den Art. 16 und 17 der Charta befunden hat, muss diese Beurteilung in der Weise erfolgen, dass die Erfordernisse des Schutzes dieser verschiedenen Rechte miteinander in Einklang gebracht werden und ein angemessenes Gleichgewicht zwischen ihnen hergestellt wird[85]. In Anbetracht des Kontexts, in dem die Regelung der Fahr- und Fluggastrechte steht, ist auch Art. 38 der Charta zu berücksichtigen, wonach ein hohes Schutzniveau für Verbraucher und folglich auch für Fahr- und Fluggäste sicherzustellen ist.

229. Wie sich aus meiner Untersuchung der Frage der Gültigkeit der Art. 18 und 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 unter dem Gesichtspunkt ihrer Vereinbarkeit mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit[86] ergibt, sind diese Erwägungen auf diese Verordnung übertragbar und bringen mich zu dem Schluss, dass diese Bestimmungen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beachten.

[85] Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 31. Januar 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, Rn. 62).

[86] Siehe Nrn. 217 und 218 der vorliegenden Schlussanträge.

230. Folglich bin ich der Auffassung, dass die Art. 18 und 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 den Art. 16 und 17 der Charta nicht zuwiderlaufen.

231. Aus den vorstehenden Erwägungen ergibt sich, dass die Prüfung der Frage 10 nichts ergeben hat, was die Gültigkeit der Art. 18 und 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 berühren könnte.

V. Ergebnis

232. Nach alledem schlage ich dem Gerichtshof vor, die Vorlagefragen des High Court (Hoher Gerichtshof, Irland) wie folgt zu beantworten:

1. Die Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 ist dahin auszulegen, dass sie, insbesondere ihre Art. 18 und 19, anwendbar ist, wenn ein Seeverkehrsdienst unter Bekanntgabe an die Fahrgäste vor dem ursprünglich vorgesehenen Abfahrtstermin annulliert wird, weil das für diesen Verkehrsdienst eingeplante Schiff verspätet geliefert wurde und nicht ersetzt werden konnte.

2. Der Begriff „Endziel“ im Sinne der Art. 18 und 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 entspricht grundsätzlich dem Ausschiffungshafen, der im Beförderungsvertrag für eine ursprüngliche Fahrt angegeben ist.

   Eine anderweitige Beförderung mittels Ersatzfahrt/en auf einer anderen als der ursprünglichen Strecke oder über eine Landbrücke (Straße oder Schiene) kann eine „anderweitige Beförderung zum … Endziel unter vergleichbaren Bedingungen“ im Sinne von Art. 18 der Verordnung Nr. 1177/2010 darstellen, wenn andere Bedingungen dieser Fahrt mit denen vergleichbar sind, die im Beförderungsvertrag für die ursprüngliche Fahrt festgelegt sind.

   Art. 18 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 1177/2010 ist dahin auszulegen, dass eine anderweitige Beförderung ohne Aufpreis erfolgen muss, so dass der Beförderer die den Fahrgästen für die Anreise zum Ersatzeinschiffungs- und zum Ersatzausschiffungshafen sowie für die Abreise von diesen Häfen entstehenden Kosten zu erstatten hat, soweit diese Kosten durch die anderweitige Beförderung verursacht worden sind und die Kosten übersteigen, die den Fahrgästen bei Inanspruchnahme eines Verkehrsdienstes mit Direktverbindung entstanden wären.

3. Art. 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 ist dahin auszulegen, dass in dem Fall, dass der Personenverkehrsdienst unter vorheriger Bekanntgabe an die Fahrgäste vor der geplanten Abfahrt annulliert worden ist und ein Fahrgast eine anderweitige Beförderung oder eine Fahrt zu einem späteren Zeitpunkt wählt, dieser Fahrgast Anspruch auf eine Entschädigung nach Art. 19 dieser Verordnung wegen verspäteter Ankunft an dem im Beförderungsvertrag für die ursprüngliche Fahrt festgelegten Endziel hat. Verlangt der Fahrgast eine solche Entschädigung, so entspricht die Verspätung dem Unterschied zwischen der vertraglich vorgesehenen Ankunftszeit und dem Zeitpunkt, zu dem der Fahrgast das im Beförderungsvertrag festgelegte Endziel erreicht hätte, wenn die anderweitige Beförderung vom Ersatzausschiffungshafen bis zu diesem Ziel fortgesetzt worden wäre.

   Dagegen hat ein Fahrgast, der eine Erstattung des vollen Fahrpreises gewählt und erhalten hat, keinen Anspruch auf diese Entschädigung.

4. Art. 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 ist dahin auszulegen, dass der Fahrpreis die Aufwendungen für vom Fahrgast gewählte zusätzliche Sonderleistungen wie Buchung einer Kabine oder eines Hundezwingers oder Zugang zu Premium-Lounges einschließt.

5. Art. 20 Abs. 4 der Verordnung Nr. 1177/2010 ist dahin auszulegen, dass eine verspätete Lieferung eines Schiffes, die auf das Verhalten einer der Vertragsparteien oder ihrer Subunternehmer zurückgeht, Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betreffenden Beförderers ist, wenn dieser begonnen hat, Buchungen anzubieten, und Beförderungsverträge mit Fahrgästen abgeschlossen hat, bevor ihm das Schiff zur Verfügung gestellt worden ist, und dass sie somit nicht unter den Begriff „außergewöhnliche Umstände“ im Sinne dieser Bestimmung fällt.

6. Art. 24 Abs. 2 der Verordnung Nr. 1177/2010 ist dahin auszulegen, dass die Verhängung einer Sanktion gegen den Beförderer wegen Nichtzahlung der dem Fahrgast nach Art. 19 dieser Verordnung geschuldeten Entschädigung nicht voraussetzt, dass der Fahrgast den Antrag auf Entschädigung innerhalb von zwei Monaten nach der tatsächlichen oder geplanten Durchführung des Verkehrsdienstes beim Beförderer eingereicht hat.

7. Art. 25 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1177/2010 ist dahin auszulegen, dass die von einem Mitgliedstaat für die Durchsetzung dieser Verordnung benannte nationale Stelle für Verkehrsdienste von im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats gelegenen Häfen und, wenn es sich bei einer Beförderung um eine Hin- und Rückfahrt handelt und diese Beförderung in ihrer Gesamtheit annulliert worden ist, für Rückfahrten von einem anderen Mitgliedstaat zu im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats gelegenen Häfen zuständig ist.

8. Die Prüfung der Frage 10 hat nichts ergeben, was die Gültigkeit der Art. 18 und 19 der Verordnung Nr. 1177/2010 berühren könnte.