



Jurisprudentie

ARREST VAN HET HOF (Vierde kamer)

2 september 2021*

Inhoud

Toepasselijke bepalingen	3
Unierecht	3
Verordening nr. 1177/2010	3
Verordening nr. 261/2004	10
Iers recht	10
Hoofdgeding en prejudiciële vragen	11
Beantwoording van de prejudiciële vragen	16
Eerste vraag	16
Derde vraag	19
Tweede en vierde vraag, en vijfde vraag, onder a)	21
Vijfde vraag, onder b)	24
Zesde vraag	25
Zevende vraag	27
Achtste vraag	28
Negende vraag	29
Tiende vraag	31
Kosten	36

* Procestaal: Engels.

„Prejudiciële verwijzing – Zeevervoer – Rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen – Verordening (EU) nr. 1177/2010 – Artikelen 18 en 19, artikel 20, lid 4, en artikelen 24 en 25 – Annulering van passagiersdiensten – Vertraging in de oplevering van een schip aan de vervoerder – Kennisgeving vóór de oorspronkelijk geplande vertrekdatum – Gevolgen – Recht op vervoer langs een andere route – Modaliteiten – Tenlasteneming van de extra kosten – Recht op schadevergoeding – Berekening – Begrip ‚prijs van het vervoerbewijs‘ – Nationale instantie die verantwoordelijk is voor de handhaving van verordening (EU) nr. 1177/2010 – Bevoegdheid – Begrip ‚klacht‘ – Geldigheidstoetsing – Artikelen 16, 17, 20 en 47 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie – Beginselen van evenredigheid, rechtszekerheid en gelijke behandeling”

In zaak C-570/19,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door de High Court (rechter in eerste aanleg, Ierland) bij beslissing van 22 juli 2019, ingekomen bij het Hof op 26 juli 2019, in de procedure

Irish Ferries Ltd

tegen

National Transport Authority,

wijst

HET HOF (Vierde kamer),

samengesteld als volgt: M. Vilaras, kamerpresident, N. Piçarra, D. Šváby (rapporteur), S. Rodin en K. Jürimäe, rechters,

advocaat-generaal: M. Szpunar,

griffier: C. Strömholm, administrateur,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 9 september 2020,

gelet op de opmerkingen van:

- Irish Ferries Ltd, vertegenwoordigd door V. Power, T. O’Donnell, B. McGrath en E. Roberts, solicitors, en C. Donnelly en P. Sreenan, SC,
- de National Transport Authority, vertegenwoordigd door M. Collins en D. McGrath, SC, S. Murray, BL, en M. Doyle, K. Quigley en E. O’Hanrahan, solicitors,
- Ierland, vertegenwoordigd door M. Browne, G. Hodge, J. Quaney en A. Joyce als gemachtigden, bijgestaan door P. McGarry, SC, en M. Finan, BL,
- het Europees Parlement, vertegenwoordigd door L. G. Knudsen en A. Tamás als gemachtigden,

- de Raad van de Europese Unie, vertegenwoordigd door O. Segnana en R. Meyer als gemachtigden,
- de Europese Commissie, vertegenwoordigd door N. Yerrell, L. Armati en S. L. Kalèda als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 4 maart 2021,

het navolgende

Arrest

- 1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van de artikelen 18 en 19, artikel 20, lid 4, en de artikelen 24 en 25 van verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004 (PB 2010, L 334, blz. 1), alsmede de geldigheid van die verordening.
- 2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen Irish Ferries Ltd en de National Transport Authority (nationale vervoersautoriteit, Ierland; hierna: „Ierse vervoersautoriteit”) over de voorwaarden voor schadeloosstelling van passagiers wier overtocht tussen Dublin (Ierland) en Cherbourg (Frankrijk) is geannuleerd.

Toepasselijke bepalingen

Unierecht

Verordening nr. 1177/2010

- 3 De overwegingen 1, 2, 3, 12 tot en met 15, 17 en 19 van verordening nr. 1177/2010 luiden:
 - „(1) Het optreden van de Unie op het vlak van zeevervoer en vervoer over binnenwateren moet onder meer gericht zijn op de waarborging van een hoog niveau van bescherming van de passagiers dat met andere vervoerswijzen vergelijkbaar is. Voorts moeten de eisen op het gebied van consumentenbescherming in het algemeen volledig in acht worden genomen.
 - (2) Omdat passagiers die over zee en binnenwateren reizen de zwakste partij zijn bij de vervoersovereenkomst, dient hun allen een minimumniveau van bescherming te worden geboden. Niets mag de vervoerders ervan weerhouden contractuele voorwaarden aan te bieden die voor de passagier gunstiger zijn dan de in deze verordening neergelegde voorwaarden. Deze verordening heeft echter niet ten doel zich te mengen in de zakelijke relaties tussen bedrijven onderling in de goederenvervoerssector. Met name mogen overeenkomsten tussen wegtransporteurs en vervoerders niet worden opgevat als vervoersovereenkomsten in de zin van deze verordening en mogen derhalve wegtransporteurs of hun werknemers geen recht op schadevergoeding uit hoofde van deze verordening geven in geval van een vertraging.

- (3) De bescherming van passagiers dient niet enkel te gelden voor passagiersdiensten tussen havens op het grondgebied van de lidstaten, maar ook voor passagiersdiensten tussen dergelijke havens en havens buiten het grondgebied van de lidstaten, rekening houdend met het risico van concurrentievervalsing op de markt voor passagiersvervoer. Derhalve moet de term ‚[Unievervoerder]’ voor de toepassing van deze verordening zo ruim mogelijk worden opgevat, zonder echter afbreuk te doen aan de overeenkomstige termen in andere rechtshandelingen van de Unie, zoals verordening (EEG) nr. 4056/86 van de Raad van 22 december 1986 tot vaststelling van de wijze van toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag op het zeevervoer [(PB 1986, L 378, blz. 4)] en verordening (EEG) nr. 3577/92 van de Raad van 7 december 1992 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer binnen de lidstaten (cabotage in het zeevervoer) [(PB 1992, L 364, blz. 7)].

[...]

- (12) Passagiers moeten voldoende worden ingelicht in geval van annulering of vertraging van een passagiersdienst of een cruise. Die informatie moet passagiers helpen de nodige maatregelen te treffen en indien nodig informatie te verkrijgen over alternatieve aansluitingen.
- (13) Het ongemak dat passagiers door de annulering of lange vertraging van hun reis ondervinden, moet worden beperkt. Daartoe moeten passagiers voldoende worden verzorgd, en moeten zij hun reis kunnen annuleren en hun vervoerbewijzen terugbetaald krijgen of onder bevredigende voorwaarden vervangend vervoer krijgen. Adequate accommodatie voor passagiers hoeft niet noodzakelijkerwijs te bestaan uit hotelkamers, maar kan ook de vorm aannemen van andere geschikte accommodatie die naargelang van de omstandigheden in de desbetreffende specifieke situatie, van de passagiersvoertuigen en de kenmerken van het schip beschikbaar is. In dergelijke situaties en wanneer er aantoonbaar sprake is van buitengewone en dringende omstandigheden, moeten vervoerders – in samenwerking met de civiele autoriteiten – ten volle gebruik kunnen maken van de daartoe beschikbare voorzieningen.
- (14) Vervoerders dienen ervoor te zorgen dat passagiers een schadeloosstelling ontvangen in geval van een annulering of vertraging van een passagiersdienst, op basis van een percentage van de prijs van het vervoerbewijs, tenzij de annulering of vertraging het gevolg is van weersomstandigheden die de veilige bedrijfsvoering van het schip in gevaar brengen, of van uitzonderlijke omstandigheden die zelfs als alle redelijke maatregelen waren genomen, niet voorkomen hadden kunnen worden.
- (15) Het is aan de vervoerders om overeenkomstig algemeen aanvaarde beginselen te bewijzen dat de annulering of de vertraging het gevolg was van dergelijke weerscondities of buitengewone omstandigheden.

[...]

- (17) Uitzonderlijke omstandigheden zijn onder meer natuurrampen zoals branden en aardbevingen, terroristische aanslagen, oorlogen en militaire of civiele gewapende conflicten, opstanden, militaire of illegale confiscaties, arbeidsconflicten, het aan land brengen van zieken, gewonden of overledenen, zoek- en reddingsoperaties op zee of op

binnenwateren, maatregelen ter bescherming van het milieu, besluiten van de verkeersleiding of de havenautoriteiten of besluiten van de bevoegde instanties inzake de openbare orde en veiligheid, alsmede inzake dringende vervoersbehoeften.

[...]

(19) Het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft reeds bepaald dat problemen die leiden tot annuleringen of vertragingen slechts onder het begrip ‚buitengewone omstandigheden’ vallen voor zover zij voortvloeien uit gebeurtenissen die geen deel uitmaken van de normale uitoefening van de activiteiten van de betrokken vervoerder en waarover hij geen daadwerkelijke controle heeft. Daarbij zij opgemerkt dat weersomstandigheden waardoor de veilige bedrijfsvoering van het schip in gevaar komt, zich daadwerkelijk aan de feitelijke controle van de vervoerder onttrekken.”

4 Artikel 2 van verordening nr. 1177/2010, met het opschrift „Toepassingsgebied”, bepaalt:

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

- a) met een passagiersdienst waarvan de haven van inschepping gelegen is op het grondgebied van een lidstaat;
- b) met een passagiersdienst waarvan de haven van inschepping gelegen is buiten het grondgebied van een lidstaat en de haven van ontschepping gelegen is op het grondgebied van een lidstaat, mits de dienst door een Unievervoerder als omschreven in artikel 3, onder e), wordt verricht;
- c) met een cruise waarvan de haven van inschepping gelegen is op het grondgebied van een lidstaat. Artikel 16, lid 2, artikel 18, artikel 19 en artikel 20, leden 1 en 4, zijn echter niet van toepassing op deze passagiers.

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

- a) met schepen met een vergunning om tot 12 passagiers te vervoeren;
- b) met schepen waarvan de voor de bedrijfsvoering van het schip verantwoordelijke bemanning uit ten hoogste drie leden bestaat of die voor een passagiersdienst in totaal een afstand van minder dan 500 m enkele reis afleggen;
- c) op andere excursies en toeristische trips dan cruises; of
- d) met schepen die niet mechanisch worden voortgestuwd, evenals originele en individuele replica’s van historische passagiersschepen die vóór 1965 zijn ontworpen, voornamelijk zijn gebouwd met de originele materialen en zijn gecertificeerd voor het vervoer van maximaal 36 passagiers.

3. De lidstaten mogen gedurende een periode van twee jaar te rekenen vanaf 18 december 2012 zeegaande vaartuigen van minder dan 300 brutoton die voor binnenlands vervoer worden gebruikt, vrijstellen van de toepassing van deze verordening, op voorwaarde dat de rechten van de passagiers krachtens deze verordening op afdoende wijze in de nationale wetgeving worden gegarandeerd.

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

[...]”

5 Artikel 3 van deze verordening, met het opschrift „Definities”, bepaalt:

„[...]

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

[...]

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

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

[...]

r) ‚boeking’: een boeking van een specifiek vertrek van een passagiersdienst of een cruise;

[...]”

6 Artikel 4 van deze verordening, met het opschrift „Vervoerbewijzen en niet-discriminerende voorwaarden van de overeenkomst”, bepaalt in lid 2:

„De door vervoerders of verkopers van vervoerbewijzen toegepaste overeenkomstvoorwaarden en tarieven zullen, onverminderd sociale tarieven, aan het grote publiek worden aangeboden zonder rechtstreekse of onrechtstreekse discriminatie op grond van de nationaliteit van de eindgebruiker of de plaats van vestiging van de vervoerders of de verkopers van vervoerbewijzen in de Unie.”

7 In hoofdstuk II van deze verordening, met het opschrift „Rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit”, wordt in artikel 7, met het opschrift „Recht op vervoer”, lid 2, het volgende bepaald:

„Boekingen en vervoerbewijzen worden zonder extra kosten aan gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit aangeboden, onder dezelfde voorwaarden die voor alle andere passagiers gelden.”

8 In hoofdstuk III van verordening nr. 1177/2010, met het opschrift „Verplichtingen van vervoerders en terminalexploitanten in geval van een onderbroken reis”, bepaalt artikel 18, met het opschrift „Vervangend vervoer en terugbetaling in geval van annulering of vertraging van het vertrek”:

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

- a) vervoer langs een andere route naar de eindbestemming, onder vergelijkbare voorwaarden, zoals bedoeld in de vervoersovereenkomst, bij de eerste gelegenheid en zonder extra kosten;
- b) terugbetaling van de prijs van het vervoerbewijs en, eventueel, een gratis terugreis naar het eerste vertrekpunt, zoals bedoeld in de vervoersovereenkomst, bij de eerste gelegenheid.

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

3. De in lid 1, onder b), en in lid 2 bedoelde terugbetaling gebeurt binnen zeven dagen, in contant geld, door middel van een elektronische overmaking per bank, per bankoverschrijving of bankcheque tegen de volledige prijs waarvoor het vervoerbewijs gekocht was, voor het gedeelte of de gedeelten van de reis die niet zijn gemaakt, en voor het gedeelte of de gedeelten die reeds zijn gemaakt indien verder reizen in het licht van het oorspronkelijke reisplan van de passagier geen zin meer heeft. Met instemming van de passagier kan de volledige vergoeding van het vervoerbewijs ook gebeuren in de vorm van waardebonnen en/of andere diensten voor een gelijkwaardig bedrag als de prijs waarvoor het vervoerbewijs was gekocht, mits de voorwaarden flexibel zijn, met name wat de geldigheidsduur en de bestemming betreft.”

9 Artikel 19 van deze verordening, met het opschrift „Vergoeding van de prijs van het vervoerbewijs in geval van vertraging bij aankomst”, luidt:

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

- a) één uur in geval van een geregelde dienst met een duur van hooguit vier uur;
- b) twee uur in geval van een geregelde dienst van meer dan vier, maar minder dan acht uur;
- c) drie uur in geval van een geregelde dienst van meer dan acht, maar ten hoogste vierentwintig uur; of
- d) zes uur in geval van een geregelde dienst van meer dan vierentwintig uur.

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

2. Passagiers die in het bezit zijn van een reispasje of een abonnement en die gedurende de geldigheidsperiode daarvan herhaaldelijk geconfronteerd worden met vertragingen bij aankomst, kunnen om passende schadevergoeding verzoeken overeenkomstig de regelingen inzake schadevergoedingen van de vervoerder. In deze regelingen worden de criteria voor de vaststelling van vertragingen bij aankomst en voor de berekening van de schadevergoeding vastgesteld.
 3. De schadevergoeding wordt berekend in verhouding tot de prijs die de passagier daadwerkelijk voor de verstraagde passagiersdienst heeft betaald.
 4. Indien het gaat om een heen- en terugreis wordt de schadevergoeding voor vertraging bij aankomst tijdens de heen- of terugreis berekend op basis van de helft van de prijs die voor vervoer door die passagiersdienst is betaald.
 5. De vergoeding wordt betaald binnen een maand na de indiening van het verzoek om schadevergoeding. De schadevergoeding kan in de vorm van bonnen en/of andere diensten worden uitbetaald, mits de voorwaarden soepel zijn, met name wat betreft de geldigheidsduur en de bestemming. Indien de passagier daarom verzoekt, wordt de schadevergoeding uitbetaald in geld.
 6. De vergoeding van de prijs van het vervoerbewijs wordt niet verminderd met financiële transactiekosten zoals vergoedingen, telefoonkosten of zegels. Vervoerders kunnen een minimumdrempel invoeren waaronder geen schadevergoeding wordt uitbetaald. Deze drempel bedraagt niet meer dan 6 EUR.”
- 10 Artikel 20 van deze verordening, met het opschrift „Ontheffingen”, luidt als volgt:
- „1. Zolang het tijdstip van vertrek niet is aangegeven, gelden de artikelen 17, 18 en 19 niet voor passagiers met een open vervoerbewijs, met uitzondering van passagiers met een reispasje of een abonnement.
 2. Artikel 17 en artikel 19 zijn niet van toepassing indien de passagier nog vóór de aankoop van het vervoerbewijs op de hoogte is gesteld van de annulering of de vertraging, of indien de annulering of de vertraging aan de passagier te wijten is.
 3. Artikel 17, lid 2, is niet van toepassing indien de vervoerder bewijst dat de annulering of vertraging het gevolg is van weersomstandigheden die de veilige bedrijfsvoering van het schip in het gedrang brengen.
 4. Artikel 19 is niet van toepassing indien de vervoerder bewijst dat de annulering of vertraging het gevolg is van weersomstandigheden die de veilige bedrijfsvoering van het schip in het gedrang brengen of van buitengewone omstandigheden die de uitvoering van de passagiersdienst belemmeren en die, zelfs als alle redelijke maatregelen waren getroffen, niet voorkomen hadden kunnen worden.”
- 11 In hoofdstuk IV van deze verordening, met het opschrift „Algemene voorschriften inzake informatievoorziening en klachten”, bepaalt artikel 24, met het opschrift „Klachten”, het volgende:
- „1. Vervoerders en terminalexploitanten zetten – voor zover dit nog niet beschikbaar is – een toegankelijk klachtenbehandelingsmechanisme op voor de onder deze verordening vallende rechten en verplichtingen.

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

- 12 In artikel 25 van deze verordening, met het opschrift „Nationale handhavingsinstanties”, dat is opgenomen in hoofdstuk V, „Handhaving en nationale handhavingsinstanties”, staat het volgende te lezen:

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

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

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

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

Een lidstaat kan besluiten:

- a) dat de passagier de onder deze verordening vallende klacht in eerste instantie moet indienen bij de vervoerder of terminalexploitant; en/of
- b) dat de nationale handhavingsinstantie of enig andere door de lidstaat aangewezen bevoegde instantie optreedt als beroepsinstantie voor klachten die niet met toepassing van artikel 24 konden worden opgelost.

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

Verordening nr. 261/2004

- 13 Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 (PB 2004, L 46, blz. 1), bevat een artikel 5, met het opschrift „Annulering”, waarvan lid 1 bepaalt:

„In geval van annulering van een vlucht:

[...]

- c) hebben de betrokken passagiers recht op de in artikel 7 bedoelde compensatie door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, tenzij
- i) de annulering hun ten minste twee weken vóór de geplande vertrektijd wordt meegedeeld, of
 - ii) de annulering hun tussen twee weken en zeven dagen vóór de geplande vertrektijd wordt meegedeeld en hun een andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan twee uur vóór de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan vier uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt, of
 - iii) de annulering hun minder dan zeven dagen vóór de geplande vertrektijd wordt meegedeeld en hun een andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan één uur vóór de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt.”

Iers recht

- 14 In regulation 3 van de European Union (Rights of Passengers when Travelling by Sea and Inland Waterway) Regulations 2012 (wetsinstrument van 2012 inzake Europese voorschriften betreffende rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen; hierna: „wetsinstrument van 2012”), dat is vastgesteld op 10 oktober 2012, wordt de Ierse vervoersautoriteit aangewezen als instantie die verantwoordelijk is voor de handhaving van verordening nr. 1177/2010, als bedoeld in artikel 25 ervan.
- 15 Ingevolge regulation 4, lid 1, van het wetsinstrument van 2012 kan de Ierse vervoersautoriteit, indien zij van mening is dat een dienstverlener verzuimt te voldoen aan of inbreuk maakt op verordening nr. 1177/2010, op eigen initiatief of na een door een passagier bij haar ingediende klacht de dienstverlener „een kennisgeving met een specificatie van het verzuim of de inbreuk in kwestie [doen toekomen] waarin de dienstverlener wordt gelast binnen de gespecificeerde termijn de in de kennisgeving genoemde maatregelen te treffen om die kennisgeving na te komen”.
- 16 Regulation 4, lid 2, van het wetsinstrument van 2012 bepaalt dat wanneer een kennisgeving overeenkomstig lid 1 van regulation 4 wordt gedaan, een dienstverlener binnen 21 dagen zijn opmerkingen kan indienen bij de Ierse vervoersautoriteit. Die autoriteit onderzoekt die opmerkingen en bevestigt of wijzigt deze kennisgeving of trekt deze in.

- 17 Ten slotte bepaalt regulation 4, lid 3, van het wetsinstrument van 2012 dat een dienstverlener die de kennisgeving die hem op grond van dat wetsinstrument is gedaan niet nakomt, zich schuldig maakt aan een strafbaar feit, dat aanleiding geeft tot, bij een versnelde procedure, een geldboete van 5 000 EUR of, bij veroordeling na dagvaarding, een geldboete van maximaal 250 000 EUR.

Hoofdgeding en prejudiciële vragen

- 18 In 2016 sloot de moedermaatschappij van Irish Ferries, Irish Continental Group plc, een overeenkomst met een vennootschap naar Duits recht, Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (hierna: „scheepswerf”), voor de bouw van een schip dat voorzien van alle benodigde certificaten voor de vaart uiterlijk op 26 mei 2018 zou worden opgeleverd.
- 19 De bedoeling was dat dit schip in bedrijf zou worden genomen in het zomerseizoen van 2018 om te worden ingezet op verschillende routes, waaronder een nieuwe route, namelijk een continue heen-en-weerdienst tussen Dublin en Cherbourg (hierna: „Dublin-Cherbourg-route”).
- 20 Rekening houdend met de duur van de overtocht, ongeveer 18 uur, had Irish Ferries gepland om dat schip om de andere dag op de Dublin-Cherbourg-route in te zetten, afwisselend met een ander schip dat zij tijdens het seizoen 2018 inzette op de routes tussen Rosslare (Ierland) en Cherbourg en tussen Rosslare en Roscoff (Frankrijk), teneinde op die manier een dagelijkse service aan te bieden tussen Ierland en Frankrijk, zij het van en naar verschillende havens.
- 21 In januari 2017 heeft de scheepswerf aan Irish Ferries mondeling meegedeeld dat het betrokken schip naar haar verwachting ten laatste op 22 juni 2018 zou worden opgeleverd.
- 22 Op 27 oktober 2017 begon Irish Ferries met het aannemen van boekingen voor het seizoen 2018, aangezien de meeste passagiers de overtochten vooraf boeken. Op 1 november 2017 bevestigde de scheepswerf de geplande datum van 22 juni 2018 voor de oplevering van het betrokken schip, zodat het klaar zou zijn voor de eerste overtocht op 12 juli 2018.
- 23 Op 18 april 2018 liet de scheepswerf Irish Ferries evenwel weten dat het betrokken schip niet vóór 13 juli 2018 zou worden opgeleverd, gelet op vertragingen bij externe accommodatieleveranciers die door de scheepswerf waren gecontracteerd. Bijgevolg konden de overtochten niet, zoals gepland, op 12 juli 2018 beginnen, en zouden ook bepaalde andere overtochten worden getroffen.
- 24 Nadat Irish Ferries op 20 april 2018 tot de vaststelling was gekomen dat zij dat schip niet kon vervangen door een ander schip uit haar vloot, en evenmin een alternatief schip kon charteren via een scheepsmakelaar, annuleerde zij dus de geplande overtochten met het betrokken schip tot aan de nieuwe opleveringsdatum, met daarbij nog een veiligheidsmarge. Aldus heeft Irish Ferries de overtochten van 12 tot en met 29 juli 2018 geannuleerd.
- 25 In het kader van die annulering heeft Irish Ferries verschillende maatregelen genomen. Ten eerste heeft zij alle getroffen passagiers twaalf weken van tevoren over de annulering van de overtochten geïnformeerd. Ten tweede heeft zij die passagiers een onmiddellijke en volledige terugbetaling van de prijs van het vervoerbewijs of de mogelijkheid tot omboeking naar andere overtochten van hun keuze (hierna: „alternatieve overtochten”) aangeboden. Aangezien er geen andere, identieke vervoersdienst op de Dublin-Cherbourg-route werd geëxploiteerd, heeft Irish Ferries ter vervanging aan de getroffen passagiers een hele reeks rechtstreekse overtochten tussen Ierland en Frankrijk met verschillende vertrek- en aankomsthavens aangeboden en ook indirecte

overtochten, namelijk via Groot-Brittannië (Verenigd Koninkrijk). De Ierse vervoersautoriteit betwist voor de verwijzende rechter evenwel dat Irish Ferries het vervangend vervoer via de landbrug aan alle passagiers heeft aangeboden.

- 26 In het geval passagiers vervangend vervoer naar en van Rosslare, in plaats van Dublin, en/of naar en van Roscoff, in plaats van Cherbourg, kregen, bood Irish Ferries geen vergoeding aan van eventuele door die passagiers gemaakte extra kosten. Volgens Irish Ferries maakten immers niet alle passagiers extra kosten, aangezien sommige passagiers zich dichterbij Roscoff dan bij Cherbourg bevonden.
- 27 Op 9 mei 2018 stelde de Ierse vervoersautoriteit Irish Ferries ervan in kennis dat zij de omstandigheden van de annulering van de overtochten van 12 tot en met 29 juli 2018 onderzocht „om vast te stellen hoe [verordening nr. 1177/2010] in dat geval was toegepast” en heeft zij die vervoerder verzocht uit te leggen waarom die annulering naar zijn mening toe te schrijven was aan buitengewone omstandigheden die hij niet kon beïnvloeden.
- 28 Op 1 juni 2018 heeft de Ierse vervoersautoriteit Irish Ferries verzocht om meer informatie over de nakoming door die vennootschap van artikel 18 van verordening nr. 1177/2010.
- 29 Op 11 juni 2018 heeft de scheepswerf aan Irish Ferries meegedeeld dat de oplevering van het betrokken schip nogmaals zou worden uitgesteld, tot een niet nader genoemde datum in september 2018, wegens vertraging van een onderaannemer bij werkzaamheden aan de elektrische bedrading en de installatie van het elektrisch systeem van de romp en de bovenbouw, en wegens achterstand bij de levering van interieurelementen voor de openbare ruimten. Uiteindelijk werd dat schip opgeleverd op 12 december 2018, dus ongeveer 200 dagen te laat.
- 30 Aangezien Irish Ferries het betrokken schip niet kon exploiteren en geen alternatief schip had kunnen charteren, besloot zij alle na 30 juli 2018 geplande overtochten te annuleren.
- 31 In het kader van die annulering heeft Irish Ferries verschillende maatregelen genomen. Ten eerste heeft zij alle getroffen passagiers zeven tot twaalf weken van tevoren, zodra zij de bevestiging had dat het niet mogelijk was een alternatief schip te charteren, in kennis gesteld van die annulering. Ten tweede heeft zij die passagiers de mogelijkheid geboden om hun overtocht af te zeggen en een onmiddellijke en volledige terugbetaling te krijgen van de prijs van het vervoerbewijs. Ten derde heeft zij die passagiers de mogelijkheid voorgesteld om gebruik te maken van alternatieve overtochten naar Frankrijk zonder vergoeding van eventuele extra kosten. Ook heeft zij de passagiers vervangend vervoer voorgesteld via een door hen uit haar aanbod gekozen landbrug vanuit om het even welke Ierse ferryhaven naar Franse havens zoals Cherbourg, Roscoff, Calais en Caen. De brandstofkosten voor het doorkruisen van Groot-Brittannië werden dan aan de passagier vergoed.
- 32 Het resultaat van die maatregelen was dat van de 20 000 door die annuleringen getroffen passagiers 82 % koos voor alternatieve overtochten bij Irish Ferries of andere vervoerders, 3 % voor de landbrug en de overige 15 % voor volledige terugbetaling van de prijs van het vervoerbewijs.
- 33 Indien werd gekozen voor de alternatieve overtochten werden eventuele extra kosten niet aan de passagiers in rekening gebracht maar door Irish Ferries betaald. Bovendien werd een eventueel verschil in de kosten aan boord door Irish Ferries vergoed.

- 34 Voor passagiers die kozen voor de landbrug, werden door Irish Ferries de brandstofkosten voor het doorkruisen van Groot-Brittannië terugbetaald.
- 35 Irish Ferries heeft echter geen schadevergoeding betaald voor de vertraging bij aankomst op de eindbestemming aan passagiers die om die schadevergoeding hadden verzocht uit hoofde van artikel 19 van verordening nr. 1177/2010, aangezien zij, vanuit haar perspectief, vervangend vervoer en terugbetaling van de prijs van het vervoerbewijs had aangeboden overeenkomstig artikel 18 van die verordening. Irish Ferries heeft namelijk het standpunt ingenomen dat de artikelen 18 en 19 van die verordening niet tegelijk van toepassing zijn.
- 36 Op 1 augustus 2018 heeft de Ierse vervoersautoriteit aan Irish Ferries een „preliminaire kennisgeving” gestuurd aangaande de toepassing van verordening nr. 1177/2010 op de geannuleerde overtochten, waarover deze laatste op 15 augustus 2018 opmerkingen heeft ingediend.
- 37 Op 19 oktober 2018 heeft de Ierse vervoersautoriteit een besluit vastgesteld waarin zij zich op het standpunt stelde dat, ten eerste, verordening nr. 1177/2010 van toepassing was op de annuleringen van overtochten tussen Dublin en Cherbourg in de zomer van 2018, ten tweede, Irish Ferries niet had voldaan aan de vereisten van artikel 18 van die verordening en, ten derde, die vervoerder artikel 19 van die verordening niet in acht had genomen. Overeenkomstig regulation 4, lid 1, van het wetsinstrument van 2012 is dat besluit ten uitvoer gebracht door twee kennisgevingen uit hoofde van respectievelijk artikel 18 en artikel 19 van verordening nr. 1177/2010.
- 38 Irish Ferries heeft haar opmerkingen over dat besluit ingediend in november 2018 overeenkomstig regulation 4, lid 2, van het wetsinstrument van 2012.
- 39 Bij besluit van 25 januari 2019 heeft de Ierse vervoersautoriteit na een procedure op tegenspraak de kennisgevingen uit hoofde van de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 bevestigd. Aldus heeft zij zich ten eerste op het standpunt gesteld dat Irish Ferries de verplichting inzake vervangend vervoer van artikel 18 van die verordening niet was nagekomen en heeft zij haar verzocht de eventuele extra kosten te vergoeden die waren gemaakt door de door de annuleringen van overtochten getroffen passagiers die hadden gekozen voor vervangend vervoer naar of van Rosslare, in plaats van Dublin, en/of naar of van Roscoff, in plaats van Cherbourg.
- 40 Ten tweede was zij van mening dat Irish Ferries artikel 19 van die verordening had geschonden en verzocht zij haar schadevergoeding te betalen aan de passagiers die waren getroffen door vertraging bij aankomst op de in de vervoersovereenkomst genoemde eindbestemming.
- 41 Irish Ferries komt tegen het besluit van 25 januari 2019 en de kennisgevingen uit hoofde van de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 op bij de High Court (rechter in eerste aanleg, Ierland), waarbij zij in de eerste plaats betoogt dat die verordening niet van toepassing is wanneer de passagiersdienst weken vóór de geplande vertrekdatum wordt geannuleerd. In de tweede plaats betwist Irish Ferries de uitlegging die de Ierse vervoersautoriteit geeft aan, en de toepassing die deze instantie maakt van de artikelen 18 tot en met 20 van verordening nr. 1177/2010. Irish Ferries voert met name aan dat de vertraging in de oplevering van het betrokken schip een buitengewone omstandigheid uitmaakt die haar vrijstelt van betaling van de in artikel 19 van die verordening bedoelde schadevergoeding. In de derde plaats verwijt Irish Ferries de Ierse vervoersautoriteit artikel 25 van die verordening te hebben geschonden door haar bevoegdheden te overschrijden. Zij stelt dat die autoriteit haar bevoegdheid immers heeft uitgeoefend ten

aanzien van vervoersdiensten van Frankrijk naar Ierland, terwijl die diensten onder de uitsluitende bevoegdheid van de Franse autoriteiten vallen. In de vierde plaats voert Irish Ferries aan dat de Ierse vervoersautoriteit artikel 24 van verordening nr. 1177/2010 heeft geschonden door de gevolgen van haar besluit niet te beperken tot passagiers die een klacht hadden ingediend in de vorm en binnen de termijnen als vastgesteld in dat artikel 24. In de vijfde plaats betwist Irish Ferries de geldigheid van die verordening gelet op de beginselen van evenredigheid, rechtszekerheid en gelijke behandeling, alsook op de artikelen 16, 17 en 20 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie (hierna: „Handvest”).

42 Daarop heeft de High Court de behandeling van de zaak geschorst en het Hof de volgende prejudiciële vragen gesteld:

„[...]

- 1) Is [verordening nr. 1177/2010] (met name de artikelen 18 en/of 19) van toepassing in omstandigheden waarin passagiers vooraf hebben geboekt en vervoersovereenkomsten zijn aangegaan, en de passagiersdiensten wegens een vertraging in de oplevering van een nieuw schip aan de veerbootexploitant worden geannuleerd, waarover de passagiers ten minste zeven weken vóór het geplande vertrek zijn geïnformeerd? Zijn in dit opzicht sommige (of alle) van de volgende punten relevant voor de toepasselijkheid van [die] verordening:
 - a) de oplevering vond uiteindelijk 200 dagen te laat plaats;
 - b) de veerbootexploitant moest een volledig seizoen aan overtochten annuleren;
 - c) er kon geen geschikt alternatief schip worden bemachtigd;
 - d) meer dan 20 000 passagiers werden door de veerbootexploitant omgeboekt naar andere overtochten of kregen de prijs van hun vervoerbewijs terugbetaald;
 - e) de overtochten betroffen een nieuwe, door de veerbootexploitant geopende route en er bestond geen soortgelijke alternatieve dienst op de route?

[...]

- 2) Indien een passagier overeenkomstig artikel 18 [van verordening nr. 1177/2010] langs een andere route wordt vervoerd, komt er dan een nieuwe vervoersovereenkomst tot stand, zodat het recht op schadevergoeding krachtens artikel 19 [van die verordening] moet worden vastgesteld overeenkomstig die nieuwe vervoersovereenkomst en niet overeenkomstig de oorspronkelijke vervoersovereenkomst?
- 3) a) Indien [dat] artikel 18 van toepassing is en een overtocht wordt geannuleerd terwijl er op de betrokken route geen alternatieve diensten worden verricht (dat wil zeggen dat er geen rechtstreekse dienst tussen de twee havens bestaat), wordt het aanbieden van een alternatieve overtocht op om het even welke andere beschikbare route(s) naar keuze van de passagier, met inbegrip van routes met een ‚landbrug‘ (bijvoorbeeld per veerboot van Ierland naar het Verenigd Koninkrijk en dan over de weg – met vergoeding van de brandstofkosten aan de passagier door de veerbootexploitant – naar een haven in het Verenigd Koninkrijk die een verbinding heeft met Frankrijk en van daaruit naar Frankrijk, waarbij de overtochten door de passagier worden gekozen), dan beschouwd als ‚vervoer langs een andere route naar de eindbestemming‘ in de zin van [dat] artikel 18? Zo niet, welke criteria moeten worden gehanteerd voor de vaststelling of vervoer langs een andere route ‚onder vergelijkbare voorwaarden‘ plaatsvindt?

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

[...]

- 4) a) Kan artikel 19 [van verordening nr. 1177/2010] worden toegepast wanneer de reis in feite al ten minste zeven weken vóór het geplande vertrek is geannuleerd? Indien [dat] artikel 19 van toepassing is, is het dan van toepassing wanneer artikel 18 [van die verordening] is toegepast en de passagier zonder extra kosten langs een andere route is vervoerd en/of is terugbetaald, en/of een latere overtocht heeft gekozen?
- b) Indien artikel 19 [van verordening nr. 1177/2010] van toepassing is, wat is dan de ‚eindbestemming’ in de zin van [dat artikel]?
- 5) Indien artikel 19 [van verordening nr. 1177/2010] kan worden toegepast:
- a) Hoe moet de vertragingsduur in deze omstandigheden worden gemeten?
- b) Hoe moet de prijs in de zin van [dat] artikel 19 worden berekend bij het vaststellen van de te betalen schadevergoeding en, meer specifiek, zijn de kosten voor extra’s (zoals hutten, kennels en premiumlounges) in die prijs inbegrepen?

[...]

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

[...]

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

[...]

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

[...]

- 9) a) Welke beginselen en regels van het Unierecht moet de verwijzende rechter toepassen bij de beoordeling van de geldigheid van het besluit en/of de kennisgevingen van de nationale instantie die verantwoordelijk is voor de handhaving van [verordening nr. 1177/2010] in het licht van de artikelen 16, 17, 20 en/of 47 van het Handvest en/of de beginselen van evenredigheid, rechtszekerheid en gelijke behandeling?
- b) Moet de door de nationale rechter uit te voeren onredelijkheidstoets uitgaan van het criterium van een kennelijke fout?

[...]

- 10) Is verordening nr. 1177/2010 naar Unierecht geldig, gelet op met name:
- a) de artikelen 16, 17 en 20 van het Handvest;
- b) het feit dat luchtvaartmaatschappijen niet verplicht zijn compensatie te betalen indien zij de passagiers ten minste twee weken vóór de geplande vertrektijd over de annulering informeren [artikel 5, lid 1, onder c), i), van verordening nr. 261/2004];
- c) de beginselen van evenredigheid, rechtszekerheid en gelijke behandeling?"

Beantwoording van de prejudiciële vragen

Eerste vraag

- 43 Met zijn eerste vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of verordening nr. 1177/2010 aldus moet worden uitgelegd dat zij van toepassing is wanneer een vervoerder een passagiersdienst annuleert omdat de oplevering van het voor die dienst bestemde schip vertraging heeft opgelopen en er geen vervangend schip kon worden gevonden, en de passagiers verschillende weken vóór het oorspronkelijk geplande vertrek over die annulering zijn geïnformeerd.
- 44 Om te beginnen zij opgemerkt dat zowel uit de bewoordingen van die vraag als uit de motivering van de verwijzingsbeslissing blijkt dat de verwijzende rechter refereert aan een geheel van omstandigheden die volgens hem relevant kunnen zijn voor het antwoord op die vraag, zoals de onmogelijkheid voor de vervoerder om een ander schip te vinden, het ontbreken van een soortgelijke alternatieve vervoersdienst op de betrokken route omdat het een nieuw geopende route betreft of het aanzienlijke aantal passagiers dat is getroffen door de annulering van de overtochten als gevolg van de te late oplevering van het betrokken schip en dat is vergoed of is vervoerd door andere schepen op andere overtochten of via andere vervoerswijzen. Uit de verwijzingsbeslissing blijkt evenwel dat de verwijzende rechter zich in werkelijkheid in het licht van de argumenten die Irish Ferries voor hem heeft aangevoerd, afvraagt of verordening nr. 1177/2010 van toepassing is wanneer de vervoerder de passagiers verschillende weken vooraf heeft geïnformeerd over de annulering van de vervoersdienst. Volgens Irish Ferries is die verordening immers slechts van toepassing op twee categorieën passagiers, namelijk passagiers wier aanstaande overtocht is geannuleerd of vertraging heeft opgelopen en die fysiek in de haven aanwezig zijn, en daarnaast passagiers die zich aan boord van het schip bevinden en die onderweg zijn.
- 45 Na die precisering moet worden opgemerkt dat de werkingssfeer van verordening nr. 1177/2010 wordt afgebakend in artikel 2 ervan. In lid 1 van dat artikel is het beginsel neergelegd dat die verordening van toepassing is op drie categorieën passagiers, te weten, ten eerste, zij die reizen met een passagiersdienst waarvan de haven van inscheping gelegen is op het grondgebied van een

lidstaat, ten tweede, zij die reizen met een passagiersdienst waarvan de haven van inscheping gelegen is buiten het grondgebied van een lidstaat en de haven van ontscheping gelegen is op het grondgebied van een lidstaat, mits de dienst door een Unievervoerder wordt verricht en, ten derde, zij die reizen met een cruise waarvan de haven van inscheping gelegen is op het grondgebied van een lidstaat. In de leden 2 tot en met 4 van dat artikel worden de gevallen vermeld waarin deze verordening niet van toepassing is.

- 46 Uit een lezing in zijn geheel van artikel 2 van verordening nr. 1177/2010 blijkt dat de Uniewetgever de werkingssfeer van die verordening wilde afbakenen aan de hand van twee criteria waarmee cumulatief rekening moet worden gehouden, namelijk, ten eerste, de plaats van inscheping of ontscheping voor de betrokken vervoersdienst en, ten tweede, het „reizen” door passagiers met een passagiersdienst of een cruise.
- 47 In casu vereist het antwoord op de eerste vraag de uitlegging van het begrip „reizen met een zeevervoersdienst voor passagiers”. Opgemerkt zij dat dit begrip noch in artikel 2 van verordening nr. 1177/2010, noch in enige andere bepaling van die verordening wordt omschreven. Er moet echter worden vastgesteld dat dit begrip in overeenstemming met de in de omgangstaal gebruikelijke betekenis ervan zowel eng kan worden uitgelegd, namelijk dat alleen passagiers wier vervoer aan boord van een schip aan de gang is met een dergelijke dienst reizen, als ruimer kan worden gelezen, in de zin dat het ook de passagiers omvat die voornemens zijn met een zeevervoersdienst te reizen en daartoe reeds de nodige stappen hebben ondernomen, zoals een boeking of de aankoop van een vervoerbewijs.
- 48 Derhalve moet volgens vaste rechtspraak van het Hof bij de uitlegging van het begrip „reizen” niet alleen rekening worden gehouden met de bewoordingen ervan, maar ook met de context en met de doelstellingen van de regeling waarvan het deel uitmaakt (zie in die zin arrest van 12 oktober 2017, Kamin und Grill Shop, C-289/16, EU:C:2017:758, punt 22 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 49 In dit verband pleit de algemene opzet van verordening nr. 1177/2010 voor een ruime uitlegging van het begrip „reizen met een zeevervoersdienst”. Zoals de advocaat-generaal in punt 61 van zijn conclusie heeft opgemerkt, bevat die verordening immers bepalingen die van toepassing zijn op situaties in een stadium dat de passagiersdienst voorafgaat. Aldus verbiedt artikel 4, lid 2, van die verordening de vervoerder van passagiers in wezen om aan het publiek overeenkomst- en tariefvoorwaarden aan te bieden die discrimineren op grond van de nationaliteit van de passagier. Zo ook bepaalt artikel 7, lid 2, ervan dat boekingen en vervoerbewijzen zonder extra kosten aan gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit worden aangeboden, onder de voorwaarden die voor alle andere passagiers gelden.
- 50 Voorts zouden de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 grotendeels worden uitgehouden indien het begrip passagiers „die reizen [...] met een passagiersdienst” in de zin van artikel 2, lid 1, van die verordening, alleen passagiers zou omvatten die zich reeds aan boord van een schip bevinden.
- 51 De uitlegging van dat begrip in die zin dat het ook ziet op passagiers die een zeevervoersdienst hebben geboekt of een vervoerbewijs voor een dergelijke dienst hebben gekocht, wordt ook bevestigd door de doelstellingen van verordening nr. 1177/2010. Zoals in de overwegingen 1, 2 en 13 van die verordening staat te lezen, heeft die verordening tot doel een hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen, met inachtneming van de eisen op het gebied van consumentenbescherming in het algemeen, door hun een minimumniveau van bescherming te

bieden omdat zij de zwakste partij zijn bij de vervoersovereenkomst. De Uniewetgever beoogde aldus de rechten van die passagiers te versterken in een aantal situaties die ernstige ongemakken meebrengen en die ongemakken op gestandaardiseerde en onmiddellijke wijze te verhelpen.

- 52 Dergelijke doelstellingen zijn voor personen die een zeevervoersdienst voor passagiers hebben geboekt of er een vervoerbewijs voor hebben gekocht, ten minste even belangrijk als voor passagiers die zich reeds aan boord bevinden van een schip dat dergelijk vervoer verzorgt.
- 53 In die context kan niet worden aangenomen dat de Uniewetgever, zonder in artikel 2 van verordening nr. 1177/2010 dienaangaande een specifieke bepaling op te nemen, de werkingssfeer van die verordening heeft willen onderwerpen aan bijkomende voorwaarden zoals die welke in de eerste vraag worden bedoeld, die zien op de inachtneming van een minimale termijn om de passagier vooraf te informeren over de annulering van een vervoersdienst, de fysieke aanwezigheid van de passagier in de haven of aan boord van het schip waarmee het vervoer plaatsvindt, of de beschikbaarheid van dat schip.
- 54 Voorts is in de voorbereidende werkzaamheden die tot de vaststelling van verordening nr. 1177/2010 hebben geleid niets te vinden ter ondersteuning van het betoog van Irish Ferries dat de Uniewetgever de werkingssfeer van die verordening heeft willen beperken door de in het vorige punt bedoelde aanvullende voorwaarden.
- 55 Wat meer in het bijzonder de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 betreft, blijkt niet uit de bewoordingen ervan dat hun toepasselijkheid wordt beperkt door een van de in punt 53 van het onderhavige arrest genoemde aanvullende voorwaarden.
- 56 De omstandigheid dat de artikelen 18 en 19 zijn opgenomen in hoofdstuk III van die verordening, met het opschrift „Verplichtingen van vervoerders en terminalexploitanten in geval van een onderbroken reis”, biedt geen steun voor een restrictieve uitlegging volgens welke die artikelen slechts van toepassing zijn indien vóór de onderbreking van de reis reeds een deel van de reis is afgelegd, en de passagiers dus fysiek aanwezig zijn in de haven of aan boord van het schip. Afgezien van het feit dat een dergelijke beperking niet blijkt uit de overwegingen 13 en 14 van die verordening, volstaat het immers op te merken, zoals de advocaat-generaal in punt 63 van zijn conclusie heeft gedaan, dat het begrip „reis” niet is omschreven in verordening nr. 1177/2010 en dus geen basis kan vormen om de werkingssfeer van die verordening te beperken.
- 57 Tot slot zij opgemerkt dat artikel 2, lid 1, onder c), van verordening nr. 1177/2010 weliswaar bepaalt dat de artikelen 18 en 19 ervan niet van toepassing zijn op passagiers die reizen met een cruise, maar dat artikel 2, lid 1, onder a) en b), van die verordening niet voorziet in een soortgelijke afwijking voor passagiersdiensten. Aldus worden alleen in artikel 20 van die verordening, met het opschrift „Ontheffingen”, de situaties genoemd waarin de artikelen 18 en 19 van die verordening niet gelden voor dergelijke diensten. Zoals de advocaat-generaal in punt 64 van zijn conclusie heeft opgemerkt, behoort de onderbreking van de reis niet tot die situaties waarin de toepassing van die artikelen is uitgesloten.
- 58 Gelet op het voorgaande dient op de eerste vraag te worden geantwoord dat verordening nr. 1177/2010 aldus moet worden uitgelegd dat zij van toepassing is wanneer een vervoerder een passagiersdienst annuleert omdat de oplevering van het voor die dienst bestemde schip vertraging heeft opgelopen en er geen vervangend schip kon worden gevonden, en de passagiers verschillende weken vóór het oorspronkelijk geplande vertrek over die annulering zijn geïnformeerd.

Derde vraag

- 59 Met zijn derde vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 18 van verordening nr. 1177/2010 aldus moet worden uitgelegd dat, wanneer een passagiersdienst wordt geannuleerd en er geen enkele alternatieve vervoersdienst langs dezelfde route bestaat, de vervoerder verplicht is om de passagier op basis van zijn in die bepaling neergelegd recht op vervoer langs een andere route naar de eindbestemming onder vergelijkbare voorwaarden, een alternatieve vervoersdienst aan te bieden langs een andere route dan die van de geannuleerde dienst of een zeevervoersdienst in combinatie met andere vervoerswijzen, zoals weg- of spoorvervoer, en, zo ja, of de vervoerder de eventuele extra kosten moet vergoeden die de passagier in verband met dat vervoer langs een andere route naar de eindbestemming heeft gemaakt.
- 60 In de eerste plaats zij opgemerkt dat het begrip „eindbestemming” noch in artikel 18 van verordening nr. 1177/2010, noch in enige andere bepaling van die verordening wordt omschreven. Uit artikel 18, lid 1, onder a), van die verordening blijkt echter dat de eindbestemming in de vervoersovereenkomst wordt genoemd en, zoals de advocaat-generaal in de punten 79 en 81 van zijn conclusie heeft uiteengezet, overeenkomt met de bij het sluiten van de vervoersovereenkomst tussen de vervoerder en de passagier overeengekomen plaats waarheen de passagier met de vervoersdienst moet worden vervoerd, te weten de in die overeenkomst genoemde haven van ontschepping.
- 61 In dit verband moet worden opgemerkt dat de passagiersdienst, zoals is aangegeven in artikel 3, onder f), van verordening nr. 1177/2010, een commerciële dienst voor het vervoer van passagiers over zee of over binnenwateren volgens een gepubliceerde dienstregeling is. De vervoersovereenkomst wordt omschreven in artikel 3, onder m), van die verordening als een overeenkomst tussen een vervoerder en een passagier voor de verstrekking van een of meer passagiersdiensten of cruises. Overeenkomstig artikel 3, onder r), van die verordening wordt de vervoersovereenkomst gesloten door het feit dat een passagier een specifiek vertrek boekt van een passagiersdienst die wordt uitgevoerd door de vervoerder, die een vervoerbewijs afgeeft dat volgens artikel 3, onder n), van die verordening een bewijs vormt van de vervoersovereenkomst.
- 62 Uit het voorgaande punt volgt dat de passagier door het sluiten van een vervoersovereenkomst, wat een wederkerige handeling is, als tegenprestatie voor de door hem betaalde prijs het recht krijgt om door de vervoerder te worden vervoerd, van welk recht de essentiële bestanddelen zijn vastgelegd, te weten met name de plaats van vertrek en de plaats van aankomst op de eindbestemming, de dagen en de dienstregeling van die vervoersdienst en de duur ervan.
- 63 In de tweede plaats moet, aangezien het begrip „vervoer langs een andere route” noch in artikel 18 van verordening nr. 1177/2010, noch in enige andere bepaling van die verordening is omschreven, worden opgemerkt dat dit begrip in overeenstemming met de in de omgangstaal gebruikelijke betekenis ervan verwijst naar het feit dat de passagier naar de eindbestemming wordt vervoerd in andere dan de oorspronkelijk geplande omstandigheden, zonder dat evenwel wordt verlangd dat de gevolgde route en de wijze van vervoer dezelfde zijn als die welke aanvankelijk waren gepland.
- 64 Daaruit volgt dat het begrip „vervoer langs een andere route naar de eindbestemming” in de zin van artikel 18 van verordening nr. 1177/2010 betekent dat de passagier naar de in de overeenkomst bepaalde plaats wordt vervoerd, zonder dat de gevolgde route en de wijze van vervoer noodzakelijkerwijs dezelfde zijn als die welke oorspronkelijk waren overeengekomen. Daaruit vloeit voort dat de vervoerder in beginsel over een zekere vrijheid beschikt wanneer hij

de passagier wiens vervoersdienst is geannuleerd vervoer langs een andere route naar de eindbestemming aanbiedt. Het staat de vervoerder dus vrij om vervangend vervoer aan te bieden door middel van, ten eerste, een alternatieve passagiersdienst vanuit een haven van inscheping en/of naar een haven van ontscheping, waarbij een andere route wordt gevolgd dan die waarin oorspronkelijk in de vervoersovereenkomst was voorzien of, ten tweede, een dergelijke vervoersdienst met overstappen of, ten derde, een zeevervoersdienst voor passagiers in combinatie met andere vervoerswijzen, zoals weg- of spoorvervoer.

- 65 In de derde plaats wordt die aan de vervoerder geboden vrijheid evenwel begrensd door de voorwaarden van artikel 18 van verordening nr. 1177/2010, te weten dat dit vervangend vervoer onder vergelijkbare voorwaarden, bij de eerste gelegenheid en zonder extra kosten moet worden uitgevoerd.
- 66 Wat allereerst het vereiste betreft dat het vervangend vervoer wordt uitgevoerd „zonder extra kosten” in de zin van artikel 18, zij erop gewezen dat de Uniewetgever heeft gewild dat de passagier door het vervangend vervoer geen hogere kosten heeft dan de kosten die hij noodzakelijkerwijs in het kader van de geannuleerde vervoersdienst had moeten maken om zich met name naar de aanvankelijk overeengekomen haven van inscheping te begeven. De vervoerder moet dus de eventuele extra kosten vergoeden, zoals brandstofkosten of tolgeld, die de passagier heeft gemaakt om zich naar de alternatieve haven van inscheping te begeven of om de alternatieve haven van ontscheping te verlaten en zich naar de oorspronkelijk geplande haven van ontscheping te begeven, of de kosten die de passagier tijdens het weg- of spoorvervoer heeft gedragen in het geval van een route met een landbrug. Daarbij zij opgemerkt dat vervangend vervoer weliswaar niet ten koste van de passagier mag gaan, maar er ook niet toe mag leiden dat deze terechtkomt in een situatie die in vergelijking met die van de vervoersovereenkomst gunstiger is, zodat het aan de passagier staat om de extra kosten te bewijzen die hij wegens het vervangend vervoer heeft moeten maken.
- 67 Uit het voorgaande volgt dat het vereiste van vervangend vervoer „zonder extra kosten” aldus moet worden uitgelegd dat de vervoerder alle eventuele extra kosten moet vergoeden die de passagier moet dragen voor zijn vervoer langs een andere route naar de eindbestemming.
- 68 Vervolgens bepaalt artikel 18, lid 1, onder a), van verordening nr. 1177/2010 dat de vervoerder vervangend vervoer moet aanbieden onder vergelijkbare voorwaarden. Dienaangaande staat in overweging 13 van die verordening te lezen dat de vervoerder de passagier vervangend vervoer moet aanbieden onder bevredigende voorwaarden.
- 69 Uit een gezamenlijke lezing van die bepalingen blijkt dat de Uniewetgever de vervoerder heeft verplicht de passagier vervangend vervoer aan te bieden, niet onder identieke voorwaarden, maar onder vergelijkbare en bevredigende voorwaarden, hetgeen inhoudt dat, zoals de advocaat-generaal in punt 88 van zijn conclusie heeft opgemerkt, de voorwaarden van het vervangend vervoersaanbod worden vergeleken met die welke oorspronkelijk in de vervoersovereenkomst waren overeengekomen. In dit verband moet het onderzoek naar de vergelijkbaarheid van de vervoersvoorwaarden betrekking hebben op de essentiële bestanddelen van de vervoersovereenkomst, zoals de plaats van vertrek en de plaats van aankomst op de eindbestemming, de dagen en de dienstregeling van de vervoersdienst alsook de duur ervan, het aantal eventuele overstappen, de klasse van vervoerbewijs en het door de passagier geboekte soort hut. Het staat aan de verwijzende rechter om dat onderzoek te verrichten, en wel uit het oogpunt van de passagier, aangezien deze overeenkomstig artikel 18 van verordening nr. 1177/2010,

gelezen in het licht van de overwegingen 12 en 13 ervan, op basis van de informatie die de vervoerder hem bezorgt, kan beslissen of hij kiest voor vervangend vervoer dan wel voor terugbetaling van de prijs van het vervoerbewijs.

- 70 Ten slotte verlangt artikel 18, lid 1, onder a), van verordening nr. 1177/2010, met de verwijzing naar vervangend vervoer „bij de eerste gelegenheid”, dat de vervoerder de passagier vervangend vervoer aanbiedt waarmee deze zijn eindbestemming bij de eerste gelegenheid kan bereiken, en beoogt het aldus te voorkomen dat de vervoerder gewoon vervangend vervoer aanbiedt met een latere zeevervoersdienst die dezelfde route volgt, hoewel er andere wijzen van vervangend vervoer bestaan waarmee de passagier zijn eindbestemming sneller kan bereiken.
- 71 De in punt 64 van het onderhavige arrest voorgestane uitlegging van het begrip „vervoer langs een andere route naar de eindbestemming” in de zin van artikel 18 van verordening nr. 1177/2010 vindt steun in de doelstellingen van die verordening.
- 72 Zoals in punt 51 van het onderhavige arrest is opgemerkt, is die verordening er blijkens de overwegingen 1, 2 en 13 ervan immers op gericht een hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen door hun rechten te versterken in een aantal situaties die ernstige ongemakken meebrengen, en die ongemakken op gestandaardiseerde en onmiddellijke wijze te verhelpen.
- 73 Een restrictieve uitlegging van het begrip „vervoer langs een andere route naar de eindbestemming”, waarbij dat begrip wordt beperkt tot het uitsluitend aanbieden van vervangend vervoer langs dezelfde route als die van de geannuleerde vervoersdienst, doet af aan die doelstelling, aangezien zo elk nuttig effect zou worden ontnomen aan het in artikel 18 van verordening nr. 1177/2010 bedoelde recht van de passagier op vervangend vervoer wanneer er op de betrokken route geen alternatieve vervoersdienst bestaat.
- 74 Gelet op een en ander moet op de derde vraag worden geantwoord dat artikel 18 van verordening nr. 1177/2010 aldus moet worden uitgelegd dat wanneer een passagiersdienst wordt geannuleerd en er geen enkele alternatieve vervoersdienst langs dezelfde route bestaat, de vervoerder verplicht is om de passagier, op grond van zijn in die bepaling neergelegde recht om, onder vergelijkbare voorwaarden en bij de eerste gelegenheid, langs een andere route naar de eindbestemming te worden vervoerd, een alternatieve vervoersdienst langs een andere route dan die van de geannuleerde dienst of een zeevervoersdienst in combinatie met andere vervoerswijzen, zoals weg- of spoorvervoer, aan te bieden en om de eventuele extra kosten te vergoeden die de passagier in verband met dat vervoer langs een andere route naar de eindbestemming heeft gedragen.

Tweede en vierde vraag, en vijfde vraag, onder a)

- 75 Met zijn tweede en vierde vraag, en met zijn vijfde vraag, onder a), die samen moeten worden behandeld, wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 aldus moeten worden uitgelegd dat, wanneer een vervoerder een passagiersdienst annuleert en de passagiers verschillende weken vóór het oorspronkelijk geplande vertrek daarover informeert, de passagiers die overeenkomstig artikel 18 van die verordening kiezen voor terugbetaling van de prijs van het vervoerbewijs of voor vervoer langs een andere route naar de eindbestemming, zoals die is vastgelegd in de vervoersovereenkomst, bij de eerste gelegenheid of op een latere datum, ook aanspraak kunnen maken op schadevergoeding op grond van artikel 19 van die verordening.

- 76 Wat in de eerste plaats de toepasselijkheid van artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 betreft in het geval van een passagier wiens vervoersdienst is geannuleerd, moet worden vastgesteld dat niets in de bewoordingen van die bepaling erop wijst dat zij in een dergelijke situatie niet van toepassing is. Voorts blijkt uit overweging 14 van verordening nr. 1177/2010 dat de Uniewetgever de vervoerders heeft willen verplichten om passagiers niet alleen bij vertraging van een passagiersdienst, maar ook bij annulering van een dergelijke dienst schadevergoeding te betalen.
- 77 Daaruit volgt dat een passagier wiens vervoersdienst wordt geannuleerd, in beginsel aanspraak kan maken op schadevergoeding uit hoofde van dat artikel.
- 78 Die uitlegging vindt steun in de context van artikel 19 van verordening nr. 1177/2010. Artikel 20 daarvan, dat de gevallen vermeldt waarin artikel 19 niet van toepassing is, bepaalt immers in lid 2 dat artikel 19 niet van toepassing is indien de passagier nog vóór de aankoop van het vervoerbewijs op de hoogte is gesteld van de annulering of indien de annulering aan de passagier te wijten is, en bepaalt in lid 4 dat de vervoerder zich kan bevrijden van betaling van de in artikel 19 bedoelde schadevergoeding indien hij bewijst dat de annulering van de vervoersdienst het gevolg is van weersomstandigheden die de veilige bedrijfsvoering van het schip in het gedrang brengen of van buitengewone omstandigheden.
- 79 Die uitlegging strookt ook met het door verordening nr. 1177/2010 nagestreefde doel, zoals dat in punt 51 van dit arrest is aangegeven, namelijk een hoog niveau van bescherming van de passagiers waarborgen.
- 80 In de tweede plaats moet worden nagegaan onder welke voorwaarden een passagier aanspraak kan maken op de in artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 bedoelde schadevergoeding nadat een vervoersdienst is geannuleerd.
- 81 In dit verband blijkt ten eerste uit artikel 18, leden 1 en 2, van verordening nr. 1177/2010 dat, wanneer een vervoersdienst wordt geannuleerd of de vervoerder redelijkerwijs kan verwachten dat dit het geval zal zijn, de passagiers recht hebben op vervoer langs een andere route of terugbetaling van de prijs van het vervoerbewijs door de vervoerder.
- 82 Zoals in overweging 13 van die verordening staat te lezen, moeten passagiers, ter beperking van het ongemak dat zij door de annulering van hun reis ondervinden, hun reis kunnen annuleren en hun vervoerbewijzen terugbetaald krijgen, of onder bevredigende voorwaarden vervangend vervoer krijgen.
- 83 Uit artikel 18 en overweging 13, in hun onderlinge samenhang gelezen, volgt dat de Uniewetgever van mening was dat de annulering van een passagiersdienst door de vervoerder er niet toe leidt dat de vervoersovereenkomst eenzijdig wordt beëindigd, maar dat de passagier ervoor kan kiezen om de contractuele relatie voort te zetten in de vorm van vervangend vervoer of te beëindigen door om terugbetaling van de prijs van het vervoerbewijs te vragen.
- 84 Anders dan Irish Ferries in haar schriftelijke opmerkingen stelt, kan de keuze van de passagier voor vervangend vervoer wanneer hij wordt geïnformeerd over de annulering van de vervoersdienst, niet worden gelijkgesteld met het sluiten van een nieuwe vervoersovereenkomst, aangezien de passagier met die keuze gewoon het hem bij artikel 18 van verordening nr. 1177/2010 toegekende recht uitoefent.

- 85 Ten tweede bepaalt artikel 19, lid 1, van die verordening in wezen dat de passagier, zonder zijn recht op vervoer te verliezen, de vervoerder om schadevergoeding kan verzoeken indien hij zijn eindbestemming met vertraging bereikt.
- 86 Door in artikel 19, lid 1, te vermelden dat een dergelijke passagier de vervoerder om schadevergoeding kan verzoeken zonder het recht op vervoer te verliezen, heeft de Uniewetgever de betaling van de in die bepaling bedoelde schadevergoeding afhankelijk willen stellen van de voorwaarde dat de passagier een recht op vervoer heeft. Wanneer de passagier geen of niet langer recht op vervoer heeft, kan hij dus geen aanspraak maken op de betaling van schadevergoeding op grond van artikel 19 van verordening nr. 1177/2010.
- 87 Daaruit volgt dat een onderscheid moet worden gemaakt tussen de situatie van een passagier die om terugbetaling van zijn vervoerbewijs heeft verzocht en de situatie van een passagier die heeft verzocht om bij de eerste gelegenheid of op een latere datum langs een andere route naar de in de vervoersovereenkomst aangegeven eindbestemming te worden vervoerd.
- 88 Met betrekking tot de passagier die op grond van artikel 18 van verordening nr. 1177/2010 verzoekt om terugbetaling van de prijs van het vervoerbewijs moet immers worden opgemerkt, zoals de advocaat-generaal in punt 108 van zijn conclusie heeft gedaan, dat de passagier in een dergelijke situatie door dit verzoek blijk geeft van zijn wens om te worden ontheven van zijn verplichting om de prijs van het vervoerbewijs te betalen, en bijgevolg zijn recht op vervoer naar de eindbestemming verliest. Die passagier kan dus geen aanspraak maken op betaling van schadevergoeding op grond van artikel 19 van die verordening.
- 89 Indien een passagier niet kiest voor terugbetaling, maar voor vervoer langs een andere route naar de eindbestemming bij de eerste gelegenheid of op een latere datum, moet hij echter worden geacht zijn wens om te worden vervoerd te herhalen en dus geen afstand te doen van zijn recht op vervoer naar de eindbestemming waarvoor hij heeft betaald. Die passagier kan dus aanspraak maken op betaling van schadevergoeding op grond van artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 indien de in dat artikel vastgestelde drempels zijn overschreden. Wanneer de passagier de eindbestemming, zoals die is opgenomen in de vervoersovereenkomst – dat wil zeggen de in die overeenkomst genoemde haven van ontschepping, zoals blijkt uit punt 60 van het onderhavige arrest –, heeft bereikt met een langere vertraging dan die welke in dat artikel is aangegeven, kan hij dus aanspraak maken op schadevergoeding uit hoofde van datzelfde artikel, gelet op de ernstige ongemakken die hij ondervindt.
- 90 Gelet op het voorgaande dient op de tweede en de vierde vraag, en op de vijfde vraag, onder a), te worden geantwoord dat de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 aldus moeten worden uitgelegd dat wanneer een vervoerder een passagiersdienst annuleert en de passagiers verschillende weken vóór het oorspronkelijk geplande vertrek daarover informeert, de passagier die overeenkomstig artikel 18 van die verordening ervoor kiest om bij de eerste gelegenheid gebruik te maken van vervangend vervoer of om zijn reis naar een latere datum uit te stellen, en zijn oorspronkelijk vastgestelde eindbestemming bereikt met een vertraging die de in artikel 19 van die verordening vastgestelde drempels overschrijdt, op grond van dit laatste artikel recht heeft op schadevergoeding. Wanneer een passagier ervoor kiest om de prijs van het vervoerbewijs terugbetaald te krijgen, beschikt hij daarentegen niet over dat recht op schadevergoeding uit hoofde van dat artikel.

Vijfde vraag, onder b)

- 91 Met zijn vijfde vraag, onder b), wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 aldus moet worden uitgelegd dat het in dat artikel bedoelde begrip „prijs van het vervoerbewijs” de kosten van door de passagier gekozen extra’s, zoals een hut of kennel, of toegang tot premiumlounges, omvat.
- 92 Vooraf zij opgemerkt dat artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 weliswaar voorziet in de methode voor de berekening van de minimumvergoeding waarop een passagier die voldoet aan de in dat artikel gestelde voorwaarden recht heeft en waarvan het bedrag gelijk is aan een bepaald percentage van de prijs van het vervoerbewijs, maar dat noch die bepaling noch enige andere bepaling van die verordening aangeeft wat onder „prijs van het vervoerbewijs” moet worden verstaan.
- 93 Niettemin volgt, ten eerste, uit artikel 3, onder n), van die verordening, zoals in punt 61 van het onderhavige arrest in herinnering is gebracht, dat het vervoerbewijs een document is waaruit blijkt dat er een vervoersovereenkomst is aangegaan tussen een vervoerder en een passagier voor de verstrekking van een of meer passagiersdiensten.
- 94 Ten tweede bepaalt artikel 19, lid 3, van verordening nr. 1177/2010 dat de schadevergoeding wordt berekend in verhouding tot de prijs die de passagier daadwerkelijk voor de passagiersdienst heeft betaald.
- 95 Uit de in de omgangstaal gebruikelijke betekenis van het begrip „daadwerkelijk [...] heeft betaald” blijkt dat de Uniewetgever, zoals de advocaat-generaal in punt 124 van zijn conclusie in wezen heeft opgemerkt, heeft gedoeld op het totaalbedrag dat de passagier heeft betaald als tegenprestatie voor de passagiersdienst die de vervoerder heeft toegezegd te verrichten volgens de voorwaarden van de overeenkomst. Bijgevolg ziet het begrip „prijs van het vervoerbewijs” op alles waartoe de vervoerder zich jegens de passagier heeft verbonden als tegenprestatie voor de betaalde prijs, dus niet alleen op de vervoersdienst als zodanig, maar ook op alle extra’s, zoals een hut of kennel, of toegang tot premiumlounges. Dat begrip omvat daarentegen niet de duidelijk bepaalbare bedragen die betrekking hebben op diensten die geen deel uitmaken van de passagiersdienst, zoals commissies die reisagenten bij de boeking ontvangen.
- 96 Die uitlegging vindt steun in de doelstelling die in punt 51 van het onderhavige arrest in herinnering is gebracht, namelijk het waarborgen van een hoog niveau van bescherming van de passagiers. Zij stelt de betrokken passagier immers in staat om het bedrag van de schadevergoeding waarop hij in geval van annulering van de vervoersdienst recht heeft, zonder veel moeite te achterhalen.
- 97 Die uitlegging vindt ook steun in de voorbereidende werkzaamheden met betrekking tot verordening nr. 1177/2010, waaruit blijkt dat het Parlement weliswaar had voorgesteld om het begrip „prijs van het vervoerbewijs” te beperken tot de kosten die voor het vervoer en de accommodatie aan boord worden betaald, met uitsluiting van de kosten van maaltijden, andere activiteiten en eventuele aankopen aan boord, maar dat de Uniewetgever bewust heeft geweigerd om het begrip „prijs van het vervoerbewijs” op te splitsen in verschillende bestanddelen. Aldus heeft de Uniewetgever zich op het standpunt gesteld dat de schadevergoeding moet worden berekend aan de hand van de prijs die de passagier heeft betaald als tegenprestatie voor een vervoersdienst die niet overeenkomstig de vervoersovereenkomst is verricht.

- 98 Ten slotte kan aan die uitlegging niet worden afgedaan door het argument van Irish Ferries dat het niet in overeenstemming is met het evenredigheidsbeginsel dat bij de berekening van de schadevergoeding waarop een passagier recht heeft, de kosten van de door deze laatste gekozen extra's in aanmerking worden genomen, op grond dat dit voor de vervoerders aanzienlijke financiële gevolgen heeft die, gelet op de doelstelling van bescherming van de passagiers, buitensporig zijn. Uit vaste rechtspraak van het Hof blijkt immers dat de doelstelling van bescherming van consumenten, waaronder zeereizigers, de voor sommige marktdeelnemers – zelfs aanzienlijke – negatieve economische gevolgen kan rechtvaardigen (zie naar analogie arrest van 23 oktober 2012, Nelson e.a., C-581/10 en C-629/10, EU:C:2012:657, punt 81).
- 99 Gelet op het voorgaande moet op de vijfde vraag, onder b), worden geantwoord dat artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 aldus moet worden uitgelegd dat het in dat artikel bedoelde begrip „prijs van het vervoerbewijs” de kosten van door de passagier gekozen extra's, zoals een hut of kennel, of toegang tot premiumlounges, omvat.

Zesde vraag

- 100 Vastgesteld moet worden dat de verwijzende rechter in de bewoordingen van de zesde vraag weliswaar refereert aan een geheel van omstandigheden, – zoals de onmogelijkheid voor de vervoerder om een ander schip te vinden, het ontbreken van een soortgelijke alternatieve vervoersdienst op de betrokken route omdat het een nieuw geopende route betreft of het aanzienlijke aantal passagiers dat is getroffen door de annulering van de overtochten als gevolg van de te late oplevering van het betrokken schip en dat is terugbetaald dan wel is vervoerd door andere schepen op andere overtochten of via andere vervoerswijzen –, maar uit de verwijzingsbeslissing blijkt dat al die omstandigheden hun oorsprong vinden in één gemeenschappelijke gebeurtenis, namelijk de te late oplevering van het betrokken schip, zodat de zesde vraag aldus moet worden begrepen dat zij alleen de kwestie betreft of de te late oplevering van een schip onder het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 20, lid 4, van verordening nr. 1177/2010 kan vallen.
- 101 Bijgevolg wenst de verwijzende rechter met zijn zesde vraag in wezen te vernemen of artikel 20, lid 4, van verordening nr. 1177/2010 aldus moet worden uitgelegd dat de te late oplevering van een passagiersschip, waardoor alle met dat schip geplande overtochten op een nieuwe zeeroute moesten worden geannuleerd, onder het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van die bepaling valt.
- 102 In dit verband zij eraan herinnerd dat artikel 19 van verordening nr. 1177/2010, zoals blijkt uit punt 90 van het onderhavige arrest, van toepassing is op de passagier die er bij annulering van een vervoersdienst overeenkomstig artikel 18 van die verordening voor kiest om bij de eerste gelegenheid gebruik te maken van vervangend vervoer of om zijn reis naar een latere datum uit te stellen.
- 103 Artikel 20, lid 4, van die verordening bepaalt echter dat artikel 19 niet van toepassing is indien de vervoerder bewijst dat de annulering of vertraging het gevolg is van weersomstandigheden die de veilige bedrijfsvoering van het schip in het gedrang brengen of van buitengewone omstandigheden die de uitvoering van de passagiersdienst belemmeren en die, zelfs als alle redelijke maatregelen waren getroffen, niet voorkomen hadden kunnen worden.

- 104 Opgemerkt zij dat het begrip „buitengewone omstandigheden” weliswaar niet wordt omschreven in artikel 20, lid 4, van verordening nr. 1177/2010, noch in artikel 3 ervan, waarin een aantal begrippen voor de toepassing van de verordening wordt omschreven, maar dat de inhoud van dat begrip kan worden verduidelijkt door de considerans van die verordening.
- 105 Zoals blijkt uit overweging 17 van verordening nr. 1177/2010, heeft de Uniewetgever immers een aantal gebeurtenissen opgesomd die onder meer onder dergelijke omstandigheden kunnen vallen, zonder in dat verband evenwel de te late oplevering van een schip te vermelden. Uit die opsomming in de considerans van de verordening blijkt dat de Uniewetgever niet heeft bedoeld dat die gebeurtenissen, waarvan de lijst slechts indicatief is, zelf buitengewone omstandigheden vormen, maar enkel dat zij dergelijke omstandigheden kunnen doen ontstaan.
- 106 In overweging 19 van verordening nr. 1177/2010 heeft de Uniewetgever verwezen naar de rechtspraak van het Hof waarin het heeft geoordeeld dat gebeurtenissen die geen deel uitmaken van de normale uitoefening van de activiteiten van de betrokken vervoerder en waarover hij geen daadwerkelijke controle heeft, onder het begrip „buitengewone omstandigheden” kunnen vallen. Met die verwijzing naar de rechtspraak over dat begrip, die is ontwikkeld in de context van het luchtvervoer van passagiers, wilde de Uniewetgever een uniforme benadering van het begrip buitengewone omstandigheden volgen.
- 107 In navolging van vaste rechtspraak van het Hof inzake de rechten van passagiers op het gebied van luchtvervoer moet worden geoordeeld dat het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 20, lid 4, van verordening nr. 1177/2010 betrekking heeft op gebeurtenissen die vanwege hun aard of oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van het bedrijf van de betrokken vervoerder en waarop laatstgenoemde geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen, waarbij per geval moet worden beoordeeld of aan deze twee cumulatieve voorwaarden is voldaan (zie naar analogie arrest van 23 maart 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punt 23 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 108 Gelet op het doel van verordening nr. 1177/2010, namelijk een hoog niveau van bescherming van de passagiers waarborgen, zoals in punt 51 van het onderhavige arrest in herinnering is gebracht, en op het feit dat artikel 20, lid 4, van die verordening afwijkt van het beginsel dat passagiers in geval van annulering of vertraging recht hebben op schadevergoeding, moet het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van die bepaling bovendien strikt worden uitgelegd.
- 109 In die context moet worden beoordeeld of de te late oplevering van een schip, zoals die welke in het hoofdgeding aan de orde is, onder het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 20, lid 4, van verordening nr. 1177/2010, gelezen in het licht van overweging 19 ervan, kan vallen.
- 110 Hoewel de bouw van een schip in beginsel niet valt onder de activiteit van een zeevervoerder van passagiers, maar onder die van een scheepswerf, neemt dit niet weg dat de bestelling en de inontvangstneming van een passagiersschip ontegenzeggelijk inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van een zeevervoerder van passagiers, ook al zijn het dan zeldzame gebeurtenissen. In het kader van zijn vervoersactiviteit moet laatstgenoemde immers als een van de gewone beheersmaatregelen die verband houden met de organisatie en het onderhoud van zijn vloot, schepen bestellen.

- 111 Die uitlegging vindt steun in de omstandigheid dat de overeenkomst betreffende de bestelling en de oplevering van een schip een schadevergoedingsmechanisme kan omvatten dat het risico van vertraging bij de oplevering dekt, zoals in casu het geval was, hetgeen door Irish Ferries ter terechtzitting is bevestigd. De invoering van zo'n mechanisme bevestigt dat een dergelijke vertraging een gebruikelijk risico vormt waaraan een vervoerder bij de uitoefening van zijn activiteiten op het gebied van passagiersvervoer is blootgesteld.
- 112 De vertraging bij de oplevering van een schip moet dus worden beschouwd als een gebeurtenis die inherent is aan de normale uitoefening van het bedrijf van een zeevervoerder van passagiers. Aangezien niet is voldaan aan een van de twee in punt 107 van het onderhavige arrest genoemde cumulatieve voorwaarden, moet derhalve worden geoordeeld dat een dergelijke vertraging niet onder het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 20, lid 4, van verordening nr. 1177/2010 kan vallen, zonder dat hoeft te worden onderzocht of de vervoerder geen daadwerkelijke invloed op die gebeurtenis kon uitoefenen.
- 113 Gelet op het voorgaande moet op de zesde vraag worden geantwoord dat artikel 20, lid 4, van verordening nr. 1177/2010 aldus moet worden uitgelegd dat de te late oplevering van een passagiersschip, waardoor alle met dat schip geplande overtochten op een nieuwe zeeroute moesten worden geannuleerd, niet onder het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van die bepaling valt.

Zevende vraag

- 114 Met zijn zevende vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 24 van verordening nr. 1177/2010 aldus moet worden uitgelegd dat de passagier die verzoekt om schadevergoeding krachtens artikel 19 van die verordening, zijn verzoek in de vorm van een klacht bij de vervoerder moet indienen binnen twee maanden vanaf de datum waarop de vervoersdienst is of had moeten worden uitgevoerd.
- 115 In dit verband verplicht artikel 24, lid 1, van verordening nr. 1177/2010 de vervoerder om een toegankelijk klachtenbehandelingsmechanisme op te zetten voor de onder die verordening vallende rechten en verplichtingen, en voorziet artikel 24, lid 2, in een summiere procedure voor de behandeling van klachten en in bepaalde termijnen. Zo moet een passagier die bij de vervoerder een klacht wil indienen, dit doen binnen twee maanden vanaf de datum waarop een vervoersdienst is uitgevoerd of had moeten worden uitgevoerd. De vervoerder beschikt van zijn kant over een termijn van een maand om die passagier mee te delen of zijn klacht is aanvaard, is verworpen of verder wordt onderzocht en moet hem in elk geval zijn definitieve antwoord meedelen binnen een termijn van twee maanden te rekenen vanaf de ontvangst van een klacht.
- 116 Uit de verwijzing naar de „onder deze verordening vallende rechten en verplichtingen” blijkt dat een klacht betrekking kan hebben op de rechten en de verplichtingen die zijn neergelegd in hoofdstuk II van die verordening, met het opschrift „Rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit”, en in hoofdstuk III daarvan, met het opschrift „Verplichtingen van vervoerders en terminalexploitanten in geval van een onderbroken reis”, waarin artikel 19 betreffende de vergoeding van passagiers in geval van vertraging bij aankomst is opgenomen.
- 117 Een verzoek van een passagier om in aanmerking te komen voor de in artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 bedoelde schadevergoeding kan echter niet worden gelijkgesteld met een klacht in de zin van artikel 24 van die verordening en bijgevolg evenmin worden onderworpen aan de inachtneming van de in die laatste bepaling gestelde termijnen.

- 118 Terwijl een klacht in de zin van artikel 24 van verordening nr. 1177/2010 erin bestaat dat aan de vervoerder een vermeende niet-nakoming van een van zijn uit die verordening voortvloeiende verplichtingen wordt gemeld, waarbij hij over een zekere beoordelingsmarge beschikt met betrekking tot het gevolg dat aan die melding moet worden gegeven, kent artikel 19, lid 1, van die verordening, zoals de advocaat-generaal in punt 164 van zijn conclusie heeft aangegeven, immers een geldvordering toe aan de passagier, waarvoor laatstgenoemde een betalingsverzoek kan indienen bij de vervoerder op de enkele grond dat aan de in dat artikel gestelde voorwaarden is voldaan, zonder dat de vervoerder dienaangaande over die beoordelingsmarge beschikt.
- 119 Voorts moet de vervoerder krachtens artikel 19, lid 5, van verordening nr. 1177/2010 de gevraagde schadevergoeding betalen binnen een maand na de indiening van een dergelijk verzoek. Het feit dat die bepaling voorziet in een kortere termijn dan de termijn van twee maanden waarover de vervoerder overeenkomstig artikel 24, lid 2, van die verordening beschikt om de passagier in kennis te stellen van zijn definitieve beslissing over het gevolg dat aan de klacht moet worden gegeven, bevestigt dat een verzoek om betaling van de in artikel 19 van die verordening bedoelde schadevergoeding niet kan worden gelijkgesteld met een klacht in de zin van artikel 24 ervan.
- 120 Die uitlegging vindt steun in de in punt 51 van het onderhavige arrest in herinnering gebrachte doelstelling van verordening nr. 1177/2010, namelijk de passagiers een hoog niveau van bescherming waarborgen. Het opleggen van een dergelijke korte termijn van twee maanden voor de indiening van een verzoek om schadevergoeding zou niet in overeenstemming zijn met dat niveau van bescherming.
- 121 Daaruit volgt dat de Uniewetgever het in artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 bedoelde recht op schadevergoeding niet afhankelijk heeft willen stellen van de inachtneming van de in artikel 24 daarvan gestelde termijn van twee maanden voor de indiening van een klacht.
- 122 Gelet op het voorgaande moet op de zevende vraag worden geantwoord dat artikel 24 van verordening nr. 1177/2010 aldus moet worden uitgelegd dat het de passagier die verzoekt om schadevergoeding krachtens artikel 19 van die verordening, niet verplicht om zijn verzoek in de vorm van een klacht bij de vervoerder in te dienen binnen twee maanden vanaf de datum waarop de vervoersdienst is of had moeten worden uitgevoerd.

Achtste vraag

- 123 Met zijn achtste vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 25 van verordening nr. 1177/2010 aldus moet worden uitgelegd dat een door een lidstaat aangewezen nationale instantie die verantwoordelijk is voor de handhaving van die verordening, niet alleen bevoegd is voor een passagiersdienst vanuit een op het grondgebied van die lidstaat gelegen haven, maar ook voor een passagiersdienst vanuit een op het grondgebied van een andere lidstaat gelegen haven naar een op het grondgebied van de eerste lidstaat gelegen haven, wanneer die laatste vervoersdienst onderdeel is van een heen- en terugreis die in haar geheel wordt geannuleerd.
- 124 In dit verband bepaalt artikel 25, lid 1, van verordening nr. 1177/2010 dat elke lidstaat (een) instantie(s) aanwijst die verantwoordelijk is/zijn voor de handhaving van die verordening met betrekking tot passagiersdiensten en cruises vanuit de havens op het grondgebied van de lidstaat en met betrekking tot passagiersdiensten vanuit een derde land naar deze havens.

- 125 Daaruit volgt dat die bepaling, zoals de advocaat-generaal in punt 169 van zijn conclusie heeft opgemerkt, weliswaar de indruk kan wekken dat de nationale instantie die bevoegd is voor een passagiersdienst tussen lidstaten, in beginsel die is van de lidstaat op het grondgebied waarvan de haven van inscheeping is gelegen, maar de Uniewetgever is er niettemin van uitgegaan dat de band tussen de lidstaat waar de haven van ontscheeping is gelegen en passagiersdiensten vanuit een derde land voldoende was om de nationale instantie van deze laatste lidstaat de bevoegdheid te verlenen om haar taak van toezicht op de handhaving van verordening nr. 1177/2010 uit te oefenen.
- 126 Zoals de advocaat-generaal in punt 199 van zijn conclusie heeft opgemerkt, heeft de Uniewetgever aldus beoogd de algemene toezichtsbevoegdheid toe te kennen aan de nationale instantie volgens een criterium dat verband houdt met de nauwe band tussen de lidstaat op het grondgebied waarvan de haven van inscheeping of ontscheeping zich bevindt en de betrokken passagiersdienst.
- 127 Daaruit vloeit voort dat, ingeval een passagiersdienst wordt geannuleerd, de bevoegde nationale instantie in beginsel die van de lidstaat is op het grondgebied waarvan de haven van inscheeping is gelegen.
- 128 In het geval van een heen- en terugreis die een passagiersdienst op de heenvaart en een passagiersdienst op de retourvaart omvat en die in haar geheel wordt geannuleerd, is de band tussen de retourvervoersdienst en de lidstaat op het grondgebied waarvan zich de haven van inscheeping van die dienst bevindt, daarentegen niet nauwer dan die tussen de lidstaat op het grondgebied waarvan zich de haven van ontscheeping bevindt, en die dienst. Zoals de advocaat-generaal in punt 200 van zijn conclusie heeft opgemerkt, is die laatste haven immers in beginsel ook de haven van inscheeping voor de heenvaart en is zij het best in staat om erop toe te zien dat verordening nr. 1177/2010 naar behoren op de geannuleerde passagiersdiensten wordt toegepast.
- 129 Een dergelijke uitlegging vindt steun in de doelstelling om een hoog niveau van passagiersbescherming te waarborgen, zoals is uiteengezet in punt 51 van het onderhavige arrest, aangezien daarmee kan worden voorkomen dat de passagier meerdere procedures bij afzonderlijke nationale instanties moet instellen wanneer het feit dat aanleiding geeft tot annulering van de passagiersdiensten voor de heenvaart en voor de terugvaart hetzelfde is.
- 130 Gelet op het voorgaande moet op de achtste vraag worden geantwoord dat artikel 25 van verordening nr. 1177/2010 aldus moet worden uitgelegd dat een door een lidstaat aangewezen nationale instantie die verantwoordelijk is voor de handhaving van die verordening, niet alleen bevoegd is voor een passagiersdienst vanuit een op het grondgebied van die lidstaat gelegen haven, maar ook voor een passagiersdienst vanuit een op het grondgebied van een andere lidstaat gelegen haven naar een op het grondgebied van de eerste lidstaat gelegen haven, wanneer die laatste vervoersdienst onderdeel is van een heen- en terugreis die in haar geheel wordt geannuleerd.

Negende vraag

- 131 Met zijn negende vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of de nationale rechter bij de beoordeling van de geldigheid van het besluit van een nationale instantie die verantwoordelijk is voor de handhaving van verordening nr. 1177/2010, de artikelen 16, 17, 20

en 47 van het Handvest en de beginselen van evenredigheid, rechtszekerheid en gelijke behandeling moet toepassen, en of hij zijn toetsing moet beperken tot de vraag of er kennelijk een fout is gemaakt.

- 132 In dit verband is het volgens vaste rechtspraak van het Hof in het kader van de samenwerking tussen het Hof en de nationale rechterlijke instanties, wegens het vereiste om tot een voor de nationale rechter nuttige uitlegging van het Unierecht te komen, noodzakelijk dat deze rechter nauwgezet de vereisten met betrekking tot de inhoud van een verzoek om een prejudiciële beslissing naleeft zoals die uitdrukkelijk zijn vermeld in artikel 94 van het Reglement voor de procesvoering van het Hof (arrest van 19 april 2018, *Consorzio Italian Management en Catania Multiservizi*, C-152/17, EU:C:2018:264, punt 21 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 133 Zo is het met name onontbeerlijk dat, zoals is bepaald in artikel 94, onder c), van het Reglement voor de procesvoering, de verwijzingsbeslissing de uiteenzetting bevat van de redenen die de verwijzende rechter ertoe hebben gebracht om zich over de uitlegging of de geldigheid van bepalingen van het recht van de Unie vragen te stellen, alsook het verband tussen die bepalingen en de op het hoofdgeding toepasselijke nationale wettelijke regeling (zie in die zin arrest van 19 april 2018, *Consorzio Italian Management en Catania Multiservizi*, C-152/17, EU:C:2018:264, punt 22 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 134 Ook moet worden benadrukt dat de in een verwijzingsbeslissing verstrekte gegevens niet enkel dienen om het Hof in staat te stellen een bruikbaar antwoord te geven, maar ook om de regeringen van de lidstaten en de andere belanghebbenden de mogelijkheid te bieden om overeenkomstig artikel 23 van het Statuut van het Hof van Justitie van de Europese Unie opmerkingen in te dienen. Het Hof dient erop toe te zien dat deze mogelijkheid gewaarborgd blijft, in aanmerking genomen dat ingevolge deze bepaling alleen de verwijzingsbeslissingen ter kennis van de belanghebbenden worden gebracht (arrest van 13 juli 2017, *Szoja*, C-89/16, EU:C:2017:538, punt 49).
- 135 In casu moet worden vastgesteld dat kennelijk geen van de twee onderdelen van de negende vraag, waarvan het eerste betrekking heeft op de door de nationale rechter toe te passen bepalingen en beginselen van het Unierecht, en het tweede op de omvang van de door hem te verrichten rechterlijke toetsing, aan die vereisten voldoet.
- 136 Wat het eerste onderdeel betreft, zet de verwijzende rechter immers niet de specifieke redenen uiteen die hem ertoe hebben gebracht die vraag te stellen in het licht van de andere gestelde vragen, zodat het Hof niet in staat is om een bruikbaar antwoord op dat onderdeel te geven.
- 137 Ook wat het tweede onderdeel betreft, maakt de verwijzende rechter het niet mogelijk voor het Hof om hem een bruikbaar antwoord te geven doordat hij niet uiteenzet waarin de redelijkheidstoets bestaat die hij wil hanteren bij de beoordeling van de geldigheid van het besluit van de nationale instantie die verantwoordelijk is voor de handhaving van verordening nr. 1177/2010.
- 138 Gelet op het voorgaande is het Hof niet in staat een bruikbaar antwoord op de negende vraag te geven. Deze vraag is dus niet-ontvankelijk.

Tiende vraag

- 139 Met zijn tiende vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 ongeldig zijn aangezien zij noch met de beginselen van gelijke behandeling, evenredigheid en rechtszekerheid, noch met de artikelen 16, 17 en 20 van het Handvest in overeenstemming zijn.
- 140 In de eerste plaats wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 ongeldig zijn in het licht van het beginsel van gelijke behandeling en artikel 20 van het Handvest.
- 141 Irish Ferries stelt in het algemeen dat die verordening het beginsel van gelijke behandeling en artikel 20 van het Handvest schendt door aan zeevervoerders een reeks verplichtingen op te leggen waaraan vervoerders van passagiers per vliegtuig en per spoor niet zijn onderworpen, hoewel al die vervoerders zich in een vergelijkbare situatie bevinden. In dit verband benadrukt Irish Ferries met name dat, terwijl een luchtvaartmaatschappij op grond van artikel 5, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 kan ontkomen aan de betaling van schadevergoeding wanneer zij de passagier ten minste twee weken vóór de geplande vertrektijd in kennis stelt van de annulering van de vlucht, de zeevervoerder niet over een dergelijke mogelijkheid beschikt op grond van verordening nr. 1177/2010.
- 142 Volgens vaste rechtspraak vereist het beginsel van gelijke behandeling dat vergelijkbare situaties niet verschillend en verschillende situaties niet gelijk worden behandeld, tenzij dat objectief gerechtvaardigd is (zie in die zin arresten van 10 januari 2006, IATA en ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punt 95, en 19 november 2009, Sturgeon e.a., C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716, punt 48).
- 143 Allereerst blijkt uit vaste rechtspraak dat de situatie van in andere vervoerssectoren actieve ondernemingen niet vergelijkbaar is, daar die andere vervoerswijzen, gelet op de wijze van hun werking, toegankelijkheid en netwerk, uit het oogpunt van hun gebruiksvoorwaarden niet onderling verwisselbaar zijn. In die omstandigheden heeft de Uniewetgever regels kunnen invoeren die naargelang de betrokken vervoerssector in een verschillend niveau van consumentenbescherming voorzien (zie in die zin arresten van 10 januari 2006, IATA en ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punt 96, en 26 september 2013, ÖBB-Personenverkehr, C-509/11, EU:C:2013:613, punt 47 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 144 Vervolgens zij vastgesteld dat passagiers die in de context van zeevervoer te kampen hebben met annulering of langdurige vertraging in een situatie verkeren die verschilt van die van passagiers van andere vervoersmiddelen. Wegens de ligging van de havens en het beperkte aantal verzorgde routes, waarvan de frequentie ook naargelang van de seizoenen kan variëren, zijn de ongemakken die de passagiers bij dergelijke incidenten ondervinden immers niet vergelijkbaar.
- 145 Ten slotte verwijst overweging 1 van verordening nr. 1177/2010 weliswaar naar het doel om een niveau van bescherming van zeereizigers te waarborgen dat vergelijkbaar is met dat van passagiers van andere vervoerswijzen, maar is de Uniewetgever, anders dan Irish Ferries stelt, er niet van uitgegaan dat de verschillende vervoerswijzen zelf vergelijkbaar zijn en heeft hij evenmin een en hetzelfde niveau van bescherming voor elk van de vervoerswijzen willen waarborgen.

- 146 Bijgevolg kan in het kader van het onderzoek van de vergelijkbaarheid van de situaties geen rekening worden gehouden met de gronden voor vrijstelling van aansprakelijkheid waarin de Unieregeling die van toepassing is op andere wijzen van passagiersvervoer dan zeevervoer voorziet, zoals de vrijstellingsgrond van artikel 5, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 voor het luchtvervoer van passagiers.
- 147 Daaruit volgt dat de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 noch het beginsel van gelijke behandeling noch artikel 20 van het Handvest schenden.
- 148 In de tweede plaats wenst de verwijzende rechter, zoals blijkt uit de verwijzingsbeslissing, in essentie te vernemen of de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 in overeenstemming zijn met het evenredigheidsbeginsel.
- 149 Dienaangaande stelt Irish Ferries in wezen dat de verplichtingen die krachtens de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 op de vervoerders van passagiers over zee rusten in geval van annulering van een vervoersdienst, voor die vervoerders aanzienlijke financiële lasten meebrengen die volstrekt onevenredig zijn aan het doel van die verordening. Met name is het volgens haar ten eerste onevenredig dat de vervoerder wordt verplicht schadevergoeding te betalen overeenkomstig artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 wanneer hij de passagier verschillende weken van tevoren heeft geïnformeerd over de annulering van een vervoersdienst. Ten tweede meent zij dat het ook onevenredig is om een passagier wiens vervoersdienst is geannuleerd, in staat te stellen om vervoer langs een andere route naar de eindbestemming op grond van artikel 18 van die verordening te cumuleren met een schadevergoeding op grond van artikel 19 van die verordening.
- 150 Allereerst zij eraan herinnerd dat op grond van het evenredigheidsbeginsel, dat deel uitmaakt van de algemene beginselen van Unierecht, de middelen waarmee een Unierechtelijke bepaling het gestelde doel beoogt te bereiken, passend dienen te zijn en niet verder mogen gaan dan daartoe noodzakelijk is (arrest van 10 januari 2006, IATA en ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punt 79).
- 151 Wat het rechterlijke toezicht op de in het voorgaande punt vermelde voorwaarden betreft, heeft het Hof erkend dat de Uniewetgever over een ruime discretionaire bevoegdheid beschikt op gebieden waarop van hem politieke, economische en sociale keuzen worden verlangd en waarop hij ingewikkelde beoordelingen moet maken. Derhalve is een op deze gebieden vastgestelde maatregel slechts onrechtmatig wanneer hij kennelijk ongeschikt is om het door de bevoegde instelling nagestreefde doel te bereiken. Dit geldt in het bijzonder op het gebied van het gemeenschappelijk vervoerbeleid (zie in die zin arrest van 10 januari 2006, IATA en ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punt 80).
- 152 Zoals in punt 51 van het onderhavige arrest in herinnering is gebracht, beoogde de Uniewetgever, overeenkomstig de overwegingen 1, 2, 13 en 14 van verordening nr. 1177/2010, een hoog niveau van bescherming te waarborgen van passagiers die ernstig ongemak ondervinden wegens annulering of langdurige vertraging van hun vervoersdienst. Daartoe heeft de Uniewetgever in de artikelen 18 en 19 van die verordening voorzien in een gestandaardiseerde en onmiddellijke oplossing voor bepaalde ongemakken voor passagiers die in dergelijke situaties verkeren.
- 153 Het staat aan het Hof om te beoordelen of de door de Uniewetgever vastgestelde maatregelen kennelijk ongeschikt zijn in het licht van het doel van verordening nr. 1177/2010, namelijk de bescherming van passagiers verbeteren, waarvan de legitimiteit op zich niet wordt betwist.

- 154 Dienaangaande dient meteen te worden opgemerkt dat de maatregelen van de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 zelf een deel van de ongemakken die passagiers in geval van annulering van een vervoersdienst ondervinden, onmiddellijk kunnen verhelpen, en het aldus mogelijk maken om een hoog niveau van passagiersbescherming te waarborgen, overeenkomstig het doel van die verordening.
- 155 De in artikel 18 van die verordening bedoelde maatregelen beogen de reiziger immers de keuze te geven om naar de in de vervoersovereenkomst genoemde eindbestemming te reizen door middel van vervoer langs een andere route onder vergelijkbare voorwaarden, bij de eerste gelegenheid en zonder extra kosten, ofwel af te zien van zijn vervoer met het verzoek om terugbetaling van de prijs van het vervoerbewijs, eventueel samen met een gratis terugreis, bij de eerste gelegenheid, naar het eerste vertrekpunt, zoals bedoeld in de vervoersovereenkomst.
- 156 Met betrekking tot de in artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 bedoelde schadevergoeding moet worden opgemerkt dat het beginsel en het bedrag ervan variëren naargelang van de duur van de vertraging bij aankomst op de in de vervoersovereenkomst genoemde eindbestemming in verhouding tot de duur van de vervoersdienst. Wanneer een passagier na de annulering van zijn vervoersdienst kiest voor vervoer langs een andere route naar zijn eindbestemming, waardoor hij, gelet op de specifieke kenmerken van de sector van het zeevervoer, de eindbestemming mogelijkerwijs met aanzienlijke vertraging bereikt omdat hij moet wachten op de alternatieve vervoersdienst of omdat hij in andere dan de oorspronkelijk geplande havens moet in- of ontschepen, lijken de criteria die worden gehanteerd om het recht van de passagiers op die schadevergoeding vast te stellen dus niet in strijd te zijn met het evenredigheidsvereiste.
- 157 Voorts impliceert het feit dat de berekening van de in artikel 19 van die verordening bedoelde schadevergoeding is gebaseerd op de prijs van het vervoerbewijs die de passagier daadwerkelijk heeft betaald, op zich al dat de Uniewetgever heeft gekozen voor een evenredige benadering, die is gericht op het herstel van de nadelige gevolgen van de vertraging of annulering, welke gevolgen die verordening beoogt te verhelpen.
- 158 Irish Ferries betoogt weliswaar dat de in artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 bedoelde maatregelen tot vergoeding van de schade aanzienlijke financiële gevolgen voor de vervoerders dreigen mee te brengen en niet geschikt zijn, maar er moet worden vastgesteld dat het Hof op het gebied van het luchtvervoer van passagiers reeds heeft geoordeeld dat dergelijke gevolgen, gelet op de doelstelling om een hoog niveau van passagiersbescherming te waarborgen, niet kunnen worden geacht buitensporig te zijn. Het belang van de doelstelling van bescherming van de consumenten, waaronder zeereizigers, rechtvaardigt immers de voor sommige marktdeelnemers – zelfs aanzienlijke – negatieve economische gevolgen (zie naar analogie arrest van 31 januari 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punten 47 en 48).
- 159 Verder zij opgemerkt dat het feit dat de verplichtingen krachtens verordening nr. 1177/2010 worden nagekomen, onverlet laat dat de zeevervoerders van eenieder, ook van derden, volgens het nationale recht terugbetaling kunnen vorderen, hetgeen de verwijzende rechter dient na te gaan. Die terugbetaling kan de financiële lasten die deze vervoerders als gevolg van deze verplichtingen dragen, dus geheel of gedeeltelijk compenseren. Voorts lijkt het niet onredelijk dat die lasten, onder voorbehoud van bovengenoemd recht op terugbetaling, in de eerste plaats worden gedragen door de zeevervoerders waaraan de betrokken passagiers zijn gebonden door een vervoersovereenkomst die hun recht geeft op een vervoersdienst die niet geannuleerd of vertraagd zou mogen zijn.

- 160 Wat ten slotte de in artikel 19, lid 1, van verordening nr. 1177/2010 bedoelde schadevergoeding betreft, moet worden opgemerkt dat zeevervoerders, overeenkomstig artikel 20, lid 4, van die verordening, van de verplichting tot betaling van die schadevergoeding kunnen worden bevrijd indien zij aantonen dat de annulering of de vertraging het gevolg is van buitengewone omstandigheden die, zelfs als alle redelijke maatregelen waren getroffen, niet voorkomen hadden kunnen worden. Gelet op het bestaan van een dergelijke vrijstellingsgrond en de restrictieve voorwaarden voor de naleving van de verplichting tot betaling van schadevergoeding die de zeevervoerders moeten nakomen, lijkt die verplichting in verhouding tot het nagestreefde doel niet kennelijk ongeschikt.
- 161 Uit voorgaande overwegingen volgt dat de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 niet ongeldig zijn wegens schending van het evenredigheidsbeginsel.
- 162 In de derde plaats wenst de verwijzende rechter in essentie te vernemen of de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 in overeenstemming zijn met het rechtszekerheidsbeginsel.
- 163 In dit verband heeft de verwijzende rechter twijfels bij het door Irish Ferries voor hem gevoerde betoog dat, ten eerste, de artikelen 18 en 19 van die verordening in strijd zijn met het rechtszekerheidsbeginsel doordat aan vervoerders zware verplichtingen worden opgelegd zonder duidelijke rechtsgrondslag en, ten tweede, artikel 19, lid 1, van die verordening meer in het bijzonder in strijd is met dit beginsel doordat vervoerders worden verplicht een schadevergoeding te betalen ten belope van een percentage van de prijs van het vervoerbewijs, zonder dat dit laatste begrip wordt omschreven.
- 164 Er zij meteen aan herinnerd dat het rechtszekerheidsbeginsel een fundamenteel beginsel van het Unierecht is, dat onder meer verlangt dat een regeling duidelijk en nauwkeurig omschreven is, opdat de justitiabelen ondubbelzinnig hun rechten en verplichtingen kunnen kennen en dienovereenkomstig hun voorzieningen kunnen treffen (arrest van 10 januari 2006, IATA en ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punt 68 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 165 In de onderhavige zaak moet ten eerste de algemene bewering van Irish Ferries dat verordening nr. 1177/2010 in strijd is met het rechtszekerheidsbeginsel doordat aan vervoerders te zware verplichtingen worden opgelegd zonder dat daar in die verordening een duidelijke rechtsgrondslag voor te vinden is, worden afgewezen, zoals de advocaat-generaal in punt 223 van zijn conclusie heeft aangegeven, en wel overeenkomstig de in de punten 132 tot en met 134 van het onderhavige arrest aangehaalde rechtspraak, aangezien zij vaag en algemeen is en het Hof derhalve niet in staat stelt daarop een bruikbaar antwoord te geven.
- 166 Wat ten tweede het betoog betreft dat het begrip „prijs van het vervoerbewijs” in artikel 19, lid 1, van verordening nr. 1177/2010 onnauwkeurig is, is het juist dat dit begrip, waarop de berekening van de in artikel 19 van die verordening bedoelde schadevergoeding is gebaseerd, noch in artikel 19, lid 1, noch in artikel 3 van die verordening wordt omschreven.
- 167 Er dient evenwel op te worden gewezen dat dit algemene begrip moet worden toegepast op een onbepaald aantal situaties die niet vooraf zijn te voorzien, en niet op specifieke vervoerbewijzen waarvan de bestanddelen vooraf in een normatieve handeling van Unierecht kunnen worden gespecificeerd. Tevens moet worden opgemerkt dat de Uniewetgever in artikel 19, lid 3, van verordening nr. 1177/2010 beoogde te preciseren dat de door de vervoerder verschuldigde compensatie wordt berekend „in verhouding tot de prijs die de passagier daadwerkelijk voor de [...] passagiersdienst heeft betaald”, zodat ervan moet worden uitgegaan dat dit begrip niet als

onvoldoende nauwkeurig kan worden beschouwd. In dit verband volstaat het feit dat het Hof dit begrip heeft uitgelegd, zoals in de punten 95 tot en met 98 van het onderhavige arrest is uiteengezet, niet om aan te tonen dat het rechtszekerheidsbeginsel is geschonden, aangezien anders, zoals de advocaat-generaal in punt 224 van zijn conclusie heeft aangegeven, elke andere uitleggingsmethode dan de letterlijke uitlegging van een bepaling van algemene strekking wordt uitgesloten.

- 168 Bijgevolg moet worden geoordeeld dat artikel 19, lid 1, van verordening nr. 1177/2010 niet in strijd is met het algemene beginsel van rechtszekerheid doordat deze bepaling verwijst naar het begrip „prijs van het vervoerbewijs” zonder dat begrip te omschrijven.
- 169 In de vierde plaats wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 in overeenstemming zijn met de artikelen 16 en 17 van het Handvest, die respectievelijk de vrijheid van ondernemerschap en het recht op eigendom van de zeevervoerders waarborgen.
- 170 In dit opzicht dient om te beginnen te worden opgemerkt dat de vrijheid van ondernemerschap en het eigendomsrecht geen absolute gelding hebben, maar in relatie tot hun maatschappelijke functie moeten worden beschouwd (arrest van 31 januari 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punt 60).
- 171 Vervolgens is in artikel 52, lid 1, van het Handvest erkend dat aan de uitoefening van in het Handvest neergelegde rechten beperkingen kunnen worden gesteld, voor zover bij wet in deze beperkingen is voorzien, de beperkingen de wezenlijke inhoud van die rechten en vrijheden eerbiedigen, en, met inachtneming van het evenredigheidsbeginsel, noodzakelijk zijn en daadwerkelijk beantwoorden aan door de Unie erkende doelstellingen van algemeen belang of aan de eisen van de bescherming van de rechten en vrijheden van anderen.
- 172 Ten slotte, wanneer meerdere door de rechtsorde van de Unie beschermde rechten met elkaar in conflict komen, moeten bij een dergelijke beoordeling de vereisten inzake de bescherming van deze verschillende rechten met elkaar worden verzoend en moet een juist evenwicht tussen deze rechten worden verzekerd (arrest van 31 januari 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punt 62).
- 173 Hoewel de verwijzende rechter in casu verwijst naar de artikelen 16 en 17 van het Handvest, dient tevens rekening te worden gehouden met artikel 38 daarvan dat, zoals artikel 169 VWEU, ertoe strekt om in de beleidsdomeinen van de Unie een hoog niveau van bescherming van de consumenten, daaronder begrepen de zeereizigers, te waarborgen. Zoals in punt 51 van het onderhavige arrest in herinnering is gebracht, vormt de bescherming van de passagiers immers een van de voornaamste doelstellingen van verordening nr. 1177/2010.
- 174 Uit de punten 150 tot en met 161 van dit arrest, die betrekking hebben op het evenredigheidsbeginsel, volgt dat de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 moeten worden geacht in overeenstemming te zijn met het vereiste om de verschillende aan de orde zijnde grondrechten met elkaar te verzoenen en een juist evenwicht tussen die grondrechten tot stand te brengen.
- 175 Daaruit volgt dat genoemde bepalingen de artikelen 16 en 17 van het Handvest niet schenden.

176 Gelet op een en ander moet worden vastgesteld dat bij het onderzoek van de tiende vraag niet is gebleken van feiten of omstandigheden die de geldigheid van de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 kunnen aantasten.

Kosten

177 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechter over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Vierde kamer) verklaart voor recht:

- 1) **Verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004 dient aldus te worden uitgelegd dat zij van toepassing is wanneer een vervoerder een passagiersdienst annuleert omdat de oplevering van het voor die dienst bestemde schip vertraging heeft opgelopen en er geen vervangend schip kon worden gevonden, en de passagiers verschillende weken vóór het oorspronkelijk geplande vertrek over die annulering zijn geïnformeerd.**
- 2) **Artikel 18 van verordening nr. 1177/2010 moet aldus worden uitgelegd dat wanneer een passagiersdienst wordt geannuleerd en er geen enkele alternatieve vervoersdienst langs dezelfde route bestaat, de vervoerder verplicht is om de passagier, op grond van zijn in die bepaling neergelegde recht om, onder vergelijkbare voorwaarden en bij de eerste gelegenheid, langs een andere route naar de eindbestemming te worden vervoerd, een alternatieve vervoersdienst langs een andere route dan die van de geannuleerde dienst of een zeevervoersdienst in combinatie met andere vervoerswijzen, zoals weg- of spoorvervoer, aan te bieden en om de eventuele extra kosten te vergoeden die de passagier in verband met dat vervoer langs een andere route naar de eindbestemming heeft gedragen.**
- 3) **De artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 moeten aldus worden uitgelegd dat wanneer een vervoerder een passagiersdienst annuleert en de passagiers verschillende weken vóór het oorspronkelijk geplande vertrek daarover informeert, de passagier die overeenkomstig artikel 18 van die verordening ervoor kiest om bij de eerste gelegenheid gebruik te maken van vervangend vervoer of om zijn reis naar een latere datum uit te stellen, en zijn oorspronkelijk vastgestelde eindbestemming bereikt met een vertraging die de in artikel 19 van die verordening vastgestelde drempels overschrijdt, op grond van dit laatste artikel recht heeft op schadevergoeding. Wanneer een passagier ervoor kiest om de prijs van het vervoerbewijs terugbetaald te krijgen, beschikt hij daarentegen niet over dat recht op schadevergoeding uit hoofde van dat artikel.**
- 4) **Artikel 19 van verordening nr. 1177/2010 moet aldus worden uitgelegd dat het in dat artikel bedoelde begrip „prijs van het vervoerbewijs” de kosten van door de passagier gekozen extra’s, zoals een hut of kennel, of toegang tot premiumlounges, omvat.**

- 5) Artikel 20, lid 4, van verordening nr. 1177/2010 moet aldus worden uitgelegd dat de te late oplevering van een passagiersschip, waardoor alle met dat schip geplande overtochten op een nieuwe zeeroute moesten worden geannuleerd, niet onder het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van die bepaling valt.
- 6) Artikel 24 van verordening nr. 1177/2010 moet aldus worden uitgelegd dat het de passagier die verzoekt om schadevergoeding krachtens artikel 19 van die verordening, niet verplicht om zijn verzoek in de vorm van een klacht bij de vervoerder in te dienen binnen twee maanden vanaf de datum waarop de vervoersdienst is of had moeten worden uitgevoerd.
- 7) Artikel 25 van verordening nr. 1177/2010 moet aldus worden uitgelegd dat een door een lidstaat aangewezen nationale instantie die verantwoordelijk is voor de handhaving van die verordening, niet alleen bevoegd is voor een passagiersdienst vanuit een op het grondgebied van die lidstaat gelegen haven, maar ook voor een passagiersdienst vanuit een op het grondgebied van een andere lidstaat gelegen haven naar een op het grondgebied van de eerste lidstaat gelegen haven, wanneer die laatste vervoersdienst onderdeel is van een heen- en terugreis die in haar geheel wordt geannuleerd.
- 8) Bij het onderzoek van de tiende vraag is niet gebleken van feiten of omstandigheden die de geldigheid van de artikelen 18 en 19 van verordening nr. 1177/2010 kunnen aantasten.

ondertekeningen