



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (fjärde avdelningen)

den 2 september 2021 *

Innehållsförteckning

Tillämpliga bestämmelser	3
Unionsrätt	3
Förordning (EU) nr 1177/2010	3
Förordning (EG) nr 261/2004	9
Irländsk rätt	9
Målet vid den nationella domstolen samt tolknings- och giltighetsfrågorna	10
Prövning av tolknings- och giltighetsfrågorna	15
Den första frågan	15
Den tredje frågan	17
Den andra och den fjärde frågan samt den femte frågan led a	20
Den femte frågan led b	22
Den sjätte frågan	23
Den sjunde frågan	25
Den åttonde frågan	26
Den nionde frågan	27
Den tionde frågan	28
Rättegångskostnader	33

* Rättegångsspråk: engelska.

”Begäran om förhandsavgörande – Sjötransport – Passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar – Förordning (EU) nr 1177/2010 – Artiklarna 18, 19, 20.4, 24 och 25 – Passagerartransporter som ställs in – Försenad leverans av ett fartyg till transportören – Förhandsunderrättelse före den ursprungligen planerade avresedagen – Följder – Rätt till ombokning – Villkor – Ansvar för extrakostnader – Rätt till ersättning – Beräkning – Begreppet biljettpris – Nationellt organ med ansvar för att förordning nr 1177/2010 efterlevs – Befogenhet – Begreppet klagomål – Bedömning av giltigheten – Artiklarna 16, 17, 20 och 47 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna – Principerna om proportionalitet, rättssäkerhet och likabehandling”

I mål C-570/19,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av High Court (Förvaltningsöverdomstolen, Irland) genom beslut av den 22 juli 2019, som inkom till domstolen den 26 juli 2019, i målet

Irish Ferries Ltd

mot

National Transport Authority,

meddelar

DOMSTOLEN (fjärde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden M. Vilaras samt domarna N. Piçarra, D. Šváby (referent), S. Rodin och K. Jürimäe,

generaladvokat: M. Szpunar,

justitiesekreterare: handläggaren C. Strömholm,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 9 september 2020,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Irish Ferries Ltd, genom V. Power, T. O’Donnell, B. McGrath och E. Roberts, solicitors, samt C. Donnelly och P. Sreenan, SC,
- National Transport Authority, genom M. Collins och D. McGrath, SC, S. Murray, BL, samt M. Doyle, K. Quigley och E. O’Hanrahan, solicitors,
- Irlands regering, genom M. Browne, G. Hodge, J. Quaney och A. Joyce, samtliga i egenskap av ombud, biträdda av P. McGarry, SC, och M. Finan, BL,
- Europaparlamentet, genom L.G. Knudsen och A. Tamás, båda i egenskap av ombud,
- Europeiska unionens råd, genom O. Segnana och R. Meyer, båda i egenskap av ombud,

– Europeiska kommissionen, genom N. Yerrell, L. Armati och. S.L. Kaléda, samtliga i egenskap av ombud,

och efter att den 4 mars 2021 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artiklarna 18, 19, 20.4, 24 och 25 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 av den 24 november 2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 (EUT L 334, 2010, s. 1) samt giltigheten av denna förordning.
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan Irish Ferries Ltd och National Transport Authority (den nationella transportmyndigheten, Irland) (nedan kallad den irländska transportmyndigheten). Målet rör villkoren för ersättning till de passagerare som berörs av inställda överfarter mellan Dublin (Irland) och Cherbourg (Frankrike).

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

Förordning (EU) nr 1177/2010

- 3 I skälen 1–3, 12–15, 17 och 19 i förordning nr 1177/2010 anges följande:
 - ”(1) Unionens åtgärder på sjötransportområdet bör bland annat ha som syfte att säkerställa att passagerarna har en hög skyddsnivå som är jämförbar med den som gäller för andra transportsätt. Dessutom bör de allmänna konsumentskyddskraven beaktas fullt ut.
 - (2) Eftersom passageraren till sjöss och på inre vattenvägar är den svagare parten i ett transportavtal bör alla sådana passagerare garanteras en lägsta skyddsnivå. Ingenting bör hindra transportörerna från att erbjuda avtalsvillkor som är gynnsammare för passagerarna än de villkor som fastställs i denna förordning. Syftet med denna förordning är emellertid inte att ingripa i affärsförhållanden mellan företag avseende godstransporter. Särskilt avtal mellan en åkare och en transportör bör inte anses vara ett transportavtal enligt definitionen i denna förordning och bör därför inte ge åkaren eller dennes personal rätt till ersättning enligt denna förordning vid förseningar.
 - (3) Skyddet av passagerare bör inte enbart omfatta passagerartransporter mellan hamnar belägna inom medlemsstaternas territorium, utan också passagerartransporter mellan sådana hamnar och hamnar utanför medlemsstaternas territorium, med beaktande av risken för snedvridning av konkurrensen på marknaden för passagerartrafik. Därför bör begreppet 'unionstransportör' i denna förordning tolkas så brett som möjligt utan att påverka andra unionsrättsakter, t.ex. rådets förordning (EEG) nr 4056/86 av den 22 december 1986 om detaljerade regler för tillämpningen av artiklarna 85 och 86 i

fördraget på sjöfarten (3) och rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) [(EGT L 364, 1992, s. 7)].

...

- (12) Om en persontransport eller kryssning ställs in eller förseningar uppstår bör passagerarna underrättas på ett adekvat sätt. Informationen bör underlätta för passagerarna att vidta nödvändiga åtgärder och om nödvändigt inhämta information om alternativa förbindelser.
- (13) De olägenheter som passagerarna upplever till följd av inställda resor eller kraftiga förseningar bör minimeras. Passagerarna bör därför tas om hand på ett adekvat sätt och ges möjlighet att annullera resan och få ersättning för biljetten eller göra en ombokning på tillfredsställande villkor. Lämplig inkvartering för passagerarna behöver inte nödvändigtvis vara hotellrum utan kan även vara annan lämplig inkvartering som finns tillgänglig, beroende på framför allt omständigheterna i varje enskilt fall, passagerarnas fordon och fartygets egenskaper. I detta sammanhang och i vederbörligt motiverade fall med extraordinära och brådskande omständigheter bör transportörer ha möjlighet att till fullo utnyttja tillgängliga relevanta resurser i samarbete med civila myndigheter.
- (14) Transportörerna bör se till att ersättning betalas ut till passagerarna om passagerartransporter ställs in eller blir försenade, baserat på en procentandel av biljettpriset, utom när den inställda transporten eller förseningen beror på väderförhållanden som äventyrar den säkra driften av fartyget eller på extraordinära omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.
- (15) I enlighet med allmänt accepterade principer bör transportörerna ha bevisbördan för att visa att en inställd resa eller försening beror på sådana väderförhållanden eller extraordinära omständigheter.

...

- (17) Extraordinära omständigheter bör omfatta men inte begränsas till naturkatastrofer som eldsvådor och jordbävningar, terrorattacker, krig och väpnade militära eller civila konflikter, uppror, militära eller illegala konfiskeringar, arbetskonflikter, landsättning av sjuka, skadade eller avlidna personer, sök- och räddningsinsatser till sjöss eller på inre vattenvägar, åtgärder som är nödvändiga för att skydda miljön, trafikledningsorgans eller hamnmyndigheters beslut, eller behöriga myndigheters beslut avseende allmän ordning och säkerhet, samt för att uppfylla akuta transportbehov.

...

- (19) Europeiska unionens domstol har redan fastställt att problem som leder till inställda resor eller förseningar kan anses bero på extraordinära omständigheter endast om de orsakas av händelser som inte ingår i det normala utförandet av transportörens verksamhet och som står utanför dennes kontroll. Det bör noteras att väderförhållanden som äventyrar den säkra driften av fartyget förvisso står utanför transportörens kontroll.”

4 I artikel 2 i förordning nr 1177/2010, med rubriken ”Tillämpningsområde”, föreskrivs följande:

”1. Denna förordning ska tillämpas på passagerare som reser

- a) med passagerartransport där ombordstigningshamnen är belägen inom en medlemsstats territorium,
- b) med passagerartransport där ombordstigningshamnen är belägen utanför en medlemsstats territorium och landstigningshamnen är belägen inom en medlemsstats territorium, förutsatt att transporten genomförs av en unionstransportör enligt definitionen i artikel 3 e,
- c) på en kryssning där ombordstigningshamnen är belägen inom en medlemsstats territorium. Artiklarna 16.2, 18, 19, 20.1 och 20.4 ska dock inte tillämpas på dessa passagerare.

2. Denna förordning ska inte tillämpas på passagerare som reser

- a) med fartyg som är certifierade för högst 12 passagerare,
- b) med fartyg som har en besättning med ansvar för fartygets drift som inte uppgår till fler än tre personer eller när sträckan för den totala passagerartransporten understiger 500 meter enkel resa,
- c) på andra utflykts- och sightseeingturer än kryssningar, eller
- d) med fartyg som inte drivs mekaniskt eller med ursprungliga historiska passagerarfartyg konstruerade före 1965 eller kopior av sådana, till övervägande del byggda i de ursprungliga materialen och certifierade för högst 36 passagerare.

3. Medlemsstaterna får, under två år från och med den 18 december 2012, undanta från tillämpningen av denna förordning sjögående fartyg på mindre än 300 bruttoton som används för inhemska transporter, förutsatt att passagerarnas rättigheter enligt denna förordning är tillräckligt säkerställda i nationell lagstiftning.

4. Medlemsstaterna får undanta från tillämpningen av denna förordning passagerartransporter som omfattas av förpliktelser om allmännyttiga tjänster, avtal om allmännyttiga tjänster eller integrerade tjänster, förutsatt att passagerarnas rättigheter enligt denna förordning är likvärdigt garanterade i nationell lagstiftning.

...”

5 Artikel 3 i förordningen innehåller följande definitioner:

”...

- f) *passagerartransport*: kommersiell passagerartrafik till sjöss eller på inre vattenvägar enligt en offentliggjord tidtabell,

...

- m) *transportavtal*: ett avtal om transport mellan en transportör och en passagerare om tillhandahållande av en eller flera passagerartransporter eller kryssningar,
- n) *biljett*: en giltig färdhandling eller annat bevis på transportavtal,
...
- r) *bokning*: bokning av en specifik avgång för en passagerartransport eller en kryssning,
..."
- 6 Artikel 4 i förordningen har rubriken "Biljetter och icke-diskriminerande avtalsvillkor". I punkt 2 i den artikeln föreskrivs följande:

"Utan att det påverkar subventionerade taxor, ska de avtalsvillkor och taxor som tillämpas av transportörer eller biljettutfärdare erbjudas till allmänheten utan någon som helst direkt eller indirekt diskriminering på grundval av den slutliga kundens nationalitet eller transportörernas eller biljettutfärdarens etableringsort inom unionen."
- 7 Kapitel II i samma förordning har rubriken "Rättigheter för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet". Artikel 7 i detta kapitel har i sig rubriken "Rätt till transport". I punkt 2 i den artikeln anges följande:

"Bokningar och biljetter ska utan extra kostnad erbjudas till personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet enligt samma villkor som gäller för alla andra passagerare."
- 8 Kapitel III i förordning nr 1177/2010 har rubriken "Skyldigheter för transportörer och terminaloperatörer vid störningar av resan". I artikel 18 i förordningen, som i sig har rubriken "Ombokning och återbetalning vid inställda eller försenade avgångar", föreskrivs följande:

"1. Om en transportör på skäligen grunder kan anta att en passagerartransport kommer att ställas in eller att avgången från en hamnterminal försenas med mer än 90 minuter, ska passagerarna omedelbart få välja mellan

a) ombokning till en resa med jämförbara villkor enligt transportavtalet till slutdestinationen så snart som möjligt och utan extra kostnad,

b) återbetalning motsvarande biljettpriset och, i tillämpliga fall, en kostnadsfri returreisa till den första avresepunkten enligt transportavtalet så snart som möjligt.

2. Om en passagerartransport ställs in eller avgången från en hamn försenas med mer än 90 minuter, ska passagerarna ha rätt till sådan ombokning eller återbetalning motsvarande biljettpriset från transportören.

3. Den återbetalning som avses i punkterna 1 b och 2 ska göras inom sju dagar kontant, genom elektronisk banköverföring, bankgirering eller bankcheck och motsvara biljettens hela inköpspris, för den eller de delar av resan som inte har genomförts och för den eller de delar som redan har verkställts om resan inte längre tjänar något syfte i förhållande till passagerarens ursprungliga resplan. Efter överenskommelse med passageraren får återbetalningen även göras i form av värdebevis och/eller andra tjänster till ett belopp som motsvarar biljettens inköpspris, förutsatt att villkoren är flexibla, särskilt när det gäller giltighetsperioden och destinationen."

9 I artikel 19 i förordningen, med rubriken ”Ersättning för biljettpriset vid försenad ankomst”, föreskrivs följande:

”1. Passagerare kan, utan att förlora rätten till transport, begära att få ersättning från transportören om deras ankomst till slutdestinationen enligt transportavtalet försenas. Den lägsta ersättningen ska vara 25 % av biljettpriset för en försening på minst

- a) en timme i fråga om en planerad resa på upp till fyra timmar,
- b) två timmar i fråga om en planerad resa på över fyra timmar, men som inte överstiger åtta timmar,
- c) tre timmar i fråga om en planerad resa på över åtta timmar, men som inte överstiger 24 timmar, eller
- d) sex timmar i fråga om en planerad resa på över 24 timmar.

Om förseningen överskrider dubbla antalet timmar i leden a–d ska ersättning uppgå till 50 % av biljettpriset.

2. Passagerare som har ett abonnemang eller periodkort och som under dess giltighetstid upprepade gånger har drabbats av försenad ankomst får begära lämplig ersättning i enlighet med transportörens ersättningsbestämmelser. Dessa bestämmelser ska ange kriterierna för att fastställa försenad ankomst och beräkna ersättningen.

3. Ersättningen ska beräknas i proportion till det pris som passageraren faktiskt erlagt för den försenade passagerartransporten.

4. Om transporten avser en ut- och återresa ska ersättningen för försenad ankomst under antingen ut- eller återresan beräknas i proportion till halva det pris som erlagts för passagerartransporten.

5. Ersättningen ska betalas inom en månad från det att begäran om ersättning lämnades in. Ersättningen får erläggas i form av värdebevis och/eller andra tjänster, förutsatt att villkoren är flexibla, särskilt när det gäller giltighetsperioden och destinationen. På begäran av passageraren ska ersättningen betalas i pengar.

6. Ersättningen av biljettpriset får inte minskas genom avdrag för transaktionskostnader, till exempel avgifter eller telefon- eller portokostnader. Transportören får fastställa en lägsta gräns under vilken ingen ersättning ska utgå. Denna gräns får inte överskrida 6 EUR.”

10 Artikel 20 i förordningen, med rubriken ”Undantag”, har följande lydelse:

”1. Artiklarna 17, 18 och 19 ska inte tillämpas på passagerare med öppna biljetter så länge som avgångstiden inte har specificerats, med undantag för resenärer som har ett abonnemang eller periodkort.

2. Artiklarna 17 och 19 ska inte tillämpas om passageraren informeras om att avgången är inställd eller försenad före biljettköpet eller om förseningen eller den inställda turen beror på ett fel av passageraren.

3. Artikel 17.2 ska inte tillämpas om transportören kan bevisa att den inställda turen eller förseningen beror på väderförhållanden som äventyrar den säkra driften av fartyget.
4. Artikel 19 ska inte tillämpas om transportören kan bevisa att den inställda turen eller förseningen beror på väderförhållanden som äventyrar den säkra driften av fartyget, eller på extraordinära omständigheter som hindrar utförandet av passagerartransporten, och som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.”
- 11 Kapitel IV i förordningen har rubriken ”Allmänna bestämmelser om information och klagomål”. I artikel 24 i det kapitlet, vilken i sig har rubriken ”Klagomål”, anges följande:
- ”1. Transportörerna och terminaloperatörerna ska inrätta eller ha infört en tillgänglig mekanism för hantering av klagomål avseende rättigheter och skyldigheter som omfattas av denna förordning.
2. Om en passagerare som omfattas av denna förordning vill lämna in ett klagomål till transportören eller terminaloperatören, ska denne göra detta inom två månader från den dag då tjänsten utfördes eller borde ha utförts. Inom en månad efter det att transportören eller terminaloperatören mottagit ett klagomål, ska denne underrätta passageraren om huruvida hans klagomål har accepterats, avslagits eller fortfarande behandlas. Tiden för att lämna det slutliga svaret får inte överstiga två månader från mottagandet av ett klagomål.”
- 12 Kapitel V i förordning nr 1177/2010 har rubriken ”Efterlevnad och nationella tillsynsorgan”. I artikel 25 i detta kapitel, vilken i sig har rubriken ”Nationella tillsynsorgan”, föreskrivs följande:
- ”1. Varje medlemsstat ska utse ett eller flera nya eller befintliga organ med ansvar för att denna förordning efterlevs när det gäller passagerartransporter och kryssningar från hamnar inom det egna territoriet och passagerartransporter från ett tredjeland till sådana hamnar. Varje organ ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att se till att denna förordning efterlevs.
- Varje organ ska vad gäller organisation, beslut om finansiering, rättslig struktur och beslutsfattande vara oberoende av kommersiella intressen.
2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om det eller de organ som de har utsett enligt denna artikel.
3. Alla passagerare får lämna klagomål i enlighet med nationell lagstiftning till ett behörigt organ som har utsetts enligt punkt 1 eller till ett annat behörigt organ som en medlemsstat har utsett, när det gäller en påstådd överträdelse av denna förordning. Det behöriga organet ska inom rimlig tid ge passagerarna ett underbyggt svar på deras klagomål.
- En medlemsstat får besluta
- a) att passageraren som en första åtgärd ska lämna klagomålet enligt denna förordning till transportören eller terminaloperatören, och/eller
- b) att det nationella tillsynsorganet eller annat behörigt organ som en medlemsstat utsett ska utgöra klagoinstans för de tvister som inte löses enligt artikel 24.

4. Medlemsstater som har valt att undanta vissa tjänster i enlighet med artikel 2.4 ska se till att det finns en jämförbar mekanism för kontroll av att passagerarnas rättigheter efterlevs.”

Förordning (EG) nr 261/2004

- 13 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (EUT L 46, 2004, s. 1) innehåller en artikel 5. I punkt 1 i den artikeln anges följande:

”Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna

...

- c) ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 av det lufttrafikföretag som utför flygningen såvida inte
- i) de minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, eller
 - ii) de mellan två veckor och sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst två timmar före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast fyra timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, eller
 - iii) de mindre än sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden.”

Irländsk rätt

- 14 I regulation 3 i European Union (Rights of Passengers when Travelling by Sea and Inland Waterway) Regulations 2012 (2012 års förordning om Europeiska unionen såvitt avser passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar) av den 10 oktober 2012 (nedan kallad 2012 års förordning) utses den irländska transportmyndigheten som tillsynsorgan, i den mening som avses i artikel 25 i förordning nr 1177/2010.
- 15 Det framgår av regulation 4.1 i 2012 års förordning att den irländska transportmyndigheten, om den på eget initiativ eller till följd av ett klagomål från en passagerare finner att en tjänsteleverantör inte efterlever förordning nr 1177/2010, kan tillställa tjänsteleverantören ”en underrättelse genom vilken den aktuella underlåtenheten eller överträdelsen påtalas och tjänsteleverantören föreläggs att inom viss angiven tid vidta de åtgärder som anges i underrättelsen i syfte att åtgärda det som avses i underrättelsen”.
- 16 Det föreskrivs i regulation 4.2 i 2012 års förordning att en tjänsteleverantör får lämna sina synpunkter till den irländska transportmyndigheten inom 21 dagar om en underrättelse har skickats enligt regulation 4.1 i denna förordning. Myndigheten ska granska dessa synpunkter och bekräfta, ändra eller återkalla underrättelsen.

- 17 Slutligen framgår det av regulation 4.3 i 2012 års förordning att en tjänsteleverantör som har tillställts en underrättelse enligt denna förordning och som inte rättar sig efter underrättelsen gör sig skyldig till en överträdelse för vilken det föreskrivs böter, vid fällande dom i ett förenklat förfarande, på 5 000 euro eller, vid fällande dom efter det att åtal väckts, på högst 250 000 euro.

Målet vid den nationella domstolen samt tolknings- och giltighetsfrågorna

- 18 År 2016 ingick Irish Ferries moderbolag, Irish Continental Group plc, ett avtal med det enligt tysk rätt bildade bolaget Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (nedan kallat skeppsvarvet) om byggande av ett fartyg med planerad leverans av fartyget med alla vederbörliga godkännanden för drift senast den 26 maj 2018.
- 19 Fartyget skulle tas i drift inför sommarsäsongen 2018 för att trafikera olika förbindelser, däribland en ny förbindelse som bestod i kontinuerliga överfarter avseende ut- och återresor mellan Dublin (Irland) och Cherbourg (Frankrike).
- 20 Med tanke på att överfarten tar cirka 18 timmar hade Irish Ferries för avsikt att låta fartyget trafikera förbindelsen mellan Dublin och Cherbourg varannan dag växelvis med ett annat fartyg som bolaget under säsongen 2018 hade låtit trafikera förbindelserna mellan Rosslare (Irland) och Cherbourg och mellan Rosslare och Roscoff (Frankrike). Därigenom skulle Irish Ferries erbjuda dagliga resor mellan Irland och Frankrike, men från och till olika hamnar.
- 21 I januari 2017 underrättade skeppsvarvet Irish Ferries muntligen om att det aktuella fartyget skulle komma att levereras senast den 22 juni 2018.
- 22 Den 27 oktober 2017 började Irish Ferries ta emot bokningar för säsongen 2018, eftersom de flesta av passagerarna bokar överfarterna i förväg. Skeppsvarvet bekräftade den 1 november 2017 att det aktuella fartyget skulle levereras den 22 juni 2018 så att det var klart för den första överfarten, som var planerad till den 12 juli 2018.
- 23 Den 18 april 2018 informerade skeppsvarvet emellertid Irish Ferries om att det aktuella fartyget inte skulle levereras före den 13 juli 2018 på grund av den försening som uppkommit för externa underleverantörer av elektrisk utrustning. Följaktligen kunde överfarterna inte påbörjas, såsom planerats, den 12 juli 2018, och vissa andra överfarter påverkades också.
- 24 Efter att den 20 april 2018 ha konstaterat att detta fartyg inte kunde ersättas vare sig med ett fartyg ur den egna flottan eller genom befraktning av ett ersättningsfartyg via en skeppsmäklare, ställde Irish Ferries in det aktuella fartygets planerade överfarter fram till en tidpunkt som motsvarade fartygets nya leveransdatum plus en säkerhetsmarginal. Irish Ferries ställde således in överfarterna från den 12 till den 29 juli 2018.
- 25 Irish Ferries vidtog olika åtgärder i samband med detta inställande av överfarterna. För det första underrättade bolaget samtliga berörda passagerare om att överfarterna hade ställts in med tolv veckors varsel. För det andra erbjöd bolaget dessa passagerare omedelbar återbetalning motsvarande hela biljettpriset eller möjlighet att boka andra överfarter efter eget val (nedan kallade ersättningsresor). Eftersom det inte fanns några identiska transporttjänster på förbindelsen mellan Dublin och Cherbourg, erbjöd Irish Ferries de berörda passagerarna en uppsättning olika ersättningsresor från och till olika hamnar i Irland eller Frankrike direkt mellan

dessa länder eller indirekt mellan dem, det vill säga via Storbritannien (Förenade kungariket). Den irländska transportmyndigheten har vid den hänskjutande domstolen emellertid bestritt att Irish Ferries har erbjudit samtliga passagerare en ombokning till en resa via landbron.

- 26 När det gäller de passagerare som bokats om till resor med Rosslare som destinations- eller avgångshamn, i stället för Dublin, och/eller med Roscoff som destinations- eller avgångshamn, i stället för Cherbourg, erbjöd sig Irish Ferries inte att ersätta de extrakostnader som dessa passagerare eventuellt hade. Irish Ferries ansåg nämligen att inte alla passagerare drabbades av extrakostnader, eftersom vissa av dem befann sig närmare Roscoff än Cherbourg.
- 27 Den 9 maj 2018 underrättade den irländska transportmyndigheten Irish Ferries om att myndigheten utredde omständigheterna kring de inställda överfarterna från den 12 till den 29 juli 2018 "för att fastställa hur [förordning nr 1177/2010] skulle tillämpas i detta fall". Myndigheten bad även Irish Ferries att förklara varför denna transportör ansåg att beslutet om inställande skulle tillskrivas extraordinära omständigheter som stod utanför dess kontroll.
- 28 Den 1 juni 2018 bad den irländska transportmyndigheten att Irish Ferries skulle lämna ytterligare upplysningar om bolagets iakttagande av artikel 18 i förordning nr 1177/2010.
- 29 Den 11 juni 2018 meddelade skeppsvarvet Irish Ferries att leveransen av det aktuella fartyget skulle komma att försenas ytterligare till ett ospecificerat datum i september 2018 på grund av att en underleverantörs arbeten avseende dragning av elkablar och installation av elsystemet för fartygsskrovet och ruffen var försenade och att även leveranserna av inredningsdetaljer avsedda för de allmänna utrymmena hade blivit försenade. Fartyget levererades slutligen den 12 december 2018, det vill säga med cirka 200 dagars försening.
- 30 Eftersom det var omöjligt för Irish Ferries att driva det aktuella fartyget och det inte kunde befrakta ett ersättningsfartyg, beslutade Irish Ferries att ställa in alla planerade överfarter efter den 30 juli 2018.
- 31 Irish Ferries vidtog olika åtgärder i samband med detta beslut om inställande. För det första underrättade bolaget samtliga berörda passagerare om nämnda inställande så snart det hade fått en bekräftelse på att det inte var möjligt att befrakta ett ersättningsfartyg, med iakttagande av ett varsel på sju till tolv veckor. För det andra gav Irish Ferries dessa passagerare möjlighet att avboka överfarterna och att omedelbart få återbetalning motsvarande hela biljettpriset. För det tredje erbjöd bolaget nämnda passagerare en möjlighet att använda sig av ersättningsresor till Frankrike utan ersättning för eventuella extrakostnader. Irish Ferries erbjöd även att omboka passagerarna till en resa via landbron efter passagerarnas eget val bland dem som bolaget föreslog, från vilken irländsk färjehamn som helst till sådana franska färjehamnar som Cherbourg, Roscoff, Calais och Caen. Passagerarna fick då ersättning för bränslekostnaderna för att åka genom Storbritannien.
- 32 Dessa åtgärder resulterade i att av de 20 000 passagerare som påverkades av besluten om inställande valde 82 procent ersättningsresor ombesörjda av Irish Ferries eller andra transportörer, medan 3 procent föredrog att använda sig av landbron och de återstående 15 procenten godtog återbetalning motsvarande hela biljettpriset.
- 33 De passagerare som valde ersättningsresor fakturerades inte själva för eventuella extrakostnader, utan Irish Ferries stod för dessa kostnader. Irish Ferries återbetalade dessutom beloppen avseende eventuella skillnader i utgifter ombord.

- 34 De passagerare som valde att resa via landbron fick ersättning av Irish Ferries för kostnaden för det bränsle som behövdes för att åka genom Storbritannien.
- 35 Däremot betalade Irish Ferries inte någon ersättning för försenad ankomst till slutdestinationen till de passagerare som med stöd av artikel 19 i förordning nr 1177/2010 hade begärt sådan ersättning, eftersom bolaget var av den uppfattningen att det hade erbjudit ombokning och återbetalning motsvarande biljettpriset i enlighet med artikel 18 i den förordningen. Irish Ferries ansåg nämligen att artiklarna 18 och 19 i nämnda förordning inte skulle tillämpas samtidigt.
- 36 Den 1 augusti 2018 tillställde den irländska transportmyndigheten Irish Ferries en ”preliminär underrättelse” om tillämpningen av förordning nr 1177/2010 på de inställda överfarterna. Irish Ferries besvarade den preliminära underrättelsen den 15 augusti 2018.
- 37 Den 19 oktober 2018 antog den irländska transportmyndigheten ett beslut enligt vilket den ansåg, för det första, att förordning nr 1177/2010 skulle tillämpas på de inställda överfarterna mellan Dublin och Cherbourg under sommaren 2018, för det andra, att Irish Ferries hade åsidosatt kraven enligt artikel 18 i den förordningen och, för det tredje, att denna transportör inte hade iakttagit artikel 19 i nämnda förordning. I enlighet med regulation 4.1 i 2012 års förordning konkretiserades beslutet genom utfärdandet av två underrättelser enligt artikel 18 och artikel 19 i förordning nr 1177/2010.
- 38 Irish Ferries yttrade sig över nämnda beslut i november 2018 i enlighet med regulation 4.2 i 2012 års förordning.
- 39 Genom beslut av den 25 januari 2019 bekräftade den irländska transportmyndigheten, efter ett kontradiktoriskt förfarande, de underrättelser som gjorts enligt artiklarna 18 och 19 i förordning nr 1177/2010. Myndigheten ansåg således, för det första, att Irish Ferries hade åsidosatt sin ombokningsskyldighet enligt artikel 18 i denna förordning och anmodade bolaget att ersätta de eventuella extrakostnader som uppkommit för de passagerare som påverkats av de inställda överfarterna och som bokats om till resor med Rosslare som destinations- eller avgångshamn, i stället för Dublin, och/eller med Roscoff som destinations- eller avgångshamn, i stället för Cherbourg.
- 40 Myndigheten fann, för det andra, att Irish Ferries hade åsidosatt artikel 19 i nämnda förordning och anmodade bolaget att betala ersättning till de passagerare som hade drabbats av försenad ankomst till slutdestinationen enligt transportavtalet.
- 41 Irish Ferries har bestritt både beslutet av den 25 januari 2019 och de underrättelser som utfärdats enligt artiklarna 18 och 19 i förordning nr 1177/2010 till High Court (Förvaltningsöverdomstolen, Irland). Irish Ferries har, för det första, hävdats att den förordningen inte är tillämplig när passagerartransporten ställs in flera veckor före de planerade överfarterna. Irish Ferries har, för det andra, ifrågasatt den irländska transportmyndighetens tolkning och tillämpning av artiklarna 18–20 i nr 1177/2010. Irish Ferries har i synnerhet hävdats att förseningen med att leverera det aktuella fartyget utgör en extraordinär omständighet som undantar bolaget från skyldigheten att betala sådan ersättning som avses i artikel 19 i förordningen. Irish Ferries har, för det tredje, uppgett att den irländska transportmyndigheten har åsidosatt artikel 25 i nämnda förordning genom maktmissbruk. Myndigheten har nämligen utövat sin behörighet med avseende på transporter från Frankrike till Irland trots att sådana tjänster omfattas av de franska myndigheternas exklusiva behörighet. Irish Ferries har, för det fjärde, angett att den irländska transportmyndigheten har åsidosatt artikel 24 i förordning nr 1177/2010 genom att inte begränsa

verkan av sitt beslut till att endast omfatta de passagerare som hade lämnat in klagomål på det sätt och inom de frister som föreskrivs i artikel 24 i den förordningen. Irish Ferries har, för det femte, bestritt giltigheten av nämnda förordning mot bakgrund av principerna om proportionalitet, rättssäkerhet och likabehandling samt artiklarna 16, 17 och 20 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna (nedan kallad stadgan).

42 Mot denna bakgrund beslutade High Court (Förvaltningsöverdomstolen) att vilandeförklara målet och ställa följande tolknings- och giltighetsfrågor till EU-domstolen:

” ...

- 1) Är [förordning nr 1177/2010] (särskilt artiklarna 18 och/eller 19) tillämplig under omständigheter där passagerare har gjort förhandsbokningar och ingått transportavtal och där passagerartransporterna blivit inställda med minst sju veckors varsel före den tidtabellsenliga avgången på grund av den försenade leveransen av ett nytt fartyg till färjeoperatören? Har i detta avseende någon (eller samtliga) av följande faktorer betydelse för nämnda förordnings tillämplighet?
 - a) Leveransen kom slutligen att bli försenad med 200 dagar.
 - b) Färjeoperatören blev tvungen att ställa in avgångarna under en hel säsong.
 - c) Det gick inte att skaffa fram något lämpligt ersättningsfartyg.
 - d) Över 20 000 passagerare blev av färjeoperatören ombokade till andra överfarter eller fick sina biljetter återbetalda.
 - e) Överfarterna utfördes på en ny förbindelse som öppnades av färjeoperatören och det fanns inte någon liknande alternativ tjänst på den ursprungliga förbindelsen.

...

- 2) Om en passagerare i enlighet med artikel 18 [i förordning nr 1177/2010] ombokas, uppstår det då ett nytt transportavtal som innebär att rätten till ersättning enligt artikel 19 [i denna förordning] ska fastställas i enlighet med det nya avtalet i stället för det ursprungliga transportavtalet?
- 3)
 - a) Om artikel 18 är tillämplig, ska – vid inställd överfart och då det inte finns en alternativ tjänst på den aktuella förbindelsen (det vill säga ingen direkt förbindelse mellan dessa två hamnar) – erbjudandet om en alternativ överfart på en av passageraren vald annan förbindelse, inbegripet via 'landbron' (det vill säga med färja från Irland till Förenade kungariket och därefter med bil, där passagerarna får sina bränslekostnader ersatta av färjeoperatören, till en hamn i Förenade kungariket med förbindelse till Frankrike och vidare resa därifrån; passageraren väljer respektive överfart), anses utgöra en 'ombokning till en resa till slutdestinationen' i den mening som avses i [samma] artikel 18? Om så inte är fallet, vilka kriterier ska tillämpas för att avgöra om det görs en ombokning till en resa 'med jämförbara villkor'?
 - b) Om det inte finns någon alternativ överfart på den inställda förbindelsen, vilket innebär att den drabbade passageraren inte kan bokas om på en direkt avgång från den ursprungliga ombordstigningshamnen till slutdestinationen enligt transportavtalet, är transportören då skyldig att betala extra kostnader som uppstår för en ombokad passagerare som reser till och från den nya ombordstigningshamnen och/eller till och från den nya destinationshamnen?

...

- 4) a) Är artikel 19 [i förordning nr 1177/2010] tillämplig när resan redan blivit inställd minst sju veckor före den tidtabellsenliga avgången? Om [denna] artikel 19 är tillämplig, är den artikeln då tillämplig när artikel 18 [i denna förordning] har tillämpats och passageraren har blivit ombokad utan extra kostnad och/eller har fått återbetalning, och/eller har valt en senare överfart?
- b) Om artikel 19 [i förordning nr 1177/2010] är tillämplig, vilken är 'slutdestinationen' i den mening som avses i [denna] artikel 19?
- 5) Om artikel 19 [i förordning nr 1177/2010] är tillämplig:
- a) Hur ska förseningen mätas under sådana omständigheter?
- b) Hur ska priset, i den mening som avses i [denna] artikel 19, beräknas vid fastställandet av storleken på den ersättning som ska betalas, och innefattar det i synnerhet kostnader som kvalificeras som tilläggskostnader (till exempel hytter, husdjursbur och tillträde till salong)?
- ...
- 6) Om [förordning nr 1177/2010] är tillämplig, utgör de omständigheter och överväganden som angetts i fråga 1 'extraordinära omständigheter som inte hade kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits', i den mening som avses i artikel 20.4 i [den] förordningen?
- ...
- 7) Innebär artikel 24 [i förordning nr 1177/2010] ett krav på att passagerare som begär ersättning enligt artikel 19 i [den] förordningen ska lämna in ett klagomål inom två månader från den dag då tjänsten utfördes eller borde ha utförts?
- ...
- 8) Är behörigheten för det nationella organ som ansvarar för att [förordning nr 1177/2010] efterlevs begränsad till överfarter från de hamnar som anges i artikel 25 i [den] förordningen eller kan den även omfatta en återresa från en hamn i en annan medlemsstat till det behöriga nationella tillsynsorganets medlemsstat?
- ...
- 9) a) Vilka principer och regler i unionsrätten ska den hänskjutande domstolen tillämpa för att bedöma giltigheten av det beslut och/eller de underrättelser som fattas respektive utfärdas av det nationella organ som ansvarar för att [förordning nr 1177/2010] efterlevs, mot bakgrund av artiklarna 16, 17, 20 och/eller 47 i stadgan och/eller principerna om proportionalitet, rättssäkerhet och likabehandling?
- b) Är 'uppenbart fel' det kriterium som ska läggas till grund för den nationella domstolens skälighetsbedömning?
- ...
- 10) Är förordning nr 1177/2010 giltig enligt unionsrätten, särskilt mot bakgrund av
- a) artiklarna 16, 17 och 20 i stadgan,
- b) det förhållandet att flygbolag inte är skyldiga att betala ersättning om de informerar flygpasagerarna om att flygningen blivit inställd minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden (artikel 5.1 c i) i förordning nr 261/2004),

c) principerna om proportionalitet, rättssäkerhet och likabehandling?”

Prövning av tolknings- och giltighetsfrågorna

Den första frågan

- 43 Den hänskjutande domstolen har ställt sin första fråga för att få klarhet i huruvida förordning nr 1177/2010 ska tolkas på så sätt att den är tillämplig för det fall en transportör ställer in en passagerartransport med iakttagande av flera veckors varsel före den ursprungligen planerade avgången med hänvisning till att det fartyg som skulle ombesörja transporten har omfattats av en leveransförsening och inte har kunnat ersättas med ett annat fartyg.
- 44 Det ska inledningsvis påpekas att det framgår av såväl lydelsen av denna fråga som skälen till beslutet om hänskjutande att den hänskjutande domstolen har hänvisat till flera omständigheter som, enligt den domstolen, kan vara relevanta för att besvara frågan, såsom att det var omöjligt för transportören att skaffa fram ett ersättningsfartyg, att det inte fanns någon liknande alternativ transporttjänst på den aktuella förbindelsen på grund av att förbindelsen var ny eller att de inställda överfarter som förseningen med att leverera det aktuella fartyget hade orsakat berörde ett betydande antal passagerare som antingen fick återbetalning eller ombokades till andra överfarter med andra fartyg eller andra transportsätt. Det framgår emellertid av beslutet om hänskjutande att den nationella domstolen, mot bakgrund av de argument som Irish Ferries har framfört vid den domstolen, i själva verket önskar klarhet i huruvida förordning nr 1177/2010 är tillämplig när transportören med flera veckors varsel har underrättat passagerarna om att transporttjänsten ställts in. Enligt Irish Ferries är denna förordning endast tillämplig på två passagerarkategorier, nämligen dels passagerare vars nära förestående överfart ställs in eller försenas när de fysiskt befinner sig i hamnen, dels passagerare som befinner sig ombord på ett fartyg under kryssning
- 45 Efter att detta har preciserats ska det noteras att tillämpningsområdet för förordning nr 1177/2010 avgränsas i artikel 2 i förordningen. I punkt 1 i denna artikel fastslås principen att förordningen är tillämplig på tre kategorier av passagerare, nämligen, för det första, de som reser med passagerartransport där ombordstigningshamnen är belägen inom en medlemsstats territorium, för det andra, de som reser med passagerartransport där ombordstigningshamnen är belägen utanför en medlemsstats territorium och landstigningshamnen är belägen inom en medlemsstats territorium, förutsatt att transporten genomförs av en unionstransportör och, för det tredje, de som reser på en kryssning där ombordstigningshamnen är belägen inom en medlemsstats territorium. I punkterna 2–4 i nämnda artikel anges därefter de fall där förordningen inte är tillämplig.
- 46 Av artikel 2 i förordning nr 1177/2010 framgår sammantaget att unionslagstiftaren har avsett att avgränsa tillämpningsområdet för denna förordning mot bakgrund av två kriterier som ska beaktas kumulativt, nämligen dels ombordstignings- eller landstigningsplatsen för den aktuella transporttjänsten, dels passagerarens ”resa med” transporttjänsten eller passagerarens ”resa på” en kryssning.
- 47 I förevarande fall kräver svaret på den första frågan en tolkning av begreppet resa med en tjänst avseende sjötransport av passagerare. Detta begrepp definieras varken i artikel 2 i förordning nr 1177/2010 eller i någon annan bestämmelse i denna förordning. I enlighet med dess normala betydelse i vanligt språkbruk kan nämnda begrepp emellertid tolkas både restriktivt, på så sätt att

endast passagerare som befinner sig ombord på ett fartyg under transport använder sig av en sådan tjänst, och mer extensivt, med innebörden att det även omfattar passagerare som planerar att använda en sjötransporttjänst och som redan har vidtagit nödvändiga åtgärder i detta avseende, såsom en bokning eller köp av en biljett.

- 48 Enligt domstolens fasta praxis ska begreppet resa med följaktligen tolkas med beaktande inte bara av dess lydelse, utan också av sammanhanget och de mål som eftersträvas med de föreskrifter som det ingår i (se, för ett liknande resonemang, dom av den 12 oktober 2017, Kamin und Grill Shop, C-289/16, EU:C:2017:758, punkt 22 och där angiven rättspraxis).
- 49 I detta avseende talar systematiken i förordning nr 1177/2010 för att begreppet resa med en sjötransporttjänst tolkas extensivt. Såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 61 i sitt förslag till avgörande innehåller förordningen nämligen bestämmelser som är tillämpliga på situationer som föregår tillhandahållandet av en passagerartransport. Enligt artikel 4.2 i förordningen är det således förbjudet för den som utför passagerartransporter att erbjuda allmänheten avtalsvillkor och taxor som är diskriminerande på grundval av passagerarens nationalitet. Det föreskrivs på samma sätt i artikel 7.2 i förordningen att bokningar och biljetter ska erbjudas utan extra kostnad till personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet enligt samma villkor som gäller för alla andra passagerare.
- 50 Artiklarna 18 och 19 i förordning nr 1177/2010 skulle dessutom förlora en stor del av sin betydelse om begreppet passagerare som reser ”med passagerartransport” i den mening som avses i artikel 2.1 i förordningen endast omfattade passagerare som redan befinner sig ombord på ett fartyg.
- 51 Tolkningen att detta begrepp även omfattar passagerare som har bokat eller köpt en biljett för en sjötransport bekräftas även av de mål som eftersträvas med förordning nr 1177/2010. Såsom anges i skälen 1, 2 och 13 i förordningen är syftet med förordningen att säkerställa att passagerarna har en hög skyddsnivå, med beaktande av de allmänna konsumentskyddskraven, genom att garantera dem en minsta skyddsnivå på grund av att de är den svagare parten i ett transportavtal. Unionslagstiftaren har således avsett att stärka rättigheterna för dessa passagerare i ett antal situationer som medför allvarliga olägenheter och att se till att dessa olägenheter undanröjs på ett standardiserat och omedelbart sätt.
- 52 För personer som har bokat eller köpt en biljett för en tjänst avseende sjötransport av passagerare har dessa mål åtminstone samma betydelse som för passagerare som redan befinner sig ombord på ett fartyg som utför en sådan transport.
- 53 Unionslagstiftaren kan i detta sammanhang inte anses ha haft för avsikt att, utan att härvidlag föreskriva någon särskild bestämmelse i artikel 2 i förordning nr 1177/2010, ställa ytterligare villkor för förordningens tillämpningsområde, såsom de som avses i den första frågan, nämligen att en minsta varseltid iakttas för att informera passageraren om att en transporttjänst ställts in, att passageraren befinner sig fysiskt i hamnen eller ombord på transportfartyget eller att fartyget finns tillgängligt.
- 54 Det finns inte heller något i de förarbeten som ledde till antagandet av förordning nr 1177/2010 som kan utgöra stöd för Irish Ferries argument att unionslagstiftaren har velat avgränsa förordningens tillämpningsområde genom de ytterligare villkor som avses i föregående punkt.

- 55 Vad särskilt gäller artiklarna 18 och 19 i förordning nr 1177/2010 framgår det inte av deras respektive lydelse att deras tillämplighet begränsas av något av de ytterligare villkor som anges i punkt 53 ovan.
- 56 Den omständigheten att artiklarna 18 och 19 i förordningen ingår i kapitel III i förordningen, vilket har rubriken ”Skyldigheter för transportörer och terminaloperatörer vid störningar av resan”, kan inte ge stöd för en restriktiv tolkning enligt vilken dessa artiklar endast är tillämpliga om en del av resan redan har ägt rum före störningen av resan och passagerarna därmed befinner sig fysiskt i hamnen eller ombord på fartyget. Förutom att en sådan begränsning inte återspeglas i skälen 13 och 14 i nämnda förordning, räcker det att påpeka, såsom generaladvokaten har gjort i punkt 63 i sitt förslag till avgörande, att begreppet resa inte definieras i förordning nr 1177/2010 och därför inte kan tjäna som stöd för att begränsa förordningens tillämpningsområde.
- 57 Det ska slutligen påpekas att medan det i artikel 2.1 c i förordning nr 1177/2010 föreskrivs att artiklarna 18 och 19 i förordningen inte ska tillämpas när en passagerare deltar i en kryssning, innehåller artikel 2.1 a och b i förordningen inte något motsvarande undantag för passagerartransport. Således är det endast i artikel 20 i förordningen, med rubriken ”Undantag”, som de situationer anges där artiklarna 18 och 19 i förordningen inte är tillämpliga på en sådan tjänst. Såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 64 i sitt förslag till avgörande ingår störningen av resan inte bland dessa situationer som utesluter tillämpningen av dessa artiklar.
- 58 Av det ovan anförda följer att den första frågan ska besvaras enligt följande. Förordning nr 1177/2010 ska tolkas på så sätt att den är tillämplig för det fall en transportör ställer in en passagerartransport med iakttagande av flera veckors varsel före den ursprungligen planerade avgången med hänvisning till att det fartyg som skulle ombesörja transporten har omfattats av en leveransförsening och inte har kunnat ersättas med ett annat fartyg.

Den tredje frågan

- 59 Den hänskjutande domstolen har ställt sin tredje fråga för att få klarhet i huruvida artikel 18 i förordning nr 1177/2010 ska tolkas på så sätt att transportören, om en passagerartransport ställs in och det inte finns någon alternativ transporttjänst på samma förbindelse, är skyldig att erbjuda passageraren, enligt den rätt till ombokning till en resa med jämförbara villkor till slutdestinationen som passageraren har enligt denna bestämmelse, en alternativ transporttjänst med användning av en annan färdväg än den för den inställda transporten eller en sjötransport som kombineras med andra transportsätt, såsom transport på landsväg eller järnväg, och, vid jakande svar, huruvida transportören är skyldig att svara för de extra kostnader som uppstår för passageraren i samband med denna ombokning till en resa till slutdestinationen.
- 60 Det kan för det första konstateras att begreppet slutdestination varken definieras i artikel 18 i förordning nr 1177/2010 eller i någon annan bestämmelse i denna förordning. Det framgår emellertid av artikel 18.1 a i nämnda förordning att slutdestinationen fastställs i transportavtalet och, såsom generaladvokaten har påpekat i punkterna 79 och 81 i sitt förslag till avgörande, motsvarar den plats som transportören och passageraren har kommit överens om vid ingåendet av transportavtalet, till vilken passageraren ska transporteras med hjälp av transporttjänsten, det vill säga den landstigningshamn som anges i avtalet.
- 61 Såsom anges i artikel 3 f i förordning nr 1177/2010 består passagerartransport i kommersiell passagerartrafik till sjöss eller på inre vattenvägar enligt en offentliggjord tidtabell. Vidare definieras transportavtal i artikel 3 m i förordningen som ett avtal om transport mellan en

transportör och en passagerare om tillhandahållande av en eller flera passagerartransporter eller kryssningar. Enligt artikel 3 r i förordningen ingås ett transportavtal genom att passageraren bokar en specifik avgång för en passagerartransport som utförs av transportören, vilken utfärdar en biljett som, enligt artikel 3 n i förordningen, utgör bevis för att transportavtalet föreligger.

- 62 Det följer av föregående punkt att ingåendet av ett transportavtal, en handling som är ömsesidigt förpliktande, ger passageraren, som motprestation för det pris som han eller hon betalar, en rätt att transporteras av transportören, vars väsentliga delar har fastställts, det vill säga bland annat avreseplats och ankomstplats på slutdestinationen, dagar och tidtabeller för denna transporttjänst samt dess varaktighet.
- 63 Det kan för det andra konstateras att begreppet ombokning, eftersom det varken definieras i artikel 18 i förordning nr 1177/2010 eller i någon annan bestämmelse i denna förordning, i enlighet med dess normala betydelse i vanligt språkbruk avser den omständigheten att passageraren transporteras till slutdestinationen under andra omständigheter än dem som ursprungligen avsågs, dock utan att det krävs att färdvägen och transportsättet är identiska med dem som ursprungligen planerades.
- 64 Av detta följer att begreppet ”ombokning till en resa till slutdestinationen”, i den mening som avses i artikel 18 i förordning nr 1177/2010, innebär att passageraren transporteras till den avtalade platsen, utan att färdvägen och transportsättet nödvändigtvis är identiska med dem som ursprungligen avtalats. Detta medför att transportören i princip har ett visst handlingsutrymme för att erbjuda den passagerare vars transporttjänst ställts in ombokning till en resa till slutdestinationen. Det är således tillåtet för transportören att erbjuda en ombokning med hjälp av, för det första, en alternativ passagerartransport från en ombordstigningshamn och/eller till en landstigningshamn med användning av en annan färdväg än den som ursprungligen angavs i transportavtalet eller, för det andra, en sådan transport med anslutning eller, för det tredje, en tjänst avseende sjötransport av passagerare som kombineras med andra transportsätt, såsom transport på landsväg eller järnväg.
- 65 För det tredje omfattas denna möjlighet för transportören av villkoren i artikel 18 i förordning nr 1177/2010, det vill säga ombokningen ska ske utan extra kostnad, avse en resa med jämförbara villkor och resan ska utföras så snart som möjligt.
- 66 Vad för det första avser kravet på att ombokning ska ske ”utan extra kostnad”, i den mening som avses i denna artikel 18, ska det påpekas att unionslagstiftaren har avsett att en ombokning inte ska medföra extra kostnader för passageraren i förhållande till de kostnader som passageraren nödvändigtvis skulle ha haft i samband med den inställda transporttjänsten för att bege sig till bland annat den ursprungligen avtalade ombordstigningshamnen. Transportören ska således stå för eventuella extra kostnader, såsom kostnader för bränsle eller vägtullar som passageraren har betalat för att bege sig till den alternativa ombordstigningshamnen eller för att lämna den alternativa landstigningshamnen och bege sig till den ursprungligen planerade landstigningshamnen eller kostnader som passageraren haft för väg- eller järnvägstransport via en landbro. Även om ombokning inte får ske till nackdel för passageraren, får passageraren emellertid inte försättas i en mer fördelaktig situation än vad som anges i transportavtalet, vilket innebär att det ankommer på passageraren att visa att han eller hon har haft extra kostnader till följd av ombokningen.

- 67 Av det ovan anförda följer att kravet på ombokning ”utan extra kostnad” ska tolkas så, att transportören ska stå för de eventuella extra kostnader som passageraren har haft i samband med ombokningen till en resa till slutdestinationen.
- 68 Det föreskrivs vidare i artikel 18.1 a i förordning nr 1177/2010 att transportören ska erbjuda ombokning till en resa med jämförbara villkor. Det anges härvidlag i skäl 13 i förordningen att transportören ska erbjuda passageraren en ombokning på tillfredsställande villkor.
- 69 Av dessa bestämmelser framgår sammantaget att unionslagstiftaren har föreskrivit att transportören ska erbjuda passageraren ombokning på jämförbara och tillfredsställande villkor, och inte på identiska villkor, vilket, såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 88 i sitt förslag till avgörande, innebär att villkoren för erbjudandet om ombokning ska jämföras med de villkor som ursprungligen överenskommit i transportavtalet. Prövningen av huruvida transportvillkoren är jämförbara ska härvidlag avse de väsentliga delarna i transportavtalet, såsom avreseplats och ankomstplats på slutdestinationen, dagar och tidtabeller för transporttjänsten samt dess varaktighet, antalet eventuella anslutningar, biljettklass och den typ av hytt som passageraren har bokat, vilket det ankommer på den hänskjutande domstolen att kontrollera. Enligt artikel 18 i förordning nr 1177/2010, jämförd med skälen 12 och 13 i förordningen, ska denna prövning dessutom göras ur passagerarens synvinkel. Det är nämligen med hänsyn till de uppgifter som transportören lämnar till passageraren som passageraren kan bestämma om han eller hon ska ombokas eller erhålla återbetalning motsvarande biljettpriset.
- 70 Slutligen krävs det enligt artikel 18.1 a i förordning nr 1177/2010, genom hänvisningen till ombokning ”så snart som möjligt”, att transportören erbjuder passageraren en ombokning så att passageraren kan nå sin slutdestination så snart som möjligt. Bestämmelsen syftar således till att undvika att transportören endast erbjuder en ombokning i form av en långsammare sjötransporttjänst med användning av samma färdväg, trots att det finns andra former för ombokning som gör det möjligt för passageraren att nå sin slutdestination så snart som möjligt.
- 71 Den ovan i punkt 64 förordade tolkningen av begreppet ”ombokning till en resa till slutdestinationen”, i den mening som avses i artikel 18 i förordning nr 1177/2010, stöds av de mål som eftersträvas med denna förordning.
- 72 Såsom har angetts i punkt 51 ovan syftar förordningen, såsom följer av skälen 1, 2 och 13 i förordningen, till att säkerställa att passagerarna har en hög skyddsnivå genom att stärka deras rättigheter i ett antal situationer som medför allvarliga olägenheter och genom att se till att dessa olägenheter undanröjs på ett standardiserat och omedelbart sätt.
- 73 En restriktiv tolkning av begreppet ombokning till en resa till slutdestinationen, som består i att begränsa detta begrepp till att endast avse ombokning på samma färdväg som den för den inställda transporttjänsten, skulle äventyra detta syfte, eftersom den rätt till ombokning av passageraren som föreskrivs i artikel 18 i förordning nr 1177/2010 skulle förlora sin ändamålsenliga verkan om det inte fanns någon alternativ transporttjänst på den aktuella förbindelsen.
- 74 Av det ovan anförda följer att den tredje frågan ska besvaras enligt följande. Artikel 18 i förordning nr 1177/2010 ska tolkas på så sätt att transportören, om en passagerartransport ställs in och det inte finns någon alternativ transporttjänst på samma förbindelse, är skyldig att erbjuda passageraren, enligt den rätt till ombokning till en resa med jämförbara villkor och så snart som möjligt till slutdestinationen som passageraren har enligt denna bestämmelse, en alternativ transporttjänst med användning av en annan färdväg än den för den inställda transporten eller en

sjötransport som kombineras med andra transportsätt, såsom transport på landsväg eller järnväg, och är skyldig att svara för de extra kostnader som uppstår för passageraren i samband med denna ombokning till en resa till slutdestinationen.

Den andra och den fjärde frågan samt den femte frågan led a

- 75 Den hänskjutande domstolen har ställt den andra och den fjärde frågan samt den femte frågan led a, vilka ska prövas tillsammans, för att få klarhet i huruvida artiklarna 18 och 19 i förordning nr 1177/2010 ska tolkas på så sätt att om en transportör ställer in en passagerartransport med iakttagande av flera veckors varsel före den ursprungligen planerade avgången, har en passagerare, som enligt artikel 18 i förordningen bestämmer sig för att få återbetalning motsvarande biljettpriset eller bli ombokad till en resa till slutdestinationen enligt transportavtalet, så snart som möjligt eller vid en senare tidpunkt, även rätt att begära ersättning enligt artikel 19 i nämnda förordning.
- 76 Vad först gäller tillämpligheten av artikel 19 i förordning nr 1177/2010 i det fall där en passagerares transporttjänst har ställts in, konstaterar domstolen att det inte finns något i denna bestämmelses lydelse som tyder på att den inte skulle vara tillämplig i en sådan situation. Det framgår dessutom av skäl 14 i förordning nr 1177/2010 att unionslagstiftaren har avsett att införa krav på att transportörerna ska betala ersättning till passagerarna inte bara vid försening av en passagerartransport utan även för det fall en sådan transport ställs in.
- 77 Av detta följer att en passagerare vars transporttjänst ställs in i princip har rätt att begära ersättning enligt denna artikel.
- 78 Denna tolkning stöds av det sammanhang i vilket artikel 19 i förordning nr 1177/2010 ingår. I artikel 20 i förordningen, som innehåller en uppräkningslista av de fall då denna artikel 19 inte är tillämplig, föreskrivs nämligen dels, i punkt 2, att nämnda artikel 19 inte ska tillämpas om passageraren informerades om att avgången var inställd före biljettköpet eller om den inställda turen berodde på ett fel av passageraren, dels, i punkt 4, att transportören kan undgå skyldighet att betala ersättning enligt samma artikel 19 om transportören bevisar att den inställda transporttjänsten berodde på väderförhållanden som äventyrade den säkra driften av fartyget, eller på uppkomsten av extraordinära omständigheter.
- 79 Nämnda tolkning är även förenlig med det mål som eftersträvas med förordning nr 1177/2010, nämligen, såsom har påpekats i punkt 51 ovan, att säkerställa att passagerarna har en hög skyddsnivå.
- 80 Det ska därefter fastställas på vilka villkor en passagerare har rätt att begära ersättning enligt artikel 19 i förordning nr 1177/2010 till följd av att en transporttjänst har ställts in.
- 81 För det första framgår det härvidlag av artikel 18.1 och 18.2 i förordning nr 1177/2010 att passagerarna har rätt till ombokning eller återbetalning motsvarande biljettpriset från transportörens sida om en transporttjänst ställs in eller om transportören på skäligen grunder kan anta att en sådan tjänst kommer att ställas in.
- 82 Såsom anges i skäl 13 bör passagerarna, för att minimera de olägenheter som de orsakas till följd av inställda resor, ges möjlighet att antingen annullera resan och få ersättning för biljetten eller göra en ombokning på tillfredsställande villkor.

- 83 Det följer av nämnda artikel 18 och skäl 13 att unionslagstiftaren har ansett att den omständigheten att transportören ställer in en passagerartransport inte leder till att transportavtalet ensidigt hävs, utan till att passageraren får välja mellan att avtalsförhållandet fullföljs i form av ombokning eller att avtalsförhållandet upphör genom begäran om återbetalning motsvarande biljettpriset.
- 84 I motsats till vad Irish Ferries har hävdad i sitt skriftliga yttrande kan passagerarens åtgärd att välja ombokning när han eller hon informeras om att transporttjänsten ställs in således inte jämföras med att ett nytt transportavtal ingås, eftersom detta val endast innebär att passageraren utövar sina befogenheter enligt artikel 18 i förordning nr 1177/2010.
- 85 För det andra anges i huvudsak i artikel 19.1 i förordningen att passageraren, utan att förlora rätten till transport, kan begära ersättning från transportören om passagerarens ankomst till slutdestinationen försenas.
- 86 Genom att i artikel 19.1 ange att passageraren kan begära ersättning från transportören utan att förlora sin rätt till transport, har unionslagstiftaren avsett att villkora betalningen av den ersättning som föreskrivs i denna bestämmelse med att passageraren har rätt till transport. Om passageraren inte har eller inte längre har rätt till transport har vederbörande således inte rätt att begära ersättning enligt artikel 19 i förordning nr 1177/2010.
- 87 Av detta följer att det finns anledning att göra åtskillnad mellan situationen för en passagerare som har begärt återbetalning motsvarande sin biljett och situationen för en passagerare som har begärt att få bli ombokad till slutdestinationen enligt transportavtalet så snart som möjligt eller vid en senare tidpunkt.
- 88 När det gäller en passagerare som enligt artikel 18 i förordning nr 1177/2010 begär återbetalning motsvarande biljettpriset, påpekar domstolen, i likhet med vad generaladvokaten har angett i punkt 108 i sitt förslag till avgörande, att passageraren i en sådan situation genom denna begäran uttrycker sin vilja att befria sig från skyldigheten att betala priset och vederbörande förlorar därmed sin rätt till transport till slutdestinationen. En sådan passagerare har följaktligen inte rätt att begära ersättning enligt artikel 19 i förordningen.
- 89 Om en passagerare inte väljer att få ersättning, utan att få bli ombokad till en resa till slutdestinationen så snart som möjligt eller vid en senare tidpunkt, ska passageraren emellertid anses ha upprepat sin vilja att transporteras och avstår därmed inte från sin rätt till transport till slutdestinationen, för vilken passageraren har betalat. En sådan passagerare har följaktligen rätt att begära ersättning enligt artikel 19 i förordning nr 1177/2010 när de tidsgränser som föreskrivs i den artikeln överskrids. Om passageraren har nått slutdestinationen enligt transportavtalet, nämligen, såsom framgår av punkt 60 ovan, den landstigningshamn som anges i avtalet, med en försening som överstiger den som fastställs i nämnda artikel, har passageraren följaktligen rätt att begära ersättning enligt samma artikel med hänsyn till de allvarliga olägenheter som vederbörande drabbas av.
- 90 Av det ovan anförda följer att den andra och den fjärde frågan samt den femte frågan led a ska besvaras enligt följande. Artiklarna 18 och 19 i förordning nr 1177/2010 ska tolkas på så sätt att en passagerare, om en transportör ställer in en passagerartransport med iakttagande av flera veckors varsel före den ursprungligen planerade avgången, har rätt att begära ersättning enligt artikel 19 i förordningen, om passageraren enligt artikel 18 i nämnda förordning bestämmer sig för att bli ombokad så snart som möjligt eller att senarelägga sin resa och om passageraren når den

ursprungligen planerade slutdestinationen med en försening som överstiger de tidsgränser som fastställs i artikel 19 i samma förordning. Om en passagerare bestämmer sig för att få återbetalning motsvarande biljettpriset, har passageraren däremot inte någon sådan rätt till ersättning enligt denna artikel.

Den femte frågan led b

- 91 Den hänskjutande domstolen har ställt den femte frågan led b för att få klarhet i huruvida artikel 19 i förordning nr 1177/2010 ska tolkas på så sätt att begreppet ”biljettpriset”, i denna artikel, inbegriper kostnader för extra tillvalstjänster som passageraren har valt, såsom bokning av hytt eller husdjursbur eller tillträde till salong.
- 92 Det ska inledningsvis påpekas att även om det i artikel 19 i förordning nr 1177/2010 föreskrivs en metod för beräkning av den lägsta ersättning som en passagerare, som uppfyller villkoren i denna artikel, har rätt till och vars belopp motsvarar en viss procentandel av biljettpriset, anges det varken i denna bestämmelse eller i någon annan bestämmelse i förordningen vad som avses med ”biljettpriset”.
- 93 För det första framgår det emellertid, av artikel 3 n i förordningen, såsom det har erinrats om i punkt 61 ovan, att biljetten är en handling som styrker att det finns ett transportavtal som ingåtts mellan en transportör och en passagerare avseende tillhandahållande av en eller flera passagerartjänster.
- 94 Det föreskrivs vidare i artikel 19.3 i förordning nr 1177/2010 att ersättningen ska beräknas i proportion till det pris som passageraren faktiskt erlagt för passagerartransporten.
- 95 Det framgår av den normala betydelsen i vanligt språkbruk av uttrycket ”faktiskt erlagt” att unionslagstiftaren, såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 124 i sitt förslag till avgörande, har avsett det sammanlagda belopp som passageraren har betalat som motprestation för den passagerartransport som transportören har åtagit sig att utföra enligt de villkor som anges i avtalet. Begreppet biljettkostnad omfattar följaktligen alla tjänster som transportören har åtagit sig att tillhandahålla passageraren som motprestation för det erlagda priset, det vill säga inte bara transporttjänsten som sådan, utan även alla tjänster utöver transporten, såsom bokning av hytt eller husdjursbur eller tillträde till salong. Begreppet omfattar däremot inte belopp som motsvarar tjänster som är oberoende av passagerartransporten, vilka är klart identifierbara, såsom de avgifter som en resebyråanställd tar ut vid bokningen.
- 96 Denna tolkning stöds av det mål som det har erinrats om i punkt 51 ovan, vilket är att säkerställa att passagerarna har en hög skyddsnivå. Den gör det nämligen möjligt för den berörda passageraren att lätt fastställa vilket ersättningsbelopp som han eller hon har rätt till för det fall transporttjänsten ställs in.
- 97 Denna tolkning stöds även av förarbetena till förordning nr 1177/2010 av vilka det framgår att även om parlamentet hade föreslagit att begreppet biljettpriset skulle begränsas till kostnader för transport och inkvartering ombord, med undantag för kostnader i samband med måltider, annan verksamhet och inköp ombord, har unionslagstiftaren medvetet avvisat en uppdelning av begreppet biljettpriset i olika delar. Unionslagstiftaren ansåg därmed att ersättningen skulle beräknas på grundval av det pris som passageraren betalat som motprestation för en transporttjänst som inte utförts i enlighet med transportavtalet.

- 98 Denna tolkning påverkas slutligen inte av Irish Ferries argument att det inte skulle vara förenligt med proportionalitetsprincipen att, vid beräkningen av den ersättning som en passagerare har rätt till, beakta de extra tillvalstjänster som passageraren har valt, eftersom det får betydande konsekvenser för transportörernas ekonomiska kostnader som inte står i proportion till målet att skydda passagerarna. Det framgår nämligen av domstolens fasta praxis att målet att skydda konsumenterna, däribland sjötransportpassagerare, kan motivera negativa ekonomiska konsekvenser, till och med betydande sådana för vissa ekonomiska aktörer (se, analogt, dom av den 23 oktober 2012, Nelson m.fl., C-581/10 och C-629/10, EU:C:2012:657, punkt 81).
- 99 Av det ovan anförda följer att den femte frågan led b ska besvaras enligt följande. Artikel 19 i förordning nr 1177/2010 ska tolkas på så sätt att begreppet ”biljettpriset”, i denna artikel, inbegriper kostnader för extra tillvalstjänster som passageraren har valt, såsom bokning av hytt eller husdjursbur eller tillträde till salong.

Den sjätte frågan

- 100 Domstolen konstaterar att även om den hänskjutande domstolen i den sjätte frågans lydelse hänvisar till en rad omständigheter, såsom att det var omöjligt för transportören att skaffa fram ett ersättningsfartyg, att det fanns inte någon liknande alternativ transport på den aktuella förbindelsen på grund av att förbindelsen var ny eller att de inställda överfarter som förseningen med att leverera det aktuella fartyget hade orsakat berörde ett betydande antal passagerare som antingen fick återbetalning eller ombokades till andra överfarter med andra fartyg eller andra transportsätt, framgår det av beslutet om hänskjutande att alla dessa omständigheter har sitt ursprung i en gemensam händelse, nämligen det förhållandet att det aktuella fartyget levererades för sent. Detta innebär att den sjätte frågan ska förstås så, att den endast avser huruvida en försenad leverans av ett fartyg kan omfattas av begreppet extraordinära omständigheter, i den mening som avses i artikel 20.4 i förordning nr 1177/2010.
- 101 Av detta följer att den hänskjutande domstolen har ställt sin sjätte fråga för att få klarhet i huruvida artikel 20.4 i förordning nr 1177/2010 ska tolkas på så sätt att en försenad leverans av ett passagerarfartyg, vilken har lett till att alla överfarter som skulle utföras med detta fartyg i samband med en ny sjöfartsförbindelse har ställts in, inte omfattas av begreppet extraordinära omständigheter, i den mening som avses i denna bestämmelse.
- 102 Det ska i detta hänseende erinras om att, såsom framgår av punkt 90 ovan, artikel 19 i förordning nr 1177/2010 är tillämplig om passageraren, till följd av att en transporttjänst har ställts in, enligt artikel 18 i förordningen bestämmer sig för att bli ombokad så snart som möjligt eller att senarelägga sin resa.
- 103 Det föreskrivs emellertid i artikel 20.4 i denna förordning att artikel 19 i förordningen inte ska tillämpas om transportören kan bevisa att den inställda turen eller förseningen beror på väderförhållanden som äventyrar den säkra driften av fartyget, eller på extraordinära omständigheter som hindrar utförandet av passagerartransporten, och som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.
- 104 Även om begreppet extraordinära omständigheter varken definieras i artikel 20.4 i förordning nr 1177/2010 eller i artikel 3 i denna förordning, i vilken ett antal begrepp som gäller i förordningen definieras, kan innebörden av detta begrepp preciseras i ingressen till förordningen.

- 105 Såsom framgår av skäl 17 i förordning nr 1177/2010 har unionslagstiftaren nämligen angett att sådana omständigheter bör omfatta, men inte begränsas till, en rad händelser, dock utan att avse en försenad leverans av ett fartyg. Det framgår av denna upplysning i ingressen till förordningen att unionslagstiftaren inte har avsett att dessa händelser, vilka enbart räknas upp som en vägledning, i sig utgör extraordinära omständigheter, utan endast att de kan ge upphov till sådana omständigheter.
- 106 Unionslagstiftaren har i skäl 19 i förordning nr 1177/2010 hänvisat till domstolens praxis i vilken denna har slagit fast att händelser kan omfattas av begreppet extraordinära omständigheter om de faller utanför den aktuella transportörens normala verksamhet och ligger utanför transportörens faktiska kontroll. Unionslagstiftaren har genom denna hänvisning till rättspraxis avseende detta begrepp, som utvecklats i samband med lufttransport av passagerare, avsett att anta ett enhetligt synsätt på begreppet extraordinära omständigheter.
- 107 I likhet med domstolens fasta praxis om flygpassagerares rättigheter finner domstolen att begreppet extraordinära omständigheter, i den mening som avses i artikel 20.4 i förordning nr 1177/2010, avser händelser som till sin art eller sitt ursprung faller utanför den aktuella transportörens normala verksamhet och som ligger utanför transportörens faktiska kontroll. Dessa två villkor är kumulativa och huruvida de är uppfyllda ska bedömas från fall till fall (se, analogt, dom av den 23 mars 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 23 och där angiven rättspraxis).
- 108 Med hänsyn till det mål som eftersträvas med förordning nr 1177/2010, vilket, såsom det erinrats om i punkt 51 ovan, är att säkerställa att passagerarna har en hög skyddsnivå, och till att artikel 20.4 i förordningen utgör ett undantag från principen om passagerares rätt till ersättning vid inställda resor eller förseningar, ska begreppet extraordinära omständigheter, i den mening som avses i sistnämnda bestämmelse, tolkas restriktivt.
- 109 Det är mot denna bakgrund som det ska bedömas huruvida en försenad leverans av ett fartyg, såsom den som är aktuell i det nationella målet, kan kvalificeras som extraordinära omständigheter, i den mening som avses i artikel 20.4 i nämnda förordning, jämförd med skäl 19 i samma förordning.
- 110 Även om byggandet av ett fartyg i princip inte omfattas av den verksamhet som bedrivs av den som erbjuder passagerartransporter till sjöss, utan av ett skeppsvarvs verksamhet, utgör beställningen och mottagandet av ett passagerarfartyg inte desto mindre händelser som, om än sällsynta, otvivelaktigt faller inom den normala verksamheten för den som erbjuder passagerartransporter till sjöss. I sin transportverksamhet föranleds transportören nämligen, bland de vanliga förvaltningsåtgärder som avser organisationen och underhållet av sin flotta, att beställa fartyg.
- 111 Denna tolkning stöds av den omständigheten att avtalet om beställning och leverans av ett fartyg kan omfatta en ersättningsmekanism som täcker risken för leveransförsening, vilket, såsom Irish Ferries bekräftade vid förhandlingen, gällde i förevarande fall. Införandet av en sådan mekanism bekräftar att en sådan försening utgör en normal risk som en transportör utsätts för inom ramen för sina passagerartransporter.
- 112 Under dessa omständigheter ska en försening med att leverera ett fartyg anses utgöra en händelse som faller inom den normala verksamheten för den som erbjuder passagerartransporter till sjöss. Eftersom ett av de två kumulativa villkor som anges i punkt 107 ovan inte är uppfyllt, kan en sådan

försening inte kvalificeras som extraordinära omständigheter, i den mening som avses i artikel 20.4 i förordning nr 1177/2010, utan att det är nödvändigt att pröva huruvida en sådan händelse ligger utanför transportörens faktiska kontroll.

- 113 Av det ovan anförda följer att den sjätte frågan ska besvaras enligt följande. Artikel 20.4 i förordning nr 1177/2010 ska tolkas på så sätt att en försenad leverans av ett passagerarfartyg, vilken har lett till att alla överfarter som skulle utföras med detta fartyg i samband med en ny sjöfartsförbindelse har ställts in, inte omfattas av begreppet extraordinära omständigheter, i den mening som avses i denna bestämmelse.

Den sjunde frågan

- 114 Den hänskjutande domstolen har ställt sin sjunde fråga för att få klarhet i huruvida artikel 24 i förordning nr 1177/2010 ska tolkas på så sätt att den innebär krav på att en passagerare som begär ersättning enligt artikel 19 i förordningen ska lämna in sin begäran i form av ett klagomål till transportören inom två månader från den dag då tjänsten utfördes eller borde ha utförts.
- 115 Transportören är i detta hänseende tvungen, enligt artikel 24.1 i förordning nr 1177/2010, att införa en tillgänglig mekanism för hantering av klagomål avseende rättigheter och skyldigheter som omfattas av denna förordning, medan det i artikel 24.2 fastställs ett summariskt förfarande för hantering av klagomål som inbegriper vissa frister. Om en passagerare vill lämna in ett klagomål till transportören, ska denne således göra detta inom två månader från den dag då tjänsten utfördes eller borde ha utförts. Transportören, å sin sida, förfogar över en frist på en månad inom vilken denna ska underrätta passageraren om huruvida hans eller hennes klagomål har accepterats, avslagits eller fortfarande behandlas. Transportören ska i vart fall lämna det slutliga svaret inom två månader från mottagandet av ett klagomål.
- 116 Det framgår av hänvisningen till de ”rättigheter och skyldigheter som omfattas av denna förordning” att ett klagomål kan avse de rättigheter och skyldigheter som föreskrivs såväl i kapitel II i förordningen, med rubriken ”Rättigheter för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet”, som i kapitel III i förordningen, med rubriken ”Skyldigheter för transportörer och terminaloperatörer vid störningar i resan”. I sistnämnda kapitel ingår artikel 19 i förordningen om ersättning till passageraren vid försenad ankomst.
- 117 En passagerares begäran om ersättning enligt artikel 19 i förordning nr 1177/2010 kan emellertid varken jämföras med ett klagomål, i den mening som avses i artikel 24 i förordningen, eller, följaktligen, villkoras av att de frister som föreskrivs i sistnämnda bestämmelse iakttas.
- 118 Medan ett klagomål, i den mening som avses i artikel 24 i förordning nr 1177/2010, består i en underrättelse genom vilken det påtalas att transportören har åsidosatt en av sina skyldigheter enligt förordningen och transportören har ett visst utrymme för skönsmässig bedömning när det gäller vilka åtgärder som ska vidtas med anledning av denna underrättelse, såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 164 i sitt förslag till avgörande, har passageraren enligt artikel 19.1 i förordningen nämligen en fordran av ekonomisk art för vilken vederbörande kan begära betalning av transportören enbart på grund av att villkoren i denna artikel är uppfyllda, utan att transportören har samma utrymme för skönsmässig bedömning i detta avseende.
- 119 Enligt artikel 19.5 i förordning nr 1177/2010 ska transportören dessutom betala ersättningen inom en månad efter det att en sådan begäran har lämnats in. Denna bestämmelse utgör en bekräftelse på att en begäran om ersättning enligt artikel 19 i förordningen inte kan jämföras med ett

klagomål, i den mening som avses i artikel 24 i förordningen, eftersom det i nämnda artikel 19.5 föreskrivs en kortare frist än den tvåmånadersfrist som transportören förfogar över, enligt artikel 24.2 i förordningen, för att underrätta passageraren om sitt slutliga beslut om vilka åtgärder som ska vidtas med anledning av klagomålet.

- 120 Det mål som eftersträvas med förordning nr 1177/2010, som det har erinrats om i punkt 51 ovan och som består i att säkerställa att passagerarna har en hög skyddsnivå, bekräftar denna tolkning. Det skulle inte vara förenligt med en sådan skyddsnivå om det gjordes gällande en så kort frist på två månader för att lämna in en begäran om ersättning.
- 121 Av detta följer att unionslagstiftaren inte har haft för avsikt att göra rätten till ersättning enligt artikel 19 i förordning nr 1177/2010 beroende av att den frist på två månader som föreskrivs i artikel 24 i förordningen för att lämna in ett klagomål har iakttagits.
- 122 Av det ovan anförda följer att den sjunde frågan ska besvaras enligt följande. Artikel 24 i förordning nr 1177/2010 ska tolkas på så sätt att den inte innebär krav på att en passagerare som begär ersättning enligt artikel 19 i förordningen ska lämna in sin begäran i form av ett klagomål till transportören inom två månader från den dag då tjänsten utfördes eller borde ha utförts.

Den åttonde frågan

- 123 Den hänskjutande domstolen har ställt sin åttonde fråga för att få klarhet i huruvida artikel 25 i förordning nr 1177/2010 ska tolkas på så sätt att behörigheten för det nationella organ som ansvarar för att denna förordning efterlevs och som har utsetts av en medlemsstat inte bara omfattar passagerartransport som utförs från en hamn i denna medlemsstat, utan även passagerartransport som utförs från en hamn i en annan medlemsstat till en hamn i den första medlemsstaten, när sistnämnda transporttjänst omfattar en ut- och återresa som i sin helhet har ställts in.
- 124 Det föreskrivs härvidlag i artikel 25.1 i förordning nr 1177/2010 att varje medlemsstat ska utse ett eller flera organ med ansvar för att denna förordning efterlevs när det gäller passagerartransporter och kryssningar från hamnar inom det egna territoriet och passagerartransporter från ett tredjeland till sådana hamnar.
- 125 Av detta följer att även om denna bestämmelse, såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 169 i sitt förslag till avgörande, ger intryck av att det nationella organ som är behörigt för en passagerartransport mellan medlemsstater i princip är det behöriga nationella organet i den medlemsstat där ombordstigningshamnen är belägen, har unionslagstiftaren ansett att den anknytning som finns mellan den medlemsstat där landstigningshamnen är belägen och passagerartransporter från ett tredjeland var tillräcklig för att ge det nationella organet i den sistnämnda medlemsstaten behörighet att utöva sitt uppdrag att se till att förordning nr 1177/2010 efterlevs.
- 126 Såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 199 i sitt förslag till avgörande har unionslagstiftaren följaktligen avsett att ge det nationella organet en allmän tillsynsbehörighet enligt ett kriterium om närhet mellan den medlemsstat där ombordstignings- eller landstigningshamnen är belägen och den aktuella passagerartransporten.

- 127 Av detta följer att för det fall en passagerartransport ställs in är det behöriga nationella organet i princip det behöriga nationella organet i den medlemsstat där ombordstigningshamnen är belägen.
- 128 För det fall en ut- och återresa som inbegriper en passagerartransport i båda dessa riktningar har ställts in i sin helhet, är anknytningen mellan passagerartransporten avseende återresan och den medlemsstat där ombordstigningshamnen för denna transport är belägen däremot inte starkare än den anknytning som finns mellan den medlemsstat där landstigningshamnen är belägen och nämnda transport. Såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 200 i sitt förslag till avgörande är sistnämnda hamn i princip även ombordstigningshamnen vid utresan och är bäst skickad att se till att förordning nr 1177/2010 efterlevs korrekt beträffande de inställda passagerartransporterna.
- 129 En sådan tolkning stöds av målet att säkerställa att passagerarna har en hög skyddsnivå, såsom har påpekats i punkt 51 ovan, eftersom den innebär att passageraren inte behöver inleda flera förfaranden vid olika nationella organ, när den omständighet som lett till att passagerartransporterna har ställts in, i fråga om såväl ut- som återresan, är densamma.
- 130 Av det ovan anförda följer att den åttonde frågan ska besvaras enligt följande. Artikel 25 i förordning nr 1177/2010 ska tolkas på så sätt att behörigheten för det nationella organ som ansvarar för att denna förordning efterlevs och som har utsetts av en medlemsstat inte bara omfattar passagerartransport som utförs från en hamn i denna medlemsstat, utan även passagerartransport som utförs från en hamn i en annan medlemsstat till en hamn i den första medlemsstaten, när sistnämnda transporttjänst omfattar en ut- och återresa som i sin helhet har ställts in.

Den nionde frågan

- 131 Den hänskjutande domstolen har ställt sin nionde fråga för att få klarhet i huruvida den nationella domstolen, vid sin bedömning av giltigheten av ett beslut som fattats av ett nationellt organ som ansvarar för att förordning nr 1177/2010 efterlevs, ska tillämpa artiklarna 16, 17, 20 och 47 i stadgan samt principerna om proportionalitet, rättsäkerhet och likabehandling och om dess prövning endast ska avse huruvida det föreligger ett uppenbart fel.
- 132 EU-domstolen erinrar i detta hänseende om att det, enligt domstolens fasta praxis, och inom ramen för det samarbete som har inrättats mellan EU-domstolen och de nationella domstolarna, krävs att den nationella domstolen noggrant iakttar kraven avseende innehållet i en begäran om förhandsavgörande vilka uttryckligen anges i artikel 94 i domstolens rättegångsregler, eftersom det är nödvändigt att komma fram till en tolkning av unionsrätten som är användbar för den nationella domstolen (dom av den 19 april 2018, *Consorzio Italian Management och Catania Multiservizi*, C-152/17, EU:C:2018:264, punkt 21 och där angiven rättspraxis).
- 133 Det är följaktligen av avgörande betydelse, såsom anges i artikel 94 c i rättegångsreglerna, att begäran om förhandsavgörande innehåller en redogörelse för skälen till att den hänskjutande domstolen undrar över tolkningen eller giltigheten av vissa unionsbestämmelser, och för det samband som den hänskjutande domstolen har funnit föreligga mellan unionsbestämmelserna och den nationella lagstiftning som är tillämplig i det nationella målet (se, för ett liknande resonemang, dom av den 19 april 2018, *Consorzio Italian Management och Catania Multiservizi*, C-152/17, EU:C:2018:264, punkt 22 och där angiven rättspraxis).

- 134 Det ska även understrykas att uppgifterna i begäran om förhandsavgörande inte bara ska göra det möjligt för domstolen att lämna användbara svar, utan också ska ge såväl medlemsstaternas regeringar som andra berörda parter möjlighet att avge yttranden i enlighet med artikel 23 i stadgan för Europeiska unionens domstol. Det åligger domstolen att se till att denna möjlighet finns, eftersom det enligt denna bestämmelse endast är beslutet om hänskjutande som delges de berörda parterna (dom av den 13 juli 2017, *Szoja*, C-89/16, EU:C:2017:538, punkt 49).
- 135 I förevarande fall konstaterar domstolen att det är uppenbart att ingen av de två delar som den nionde frågan består av, av vilka den första delen avser de bestämmelser och principer i unionsrätten som den nationella domstolen ska tillämpa, och den andra delen avser omfattningen av den domstolsprövning som den nationella domstolen ska utföra, uppfyller dessa krav.
- 136 När det gäller den första delen har den hänskjutande domstolen nämligen inte angett de specifika skälen till att den ställt denna fråga mot bakgrund av de övriga frågor som ställts, varför EU-domstolen inte kan ge ett användbart svar avseende denna del.
- 137 Det är inte heller möjligt för EU-domstolen att ge ett användbart svar såvitt avser den andra delen. Den hänskjutande domstolen har nämligen inte förklarat innebörden av det skälighetskriterium som den avser att tillämpa vid sin bedömning av huruvida det beslut som fattats av det nationella organ som ansvarar för att förordning nr 1177/2010 efterlevs är giltigt.
- 138 Av det ovan anförda följer att domstolen inte kan lämna ett användbart svar på den nionde frågan. Den frågan kan följaktligen inte tas upp till prövning.

Den tionde frågan

- 139 Den hänskjutande domstolen har ställt sin tionde fråga för att få klarhet i huruvida artiklarna 18 och 19 i förordning nr 1177/2010 är ogiltiga på grund av att de varken är förenliga med principerna om likabehandling, proportionalitet och rättssäkerhet eller med artiklarna 16, 17 och 20 i stadgan.
- 140 Den hänskjutande domstolen vill för det första få klarhet i huruvida artiklarna 18 och 19 i förordning nr 1177/2010 är ogiltiga mot bakgrund av likabehandlingsprincipen och artikel 20 i stadgan.
- 141 Irish Ferries har allmänt hävdats att denna förordning strider mot principen om likabehandling och artikel 20 i stadgan genom att sjötransportörer åläggs flera skyldigheter som lufttrafikföretag och järnvägsoperatörer som bedriver persontrafik inte omfattas av, trots att alla dessa transportörer befinner sig i en jämförbar situation. Irish Ferries har i detta hänseende särskilt betonat att medan ett lufttrafikföretag, enligt artikel 5.1 c i förordning nr 261/2004, kan undgå skyldigheten att betala kompensation om det underrättar passageraren om att flygningen är inställd minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden, följer en sådan möjlighet inte av förordning nr 1177/2010 för en sjötransportör.
- 142 Enligt fast rättspraxis innebär principen om likabehandling att lika situationer inte får behandlas olika och att olika situationer inte får behandlas lika, såvida det inte finns sakliga skäl för en sådan behandling (se, för ett liknande resonemang, dom av den 10 januari 2006, *IATA och ELFAA*, C-344/04, EU:C:2006:10, punkt 95, och dom av den 19 november 2009, *Sturgeon m.fl.*, C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 48).

- 143 Av fast rättspraxis följer för det första att situationen för företag som är verksamma i sektorer med olika transportsätt inte är jämförbar, eftersom de olika transportsätten – mot bakgrund av hur transportsätten fungerar, hur tillgängliga de är och hur respektive transportnät är uppbyggt – inte är utbytbara med avseende på villkoren för deras användning. Unionslagstiftaren har under dessa omständigheter kunnat anta regler med olika konsumentskyddsnivåer beroende på den aktuella sektorn (se, för ett liknande resonemang, dom av den 10 januari 2006, IATA och ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punkt 96, och dom av den 26 september 2013, ÖBB-Personenverkehr, C-509/11, EU:C:2013:613, punkt 47 och där angiven rättspraxis).
- 144 Det kan därefter konstateras att i fråga om sjötransport befinner sig passagerare som har drabbats av en inställd eller kraftigt försenad resa i en annan situation än den som aktuell för passagerare som reser med andra transportsätt. På grund av hamnarnas lokalisering och det begränsade antalet trafikförbindelser vars frekvens även kan variera beroende på säsongerna, är de olägenheter som passagerarna drabbas av vid uppkomsten av sådana händelser nämligen inte jämförbara.
- 145 Även om syftet med skäl 1 i förordning nr 1177/2010 är att säkerställa en skyddsnivå för passagerare till sjöss som är jämförbar med den som gäller för andra transportsätt, har unionslagstiftaren, i motsats till vad Irish Ferries har hävdad, inte avsett att slå fast att de olika transportsätten i sig var jämförbara eller ens säkerställa en identisk skyddsnivå för vart och ett av transportsätten.
- 146 De ansvarsfrihetsgrunder som föreskrivs i den unionslagstiftning som är tillämplig på andra former av transport av passagerare än sjötransport, såsom den som föreskrivs i artikel 5.1 c i förordning nr 261/2004 för lufttransport av passagerare, kan följaktligen inte beaktas vid prövningen av huruvida situationerna är jämförbara.
- 147 Av detta följer att artiklarna 18 och 19 i förordning nr 1177/2010 varken strider mot principen om likabehandling eller mot artikel 20 i stadgan.
- 148 För det andra vill den hänskjutande domstolen, såsom framgår av beslutet om hänskjutande, få klarhet i huruvida artiklarna 18 och 19 i förordning nr 1177/2010 är förenliga med proportionalitetsprincipen.
- 149 Irish Ferries har i detta avseende i huvudsak hävdad att de skyldigheter som åligger dem som transporterar passagerare till sjöss enligt artiklarna 18 och 19 i förordning nr 1177/2010, vid en inställd transporttjänst, medför betydande ekonomiska kostnader för dessa transportörer som är klart oproportionerliga i förhållande till det mål som eftersträvas med förordningen. I synnerhet skulle det vara oproportionerligt att kräva att transportören ska betala ersättning enligt artikel 19 i förordning nr 1177/2010, när transportören har underrättat passageraren om att en transporttjänst har ställts in, med iakttagande av flera veckors varsel. Det skulle även vara oproportionerligt att tillåta en passagerare vars transporttjänst har ställts in att ombokas till slutdestinationen enligt artikel 18 i förordningen samtidigt som passageraren får ersättning enligt artikel 19 i förordningen.
- 150 Domstolen erinrar inledningsvis om att proportionalitetsprincipen, som ingår bland de allmänna principerna i unionsrätten, kräver att de åtgärder som föreskrivs i en unionsbestämmelse är ägnade att säkerställa förverkligandet av det mål som eftersträvas och att de inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål (dom av den 10 januari 2006, IATA och ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punkt 79).

- 151 Vad beträffar domstolsprövningen av de villkor som nämns i föregående punkt, har domstolen slagit fast att unionslagstiftaren har ett stort utrymme för skönsmässig bedömning på områden inom vilka lagstiftaren ställs inför val av politisk, ekonomisk och social art och måste göra komplexa bedömningar. Lagenligheten av en åtgärd som vidtas på detta område kan därför bara påverkas om åtgärden är uppenbart olämplig i förhållande till det mål som den behöriga institutionen eftersträvar. Detta gäller i synnerhet i fråga om den gemensamma transportpolitiken (se, för ett liknande resonemang, dom av den 10 januari 2006, IATA och ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punkt 80).
- 152 Såsom det har erinrats om i punkt 51 ovan är det mål som unionslagstiftaren eftersträvar, enligt skälen 1, 2, 13 och 14 i förordning nr 1177/2010, att säkerställa en hög skyddsnivå för passagerare som drabbas av allvarliga olägenheter till följd av att deras transporttjänst har ställts in eller blivit kraftigt försenad. Unionslagstiftaren har i detta syfte, i artiklarna 18 och 19 i förordningen, föreskrivit att vissa olägenheter för passagerare som befinner sig i sådana situationer ska undanröjas på ett standardiserat och omedelbart sätt.
- 153 Det ankommer på EU-domstolen att bedöma huruvida de åtgärder som unionslagstiftaren har beslutat om är uppenbart olämpliga med hänsyn till målet med förordning nr 1177/2010, vilket är att stärka skyddet för passagerarna och vars legitimitet inte i sig har ifrågasatts.
- 154 Det ska härvidlag genast påpekas att de åtgärder som föreskrivs i artiklarna 18 och 19 i förordning nr 1177/2010 i sig är ägnade att omedelbart undanröja vissa av de olägenheter som passagerare drabbas av vid en inställd transporttjänst och därmed kan säkerställa en hög skyddsnivå för passagerare, vilket eftersträvas med förordningen.
- 155 De åtgärder som föreskrivs i artikel 18 i nämnda förordning syftar nämligen till att ge passageraren ett val mellan att nå slutdestinationen enligt transportavtalet genom ombokning till en resa med jämförbara villkor så snart som möjligt och utan extra kostnad eller att avstå från sin transport genom att begära återbetalning motsvarande biljettpriset och, i tillämpliga fall, en kostnadsfri returreisa till den första avresepunkten enligt transportavtalet så snart som möjligt.
- 156 När det gäller den ersättning som föreskrivs i artikel 19 i förordning nr 1177/2010 ska det påpekas att denna i princip och till sitt belopp varierar beroende på hur lång tid förseningen uppgår till vid ankomsten till slutdestinationen enligt transportavtalet i förhållande till transporttjänstens varaktighet. Den omständigheten att en passagerare, till följd av att hans eller hennes transporttjänst har ställts in, väljer ombokning till en resa till passagerarens slutdestination, kan, med hänsyn till de särskilda förhållandena inom sjötransportsektorn, medföra att passageraren ankommer med en kraftig försening till slutdestinationen på grund av väntetiden för den alternativa transporttjänsten eller på grund av nödvändigheten av att gå ombord eller gå i land i andra hamnar än dem som ursprungligen avsetts. Det kan därmed inte anses att en tillämpning av nämnda kriterier för att fastställa passagerarnas rätt till denna ersättning bortser från proportionalitetskravet.
- 157 Den omständigheten att beräkningen av den ersättning som föreskrivs i artikel 19 i förordningen grundas på det biljettpris som passageraren faktiskt har erlagt innebär i sig att unionslagstiftaren har valt en proportionerlig metod som syftar till att avhjälpa de skadliga följderna av att en transporttjänst har försenats eller ställts in, vilka följder förordningen syftar till att undanröja.

- 158 Även om Irish Ferries har hävdats att ersättningsbestämmelserna i artikel 19 i förordning nr 1177/2010 riskerar att få betydande konsekvenser för transportörernas ekonomiska kostnader och inte är lämpliga, kan det konstateras att domstolen tidigare har slagit fast att sådana konsekvenser inte kan anses vara oproportionerliga i förhållande till målet att säkerställa ett långtgående skydd för passagerarna. Betydelsen av målet att skydda konsumenterna, däribland även passagerare till sjöss, kan nämligen motivera negativa ekonomiska konsekvenser, till och med betydande sådana, för vissa ekonomiska aktörer (se, analogt, dom av den 31 januari 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punkterna 47 och 48).
- 159 Det ska även påpekas att sjötransportörerna fullgör sina skyldigheter enligt förordning nr 1177/2010 utan att det påverkar deras rätt att begära ersättning av envar, däribland tredje man, enligt nationell rätt, vilket det ankommer på den hänskjutande domstolen att kontrollera. En sådan ersättning kan följaktligen minska eller undanröja den ekonomiska kostnad som nämnda transportörer har haft till följd av dessa skyldigheter. Det förefaller inte heller vara orimligt att dessa skyldigheter, med förbehåll för ovannämnda rätt till ersättning, redan från början åläggs de sjötransportörer med vilka de berörda passagerarna har ingått ett transportavtal som ger dem rätt till en transporttjänst som varken bör ställas in eller bli försenad.
- 160 Såvitt avser den ersättning som föreskrivs i artikel 19.1 i förordning nr 1177/2010 ska det slutligen påpekas att sjötransportörer, enligt artikel 20.4 i förordning nr 1177/2010, kan befrias från skyldigheten att betala denna ersättning om de kan bevisa att den inställda turen eller förseningen beror på extraordinära omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits. Med beaktande av förekomsten av en sådan grund för undantag och de stränga villkoren för att genomföra denna ersättningsskyldighet som sjötransportörerna åläggs, framstår nämnda skyldighet inte som uppenbart olämplig i förhållande till det mål som eftersträvas.
- 161 Av det ovan anförda följer att artiklarna 18 och 19 i förordning nr 1177/2010 inte är ogiltiga på grund av att proportionalitetsprincipen ska ha åsidosatts.
- 162 För det tredje vill den hänskjutande domstolen få klarhet i huruvida artiklarna 18 och 19 i förordning nr 1177/2010 är förenliga med rättssäkerhetsprincipen.
- 163 Den hänskjutande domstolen har i detta avseende ställt sig frågande till det argument som Irish Ferries har framfört vid den vilket avser dels att artiklarna 18 och 19 i denna förordning strider mot rättssäkerhetsprincipen genom att transportörerna åläggs betungande skyldigheter utan att det finns någon tydlig rättslig grund, dels att artikel 19.1 i nämnda förordning särskilt strider mot denna princip genom att transportörerna åläggs att betala ersättning motsvarande en procentandel av biljettpriset utan att detta begrepp definieras.
- 164 Det ska inledningsvis erinras om att rättssäkerhetsprincipen utgör en grundläggande unionsrättslig princip som bland annat kräver att bestämmelser ska vara klara och precisa, så att enskilda på ett otvetydigt sätt kan få kännedom om sina rättigheter och skyldigheter och vidta åtgärder i enlighet därmed (dom av den 10 januari 2006, IATA och ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punkt 68 och där angiven rättspraxis).
- 165 Vad för det första gäller Irish Ferries allmänna påstående att förordning nr 1177/2010 strider mot rättssäkerhetsprincipen genom att transportörerna åläggs alltför betungande skyldigheter i avsaknad av en tydlig rättslig grund i denna förordning, ska detta påstående, såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 223 i sitt förslag till avgörande, lämnas utan avseende i

enlighet med den rättspraxis som det hänvisas till i punkterna 132–134 ovan, eftersom det på grund av sin vaga och allmänna karaktär inte gör det möjligt för domstolen att ge ett användbart svar.

- 166 Vad för det andra gäller påståendet att begreppet biljettpriset i artikel 19.1 i förordning nr 1177/2010 är oprecist, är det visserligen riktigt att begreppet biljettpriset, som ligger till grund för beräkningen av den ersättning som föreskrivs i artikel 19 i denna förordning, inte definieras vare sig i punkt 1 i denna artikel eller i artikel 3 i förordningen.
- 167 Det ska emellertid påpekas att detta allmänna begrepp kan tillämpas på ett obestämt antal situationer som det är omöjligt att förutse i förväg och inte på exakta biljetter vars beståndsdelar kan specificeras i förväg i en unionsrättsakt. Det ska även påpekas att unionslagstiftaren i artikel 19.3 i förordning nr 1177/2010 har avsett att precisera att den ersättning som transportören är skyldig att betala ska beräknas ”i proportion till det pris som passageraren faktiskt erlagt för ... passagerartransporten”. Det kan därför inte anses att detta begrepp inte är tillräckligt precist. Den omständigheten att direktivet har tolkats av domstolen, såsom det redogjorts för i punkterna 95–98 ovan, är härvidlag inte tillräckligt för att styrka att rättssäkerhetsprincipen har åsidosatts, eftersom detta, såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 224 i sitt förslag till avgörande, skulle innebära att alla andra tolkningsmetoder än en bokstavstolkning av en bestämmelse med allmän giltighet inte fick tillämpas.
- 168 Artikel 19.1 i förordning nr 1177/2010 strider således inte mot den allmänna rättssäkerhetsprincipen genom att det däri hänvisas till begreppet biljettpriset utan att detta begrepp definieras.
- 169 För det fjärde vill den hänskjutande domstolen få klarhet i huruvida artiklarna 18 och 19 i förordning nr 1177/2010 är förenliga med artiklarna 16 och 17 i stadgan, vilka garanterar sjötransportörernas näringsfrihet respektive rätt till egendom.
- 170 Det ska härvidlag först erinras om att näringsfriheten och rätten till egendom inte utgör absoluta rättigheter, utan ska bedömas utifrån deras funktion i samhället (dom av den 31 januari 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punkt 60).
- 171 Enligt artikel 52.1 i stadgan får utövandet av de rättigheter som är stadfästa i stadgan dessutom begränsas, under förutsättning att begränsningarna föreskrivs i lag, att de är förenliga med fri- och rättigheternas väsentliga innehåll och att de, med beaktande av proportionalitetsprincipen, är nödvändiga och faktiskt svarar mot mål av allmänt samhällsintresse som erkänns av unionen eller mot behovet av skydd för andra människors fri- och rättigheter.
- 172 Slutligen ska, när flera rättigheter som skyddas av unionens rättsordning står mot varandra, denna bedömning bygga på en sammanjämkning av kravet på skydd för olika grundläggande rättigheter som skyddas av unionens rättsordning för att uppnå en rimlig avvägning mellan dem (dom av den 31 januari 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punkt 62).
- 173 Även om den hänskjutande domstolen i förevarande fall har hänvisat till artiklarna 16 och 17 i stadgan, är det viktigt att även beakta artikel 38 i stadgan, vilken, i likhet med artikel 169 FEUF, syftar till att trygga en hög nivå i fråga om konsumentskydd i unionens politik, däribland för passagerare till sjöss. Såsom det har erinrats om i punkt 51 ovan utgör skyddet för passagerarna ett av de främsta målen med förordning nr 1177/2010.

- 174 Det framgår emellertid av punkterna 150–161 ovan, vilka punkter avser proportionalitetsprincipen, att artiklarna 18 och 19 i förordning nr 1177/2010 ska anses vara förenliga med kravet att sammanjämka de olika grundläggande rättigheterna i fråga och uppnå en rimlig avvägning mellan dem.
- 175 Av detta följer att nämnda bestämmelser inte strider mot artiklarna 16 och 17 i stadgan.
- 176 Mot bakgrund av det ovan anförda ska det konstateras att det vid prövningen av den tionde frågan inte har framkommit någon omständighet som kan påverka giltigheten av artiklarna 18 och 19 i förordning nr 1177/2010.

Rättegångskostnader

- 177 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (fjärde avdelningen) följande:

- 1) **Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 av den 24 november 2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 ska tolkas på så sätt att den är tillämplig för det fall en transportör ställer in en passagerartransport med iakttagande av flera veckors varsel före den ursprungligen planerade avgången med hänvisning till att det fartyg som skulle ombesörja transporten har omfattats av en leveransförsening och inte har kunnat ersättas med ett annat fartyg.**
- 2) **Artikel 18 i förordning nr 1177/2010 ska tolkas på så sätt att transportören, om en passagerartransport ställs in och det inte finns någon alternativ transporttjänst på samma förbindelse, är skyldig att erbjuda passageraren, enligt den rätt till ombokning till en resa med jämförbara villkor och så snart som möjligt till slutdestinationen som passageraren har enligt denna bestämmelse, en alternativ transporttjänst med användning av en annan färdväg än den för den inställda transporten eller en sjötransport som kombineras med andra transportsätt, såsom transport på landsväg eller järnväg, och är skyldig att svara för de extra kostnader som uppstår för passageraren i samband med denna ombokning till en resa till slutdestinationen.**
- 3) **Artiklarna 18 och 19 i förordning nr 1177/2010 ska tolkas på så sätt att en passagerare, om en transportör ställer in en passagerartransport med iakttagande av flera veckors varsel före den ursprungligen planerade avgången, har rätt att begära ersättning enligt artikel 19 i förordningen, om passageraren enligt artikel 18 i nämnda förordning bestämmer sig för att bli ombokad så snart som möjligt eller att senarelägga sin resa och om passageraren når den ursprungligen planerade slutdestinationen med en försening som överstiger de tidsgränser som fastställs i artikel 19 i samma förordning. Om en passagerare bestämmer sig för att få återbetalning motsvarande biljettpriset, har passageraren däremot inte någon sådan rätt till ersättning enligt denna artikel.**

- 4) Artikel 19 i förordning nr 1177/2010 ska tolkas på så sätt att begreppet ”biljettpriset”, i denna artikel, inbegriper kostnader för extra tillvalstjänster som passageraren har valt, såsom bokning av hytt eller husdjursbur eller tillträde till salong.
- 5) Artikel 20.4 i förordning nr 1177/2010 ska tolkas på så sätt att en försenad leverans av ett passagerarfartyg, vilken har lett till att alla överfarter som skulle utföras med detta fartyg i samband med en ny sjöfartsförbindelse har ställts in, inte omfattas av begreppet extraordinära omständigheter, i den mening som avses i denna bestämmelse.
- 6) Artikel 24 i förordning nr 1177/2010 ska tolkas på så sätt att den inte innebär krav på att en passagerare som begär ersättning enligt artikel 19 i förordningen ska lämna in sin begäran i form av ett klagomål till transportören inom två månader från den dag då tjänsten utfördes eller borde ha utförts.
- 7) Artikel 25 i förordning nr 1177/2010 ska tolkas på så sätt att behörigheten för det nationella organ som ansvarar för att denna förordning efterlevs och som har utsetts av en medlemsstat inte bara omfattar passagerartransport som utförs från en hamn i denna medlemsstat, utan även passagerartransport som utförs från en hamn i en annan medlemsstat till en hamn i den första medlemsstaten, när sistnämnda transporttjänst omfattar en ut- och återresa som i sin helhet har ställts in.
- 8) Det har vid prövningen av den tionde frågan inte framkommit någon omständighet som kan påverka giltigheten av artiklarna 18 och 19 i förordning nr 1177/2010.

Underskrifter