Datum van inontvangstneming	:	04/09/2019

Zaak C-570/19

Samenvatting van het verzoek om een prejudiciële beslissing overeenkomstig artikel 98, lid 1, van het Reglement voor de procesvoering van het Hof van Justitie

Datum van indiening:

26 juli 2019

Verwijzende rechter:

High Court (Ierland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

22 juli 2019

Verzoekende partij:

Irish Ferries Ltd

Verwerende partij:

National Transport Authority

Voorwerp van de procedure in het hoofdgeding

Het hoofdgeding betreft de verplichtingen van de verzoekende vennootschap, Irish Ferries, jegens passagiers van in de zomer van 2018 geannuleerde diensten tussen Dublin (Ierland) en Cherbourg (Frankrijk) (hierna: „route"). De reden voor annulering van diensten op de route was de te late levering van een nieuwe veerboot (hierna: „vaartuig"). Verweerster, de National Transport Authority (hierna: „NTA"), heeft Irish Ferries sancties opgelegd wegens het niet verstrekken van een volgens haar in het Unierecht en het Iers recht vereiste passende schadevergoeding aan de getroffen passagiers. Irish Ferries bestrijdt deze sancties.

Voorwerp en rechtsgrondslag van het prejudiciële verzoek

Het prejudiciële verzoek heeft betrekking op de uitlegging van artikel 18, artikel 19, artikel 20, lid 4, artikel 24 en artikel 25 van verordening (EU) nr. 1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en

houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004 (PB L 334, blz. 1; hierna: „verordening"). De laatste vraag, die subsidiair wordt aangevoerd, heeft betrekking op de geldigheid van de verordening.

Prejudiciële vragen

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

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

b. de veerbootexploitant moest een volledig seizoen aan afvaarten annuleren;

c. er kon geen geschikt alternatief vaartuig worden bemachtigd;

d. ruim 20.000 passagiers werden door de veerbootexploitant omgeboekt naar andere afvaarten of kregen de prijs van hun vervoersbewijs terugbetaald;

e. de afvaarten betroffen een nieuwe, door de veerbootexploitant geopende route en er bestond geen soortgelijke alternatieve dienst op de route.

Vraag 2. Deze vraag behoeft enkel te worden beantwoord als artikel 18 kan worden toegepast. Indien een passagier overeenkomstig artikel 18 langs een andere route wordt vervoerd, komt er dan een nieuwe vervoersovereenkomst tot stand, zodat het recht op schadevergoeding krachtens artikel 19 moet worden vastgesteld overeenkomstig die nieuwe vervoersovereenkomst en niet overeenkomstig de oorspronkelijke vervoersovereenkomst?

Vraag 3(a). Indien artikel 18 van toepassing is en een afvaart wordt geannuleerd terwijl er op de betrokken route geen alternatieve diensten worden verricht (dat wil zeggen dat er geen rechtstreekse dienst tussen de twee havens bestaat), wordt het aanbieden van een alternatieve afvaart op een of meer andere beschikbare routes naar keuze van de passagier, met inbegrip van routes met een „landbrug" (bijvoorbeeld per veerboot van Ierland naar het Verenigd Koninkrijk en dan over de weg – met vergoeding van de brandstofkosten aan de passagier door de veerbootexploitant – naar een haven in het Verenigd Koninkrijk die een verbinding heeft met Frankrijk en van daaruit naar Frankrijk, waarbij de afvaarten door de passagier worden gekozen), dan beschouwd als „vervoer langs een andere route naar de eindbestemming" in de zin van artikel 18? Zo niet, welke criteria

moeten worden gehanteerd voor de vaststelling of vervoer langs een andere route „onder vergelijkbare voorwaarden" plaatsvindt?

Vraag 3(b). Indien er geen alternatieve afvaart op de geannuleerde route bestaat, zodat de betrokken passagier niet kan worden ondergebracht op een rechtstreekse afvaart van de oorspronkelijke haven van inscheping naar de in de vervoersovereenkomst genoemde eindbestemming, dient de vervoerder dan de extra kosten te betalen die een langs een andere route vervoerde passagier maakt voor het reizen naar en van de nieuwe haven van inscheping en/of naar en van de nieuwe haven van bestemming?

Vraag 4(a). „Kan artikel 19 worden toegepast wanneer de reis in feite al ten minste zeven weken vóór het geplande vertrek is geannuleerd? Indien artikel 19 van toepassing is, is het dan van toepassing wanneer artikel 18 is toegepast en de passagier zonder extra kosten langs een andere route is vervoerd en/of is terugbetaald en/of een latere afvaart heeft gekozen?

Vraag 4(b). Indien artikel 19 van toepassing is, wat is dan de „eindbestemming" in de zin van artikel 19?

Vraag 5. Indien artikel 19 kan worden toegepast:

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

b. Hoe moet de prijs in de zin van artikel 19 worden berekend bij het vaststellen van de te betalen schadevergoeding en, meer specifiek, zijn de kosten voor extra's (bijv. hutten, kennels en premium lounges) in die prijs inbegrepen?

Vraag 6. Indien de verordening van toepassing is, worden de in vraag 1 genoemde omstandigheden en overwegingen dan beschouwd als „buitengewone omstandigheden die zelfs als alle redelijke maatregelen waren getroffen, niet voorkomen hadden kunnen worden" in de zin van artikel 20, lid 4, van de verordening?"

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

Vraag 8. Is de bevoegdheid van de nationale bevoegde instantie die verantwoordelijk is voor de handhaving van de verordening beperkt tot afvaarten vanuit de in artikel 25 van de verordening genoemde havens of kan deze ook worden uitgebreid naar retourvaarten vanuit de haven van een andere lidstaat naar de staat van de nationale bevoegde instantie?

Vraag 9(a). Welke beginselen en regels van het Unierecht moet de verwijzende rechter toepassen bij de beoordeling van de geldigheid van het besluit en/of de kennisgevingen van de nationale handhavingsinstantie in het licht van de artikelen 16, 17, 20 en/of 47 van het Handvest en/of de beginselen van evenredigheid, rechtszekerheid en gelijke behandeling?

Vraag 9(b). Moet de door de nationale rechter uit te voeren onredelijkheidstoets uitgaan van het criterium van een kennelijke fout?

Vraag 10. Deze vraag wordt naar gelang van de antwoorden op de vorige vragen voorgelegd. Is verordening 1177/2010 naar Unierecht geldig, gelet op met name:

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

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

c. de beginselen van evenredigheid, rechtszekerheid en gelijke behandeling?”

Aangevoerde bepalingen van Unierecht

Het Hof wordt verzocht te letten op de verordening en met name de overwegingen 1, 2, 3, 12, 13, 14, 15, 17, 19 en 22 en de artikelen 2, 18, 19, 20, 24 en 25 ervan.

Voorts verwijst de verwijzende rechter naar verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 (PB L 46, blz. 1).

Naast talloze bepalingen van de verordening, beroept Irish Ferries zich op de artikelen 16, 17, 20 en 47 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie (hierna: „Handvest”), alsmede op de algemene beginselen van evenredigheid, rechtszekerheid en gelijke behandeling.

Aangevoerde bepalingen van nationaal recht

De NTA heeft het bestreden besluit met de onderbouwende kennisgevingen genomen op grond van artikel 4 van S.I. nr. 394/2012 – European Union (Rights of Passengers when Travelling by Sea and Inland Waterway) Regulations 2012 (Europese voorschriften betreffende rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen; hierna: „wetsinstrument van 2012”).

Ingevolge artikel 4, lid 1, van het wetsinstrument van 2012 dient de NTA, indien zij van mening is dat een dienstverlener verzuimt te voldoen aan of inbreuk maakt op verordening nr. 1170/2010, op eigen initiatief of na een door een passagier bij haar ingediende klacht „de dienstverlener een kennisgeving met een specificatie van het verzuim of de inbreuk in kwestie te doen toekomen waarin de dienstverlener wordt gelast binnen de eventueel gespecificeerde termijn de in de kennisgeving genoemde maatregelen te treffen om de kennisgeving na te komen."

Niet-nakoming van verrichte kennisgevingen vormt ingevolge artikel 4, lid 3, van het wetinstrument van 2012 een overtreding die aanleiding geeft tot: i) bij een versnelde procedure: een geldboete van categorie A (dat wil zeggen 5 000 EUR); of ii) bij veroordeling na dagvaarding: een geldboete van maximaal 250 000 EUR.

Korte uiteenzetting van de feiten en procedure in het hoofdgeding

1 In een overeenkomst van 27 mei 2016 was Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (hierna „werf") met de moedermaatschappij van Irish Ferries overeengekomen een roll-on/roll-off-passagiersveerboot (hierna: „vaartuig") te bouwen voor levering op of vóór 26 mei 2018. Het vaartuig zou vervolgens naar Dublin worden gevaren om de dienst te beginnen.

2 Het vaartuig zou worden ingezet op de route, een nieuwe dienst die in de zomer van 2018 zou beginnen en gedurende de hele zomer (hierna: „seizoen 2018") zou worden aangeboden.

3 Irish Ferries had gepland het vaartuig om de andere dag op de route in te zetten, afwisselend met een ander vaartuig dat zij inzette op de route Rosslare-Cherbourg en de route Rosslare-Roscoff, om op die manier een dagelijkse service aan te bieden tussen Ierland en Frankrijk, zij het van/naar verschillende Ierse havens. Voor een dergelijke dienst boeken vakantiegangers (de overgrote meerderheid van de betrokken passagiers) gewoonlijk maanden van te voren. Op 27 oktober 2017 begon Irish Ferries voor het seizoen 2018 voor het vaartuig boekingen aan te nemen.

4 Op 1 november 2017 bevestigde de werf naar aanleiding van een verzoek van Irish Ferries dat de levering van het schip op 22 juni 2018 was gepland. Irish Ferries was van mening dat deze levering ruim op tijd zou zijn voor de eerste afvaart op 12 juli 2018. De periode van 20 dagen tussen levering en ingebruikname was gelijk aan of langer dan eerdere aanloopperioden voor andere vaartuigen.

5 Op 18 april 2018 informeerde de werf Irish Ferries dat het vaartuig pas op of rond 13 juli 2018 zou worden geleverd. De werf legde uit dat deze vertraging te wijten was aan werkzaamheden die werden verricht door externe accommodatieleveranciers die door de werf waren gecontracteerd. De werf noemde tevens de mogelijkheid dat zij later zou leveren.

6 Alle andere vaartuigen van Irish Ferries waren al lange tijd volgeboekt met duizenden boekingen. Het was daardoor niet haalbaar een ander vaartuig op de route in te plannen zonder te schuiven met duizenden andere passagiers. Irish Ferries probeerde onmiddellijk een ander vaartuig te charteren, maar een vooraanstaande internationale scheepsmakelaar liet weten dat er geen geschikte schepen beschikbaar waren.

7 Op 20 april 2018 kondigde Irish Ferries aan dat zij de afvaarten van 12 juli 2018 tot en met 29 juli 2018 zou annuleren (hierna: „eerste annulering").

8 Irish Ferries trachtte de passagiers van dienst te zijn door, met name:

a. alle passagiers twaalf weken van te voren te informeren over de annulering;

b. al haar callcenters langer[e tijd en] met extra personeel open te houden;

c. alle passagiers:

i. een onmiddellijke, volledige terugbetaling zonder verdere discussie (dat wil zeggen een „terugbetalingsaanbod") of

ii. de mogelijkheid tot omboeking naar alternatieve afvaarten („alternatieve afvaarten") van hun keuze aan te bieden.

Aangezien er geen andere, identieke dienst op de route was, bood Irish Ferries een reeks rechtstreekse diensten tussen Ierland en Frankrijk op andere data en op een ander schip aan, met andere vertrek- en aankomsthavens, of indirecte diensten via een landbrug. Irish Ferries bood de optie van de landbrug niet aan alle passagiers aan, maar faciliteerde deze mogelijkheid voor degenen die bereid waren om op die manier te reizen. Passagiers die vervangend vervoer kregen, kregen een tegoedbon van 150 EUR voor gebruik voor de Ierland-Frankrijk-dienst in 2019; en

d. samen met de passagiers de overlast tot een minimum te beperken.

9 De NTA erkent niet dat passagiers de door Irish Ferries voorgelegde keuze hadden.

10 Wanneer getroffen reizigers vervangend vervoer kregen naar en van Rosslare (in plaats van Dublin) en naar en van Roscoff (in plaats van Cherbourg) bood Irish Ferries niet aan eventuele extra kosten van die passagiers (hierna: „extra kosten") te vergoeden. Irish Ferries bestrijdt dit met de opmerking dat niet alle passagiers dergelijke kosten hebben gemaakt, aangezien sommige passagiers dichter bij Rosslare woonden en hun vakantie dichter bij Roscoff dan bij Cherbourg doorbrachten.

11 Op 9 mei 2018 informeerde de NTA naar de omstandigheden van de eerste annulering en vroeg zij Irish Ferries uit te leggen waarom het om buitengewone omstandigheden ging en waarom zij daarover geen controle had. Irish Ferries diende een gedetailleerde verklaring bij de NTA in.

12 Op 1 juni 2018 schreef de NTA aan Irish Ferries met het verzoek om informatie te verstrekken over de nakoming van artikel 18 van de verordening door Irish Ferries. Irish Ferries reageerde op 8 juni 2018, waarna een correspondentie volgde.

13 Op 11 juni 2018 liet de werf Irish Ferries weten dat de levering van het vaartuig nog verder zou worden uitgesteld tot een niet nader genoemde datum in september. Hierdoor moest Irish Ferries alle geplande afvaarten vanaf 30 juli 2018 annuleren („tweede annulering"). Uiteindelijk werd het vaartuig pas op 12 december 2018 geleverd, ongeveer 200 dagen te laat.

14 De tweede annulering was ook het gevolg van vertragingen bij een onderaannemer van de werf die geen relatie had met Irish Ferries en waarover Irish Ferries volgens haar verklaring geen controle had. Irish Ferries probeerde onmiddellijk een ander vaartuig te charteren om op de route in te zetten, maar er was er geen beschikbaar. Bijgevolg annuleerde zij het hele seizoen 2018, met gevolgen voor ruim 20 000 passagiers.

15 Irish Ferries trachtte de getroffen passagiers van dienst te zijn door, bijvoorbeeld:

a. de tweede annulering bekend te maken zodra zij de bevestiging had dat het niet mogelijk was een alternatief vaartuig te charteren;

b. het contact met alle passagiers te faciliteren;

c. het aantal uren van de callcenters uit te breiden en meer personeel in te zetten;

d. de passagiers ten minste 7 weken van te voren in kennis te stellen en een groot aantal tot 12 weken van te voren;

e. passagiers de mogelijkheid te bieden de reis te annuleren en hun het terugbetalingsaanbod te doen;

f. de passagiers de mogelijkheid te bieden via een alternatieve route naar Frankrijk te varen (zonder vergoeding van eventuele extra kosten);

g. vervangend vervoer via een landbrug door Groot-Brittannië aan te bieden (waarbij de brandstofkosten voor het doorkruisen van Groot-Brittannië aan de passagiers werden vergoed); en

h. de passagiers een tegoedbon van 150 EUR te verstrekken die zij voor vaarten op de Ierland-Frankrijk-diensten van Irish Ferries in 2019 konden gebruiken.

16 Feitelijk koos 82 % van de passagiers voor alternatieve afvaarten bij Irish Ferries of andere vervoerders, terwijl 3 % koos voor de landbrug en de overige 15 % een volledige terugbetaling aanvaardde.

17 Voor de passagiers die gebruikmaakten van de alternatieve afvaarten werden: (a) eventuele hogere tarieven niet aan de passagiers in rekening gebracht maar door Irish Ferries betaald; en (b) eventuele verschillen in „onkosten aan boord" door Irish Ferries vergoed. Voor passagiers die gebruikmaakten van de landbrug, betaalde Irish Ferries de brandstofkosten voor het doorkruisen van Groot-Brittannië.

18 Bij besluit van 19 oktober 2018 oordeelde de NTA dat Irish Ferries had verzuimd haar verplichtingen uit hoofde van de artikelen 18 en 19 van de verordening na te komen. Op 22 oktober 2018 deed de NTA Irish Ferries derhalve een kennisgeving op grond van artikel 18 en een kennisgeving op grond van artikel 19 (gezamenlijk „kennisgevingen") toekomen, in overeenstemming met artikel 4, lid 1, van het wetsinstrument van 2012.

19 Bij besluit van 25 januari 2019 (hierna: „bestreden besluit"), werden beide kennisgevingen door de NTA bevestigd. De kennisgeving op grond van artikel 18 eiste van Irish Ferries dat zij extra kosten vergoedde aan passagiers die, vanwege de eerste of tweede annulering, naar en van Rosslare (in plaats van Dublin) en naar en van Roscoff (in plaats van Cherbourg) hadden moeten reizen. De kennisgeving op grond van artikel 19 eiste van Irish Ferries dat zij een schadevergoeding betaalde aan getroffen passagiers die een vergoeding van Irish Ferries verlangden voor de latere aankomst op de in de vervoersovereenkomst genoemde eindbestemming, wanneer die vertraging voldeed aan de in artikel 19, lid 1, onder a) tot en met d), van de verordening genoemde criteria.

Voornaamste argumenten van partijen in het hoofdgeding

20 **Irish Ferries** voert aan dat de verordening niet van toepassing is op omstandigheden die voortvloeien uit de eerste of tweede annulering, omdat passagiers weken vóór deze annuleringen zijn geïnformeerd en het niet beschikbaar zijn van een vaartuig het gevolg was van buitengewone omstandigheden waarover zij geen controle had in de zin van artikel 20, lid 4, van de verordening. In dit opzicht beroept zij zich op de rechtspraak waarin verordening nr. 261/2004 wordt uitgelegd.

21 Indien de verordening wel van toepassing zou zijn, betoogt Irish Ferries dat de artikelen 18 en 19 van de verordening niet gelijktijdig van toepassing zijn. Zij merkt op dat laatstgenoemde bepaling, met betrekking tot vertragingen bij „aankomst", niet van toepassing kan zijn als het vertrek is geannuleerd. Evenmin

kunnen passagiers die op grond van artikel 18 een terugbetaling hebben ontvangen ook nog hun voordeel doen met artikel 19.

22 Voorts voert Irish Ferries aan dat zij niettemin heeft voldaan aan artikel 18, omdat zij de passagiers de keuze heeft geboden tussen vervangend vervoer of terugbetaling van het vervoersbewijs. Naar haar mening komt een landbrug met betaling van extra brandstofkosten neer op vervoer langs een andere route onder vergelijkbare voorwaarden.

23 Wat artikel 19 betreft, voert Irish Ferries aan dat de passagiers die hebben gekozen voor vervangend vervoer geen vertraging hadden bij „aankomst op de eindbestemming", zoals genoemd in hun nieuwe „vervoersovereenkomst".

24 Ook stelt zij dat de NTA in strijd met artikel 25, lid 1, van de verordening heeft gehandeld, aangezien het bestreden besluit met de kennisgevingen haar bevoegdheid overschrijdt. Volgens Irish Ferries heeft de NTA artikel 24 van deze verordening evenmin op evenredige wijze toegepast door de gevolgen van het besluit met de kennisgevingen te beperken tot de passagiers die binnen de voorgeschreven termijn van twee maanden een klacht hadden ingediend. In feite heeft de NTA inbreuk gemaakt op het Handvest en met name de artikelen 16 en 17 ervan, aangezien zij heeft verhinderd dat Irish Ferries, zonder krachtens de verordening een schadevergoeding verschuldigd te zijn, overeenkomsten met passagiers kon ontbinden, ook al gebeurde dat in overeenstemming met de voorwaarden in die overeenkomsten.

25 Irish Ferries voert aan dat het bestreden besluit met de kennisgevingen derhalve berust op een kennelijke fout en geen passende motivering in de zin van artikel 47 van het Handvest bevat. Mocht de NTA de verordening juist hebben toegepast, dan voert Irish Ferries subsidiair aan dat de verordening ongeldig is, omdat deze in strijd is met het Handvest en het rechtszekerheids- en het evenredigheidsbeginsel, doordat deze verordening zonder duidelijke rechtsgrondslag en zonder belangrijke begrippen, zoals „prijs van het vervoerbewijs" in artikel 19, lid 1, te definiëren, een zware verplichting aan vervoerders oplegt. Daardoor is er sprake van discriminatie tussen veerbootexploitanten en luchtvaartmaatschappijen.

26 Volgens de **NTA** is de verordening van toepassing op zowel de eerste als de tweede annulering. De artikelen 18 en 19 kunnen gecombineerd en gelijktijdig op dezelfde passagier van toepassing zijn, zonder dat dit resulteert in een dubbele sanctie voor de vervoerder. Een dergelijke toepassing is in lijn met de bedoeling van de verordening. De NTA is overtuigd van de geldigheid en evenredigheid van de verordening, alsmede van de geldigheid van het bestreden besluit.

27 Naar de mening van de NTA zijn er afvaarten van het vaartuig geannuleerd, zodat artikel 18 van toepassing is. Dit zou anders zijn als aan de vereisten van artikel 20, lid 1, was voldaan, hetgeen in casu niet het geval is. Het feit dat er vooraf een kennisgeving is gedaan en dat passagiers niet op weg waren, heeft geen gevolgen

voor toepassing van de artikelen 18 en 19. Niets in de formulering van deze bepalingen of de doelstellingen van de verordening wijst op het tegendeel. Voorts is artikel 19 van toepassing op door annuleringen veroorzaakte vertragingen (zoals blijkt uit de formulering van overweging 19 en van artikel 20, lid 4).

28 De NTA is van mening dat artikel 2 van de verordening van toepassing is op de kwestie die in het hoofdgeding aan de orde is, omdat de havens van inscheping (Dublin en Cherbourg) zijn gelegen op het grondgebied van een lidstaat in de zin van die bepaling. Naar haar mening is er geen enkel bewijs voor de stelling dat de verordening niet van toepassing is indien het vaartuig niet beschikbaar is om passagiersdiensten te leveren.

29 De NTA is van mening dat de verwijzing naar een „vervoersovereenkomst" in artikel 19, lid 1, een verwijzing is naar de „vervoersovereenkomst" die is gesloten tussen de passagier en de vervoerder. Zij erkent niet dat tussen de passagier en de vervoerder een nieuwe overeenkomst tot stand komt waarin de passagier instemt met vervangend vervoer of terugbetaling krachtens artikel 18, lid 1, op de wijze die door Irish Ferries wordt aangevoerd.

30 De NTA verklaart dat hetgeen door Irish Ferries aan de getroffen passagiers is aangeboden, niet voldeed aan haar verplichtingen die voortvloeien uit artikel 18 van de verordening. Het aangeboden vervangend vervoer was niet naar de eindbestemming, conform artikel 18, lid 1), en veel getroffen passagiers kregen hun extra kosten niet vergoed. De NTA is van mening dat de term „eindbestemming" verwijst naar de in de vervoersovereenkomst genoemde bestemming en niet naar de eindbestemming van de passagier. Het feit dat bepaalde, door de eerste annulering getroffen passagiers werden geholpen met een landbrug en dat deze optie werd voorgesteld aan door de tweede annulering getroffen passagiers, betekent voorts niet dat Irish Ferries heeft voldaan aan artikel 18.

31 De NTA is van mening dat Irish Ferries heeft verzuimd „buitengewone omstandigheden" in de zin van artikel 20, lid 4, aan te tonen, aangezien te late levering van een vaartuig inherent is aan de normale uitoefening van haar werkzaamheden. De duur van die vertraging is niet relevant voor die vaststelling.

32 Daarnaast onderschrijft de NTA de rechten van passagiers om op grond van artikel 25, lid 1, een klacht in te dienen bij „enige door een lidstaat aangewezen bevoegde instantie". Zij beschouwt artikel 24 als zelfstandige bepaling betreffende klachten. Passagiers die een schadevergoeding willen, hoeven zich derhalve niet te houden aan de voorschreven termijn van twee maanden. De NTA ontkent de schending van de Unierechtelijke beginselen en is van mening dat de bepalingen van het besluit duidelijk onderbouwd zijn, omdat deze afkomstig zijn uit de kennisgevingen en ondersteunende documentatie. In het bijzonder is de betekenis van de term „prijs van het vervoerbewijs" evident in de context van de bewoordingen van artikel 19, lid 3.

Korte uiteenzetting van de motivering van de verwijzingsbeslissing

33 De verwijzende rechter is van mening dat de verordening cruciaal is voor de beslissing in het hoofdgeding: De partijen hebben vastgestelde geschillen over de uitlegging en toepassing van de verordening, waarover geen relevante rechtspraak bestaat. De vragen in dit geding zijn nieuw en de antwoorden niet duidelijk.