

**Rechtssache C-570/19****Zusammenfassung des Vorabentscheidungsverfahrens gemäß Art. 98 Abs. 1  
der Verfahrensordnung des Gerichtshofs****Vorlagedatum:**

26. Juli 2019

**Vorlegendes Gericht:**

High Court (Irland)

**Datum des Vorlagebeschlusses:**

22. Juli 2019

**Klägerin:**

Irish Ferries Ltd

**Beklagte:**

National Transport Authority

**Gegenstand des Ausgangsverfahrens**

Das Ausgangsverfahren betrifft die Pflichten des klagenden Unternehmens, Irish Ferries, gegenüber Fahrgästen wegen im Sommer 2018 annullierter Verkehrsdienste zwischen Dublin (Irland) und Cherbourg (Frankreich) (im Folgenden: Strecke). Grund für die Annullierung war die verspätete Lieferung eines neuen Fährschiffs (im Folgenden: Schiff). Die Beklagte, die National Transport Authority (Nationale Transportbehörde, Irland; im Folgenden: NTA), hat Irish Ferries dafür sanktioniert, es versäumt zu haben, den betroffenen Fahrgästen eine angemessene Entschädigung zu gewähren, wie dies nach Ansicht der NTA durch das Unionsrecht und das irische Recht vorgeschrieben ist. Dagegen wendet sich Irish Ferries.

**Gegenstand und Rechtsgrundlage des Vorabentscheidungsersuchens**

Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung der Art. 18, 19, 20 Abs. 4, 24 und 25 der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über die Fahrgastrechte im

See- und Binnenschiffsverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 (ABl. L 334/1; im Folgenden: Verordnung). Die letzte, hilfsweise gestellte Frage betrifft die Gültigkeit der Verordnung.

### Vorabentscheidungsfragen

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

- a. Die Lieferung erfolgte schließlich mit einer Verspätung von 200 Tagen;
- b. der Fährdienstbetreiber musste Fahrten für eine ganze Saison annullieren;
- c. es konnte kein geeignetes Ersatzschiff beschafft werden;
- d. mehr als 20 000 Fahrgäste wurden vom Fährdienstbetreiber auf verschiedene andere Fahrten umgebucht oder ließen sich den Fahrpreis erstatten;
- e. die Fahrten sollten auf einer vom Fährdienstbetreiber neu eröffneten Strecke erfolgen, für die es keinen vergleichbaren Verkehrsdienst gab?

**Frage 2:** Diese Frage ist nur dann zu beantworten, wenn Art. 18 anwendbar ist: Wird in dem Fall, dass ein Fahrgast gemäß Art. 18 anderweitig befördert wird, ein neuer Beförderungsvertrag geschlossen, so dass der Anspruch auf Entschädigung gemäß Art. 19 nach dem neuen Beförderungsvertrag und nicht nach dem ursprünglichen Beförderungsvertrag zu bestimmen ist?

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

Schiffsfahrten selbst auswählt)? Wenn nein, welche Kriterien sind heranzuziehen, um zu bestimmen, ob eine anderweitige Beförderung „unter vergleichbaren Bedingungen“ erfolgt?

**Frage 3b:** Ist in dem Fall, dass es keine alternative Fahrt auf der annullierten Strecke gibt, so dass dem betroffenen Fahrgast keine direkte Fahrt vom ursprünglichen Einschiffungshafen zum im Beförderungsvertrag festgelegten Endziel angeboten werden kann, der Beförderer verpflichtet, die zusätzlichen Kosten zu tragen, die einem anderweitig beförderten Fahrgast dadurch entstanden sind, dass er zum und vom neuen Einschiffungshafen und/oder zum und vom neuen Bestimmungshafen reisen musste?

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

**Frage 4b:** Was ist, falls Art. 19 anwendbar ist, unter „Endziel“ im Sinne von Art. 19 zu verstehen?

**Frage 5:** Falls Art. 19 Anwendung finden kann:

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

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

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

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

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

**Frage 9b:** Ist bei der Unangemessenheitsprüfung, die das nationale Gericht durchzuführen hat, auf offensichtliche Fehler abzustellen?

**Frage 10:** Diese Frage stellt sich nur bei entsprechender Beantwortung der vorstehenden Fragen: Ist die Verordnung nach dem Unionsrecht gültig, und zwar in Anbetracht insbesondere

- a. der Art. 16, 17 und 20 der Charta;
- b. der Tatsache, dass Fluggesellschaften nicht verpflichtet sind, Entschädigungen zu leisten, wenn sie die Fluggäste mindestens zwei Wochen vor der planmäßigen Abflugzeit über die Annullierung unterrichten (vgl. Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Ziff. i der Verordnung Nr. 261/2004);
- c. der Grundsätze der Verhältnismäßigkeit, Rechtssicherheit und Gleichbehandlung?

### **Angeführte Bestimmungen des Unionsrechts**

Der Gerichtshof wird auf die Verordnung, insbesondere auf die Erwägungsgründe 1, 2, 3, 12, 13, 14, 15, 17, 19 und 22 sowie auf die Art. 2, 18, 19, 20, 24 und 25, hingewiesen.

Das vorliegende Gericht nimmt ferner Bezug auf die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über die gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 (ABl. L 46, S. 1).

Irish Ferries stützt sich auf zahlreiche Vorschriften der Verordnung sowie auf die Art. 16, 17, 20 und 47 der Charta und die Grundsätze der Verhältnismäßigkeit, Rechtssicherheit und Gleichbehandlung.

### **Angeführte Bestimmungen des nationalen Rechts**

Die NTA hat die angefochtene Entscheidung zusammen mit den ergänzenden Verfügungen auf Grundlage der Regulation 4 des S. I. No. 394/2012 – European Union (Rights of Passengers when Travelling by Sea and Inland Waterway) Regulations 2012 (Statutory Instrument Nr. 394 von 2012 – Europäische Union

[Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr] Verordnung 2012; im Folgenden: Verordnung von 2012) erlassen.

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

Die Nichtbeachtung der Verfügung ist nach Regulation 4(3) der Verordnung von 2012 eine Straftat, die (i) bei Verurteilung im summarischen Verfahren mit einer Geldstrafe der Klasse A (z. B. 5 000 Euro) und (ii) bei Verurteilung nach Anklageerhebung mit einer Geldstrafe bis maximal 250 000 Euro geahndet wird.

### **Kurze Darstellung des Sachverhalts und des Ausgangsverfahrens**

- 1 Mit Vertrag vom 27. Mai 2016 vereinbarte die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (im Folgenden: Werft) mit der Muttergesellschaft von Irish Ferries, eine Roll-on-roll-off-Passagierfähre zu bauen, die bis spätestens 26. Mai 2018 ausgeliefert werden sollte. Das Schiff sollte danach nach Dublin fahren, um den Betrieb aufzunehmen.
- 2 Das Schiff sollte die Strecke bedienen, bei der es sich um einen neuen Verkehrsdienst handelte, der im Sommer 2018 beginnen und den ganzen Sommer über betrieben werden sollte (im Folgenden: Saison 2018).
- 3 Irish Ferries plante, das Schiff auf der Strecke abwechselnd mit einem anderen Fährschiff, das die Strecken Rosslare-Cherbourg und Rosslare-Roscoff bediente, jeden zweiten Tag einzusetzen, um so einen täglichen Verkehrsdienst zwischen Irland und Frankreich, wenn auch von bzw. zu unterschiedlichen irischen Häfen, anzubieten. Im Zusammenhang mit diesem Verkehrsdienst buchen Urlauber (die überwältigende Mehrheit der betroffenen Fahrgäste) üblicherweise zwei Monate im Voraus. Am 27. Oktober 2017 begann Irish Ferries, Buchungen für das Schiff für die Saison 2018 anzunehmen.
- 4 Am 1. November 2017, nach einer Anfrage von Irish Ferries, bestätigte die Werft als geplanten Liefertermin für das Schiff den 22. Juni 2018. Irish Ferries ging davon aus, dass bei diesem Liefertermin ausreichend Zeit vor der ersten Fahrt am 12. Juli 2017 bleibe. Die 20 Tage zwischen Auslieferung und Inbetriebnahme entsprachen früheren Einführungszeiten für andere Fährschiffe bzw. waren sogar länger.
- 5 Am 18. April 2018 teilte die Werft Irish Ferries mit, dass die Lieferung des Schiffes erst am oder um den 13. Juli 2018 herum erfolgen würde. Die Werft erklärte diese Verzögerung mit Arbeiten an der Innenausstattung, die von als

Subunternehmer beauftragten Dritten durchgeführt würden. Sie wies auf die Möglichkeit einer noch späteren Lieferung hin.

- 6 Alle anderen Schiffe von Irish Ferries waren im Einsatz, mit Tausenden bereits vor langer Zeit vorgenommenen Buchungen: Es war nicht möglich, andere Schiffe auf die Strecke umzuplanen, ohne dass wiederum Tausende andere Fahrgäste verdrängt worden wären. Irish Ferries versuchte umgehend, ein Ersatzschiff zu chartern, aber ein führender internationaler Schiffsmakler erklärte, dass keine geeigneten Schiffe verfügbar seien.
- 7 Am 20. April gab Irish Ferries bekannt, dass sie die Fahrten vom 12. bis zum 29. Juli 2018 annullieren würde (im Folgenden: erste Annullierung).
- 8 Um den Fahrgästen entgegenzukommen, ergriff Irish Ferries insbesondere folgende Maßnahmen:
  - a. Kontaktierung aller Fahrgäste und Bekanntgabe der Annullierung zwölf Wochen im Voraus;
  - b. längere Öffnung der Callcenter unter Aufstockung des Personals;
  - c. Angebot an alle Fahrgäste,
    - i. eine sofortige, problemlose und vollständige Erstattung (d. h. ein „Erstattungsangebot“) zu erhalten oder
    - ii. auf eine frei wählbare alternative Fahrt umzubuchen („Ersatzfahrten“).

Da es keinen anderen identischen Dienst auf der Strecke gab, bot Irish Ferries eine Reihe von Verkehrsdiensten direkt zwischen Irland und Frankreich mit verschiedenen Auslauf- und Bestimmungshäfen zu unterschiedlichen Terminen auf einem anderen Schiff oder auf indirektem Wege über Großbritannien (Landbrücke) an. Irish Ferries bot nicht allen Fahrgästen die Option der Landbrücke an, sondern kam jenen entgegen, die so zu reisen wünschten. Fahrgäste, die anderweitig befördert wurden, erhielten einen Gutschein über 150 Euro für die Irland-Frankreich-Verkehrsverbindung im Jahr 2019.

  - d. Irish Ferries arbeitete mit den Fahrgästen zusammen, um die Beeinträchtigung möglichst gering zu halten.
- 9 Die NTA bestreitet, dass die Fahrgäste die von Irish Ferries angeführten Wahlmöglichkeiten hatten.
- 10 Soweit betroffene Fahrgäste anderweitig nach und von Rosslare (statt Dublin) befördert wurden und/oder nach und von Roscoff (statt Cherbourg), bot Irish Ferries nicht an, ihnen etwaige zusätzlich angefallene Kosten (im Folgenden:

Zusatzkosten) zu erstatten. Irish Ferries wies dies mit der Begründung zurück, dass diese Kosten nicht allen Fahrgästen entstanden seien, da manche Fahrgäste näher an Rosslare wohnten und näher an Roscoff als an Cherbourg Urlaub machten.

- 11 Am 9. Mai 2018 bat die NTA um Auskunft über die Umstände der ersten Annullierung und forderte Irish Ferries auf, zu erläutern, warum es sich um außergewöhnliche Umstände handele und warum sie von Irish Ferries nicht zu beherrschen seien. Irish Ferries übermittelte der NTA eine ausführliche Erläuterung.
- 12 Mit Schreiben vom 1. Juni 2018 bat NTA um Auskunft über die Einhaltung von Art. 18 der Verordnung durch Irish Ferries. Diese antwortete mit Schreiben vom 8. Juni 2018, an das sich ein weiterer Schriftwechsel anschloss.
- 13 Am 11. Juni 2018 setzte die Werft Irish Ferries davon in Kenntnis, dass sich die Lieferung des Schiffes bis zu einem unbestimmten Zeitpunkt im September weiter verzögern werde. Irish Ferries annullierte daraufhin alle ab dem 30. Juli 2018 geplanten Fahrten (im Folgenden: zweite Annullierung). Letztlich wurde das Schiff erst am 12. Dezember 2018 und damit 200 Tage zu spät geliefert.
- 14 Die zweite Annullierung war ebenfalls Folge von Verzögerungen, die auf einen Subunternehmer der Werft zurückgingen, der in keiner Verbindung zu Irish Ferries und, wie Irish Ferries geltend macht, außerhalb ihres Einflussbereichs stand. Irish Ferries versuchte unverzüglich, ein anderes Schiff für die Strecke zu chartern, es war jedoch keines verfügbar. Daraufhin annullierte Irish Ferries die gesamte Saison 2018, wovon mehr als 20 000 Fahrgäste betroffen waren.
- 15 Um den Fahrgästen entgegenzukommen, ergriff Irish Ferries u. a. folgende Maßnahmen:
  - a. Bekanntgabe der zweiten Annullierung, sobald bestätigt war, dass es nicht möglich sein würde, ein Ersatzschiff zu chartern;
  - b. Erleichterung des Kontakts mit allen Fahrgästen;
  - c. Ausweitung der Öffnungszeiten der Callcenter und Einsatz zusätzlicher Mitarbeiter;
  - d. Benachrichtigung der Fahrgäste mindestens sieben Wochen im Voraus, bei vielen Fahrgästen bis zu zwölf Wochen im Voraus;
  - e. Angebot an die Fahrgäste, die Buchung zu stornieren und das Erstattungsangebot anzunehmen;
  - f. Angebot an die Fahrgäste, auf alternativen Strecken nach Frankreich zu fahren (ohne Erstattung etwaiger Zusatzkosten);

- g. anderweitige Beförderung über die Landbrücke durch Großbritannien (unter Erstattung der dabei entstehenden Kraftstoffkosten) und
  - h. Ausstellung eines Gutscheins über 150 Euro an die Fahrgäste für die Irland-Frankreich-Strecken von Irish Ferries im Jahr 2019.
- 16 Tatsächlich haben sich 82 % aller Fahrgäste für Ersatzfahrten von Irish Ferries oder anderen Beförderern, 3 % für den Landtransit und die übrigen 15 % für die volle Erstattung entschieden.
- 17 Bei den Fahrgästen, die sich für Ersatzfahrten entschieden, wurden a) etwaige zusätzliche Beförderungskosten nicht den Fahrgästen auferlegt, sondern von Irish Ferries übernommen, und b) etwaige Differenzen bei Ausgaben an Bord von Irish Ferries erstattet. Fahrgästen, die sich für den Landtransit entschieden, erstattete Irish Ferries die entsprechenden Kraftstoffkosten.
- 18 Mit Entscheidung vom 19. Oktober 2018 stellte die NTA fest, dass Irish Ferries es versäumt habe, ihre Verpflichtungen aus den Art. 18 und 19 der Verordnung zu erfüllen. Sie erließ daher gegenüber Irish Ferries gemäß Regulation 4 der Verordnung von 2012 eine Verfügung nach Art. 18 und eine Verfügung nach Art. 19 (im Folgenden: Verfügungen).
- 19 Mit Entscheidung vom 25. Januar 2015 (im Folgenden: angefochtene Entscheidung) bestätigte die NTA beide Verfügungen. Die Verfügung nach Art. 18 verlangte von Irish Ferries, allen Fahrgästen, die aufgrund der ersten oder der zweiten Annullierung gezwungen waren, nach und von Rosslare (statt Dublin) und/oder nach und von Roscoff (statt Cherbourg) zu reisen, ihre Zusatzkosten zu erstatten. Die Verfügung nach Art. 19 verlangte von Irish Ferries, eine Entschädigung an diejenigen betroffenen Fahrgäste zu leisten, die von ihr eine Entschädigung für die verspätete Ankunft am im Beförderungsvertrag festgelegten Endziel forderten, sofern die Verspätung unter die in Art. 19 Abs. 1 Buchst. a bis d der Verordnung genannten Voraussetzungen fällt.

### **Wesentliches Vorbringen der Parteien des Ausgangsverfahrens**

- 20 **Irish Ferries** macht geltend, dass die Verordnung auf die sich aus der ersten oder der zweiten Annullierung ergebenden Umstände nicht anwendbar sei, da die Fahrgäste bereits Wochen im Voraus von diesen Annullierungen in Kenntnis gesetzt worden seien und die mangelnde Verfügbarkeit eines Schiffes die Folge außergewöhnlicher, von ihr nicht zu beherrschender Umstände im Sinne von Art. 20 Abs. 4 der Verordnung sei. Sie beruft sich in diesem Zusammenhang auf die Rechtsprechung zur Auslegung der Verordnung Nr. 261/2004.
- 21 Für den Fall, dass die Verordnung Anwendung finden sollte, vertritt Irish Ferries die Auffassung, dass die Art. 18 und 19 der Verordnung nicht gleichzeitig anwendbar seien. Letztere Bestimmung, die sich auf eine verspätete „Ankunft“ beziehe, könne keine Anwendung finden, wenn die Abfahrt annulliert worden sei.

Ebenso wenig könnten Fahrgäste, die eine Erstattung gemäß Art. 18 erhalten hätten, zugleich einen Anspruch nach Art. 19 haben.

- 22 Irish Ferries habe Art. 18 eingehalten, weil sie den Fahrgästen eine Wahl zwischen anderweitiger Beförderung und Fahrpreiserstattung eingeräumt habe. Der Landtransit mit Zahlung der zusätzlichen Kraftstoffkosten stelle eine anderweitige Beförderung unter vergleichbaren Bedingungen dar.
- 23 Zu Art. 19 trägt Irish Ferries vor, dass es bei den Fahrgästen, die sich für das Angebot der anderweitigen Beförderung entschieden hätten, keine verspätete „Ankunft am Endziel“ gemäß dem neuen „Beförderungsvertrag“ gegeben habe.
- 24 Ferner habe die NTA gegen Art. 25 Abs. 1 der Verordnung verstoßen und deshalb mit dem Erlass der angefochtenen Entscheidung und Verfügungen ihre Zuständigkeit überschritten. Sie habe auch Art. 24 der Verordnung nicht in verhältnismäßiger Weise angewandt, um die Wirkung der Entscheidung und Verfügungen auf jene Fahrgäste zu beschränken, die innerhalb der Frist von zwei Monaten eine Beschwerde eingereicht hätten. Tatsächlich habe die NTA gegen die Charta, insbesondere deren Art. 16 und 17, verstoßen, da sie es Irish Ferries unmöglich gemacht habe, einen Beförderungsvertrag – selbst unter Einhaltung der Vertragsbestimmungen – zu annullieren, ohne die Haftung im Sinne der Verordnung auszulösen.
- 25 Die angefochtene Entscheidung und die angefochtenen Verfügungen seien somit offenkundig fehlerhaft. Zudem fehle es an einer ordnungsgemäßen Begründung im Sinne von Art. 47 der Charta. Für den Fall, dass die NTA die Verordnung richtig angewandt habe, trägt Irish Ferries hilfsweise vor, dass die Verordnung wegen des Verstoßes gegen die Charta, den Grundsatz der Rechtssicherheit und den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ungültig sei, weil sie den Beförderern belastende Verpflichtungen auferlege, ohne dass es dafür eine klare Rechtsgrundlage gebe und ohne dass wichtige Begriffe wie „Fahrpreis“ im Sinne von Art. 19 Abs. 1 definiert würden. Dies begründe eine Diskriminierung zwischen Fährdienstbetreibern und Fluggesellschaften.
- 26 Die NTA ist der Ansicht, dass die Verordnung auf die erste und die zweite Annullierung anwendbar sei. Die Art. 18 und 19 könnten auf einen Fahrgast kumulativ und gleichzeitig Anwendung finden, ohne dass dies zu einer Doppelsanktionierung des Beförderers führe. Eine solche Anwendung stehe im Einklang mit dem Sinn und Zweck der Verordnung. Die Verordnung sei gültig und verhältnismäßig, und die angefochtene Entscheidung sei ebenfalls gültig.
- 27 Die Fahrten des Schiffs seien annulliert worden, so dass Art. 18 Anwendung finde. Anders wäre es, wenn die Voraussetzungen von Art. 20 Abs. 1 erfüllt wären, was hier aber nicht der Fall sei. Dass die Fahrgäste im Vorhinein informiert worden und noch nicht unterwegs gewesen seien, sei für die Anwendbarkeit der Art. 18 und 19 unerheblich. Weder aus dem Wortlaut noch aus den Zielen der Verordnung ergäben sich Anhaltspunkte für ein gegenteiliges

Verständnis. Zudem finde Art. 19 Anwendung auf Verspätungen, die durch Annullierungen verursacht worden seien (wie der Wortlaut des 19. Erwägungsgrundes und von Art. 20 Abs. 4 belege).

- 28 Art. 2 der Verordnung sei auf den im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Fall anwendbar, da sich die Einschiffungshäfen (Dublin und Cherbourg) im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats im Sinne dieser Verordnung befänden. Für die These, dass die Verordnung nicht anwendbar sei, wenn das Schiff nicht zur Verfügung stehe, um Personenverkehrsdienste zu erbringen, gebe es keine Stütze.
- 29 Die Bezugnahme auf den „Beförderungsvertrag“ in Art. 19 Abs. 1 sei eine Bezugnahme auf den zwischen dem Fahrgast und dem Beförderer geschlossenen „Beförderungsvertrag“. Dem Vorbringen von Irish Ferries, dass in den Fällen, in denen der Fahrgast sich mit einer anderweitigen Beförderung oder Erstattung gemäß Art. 18 Abs. 1 einverstanden erkläre, ein neuer Beförderungsvertrag zwischen dem Fahrgast und dem Beförderer geschlossen werde, könne nicht gefolgt werden.
- 30 Irish Ferries sei mit den Angeboten, die sie den betroffenen Fahrgästen gemacht habe, nicht ihren Verpflichtungen aus Art. 18 der Verordnung nachgekommen. Die angebotene anderweitige Beförderung sei nicht zum Endziel im Sinne von Art. 18 Abs. 1 erfolgt, und zahlreichen betroffenen Fahrgäste seien ihre Zusatzkosten nicht erstattet worden. Der Begriff „Endziel“ beziehe sich auf den im Beförderungsvertrag festgelegten Bestimmungsort und nicht auf das Endziel des Fahrgastes. Auch die Tatsache, dass einigen von der ersten Annullierung betroffenen Fahrgästen ein Landtransit ermöglicht worden sei und dass diese Möglichkeit den von der zweiten Annullierung betroffenen Fahrgästen angeboten worden sei, bedeute nicht, dass Irish Ferries Art. 18 eingehalten habe.
- 31 Die NTA macht geltend, dass Irish Ferries das Vorliegen „außergewöhnlicher Umstände“ im Sinne von Art. 20 Abs. 4 nicht nachgewiesen habe, da die verspätete Lieferung eines Schiffes Teil der normalen Ausübung ihrer Tätigkeit sei. Dabei sei unerheblich, wie groß diese Verspätung gewesen sei.
- 32 Gemäß Art. 25 Abs. 1 hätten Fahrgäste das Recht, eine Beschwerde „bei jeder von einem Mitgliedstaat benannten zuständigen Stelle“ einzureichen. Art. 24 sei eine eigenständige Vorschrift in Bezug auf Beschwerden. Daher seien Fahrgäste, die eine Erstattung forderten, nicht der zweimonatigen Frist unterworfen. Ein Verstoß gegen die Grundsätze des Unionsrechts liege nicht vor, und die Entscheidung sei in ihren Einzelheiten klar begründet gewesen, da sich diese aus den Verfügungen und den ergänzenden Unterlagen ergäben. Insbesondere sei der Begriff „Fahrpreis“ im Kontext des Wortlauts von Art. 19 Abs. 3 evident.

### **Kurze Darstellung der Begründung des Vorabentscheidungsersuchens**

- 33 Nach Auffassung des vorlegenden Gericht kommt es für die Entscheidung des Ausgangsrechtsstreits maßgeblich auf die Verordnung an: Die Parteien streiten

über ihre Auslegung und Anwendung; eine einschlägige Rechtsprechung gibt es hierzu nicht. Die Fragen im Ausgangsverfahren sind neuartig und die Antworten unklar.

ARBEITSDOKUMENT