

**BASE DE DATOS DE Norma DEF.-**

Referencia: NCJ065663

**TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA**

*Sentencia de 2 de septiembre de 2021*

*Sala Cuarta*

*Asunto n.º C-570/19*

**SUMARIO:**

**Transporte marítimo. Derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables. Cancelación de servicios de pasaje. Entrega tardía de un buque al transportista. Derecho al transporte alternativo. Costes adicionales. Derecho a indemnización. Precio del billete.**

Cuando se cancela un servicio de pasaje y no existe ningún servicio de transporte alternativo en la misma ruta, el transportista está obligado a ofrecer al pasajero, un transporte alternativo en condiciones de transporte comparables y en la primera ocasión que se presente al destino final previsto en esa disposición, un servicio de transporte alternativo que circule por un itinerario distinto del servicio cancelado o un servicio de transporte marítimo vinculado a otros modos de transporte, como el transporte por carretera o por ferrocarril, y hacerse cargo de los eventuales costes adicionales hasta el destino final.

Cuando el transportista cancela un servicio de pasaje respetando un plazo de preaviso, el pasajero dispone de un derecho a indemnización si decide que se le proporcione un transporte o aplazar su viaje a una fecha posterior con un retraso superior a los umbrales fijados en el Reglamento. En cambio, cuando un pasajero decide que se le reembolse el precio, no dispone de ese derecho a indemnización.

El concepto de «precio del billete» incluye los costes referidos a los extras elegidos por el pasajero, tales como la reserva de un camarote o de un compartimento para animales, o incluso el acceso a salas vip.

El Reglamento 1177/2010 no impone al pasajero que solicite beneficiarse de la indemnización prevista la obligación de presentar su solicitud en forma de reclamación ante el transportista en el plazo de dos meses a partir de la fecha en que se prestó o hubiera debido prestarse el servicio.

**PRECEPTOS:**

Reglamento n.º 1177/2010 (Derechos de los Pasajeros que viajan por Mar y por Vías Navegables), arts. 18, 19 y 24.

Carta de Derechos Fundamentales de la Unión Europea de 2000, arts. 16, 17, 20 y 47.

**PONENTE:**

*Don D. Šváby.*

En el asunto C-570/19,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por la High Court (Tribunal Superior, Irlanda), mediante resolución de 22 de julio de 2019, recibida en el Tribunal de Justicia el 26 de julio de 2019, en el procedimiento entre

**Irish Ferries Ltd**

y

**National Transport Authority,**

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta),

integrado por el Sr. M. Vilaras, Presidente de Sala, y los Sres. N. Piçarra, D. Šváby (Ponente) y S. Rodin y la Sra. K. Jürimäe, Jueces;

Abogado General: Sr. M. Szpunar;

Secretaria: Sra. C. Strömholm, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 9 de septiembre de 2020;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de Irish Ferries Ltd, por los Sres. V. Power, T. O'Donnell y B. McGrath y la Sra. E. Roberts, Solicitors, y la Sra. C. Donnelly y el Sr. P. Sreenan, SC;
- en nombre de la National Transport Authority, por los Sres. M. Collins y D. McGrath, SC, la Sra. S. Murray, BL, y las Sras. M. Doyle y K. Quigley y el Sr. E. O'Hanrahan, Solicitors;
- en nombre de Irlanda, por las Sras. M. Browne, G. Hodge y J. Quaney y el Sr. A. Joyce, en calidad de agentes, asistidos por el Sr. P. McGarry, SC, y el Sr. M. Finan, BL;
- en nombre del Parlamento Europeo, por la Sra. L. G. Knudsen y el Sr. A. Tamás, en calidad de agentes;
- en nombre del Consejo de la Unión Europea, por los Sres. O. Segnana y R. Meyer, en calidad de agentes;
- en nombre de la Comisión Europea, por las Sras. N. Yerrell y L. Armati y por el Sr. S. L. Kaléda, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 4 de marzo de 2021;

dicta la siguiente

### **Sentencia**

1. La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 18, 19, 20, apartado 4, 24 y 25 del Reglamento (UE) n.º 1177/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 (DO 2010, L 334, p. 1), así como la validez de dicho Reglamento.

2. Dicha petición se presentó en el marco de un litigio entre Irish Ferries Ltd y la National Transport Authority (autoridad nacional de Transportes, Irlanda; en lo sucesivo, «autoridad irlandesa de transportes»), en relación con las condiciones de indemnización de los pasajeros afectados por la cancelación de los trayectos entre Dublín (Irlanda) y Cherburgo (Francia).

#### **Marco jurídico**

##### ***Derecho de la Unión***

*Reglamento (UE) n.º 1177/2010*

3. Los considerandos 1 2, 3, 12 a 15, 17 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 disponen:

«(1) La Unión debe orientar su intervención en el sector del transporte por mar y por vías navegables a garantizar, entre otros objetivos, un alto nivel de protección de los pasajeros comparable al de otros modos de transporte. Además, han de tenerse plenamente en cuenta las exigencias de la protección de los consumidores en general.

(2) Habida cuenta de que los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables son la parte más débil en el contrato de transporte, es necesario proporcionar a todos esos pasajeros un nivel mínimo de protección. Nada debe impedir que los transportistas ofrezcan a los pasajeros condiciones contractuales más favorables que las establecidas en el presente Reglamento. Al mismo tiempo, el presente Reglamento no pretende interferir en las relaciones comerciales entre empresas relativas al transporte de mercancías. En particular, los acuerdos entre camioneros y transportistas no deben considerarse contratos de transporte a los efectos del presente Reglamento y, por lo tanto, no deben otorgar ni al camionero ni a sus empleados ningún derecho a indemnización en virtud del presente Reglamento en caso de retrasos.

(3) La protección de los pasajeros debe cubrir no solo los servicios de pasaje entre puertos situados en el territorio de los Estados miembros, sino también entre esos puertos y los situados fuera de su territorio, teniendo en cuenta el riesgo de distorsión de la competencia en el mercado del transporte de pasajeros. Por consiguiente, a los efectos del presente Reglamento, el término «transportista de la Unión» debe interpretarse en el sentido más amplio posible, aunque sin afectar a otros actos jurídicos de la Unión, como el Reglamento (CEE) n.º 4056/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos [(DO 1986, L 378, p. 4)], y el Reglamento (CEE) n.º 3577/92 del Consejo, de 7

de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) [(DO 1992, L 364, p. 7)].

[...]

(12) Los pasajeros deben ser informados adecuadamente en caso de cancelación o retraso de algún servicio de pasaje o de un crucero. Esa información debe permitir a los pasajeros tomar las medidas oportunas y, en caso necesario, obtener información sobre las conexiones alternativas.

(13) Es preciso reducir las molestias sufridas por los pasajeros como consecuencia de la cancelación o el grave retraso de su viaje. Con ese fin, es necesario atender adecuadamente a los pasajeros, quienes deben poder cancelar su viaje y obtener el reembolso de los billetes o un transporte alternativo en condiciones satisfactorias. Un alojamiento adecuado para los pasajeros no tiene por qué consistir en una habitación de hotel, sino que puede también ser cualquier otro alojamiento disponible, dependiendo en particular de las circunstancias que rodeen a cualquier situación específica, de los vehículos de los pasajeros y de las características del buque. En este sentido, en los casos debidamente justificados de circunstancias urgentes y extraordinarias, el transportista debe poder aprovechar plenamente las instalaciones pertinentes disponibles, en colaboración con las autoridades civiles.

(14) En caso de cancelación o retraso de algún servicio de pasaje, los transportistas deben proporcionar a los pasajeros el pago de indemnizaciones basadas en un porcentaje del precio del billete, salvo cuando la cancelación o el retraso se deban a condiciones meteorológicas que pongan en peligro la seguridad de la navegación del buque o a circunstancias extraordinarias imposibles de evitar aun cuando se hubiesen adoptado todas las medidas oportunas.

(15) Conforme a los principios generalmente aceptados debe incumbir a los transportistas la carga de la prueba de que la cancelación o el retraso fueron consecuencia de tales condiciones meteorológicas o circunstancias extraordinarias.

[...]

(17) Entre las circunstancias extraordinarias cabe señalar, de manera no exhaustiva, catástrofes naturales (como incendios y terremotos), atentados terroristas, guerras y conflictos armados militares o civiles, insurrecciones, confiscaciones militares o ilegales, conflictos laborales, desembarco de personas enfermas, heridas o fallecidas, operaciones de búsqueda y rescate en el mar o vías navegables, medidas necesarias para proteger el medio ambiente, decisiones adoptadas por los organismos encargados del tráfico o por las autoridades portuarias, o decisiones adoptadas por las autoridades competentes en lo que se refiere al orden público y la seguridad, así como la cobertura de las necesidades de transporte urgente.

[...]

(19) El Tribunal de Justicia de la Unión Europea ya ha declarado que los problemas causantes de cancelaciones o retrasos solamente pueden quedar cubiertos por el concepto de circunstancias extraordinarias en la medida en que se deriven de circunstancias que no sean inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista de que se trate y escapen al control efectivo de dicho transportista. Es preciso señalar que las condiciones meteorológicas que hacen peligrosa la navegación del buque son perfectamente ajenas al control efectivo del transportista.»

4. El artículo 2 del Reglamento n.º 1177/2010, titulado «Ámbito de aplicación», establece:

«1. El presente Reglamento se aplicará a los pasajeros que utilicen:

- a) servicios de pasaje cuyo puerto de embarque esté situado en el territorio de un Estado miembro;
- b) servicios de pasaje cuyo puerto de embarque esté situado fuera del territorio de un Estado miembro y cuyo puerto de desembarque esté situado en el territorio de un Estado miembro, siempre que el operador del servicio sea un transportista de la Unión con arreglo a lo definido en el artículo 3, letra e);
- c) un crucero cuyo puerto de embarque esté situado en el territorio de un Estado miembro. No obstante, no se aplicarán a estos pasajeros el artículo 16, apartado 2, los artículos 18 y 19 y el artículo 20, apartados 1 y 4.

2. El presente Reglamento no se aplicará a los pasajeros que viajen:

- a) en buques autorizados a transportar hasta 12 pasajeros;
- b) en buques en los que la tripulación responsable del funcionamiento del buque esté compuesta por tres personas como máximo o cuyo servicio de pasaje en su totalidad cubra una distancia inferior a 500 metros, en un solo sentido;
- c) en circuitos de excursión y turísticos, excepto los cruceros, o
- d) en buques no propulsados por medios mecánicos, así como en buques originales y reproducciones singulares de buques de pasaje históricos proyectados antes de 1965 y construidos predominantemente con los materiales de origen, autorizados a transportar hasta 36 pasajeros.

3. Durante un período de dos años a partir del 18 de diciembre de 2012, los Estados miembros podrán excluir de la aplicación del presente Reglamento a los buques marítimos de menos de 300 toneladas de registro bruto dedicados al transporte nacional, siempre que los derechos de los pasajeros a los que se aplica el presente Reglamento estén debidamente garantizados en el Derecho nacional.

4. Los Estados miembros podrán excluir de la aplicación del presente Reglamento a los servicios de pasaje cubiertos por obligaciones de servicio público, contratos de servicio público o servicios integrados, siempre que los derechos de los pasajeros a los que se aplica el presente Reglamento estén garantizados de forma similar en el Derecho nacional.

[...]

5. El artículo 3 de dicho Reglamento incluye las siguientes definiciones:

«[...]

f) “servicio de pasaje”: servicio comercial de transporte de pasajeros por mar o por vías navegables realizado conforme a un horario hecho público;

[...]

m) “contrato de transporte”: contrato de transporte entre un transportista y un pasajero para la prestación de uno o varios servicios de pasaje o cruceros;

n) “billete”: documento válido u otra prueba de un contrato de transporte;

[...]

r) “reserva”: reserva de una salida específica de un servicio de pasaje o de un crucero;

[...]

6. El artículo 4 del referido Reglamento, titulado «Billetes y condiciones contractuales no discriminatorias», establece en su apartado 2:

«Sin perjuicio de las tarifas sociales, las condiciones contractuales y las tarifas aplicadas por los transportistas u otros proveedores de billetes se ofrecerán al público en general sin discriminación alguna, directa o indirecta, basada en la nacionalidad del cliente final o en el lugar de establecimiento de los transportistas o proveedores de billetes en la Unión.»

7. En el capítulo II del mismo Reglamento, titulado «Derechos de las personas con discapacidad y de las personas con movilidad reducida», el artículo 7, titulado a su vez «Derecho al transporte», prevé en su apartado 2:

«Las reservas y los billetes se ofrecerán a las personas con discapacidad y a las personas con movilidad reducida sin costes adicionales en las mismas condiciones que al resto de los pasajeros.»

8. En el capítulo III del Reglamento n.º 1177/2010, titulado «Obligaciones de los transportistas y de los operadores de terminales en caso de interrupción del viaje», el artículo 18, titulado a su vez «Transporte alternativo y reembolso en caso de cancelación o retraso de salidas», dispone:

«1. Cuando un transportista prevea que un servicio de pasaje vaya a ser cancelado o a retrasarse más de 90 minutos con respecto a su hora de salida programada a partir de una terminal portuaria, se ofrecerá inmediatamente a los pasajeros la posibilidad de escoger entre:

a) la conducción hasta el destino final, en condiciones de transporte comparables, con arreglo al contrato de transporte, en la primera ocasión que se presente y sin coste adicional;

b) el reembolso del precio del billete y, si procede, un servicio de vuelta gratuita al primer punto de partida, con arreglo al contrato de transporte, en la primera ocasión que se presente.

2. Cuando un servicio de pasaje sea cancelado o sufra un retraso superior a 90 minutos en su salida de un puerto, los pasajeros tendrán derecho a dicha conducción o al reembolso por el transportista del precio del billete.

3. El pago del reembolso previsto en el apartado 1, letra b), y el apartado 2 se efectuará en un plazo de siete días, en metálico, por transferencia bancaria electrónica, transferencia bancaria o cheque por el valor del coste íntegro del billete —al precio al que se compró— correspondiente a la parte o partes del viaje no efectuadas y a la parte o partes del viaje efectuadas, si el viaje ha perdido razón de ser en relación con el plan de viaje inicial del pasajero. Con el acuerdo del pasajero, el reembolso total del billete podrá efectuarse mediante vales u otros servicios por un importe equivalente a la tarifa a la que se compró, siempre que las condiciones sean flexibles, en particular con respecto al período de validez y al destino.»

**9.** El artículo 19 del referido Reglamento, titulado «Indemnización por el precio del billete en caso de retraso en la llegada», establece:

«1. Sin renunciar a su derecho al transporte, los pasajeros podrán solicitar al transportista una indemnización cuando la llegada a su destino, con arreglo al contrato de transporte, pueda verse demorada. El nivel mínimo de la indemnización será el 25 % del precio del billete para los retrasos de como mínimo:

- a) una hora en el caso de viajes programados de duración igual o inferior a cuatro horas;
- b) dos horas en el caso de viajes programados de duración superior a cuatro horas, pero igual o inferior a ocho horas;
- c) tres horas en el caso de viajes programados de duración superior a ocho horas, pero igual o inferior a 24 horas, o
- d) seis horas en el caso de viajes programados de duración superior a 24 horas.

Si el retraso es superior al doble del tiempo indicado en las letras a) a d), la indemnización corresponderá al 50 % del precio del billete.

2. Los pasajeros titulares de un pase de transporte o abono de temporada que sufran repetidamente retrasos a la llegada durante su período de validez podrán reclamar una indemnización adecuada de conformidad con las disposiciones del transportista en materia de indemnización. Estas disposiciones fijarán los criterios aplicables a los retrasos a la llegada y al cálculo de las indemnizaciones.

3. La indemnización se calculará en relación con el precio que el viajero abonó realmente por el servicio de pasaje que ha sufrido el retraso.

4. Si el contrato de transporte se refiere a un viaje de ida y vuelta, la indemnización por retraso a la llegada, ya sea en el trayecto de ida o en el de vuelta, se calculará en relación con el 50 % del precio abonado por el transporte en dicho servicio de pasaje.

5. La indemnización se abonará en el plazo de un mes a partir de la presentación de la solicitud correspondiente. La indemnización podrá abonarse en forma de vales u otros servicios, siempre y cuando las condiciones del contrato sean flexibles, especialmente en lo que se refiere al período de validez y al destino. La indemnización se abonará en efectivo a petición del pasajero.

6. No se deducirán de la indemnización por el precio del billete costes de transacción como tasas, gastos telefónicos o sellos. Los transportistas podrán establecer un umbral mínimo por debajo del cual no se abonará indemnización alguna. Ese umbral no podrá ser superior a 6 euros.»

**10.** El artículo 20 del antedicho Reglamento, titulado «Exenciones», tiene el siguiente tenor:

«1. Los artículos 17, 18 y 19 no serán aplicables a los pasajeros con billetes abiertos mientras no se especifique la hora de salida, salvo si se trata de pasajeros titulares de un pase de transporte o abono de temporada.

2. Los artículos 17 y 19 no serán aplicables a aquellos pasajeros que hayan sido informados de la cancelación o del retraso antes de efectuar la compra del billete o cuando la cancelación o el retraso se deban a causas imputables al pasajero.

3. El artículo 17, apartado 2, no será aplicable cuando el transportista demuestre que la cancelación o el retraso se deben a condiciones meteorológicas que hacen peligrosa la navegación.

4. El artículo 19 no será aplicable cuando el transportista demuestre que la cancelación o el retraso se debe a condiciones meteorológicas que hacen peligrosa la navegación del buque, o a circunstancias extraordinarias que entorpecen la ejecución del servicio de pasaje y que no hubieran podido evitarse incluso tras la adopción de todas las medidas oportunas.»

11. En el capítulo IV del mismo Reglamento, titulado «Normas generales sobre la información y las reclamaciones», el artículo 24 de este, titulado a su vez «Reclamaciones», establece:

«1. Los transportistas y los operadores de terminal crearán o dispondrán de un mecanismo accesible de tramitación de las reclamaciones relativas a los derechos y obligaciones contemplados en el presente Reglamento.

2. Si un pasajero cubierto por el presente Reglamento desea hacer una reclamación al transportista o al operador de terminal, la presentará en el plazo de dos meses a partir de la fecha en que se prestó o hubiera debido prestarse un determinado servicio. En el plazo de un mes a partir de la recepción de la reclamación, el transportista o el operador de terminal notificarán al pasajero que su reclamación ha sido atendida o desestimada o es todavía objeto de estudio. El plazo de respuesta definitiva no deberá superar dos meses a partir de la recepción de una reclamación.»

12. En el capítulo V del Reglamento n.º 1177/2010, titulado «Ejecución y organismos nacionales de ejecución», el artículo 25, titulado a su vez «Organismos nacionales de ejecución», dispone:

«1. Cada Estado miembro designará un nuevo organismo o un organismo ya existente responsable de la ejecución del presente Reglamento en lo que se refiere a los servicios de pasaje y cruceros a partir de puertos situados en su territorio y a los servicios de pasaje hacia dichos puertos a partir de un tercer país. Cada organismo adoptará las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento del presente Reglamento.

Cada organismo será independiente de cualquier interés comercial en lo relativo a su organización, sus decisiones de financiación, su estructura jurídica y su proceso de toma de decisiones.

2. Los Estados miembros notificarán a la Comisión el organismo u organismos que designen conforme al presente artículo.

3. Cualquier pasajero podrá presentar una reclamación, con arreglo al Derecho nacional, ante el organismo competente designado en virtud del apartado 1, o ante cualquier otro organismo competente designado por el Estado miembro correspondiente, por presunta infracción del presente Reglamento. El organismo competente dará a los pasajeros, dentro de un plazo razonable, una respuesta motivada a su reclamación.

El Estado miembro podrá decidir:

a) que el pasajero, en un primer momento, presente al transportista o al operador de terminal la reclamación contemplada en el presente Reglamento, y/o

b) que el organismo nacional de ejecución o cualquier otro organismo competente designado por el Estado miembro, actúe como instancia de apelación para las reclamaciones no resueltas con arreglo al artículo 24.

4. Los Estados miembros que hayan optado por excluir determinados servicios en virtud del artículo 2, apartado 4, garantizarán la existencia de un mecanismo similar para la aplicación de los derechos de los pasajeros.»

*Reglamento (CE) n.º 261/2004*

13. El Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 (DO 2004, L 46, p. 1), comprende un artículo 5, titulado «Cancelación de vuelos», cuyo apartado 1, establece:

«En caso de cancelación de un vuelo:

[...]

c) los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7, a menos que:

- i) se les informe de la cancelación al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista, o
- ii) se les informe de la cancelación con una antelación de entre dos semanas y siete días con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca un transporte alternativo que les permita salir con no más de dos horas de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de cuatro horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista, o
- iii) se les informe de la cancelación con menos de siete días de antelación con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca tomar otro vuelo que les permita salir con no más de una hora de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de dos horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista.»

### **Derecho irlandés**

**14.** Las European Union (Rights of Passengers when travelling by Sea and Inland Waterway) Regulations 2012 [Reglamento de 2012 relativo a la Unión Europea (derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables)] (en lo sucesivo, «Reglamento de 2012»), aprobado el 10 de octubre de 2012, designa, en su artículo 3, a la autoridad irlandesa de transportes como organismo responsable de la ejecución en el sentido del artículo 25 del Reglamento n.º 1177/2010.

**15.** De conformidad con el artículo 4, apartado 1, del Reglamento de 2012, la autoridad irlandesa de transportes puede, ya sea por iniciativa propia o a raíz de una reclamación presentada por un pasajero, si considera que un proveedor incumple el Reglamento n.º 1177/2010, remitir a dicho proveedor «una notificación en la que se especifique el incumplimiento o la infracción en cuestión, las medidas que habrá de tomar y el plazo de que dispone para dar cumplimiento a la notificación».

**16.** El artículo 4, apartado 2, del Reglamento de 2012 establece que, en los casos en que se remita una notificación con arreglo al artículo 4, apartado 1, de dicho Reglamento, un proveedor podrá presentar sus observaciones a la autoridad irlandesa de transportes en un plazo de 21 días. Dicha autoridad examinará esas observaciones y confirmará, modificará o retirará la notificación.

**17.** Por último, con arreglo al artículo 4, apartado 3, del Reglamento de 2012, un proveedor a quien se haya remitido una notificación con arreglo a dicho Reglamento y que la incumpla comete una infracción sancionada, en caso de sentencia condenatoria en procedimiento sumario, con una multa de un importe de 5 000 euros, o, en caso de sentencia condenatoria en procedimiento con escrito de acusación formal, con una multa cuya cuantía no excederá de 250 000 euros.

### **Litigio principal y cuestiones prejudiciales**

**18.** En 2016, la sociedad matriz de Irish Ferries, Irish Continental Group plc, celebró un contrato con la sociedad de Derecho alemán, Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (en lo sucesivo, «astillero»), para la construcción de un buque que debía entregarse con todos los certificados requeridos para la navegación el 26 de mayo de 2018, como muy tarde.

**19.** Dicho buque tenía que empezar a operar en la temporada de verano de 2018 para realizar varias rutas, entre ellas una nueva ruta constituida por trayectos de ida y vuelta continua entre Dublín y Cherburgo (en lo sucesivo, «ruta Dublín-Cherburgo»).

**20.** Habida cuenta de la duración del trayecto, unas 18 horas, Irish Ferries tenía previsto alternar cada dos días la explotación del referido buque en la ruta Dublín-Cherburgo con la explotación de otro buque que, en la temporada 2018, hacía las rutas entre Rosslare (Irlanda) y Cherburgo y entre Rosslare y Roscoff (Francia), y ofrecer así un servicio diario entre Irlanda y Francia, aunque desde y hacia diferentes puertos.

**21.** En el mes de enero de 2017, el astillero comunicó oralmente a Irish Ferries que la fecha prevista para la entrega del buque era el 22 de junio de 2018, como muy tarde.

**22.** El 27 de octubre de 2017, Irish Ferries comenzó a aceptar reservas para la temporada 2018, ya que la mayoría de los pasajeros reserva los trayectos por adelantado. El 1 de noviembre de 2017, el astillero confirmó que la entrega del buque de que se trata se haría efectivamente el 22 de junio de 2018 de modo que estuviese preparado para el primer trayecto previsto para el 12 de julio de 2018.

**23.** No obstante, el 18 de abril de 2018, el astillero informó a Irish Ferries de que el buque en cuestión no se entregaría hasta el 13 de julio de 2018 debido al retraso de los proveedores de equipamiento de espacios de alojamiento subcontratados. Por consiguiente, los trayectos no podrían iniciarse, como estaba previsto, el 12 de julio de 2018, y también se verían afectados algunos otros trayectos.

**24.** Por tanto, tras haber comprobado, el 20 de abril de 2018, que no iba a poder sustituir ese buque ni por otro buque de su flota ni fletando un buque alternativo a través de un agente marítimo, Irish Ferries canceló los trayectos previstos con el buque de que se trata hasta la nueva fecha de entrega de este, añadiendo un plazo de seguridad. Así, Irish Ferries canceló los trayectos entre el 12 y el 29 de julio de 2018.

**25.** En relación con esa cancelación, Irish Ferries llevó a cabo varias actuaciones. En primer término, anunció a todos los pasajeros afectados la cancelación de los trayectos con doce semanas de antelación. En segundo término, propuso a esos pasajeros el reembolso íntegro inmediato del precio del billete o la posibilidad de reservar otros trayectos de su elección (en lo sucesivo, «trayectos alternativos»). Como no disponía de otro servicio idéntico en la ruta Dublín-Cherburgo, Irish Ferries propuso a los pasajeros afectados una serie de trayectos alternativos desde y hacia varios puertos de salida y de llegada que enlazaban Irlanda y Francia directa o indirectamente, es decir, pasando por Gran Bretaña (Reino Unido). Sin embargo, la autoridad irlandesa de transportes pone en duda ante el órgano jurisdiccional remitente el hecho de que Irish Ferries ofreciera a todos los pasajeros ser conducidos a través del puente terrestre.

**26.** Por lo que se refiere a los pasajeros conducidos desde y hacia Rosslare, en lugar de Dublín, o desde y hacia Roscoff, en lugar de Cherburgo, Irish Ferries no les ofreció el reembolso de los eventuales gastos adicionales en que pudieran incurrir. En efecto, Irish Ferries consideró que no todos los pasajeros tenían gastos adicionales, puesto que algunos de ellos se encontraban más cerca de Roscoff que de Cherburgo.

**27.** El 9 de mayo de 2018, la autoridad irlandesa de transportes advirtió a Irish Ferries de que estaba estudiando las circunstancias de la cancelación de los trayectos comprendidos entre el 12 y el 29 de julio de 2018 «para determinar las distintas posibilidades de aplicación del [Reglamento n.º 1177/2010] a ese supuesto», instándola a que explicara las razones por las cuales consideraba que esa cancelación podía atribuirse a circunstancias extraordinarias fuera de su control.

**28.** El 1 de junio de 2018, la autoridad irlandesa de transportes solicitó a Irish Ferries información complementaria sobre el cumplimiento, por parte de esta última, del artículo 18 del Reglamento n.º 1177/2010.

**29.** El 11 de junio de 2018, el astillero notificó a Irish Ferries que la entrega del buque se retrasaría de nuevo hasta una fecha indeterminada de septiembre de 2018 debido al retraso de un subcontratista en los trabajos de cableado eléctrico e instalación del sistema eléctrico de la cubierta y del casco, así como a retrasos en la entrega de elementos interiores destinados a espacios públicos. En definitiva, la entrega del buque se hizo el 12 de diciembre de 2018, esto es, con un retraso de unos 200 días.

**30.** Al verse ante la imposibilidad de explotar el buque de que se trata y al no haber podido fletar un buque alternativo, Irish Ferries decidió cancelar todos los trayectos programados para después del 30 de julio de 2018.

**31.** En relación con dicha cancelación, Irish Ferries llevó a cabo varias actuaciones. En primer término, anunció la referida cancelación a todos los pasajeros afectados en cuanto tuvo la confirmación de que no era posible fletar un buque alternativo, respetando un preaviso de siete a doce semanas. En segundo término, ofreció a estos pasajeros la posibilidad de cancelar y obtener inmediatamente el reembolso íntegro del precio del billete. En tercer término, propuso a dichos pasajeros la posibilidad de utilizar trayectos alternativos hacia Francia sin reembolso de eventuales gastos adicionales. También ofreció a los pasajeros ser conducidos, a través del puente terrestre que eligieran entre los que se les proponían, desde cualquier puerto ferry irlandés con destino a puertos franceses tales como Cherburgo, Roscoff, Calais y Caen. En este último supuesto, se reembolsaba a los pasajeros los gastos de combustible en que hubieran incurrido para atravesar Gran Bretaña.

**32.** Como resultado de estas actuaciones, de los 20 000 pasajeros afectados por esas cancelaciones, el 82 % optó por trayectos alternativos de Irish Ferries o de otros transportistas, el 3 % prefirió utilizar el puente terrestre y el 15 % restante aceptó el reembolso total del precio del billete.

**33.** En cuanto a los pasajeros que utilizaron los trayectos alternativos, no se les cobró ningún coste de transporte adicional, sino que este fue abonado por Irish Ferries. Además, Irish Ferries reembolsó las posibles diferencias relativas a los gastos a bordo.



**34.** En cuanto a los pasajeros que utilizaron el puente terrestre, Irish Ferries les reembolsó el gasto del combustible necesario para el trayecto a través Gran Bretaña.

**35.** No obstante, Irish Ferries no abonó ninguna indemnización por el retraso en la llegada al destino final a los pasajeros que lo solicitaron con arreglo al artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010, en la medida en que, desde su punto de vista, les había ofrecido un transporte alternativo y un reembolso del precio del billete con arreglo al artículo 18 de dicho Reglamento. Irish Ferries estimó, en efecto, que los artículos 18 y 19 del referido Reglamento no son aplicables simultáneamente.

**36.** El 1 de agosto de 2018, la autoridad irlandesa de transportes dirigió una «notificación de carácter preliminar» a Irish Ferries en relación con la aplicación del Reglamento n.º 1177/2010 a los trayectos cancelados, a la que Irish Ferries dio respuesta presentando sus observaciones el 15 de agosto de 2018.

**37.** El 19 de octubre de 2018, la NTA adoptó una decisión en virtud de la cual consideró, primero, que el Reglamento n.º 1177/2010 resultaba aplicable a las cancelaciones de los trayectos entre Dublín y Cherburgo durante el verano 2018, segundo, que Irish Ferries había infringido las exigencias establecidas en el artículo 18 de dicho Reglamento, y, tercero, que ese transportista marítimo no había respetado el artículo 19 del citado Reglamento. En virtud del artículo 4, apartado 1, del Reglamento de 2012, esta Decisión se concretó mediante la emisión de dos notificaciones con arreglo, respectivamente, al artículo 18 y al artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010.

**38.** Irish Ferries presentó sus observaciones acerca de dicha Decisión en noviembre de 2018, de conformidad con el artículo 4, apartado 2, del Reglamento de 2012.

**39.** Mediante decisión de 25 de enero de 2019, al término de un procedimiento contradictorio, la autoridad irlandesa de transportes confirmó las notificaciones emitidas con arreglo a los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010. De este modo, estimó, por una parte, que Irish Ferries había incumplido la obligación de transporte alternativo establecida en el artículo 18 de dicho Reglamento y le instó a reembolsar cualquier gasto adicional soportado por los pasajeros afectados por los trayectos cancelados que habían optado por ser conducidos desde y hacia Rosslare, en vez de Dublín, o desde y hacia Roscoff, en vez de Cherburgo.

**40.** Por otra parte, consideró que Irish Ferries había infringido el artículo 19 del referido Reglamento y la requirió a que abonará una indemnización a los pasajeros afectados por el retraso en la llegada al destino final especificado en el contrato de transporte.

**41.** Irish Ferries impugna tanto la decisión de 25 de enero de 2019 como las notificaciones emitidas con arreglo a los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 ante la High Court (Tribunal Superior, Irlanda), sosteniendo, en primer lugar, que dicho Reglamento no es aplicable cuando la cancelación del servicio de transporte se produce varias semanas antes de la fecha de los trayectos programados. En segundo lugar, Irish Ferries impugna la interpretación y la aplicación de los artículos 18 a 20 del Reglamento n.º 1177/2010 realizadas por la autoridad irlandesa de transportes. Más concretamente, sostiene que el retraso en la entrega del buque de que se trata constituye una circunstancia extraordinaria que la exime del pago de la indemnización prevista en el artículo 19 de dicho Reglamento. En tercer lugar, Irish Ferries reprocha a la autoridad irlandesa de transportes haber infringido el artículo 25 del referido Reglamento al haberse extralimitado en sus poderes. En efecto, alega que esa autoridad había ejercido su competencia sobre servicios de transporte desde Francia y hasta Irlanda cuando tales servicios son, en su opinión, competencia exclusiva de las autoridades francesas. En cuarto lugar, Irish Ferries reprocha a la autoridad irlandesa de transportes haber infringido el artículo 24 del Reglamento n.º 1177/2010 por no haber circunscrito los efectos de su decisión a los pasajeros que habían presentado una reclamación en tiempo y forma a tenor de lo establecido en el artículo 24 de dicho Reglamento. En quinto lugar, Irish Ferries pone en tela de juicio la validez del citado Reglamento a la luz de los principios de proporcionalidad, de seguridad jurídica y de igualdad de trato, y de los artículos 16, 17 y 20 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (en lo sucesivo, «Carta»).

**42.** En estas circunstancias, la High Court (Tribunal Superior, Irlanda) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«[...]

1) ¿Es aplicable el [Reglamento n.º 1177/2010] (en particular los artículos 18 y/o 19) si los pasajeros han reservado con antelación y celebrado contratos de transporte y los servicios de pasaje se cancelan, mediante

notificación al menos siete semanas antes de la salida prevista, debido al retraso en la entrega de un nuevo buque al operador de transbordadores? A este respecto, ¿resultan pertinentes para la aplicabilidad del [citado] Reglamento alguna (o todas) de las siguientes cuestiones:

- a) la entrega se retrasó finalmente unos 200 días;
  - b) el operador de transbordadores tuvo que cancelar toda la temporada de navegación;
  - c) fue imposible conseguir un buque alternativo adecuado;
  - d) el operador de transbordadores reubicó a más de 20 000 pasajeros en diferentes trayectos o les reembolsó el precio de sus billetes;
  - e) estos trayectos estaban incluidos en una nueva ruta de navegación abierta por el operador de transbordadores en la que no existía un servicio alternativo similar?
- [...]

2) ¿Si se ofrece al pasajero un transporte alternativo de conformidad con el artículo 18 [del Reglamento n.º 1177/2010], entra en vigor un nuevo contrato de transporte de tal manera que el derecho a indemnización previsto en el artículo 19 [de dicho Reglamento] se determinará con arreglo a este nuevo contrato y no al inicial?

3) a) En caso de que [el citado] artículo 18 sea aplicable, si se cancela un trayecto y no hay ningún servicio alternativo en esa ruta (es decir, no existe servicio directo entre esos dos puertos), ¿el ofrecimiento de un trayecto alternativo a través de otra ruta o rutas disponibles y elegidas por el pasajero, incluso a través de un “puente terrestre” (por ejemplo, el pasajero, eligiendo cada uno de los trayectos, viaja de Irlanda al Reino Unido en transbordador y, una vez allí, conduce, con los gastos de combustible reembolsados por el operador de transbordadores, hasta un puerto del Reino Unido con conexión a Francia, desde donde viaja a ese país) equivale a “la conducción hasta el destino final” a efectos [de ese mismo] artículo 18? En caso de respuesta negativa, ¿qué criterios se utilizarán para determinar si la conducción se realiza “en condiciones de transporte comparables”?

b) Si no existe un trayecto alternativo a través de la ruta cancelada, de tal manera que no se puede ubicar al pasajero afectado en un trayecto directo desde el puerto original de embarque hasta el destino final, con arreglo al contrato de transporte, ¿está obligado el transportista a abonar los costes adicionales que haya soportado el pasajero que haya hecho uso de un transporte alternativo por viajar desde y hasta el nuevo puerto de embarque o desde y hasta el nuevo puerto de destino?

[...]

4) a) ¿Es aplicable el artículo 19 [del Reglamento n.º 1177/2010] si el viaje ya ha sido cancelado al menos siete semanas antes de la salida prevista? En caso de respuesta afirmativa, ¿es aplicable si, de conformidad con el artículo 18 [de dicho Reglamento], se ha proporcionado al pasajero un transporte alternativo sin coste adicional o se le ha reembolsado el precio del billete o el pasajero ha optado por un trayecto posterior?

b) En caso de que el artículo 19 [del Reglamento n.º 1177/2010] sea aplicable, ¿qué significa “destino” a efectos de [dicho artículo]?

5) Si el artículo 19 [del Reglamento n.º 1177/2010] es aplicable:

a) ¿Cómo debe calcularse la duración del retraso en tales circunstancias?

b) ¿Cómo debe calcularse el precio, en el sentido de dicho artículo 19, al determinar el importe de la indemnización que habría de pagarse y, en particular, incluye dicho importe los costes referidos a los extras (por ejemplo, camarotes, compartimentos para animales y salas vip)?

[...]

6) En caso de que el Reglamento [n.º 1177/2010] resulte aplicable, ¿las circunstancias y consideraciones expuestas en la primera cuestión prejudicial equivalen a “circunstancias extraordinarias [...] que no hubieran podido evitarse incluso tras la adopción de todas las medidas oportunas” a efectos del artículo 20, apartado 4, [de dicho] Reglamento?

[...]

7) ¿Impone el artículo 24 [del Reglamento n.º 1177/2010] a todo pasajero que desee beneficiarse de la indemnización prevista en el artículo 19 [de dicho] Reglamento la obligación de presentar una reclamación en el plazo de dos meses a partir de la fecha en que se prestó o hubiera debido prestarse el servicio?

[...]

8) ¿Se limita la competencia del organismo nacional responsable de la ejecución [del Reglamento n.º 1177/2010] a los trayectos entre los puertos mencionados en el artículo 25 [de dicho] Reglamento o puede

extenderse también a los trayectos de ida y vuelta desde el puerto de un Estado miembro al Estado del organismo nacional competente?

[...]

9) a) ¿Qué principios y normas del Derecho de la Unión debería aplicar el órgano jurisdiccional remitente para evaluar la validez de la decisión o de las notificaciones del organismo nacional [responsable de la ejecución del Reglamento n.º 1177/2010] a la luz de los artículos 16, 17, 20 o 47 de la Carta o de los principios de proporcionalidad, seguridad jurídica e igualdad de trato?

b) El criterio relativo a la falta de carácter razonable que ha de aplicar el órgano jurisdiccional nacional ¿ha de ser el del error manifiesto?

[...]

10) ¿Es válido el Reglamento n.º 1177/2010 con arreglo al Derecho de la Unión teniendo en cuenta en particular:

a) los artículos 16, 17 y 20 de la Carta;

b) el hecho de que las compañías aéreas no estén obligadas a pagar una compensación si informan al pasajero de la cancelación al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista [artículo 5, apartado 1, letra c), inciso i), del Reglamento n.º 261/2004];

c) los principios de proporcionalidad, seguridad jurídica e igualdad de trato?»

### **Sobre las cuestiones prejudiciales**

#### ***Primera cuestión prejudicial***

**43.** Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el Reglamento n.º 1177/2010 debe interpretarse en el sentido de que es aplicable en el supuesto de que un transportista cancele un servicio de pasaje respetando un plazo de preaviso de varias semanas antes de la salida inicialmente prevista, debido a que el buque que debía prestar dicho servicio fue objeto de un retraso en la entrega y no pudo ser sustituido.

**44.** Con carácter preliminar, procede señalar que tanto del tenor literal de esta cuestión como de la motivación de la resolución de remisión se desprende que el órgano jurisdiccional remitente se refiere a un conjunto de circunstancias que, según dicho órgano jurisdiccional, pueden ser pertinentes para responder a dicha cuestión, tales como la imposibilidad de que el transportista encuentre un buque alternativo, la inexistencia de servicio de transporte alternativo similar en la ruta de que se trata debido a la nueva apertura de esa ruta o incluso el número considerable de pasajeros afectados por la cancelación de los trayectos causada por el retraso en la entrega del buque de que se trata y que fueron o bien reembolsados o bien conducidos en otros buques por otros trayectos o mediante otros modos de transporte. Sin embargo, de la resolución de remisión se desprende que dicho órgano jurisdiccional se pregunta, en realidad, a la luz de la argumentación expuesta ante él por Irish Ferries acerca de si el Reglamento n.º 1177/2010 es aplicable cuando el transportista informó a los pasajeros de la cancelación del servicio de transporte con una antelación de varias semanas. En efecto, según Irish Ferries, el antedicho Reglamento solo es aplicable a dos categorías de pasajeros, a saber, por una parte, a los pasajeros cuyo viaje inminente se retrasa o se cancela y que se encuentran físicamente en el puerto y, por otra parte, a los pasajeros que están en ruta a bordo del buque.

**45.** Hecha esta precisión, procede señalar que el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 1177/2010 se delimita en su artículo 2. El apartado 1 de este artículo establece el principio de que el antedicho Reglamento se aplica a tres categorías de pasajeros, a saber, en primer término, a los que utilicen servicios de pasaje cuyo puerto de embarque esté situado en el territorio de un Estado miembro, en segundo término, a los que utilicen servicios de pasaje cuyo puerto de embarque esté situado fuera del territorio de un Estado miembro y cuyo puerto de desembarque esté situado en el territorio de un Estado miembro, siempre que el operador del servicio sea un transportista de la Unión, y, en tercer término, a los que utilicen un crucero cuyo puerto de embarque esté situado en el territorio de un Estado miembro. Por su parte, los apartados 2 a 4 del antedicho artículo enumeran los casos en los que no se aplica el mencionado Reglamento.

**46.** De una lectura conjunta del artículo 2 del Reglamento n.º 1177/2010 se desprende que el legislador de la Unión quiso delimitar el ámbito de aplicación de este Reglamento a la luz de dos criterios que deben tenerse en cuenta de manera acumulativa, a saber, por una parte, el lugar de embarque o desembarque del servicio de transporte de que se trate y, por otra parte, la «utilización» por el pasajero del servicio de transporte o de un crucero.

**47.** En el caso de autos, la respuesta a la primera cuestión requiere la interpretación del concepto de «utilización» de un servicio de transporte marítimo de pasajeros. Pues bien, procede señalar que este concepto no se define ni en el artículo 2 del Reglamento n.º 1177/2010 ni en ninguna otra disposición de dicho Reglamento. No obstante, procede señalar que, conforme a su sentido habitual en lenguaje corriente, ese concepto puede ser objeto tanto de una interpretación estricta, en el sentido de que solo los pasajeros que están siendo transportado a bordo de un buque utilizan tal servicio, como de una interpretación más amplia, que engloba también a los pasajeros que prevén la utilización de un servicio de transporte marítimo y que ya han realizado las gestiones necesarias al respecto, como una reserva o la compra de un billete.

**48.** Por tanto, con arreglo a reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, procede interpretar el concepto de utilización teniendo en cuenta no solo su tenor literal, sino también su contexto y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forma parte (véase, en este sentido, la sentencia de 12 de octubre de 2017, Kamin und Grill Shop, C-289/16, EU:C:2017:758, apartado 22 y jurisprudencia citada).

**49.** A este respecto, la estructura general del Reglamento n.º 1177/2010 aboga por una interpretación amplia del concepto de utilización de un servicio de transporte marítimo. En efecto, como ha señalado el Abogado General en el punto 61 de sus conclusiones, este Reglamento contiene disposiciones aplicables a situaciones que tienen lugar en una fase previa a la prestación de un servicio de pasaje. De este modo, el artículo 4, apartado 2, del referido Reglamento prohíbe, en esencia, al transportista de pasajeros ofrecer al público condiciones contractuales y tarifarias discriminatorias por razón de la nacionalidad del pasajero. Asimismo, el artículo 7, apartado 2, del citado Reglamento establece que las reservas y los billetes se ofrecerán a las personas con discapacidad y a las personas con movilidad reducida sin costes adicionales en las mismas condiciones que al resto de los pasajeros.

**50.** Por otra parte, los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 quedarían vacíos de gran parte de su sentido si el concepto de pasajeros «que utilicen servicios de pasaje», en el sentido del artículo 2, apartado 1, de dicho Reglamento, solo englobase a los pasajeros que ya se encuentran a bordo de un buque.

**51.** La interpretación de este concepto en el sentido de que engloba también a los pasajeros que hayan efectuado una reserva o comprado un billete para un servicio de transporte marítimo se ve también confirmada por los objetivos perseguidos por el Reglamento n.º 1177/2010. Como indican los considerandos 1, 2 y 13 de dicho Reglamento, la finalidad de este consiste en garantizar un alto nivel de protección de los pasajeros, teniendo en cuenta las exigencias de la protección de los consumidores en general, confiriéndoles un nivel mínimo de protección debido a su condición de parte más débil en el contrato de transporte. De este modo, el legislador de la Unión ha querido reforzar los derechos de estos pasajeros en determinadas situaciones que ocasionan graves molestias y poniendo remedio a dichas molestias de manera estandarizada e inmediata.

**52.** Pues bien, tales objetivos tienen, para las personas que hayan efectuado una reserva o comprado un billete para un servicio de transporte marítimo de pasajeros, al menos la misma importancia que para los pasajeros que ya se encuentran a bordo de un buque que efectúa dicho transporte.

**53.** En este contexto, no puede considerarse que el legislador de la Unión haya querido someter, sin establecer una disposición específica al respecto en el artículo 2 del Reglamento n.º 1177/2010, el ámbito de aplicación de dicho Reglamento a requisitos adicionales como los contemplados en la primera cuestión prejudicial, relativos al cumplimiento de un plazo de preaviso mínimo para informar al pasajero de la cancelación de un servicio de transporte, a la presencia física del pasajero en el puerto o a bordo del buque de transporte o incluso a la disponibilidad de dicho buque.

**54.** Además, nada en los trabajos preparatorios que condujeron a la adopción del Reglamento n.º 1177/2010 permite sustentar la alegación de Irish Ferries según la cual el legislador de la Unión quiso circunscribir el ámbito de aplicación de este Reglamento mediante los requisitos adicionales mencionados en el apartado anterior.

**55.** Por lo que respecta, más concretamente, a los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010, de su tenor respectivo no se desprende que su aplicabilidad se vea circunscrita por alguno de los requisitos adicionales mencionados en el apartado 53 de la presente sentencia.

**56.** El hecho de que los artículos 18 y 19 de este Reglamento figuren en su capítulo III, titulado «Obligaciones de los transportistas y de los operadores de las terminales en caso de interrupción del viaje», no puede servir de base a una interpretación restrictiva según la cual estos artículos solo se aplican en el supuesto de que una parte del viaje haya tenido ya lugar antes de la interrupción de este y, por tanto, los pasajeros se encuentren físicamente

presentes en el puerto o a bordo del buque. En efecto, aparte de que tal limitación no se refleja en los considerandos 13 y 14 del antedicho Reglamento, basta señalar, como hace el Abogado General en el punto 63 de sus conclusiones, que el concepto de viaje no se define en el Reglamento n.º 1177/2010 y, por tanto, no puede servir de soporte para limitar su ámbito de aplicación.

**57.** Por último, procede señalar que, mientras que el artículo 2, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 1177/2010 establece que los artículos 18 y 19 de este no se aplicarán cuando un pasajero utilice un crucero, el artículo 2, apartado 1, letras a) y b), de dicho Reglamento no establece una excepción comparable para el servicio de pasaje. Así, únicamente el artículo 20 del referido Reglamento, titulado «Exenciones», enumera las situaciones en las que los artículos 18 y 19 de este no se aplican a tal servicio. Pues bien, como señaló el Abogado General en el punto 64 de sus conclusiones, la interrupción del viaje no figura entre las situaciones que excluyen la aplicación de dichos artículos.

**58.** Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el Reglamento n.º 1177/2010 debe interpretarse en el sentido de que es aplicable en el supuesto de que un transportista cancele un servicio de pasaje respetando un plazo de preaviso de varias semanas antes de la salida inicialmente prevista, debido a que el buque que debía prestar ese servicio fue objeto de un retraso en la entrega y no pudo ser sustituido.

### ***Tercera cuestión prejudicial***

**59.** Mediante su tercera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 18 del Reglamento n.º 1177/2010 debe interpretarse en el sentido de que, cuando se cancela un servicio de pasaje y no existe ningún servicio de transporte alternativo en la misma ruta, el transportista está obligado a ofrecer al pasajero, en virtud del derecho de este último a un transporte alternativo en condiciones de transporte comparables al destino final previsto en esa disposición, un servicio de transporte alternativo que circule por un itinerario distinto del del servicio cancelado o un servicio de transporte marítimo vinculado a otros modos de transporte, como el transporte por carretera o por ferrocarril, y en caso afirmativo, si el transportista está obligado a hacerse cargo de los eventuales costes adicionales en que incurra el pasajero en el marco de esa conducción hasta el destino final.

**60.** Procede señalar, en primer lugar, que el concepto de destino final no se define ni en el artículo 18 del Reglamento n.º 1177/2010 ni en ninguna otra disposición de dicho Reglamento. No obstante, del artículo 18, apartado 1, letra a), del referido Reglamento se desprende que el destino final se determina en el contrato de transporte y corresponde, como ha señalado el Abogado General en los puntos 79 y 81 de sus conclusiones, al lugar convenido entre el transportista y el pasajero al celebrar el contrato de transporte, al que el pasajero debe ser transportado mediante el servicio de transporte, es decir, el puerto de desembarque indicado en ese contrato.

**61.** A este respecto, procede señalar que, como indica el artículo 3, letra f), del Reglamento n.º 1177/2010, el servicio de pasaje consiste en un servicio comercial de transporte de pasajeros por mar o por vías navegables realizado conforme a un horario hecho público. Por su parte, el contrato de transporte se define en el artículo 3, letra m), de dicho Reglamento como un contrato de transporte celebrado entre un transportista y un pasajero para la prestación de uno o varios servicios de pasaje o cruceros. Conforme al artículo 3, letra r), del referido Reglamento, la celebración del contrato de transporte se materializa en el hecho de que un pasajero proceda a una reserva de una salida específica de un servicio de pasaje prestado por el transportista, que emite un billete que, a tenor del artículo 3, letra n), del mismo Reglamento, constituye una prueba de la existencia del contrato de transporte.

**62.** Del apartado anterior se desprende que la celebración de un contrato de transporte, acto de naturaleza sinalagmática, confiere al pasajero, como contraprestación por el precio que paga, un derecho a ser transportado por el transportista cuyos elementos esenciales están fijados, a saber, en particular, los lugares de salida y llegada al destino final, los días y los horarios de dicho servicio de transporte y su duración.

**63.** En segundo lugar, dado que el concepto de transporte alternativo no se define ni en el artículo 18 del Reglamento n.º 1177/2010 ni en ninguna otra disposición de este Reglamento, procede señalar que, conforme a su sentido habitual en lenguaje corriente, este concepto se refiere al hecho de transportar al pasajero al destino final en circunstancias diferentes de las inicialmente previstas, sin exigir, no obstante, que el itinerario seguido y el modo de transporte sean idénticos a los previstos inicialmente.

**64.** De ello se deduce que el concepto de «conducción hasta el destino final», en el sentido del artículo 18 del Reglamento n.º 1177/2010, implica que el pasajero sea transportado al lugar contractualmente previsto, sin que

el itinerario seguido y el modo de transporte sean necesariamente idénticos a los inicialmente pactados. De ello se desprende que el transportista dispone, en principio, de cierto margen de maniobra para ofrecer una conducción hasta el destino final al pasajero cuyo servicio de transporte se cancela. Por consiguiente, el transportista puede ofrecer un transporte alternativo mediante, en primer término, un servicio de pasaje que sustituya a la salida desde un puerto de embarque y/o al destino a un puerto de desembarque que circule por un itinerario distinto del inicialmente previsto en el contrato de transporte, o, en segundo término, mediante ese servicio de pasaje con correspondencia, o, en tercer término, mediante un servicio de transporte marítimo de pasajeros vinculado a otros modos de transporte, como el transporte por carretera o por ferrocarril.

**65.** En tercer lugar, no obstante, esta facultad que se ofrece al transportista está regulada por los requisitos establecidos en el artículo 18 del Reglamento n.º 1177/2010, a saber, que ese transporte alternativo debe efectuarse sin coste adicional, en condiciones de transporte comparables y en la primera ocasión que se presente.

**66.** Por lo que respecta, para empezar, al requisito de que el transporte alternativo debe efectuarse «sin coste adicional», en el sentido de dicho artículo 18, es preciso señalar que el legislador de la Unión ha querido que el transporte alternativo no exponga al pasajero a gastos adicionales en relación con los que habría soportado necesariamente en el marco del servicio de transporte cancelado para desplazarse, en particular, al puerto de embarque inicialmente acordado. De este modo, el transportista debe hacerse cargo de los eventuales gastos adicionales, tales como los gastos de carburante o de peajes por carretera que el pasajero haya abonado para desplazarse al puerto de embarque alternativo o para abandonar el puerto de desembarque alternativo y desplazarse al puerto de desembarque inicialmente previsto o incluso de los gastos en que haya incurrido el pasajero durante el transporte por carretera o por ferrocarril en el marco de un puente terrestre. Dicho esto, si bien el transporte alternativo no debe hacerse en detrimento del pasajero, tampoco debe colocar a este en una situación más ventajosa que la prevista en el contrato de transporte, de modo que incumbe al pasajero demostrar la existencia de los gastos adicionales en que haya incurrido como consecuencia del transporte alternativo.

**67.** De lo anterior se desprende que procede interpretar la exigencia de un transporte alternativo «sin coste adicional», en el sentido de que el transportista debe hacerse cargo de los eventuales costes adicionales soportados por el pasajero en el marco del transporte alternativo hasta el destino final.

**68.** A continuación, el artículo 18, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 1177/2010 establece que el transportista debe ofrecer un transporte alternativo efectuado en condiciones de transporte comparables. A este respecto, el considerando 13 de dicho Reglamento indica que el transportista debe ofrecer al pasajero un transporte alternativo en condiciones satisfactorias.

**69.** De una lectura conjunta de estas disposiciones se desprende que el legislador de la Unión impuso al transportista la obligación de proponer al pasajero un transporte alternativo no en condiciones idénticas, sino en condiciones comparables y satisfactorias, lo que implica comparar, como señaló el Abogado General en el punto 88 de sus conclusiones, las condiciones de la oferta de transporte alternativo con las inicialmente pactadas en el contrato de transporte. A este respecto, el examen de la comparabilidad de las condiciones de transporte debe referirse a los elementos esenciales del contrato de transporte como los lugares de salida y llegada al destino final, los días y horarios del servicio de transporte, así como la duración de este, el número de posibles correspondencias, la clase del billete y el tipo de camarote reservado por el pasajero, extremo que corresponde comprobar al órgano jurisdiccional remitente. Por otra parte, ese examen debe realizarse desde el punto de vista del pasajero, ya que, de conformidad con el artículo 18 del Reglamento n.º 1177/2010, interpretado a la luz de los considerandos 12 y 13 de dicho Reglamento, el pasajero ha de poder decidir utilizar el transporte alternativo o que se le reembolse el precio del billete a la luz de la información que el transportista le transmite.

**70.** Por último, al referirse a un transporte alternativo «en la primera ocasión que se presente», el artículo 18, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 1177/2010 exige al transportista que ofrezca al pasajero un transporte alternativo que le permita llegar a su destino final en la primera ocasión que se presente y, por tanto, pretende evitar que dicho transportista se limite a ofrecer un transporte alternativo mediante un servicio de transporte marítimo más tardío por el mismo itinerario, aun cuando existan otros medios de transporte alternativo que permitan al pasajero llegar a su destino final lo antes posible.

**71.** La interpretación que se propugna en el apartado 64 de la presente sentencia del concepto de «conducción hasta el destino final», en el sentido del artículo 18 del Reglamento n.º 1177/2010 se ve corroborada por los objetivos perseguidos por dicho Reglamento.

**72.** En efecto, como se ha señalado en el apartado 51 de la presente sentencia, este Reglamento tiene por objeto, como se desprende de sus considerandos 1, 2 y 13, garantizar un alto nivel de protección de los pasajeros reforzando sus derechos en determinadas situaciones que ocasionan graves molestias y poniendo remedio a dichas molestias de manera estandarizada e inmediata.

**73.** Pues bien, adoptar una interpretación restrictiva del concepto de conducción hasta el destino final, consistente en limitar este concepto únicamente a la oferta de un transporte alternativo en el mismo itinerario que el del servicio de transporte cancelado, pondría en peligro ese objetivo, ya que privaría de efecto útil al derecho al transporte alternativo del pasajero previsto en el artículo 18 del Reglamento n.º 1177/2010 cuando no existe ningún servicio de transporte alternativo en la ruta de que se trate.

**74.** Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la tercera cuestión prejudicial que el artículo 18 del Reglamento n.º 1177/2010 debe interpretarse en el sentido de que, cuando se cancela un servicio de pasaje y no existe ningún servicio de transporte alternativo en la misma ruta, el transportista está obligado a ofrecer al pasajero, en virtud del derecho de este último a un transporte alternativo en condiciones de transporte comparables y en la primera ocasión que se presente al destino final previsto en esa disposición, un servicio de transporte alternativo que circule por un itinerario distinto del del servicio cancelado o un servicio de transporte marítimo vinculado a otros modos de transporte, como el transporte por carretera o por ferrocarril, y también está obligado a hacerse cargo de los eventuales costes adicionales en que incurra el pasajero en el marco de esa conducción hasta el destino final.

#### ***Cuestiones prejudiciales segunda, cuarta y quinta, letra a)***

**75.** Mediante sus cuestiones prejudiciales segunda, cuarta y quinta, letra a), que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 deben interpretarse en el sentido de que, cuando un transportista cancela un servicio de pasaje respetando un plazo de preaviso de varias semanas antes de la salida inicialmente prevista, el pasajero que decida, con arreglo al artículo 18 del antedicho Reglamento, que se le reembolse el precio del billete o se le conduzca hasta el destino final establecido en el contrato de transporte, en la primera ocasión que se presente o en una fecha posterior, puede también reclamar una indemnización en virtud del artículo 19 del referido Reglamento.

**76.** En primer lugar, por lo que respecta a la aplicabilidad del artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010 en el caso de un pasajero cuyo servicio de transporte ha sido cancelado, procede señalar que nada en el tenor de esta disposición indica que no sea aplicable en tal situación. Por otra parte, del considerando 14 del Reglamento n.º 1177/2010 se desprende que el legislador de la Unión quiso obligar a los transportistas a abonar a los pasajeros una indemnización no solo en caso de retraso de un servicio de pasaje, sino también en caso de cancelación de dicho servicio.

**77.** De ello se deduce que un pasajero cuyo servicio de transporte se cancele puede, en principio, reclamar una indemnización con arreglo al antedicho artículo.

**78.** Esta interpretación se ve corroborada por el contexto en el que se inscribe el artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010. En efecto, el artículo 20 de este Reglamento, que enumera los supuestos en los que no se aplica el artículo 19, establece, por una parte, en su apartado 2, que dicho artículo 19 no será aplicable a aquellos pasajeros que hayan sido informados de la cancelación antes de efectuar la compra del billete o cuando la cancelación se deba a causas imputables al pasajero, y, por otra parte, en su apartado 4, que el transportista puede eximirse del pago de la indemnización prevista en el mismo artículo 19 si demuestra que la cancelación del servicio de transporte se debía a condiciones meteorológicas que hacían peligrosa la navegación del buque o a circunstancias extraordinarias.

**79.** Asimismo, dicha interpretación resulta conforme con el objetivo perseguido por el Reglamento n.º 1177/2010, a saber, como se ha señalado en el apartado 51 de la presente sentencia, garantizar un alto nivel de protección de los pasajeros.

**80.** En segundo lugar, procede determinar las condiciones en las que un pasajero puede reclamar la indemnización prevista en el artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010 a raíz de la cancelación de un servicio de transporte.

**81.** A este respecto, por un lado, del artículo 18, apartados 1 y 2, del Reglamento n.º 1177/2010 se desprende que cuando se cancele un servicio de transporte o cuando el transportista prevea que pueda producirse

esa cancelación, los pasajeros tendrán derecho a un transporte alternativo o al reembolso del precio del billete por parte del transportista.

**82.** Como dispone el considerando 13 del referido Reglamento, para reducir las molestias sufridas por los pasajeros como consecuencia de la cancelación de su viaje, estos deben poder o bien cancelar su viaje y obtener el reembolso de los billetes, o bien obtener un transporte alternativo en condiciones satisfactorias.

**83.** De la lectura conjunta del artículo 18 y del considerando 13 se desprende que el legislador de la Unión consideró que la cancelación de un servicio de pasaje por parte del transportista no conduce a la resolución unilateral del contrato de transporte, sino a la posibilidad de que el pasajero opte por la continuación de la relación contractual en forma de un transporte alternativo o por la extinción de esa relación contractual mediante la solicitud de reembolso del precio del billete.

**84.** Así, contrariamente a lo que sostiene Irish Ferries en sus observaciones escritas, la decisión del pasajero de optar por el transporte alternativo cuando se le informa de la cancelación del servicio de transporte no puede asimilarse a la celebración de un nuevo contrato de transporte, ya que esa decisión no es más que la aplicación de una prerrogativa conferida al pasajero por el artículo 18 del Reglamento n.º 1177/2010.

**85.** Por otra parte, el artículo 19, apartado 1, de dicho Reglamento establece, en esencia, que el pasajero puede, sin renunciar a su derecho al transporte, solicitar al transportista una indemnización cuando la llegada a su destino se vea demorada.

**86.** Al mencionar en dicho artículo 19, apartado 1, que ese pasajero puede solicitar al transportista el pago de una indemnización sin renunciar a su derecho al transporte, el legislador de la Unión ha querido supeditar el pago de la indemnización prevista en esa disposición al hecho de que el pasajero disponga de un derecho al transporte. Así pues, cuando el pasajero no dispone de un derecho al transporte o ha dejado de disponer de él, no puede reclamar el pago de una indemnización en virtud del artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010.

**87.** De ello se deduce que es preciso distinguir la situación del pasajero que ha solicitado el reembolso de su billete de la situación del pasajero que ha solicitado ser conducido hasta el destino final establecido en el contrato de transporte en la primera ocasión que se presente o en una fecha posterior.

**88.** En efecto, por lo que respecta al pasajero que solicita, con arreglo al artículo 18 del Reglamento n.º 1177/2010, el reembolso del precio del billete, procede señalar, como hace el Abogado General en el punto 108 de sus conclusiones, que, en tal situación, mediante esa solicitud, el pasajero manifiesta su voluntad de liberarse de su obligación de pagar el precio y, por tanto, renuncia a su derecho al transporte hacia el destino final. Por consiguiente, ese pasajero no puede reclamar el pago de una indemnización en virtud del artículo 19 del referido Reglamento.

**89.** Sin embargo, cuando un pasajero no opta un reembolso, sino por una conducción hasta el destino final en la primera ocasión que se presente o en una fecha posterior, procede considerar que este reitera su voluntad de ser transportado y, por tanto, no renuncia a su derecho al transporte al destino final por el que ha pagado. En consecuencia, ese pasajero puede reclamar el pago de una indemnización en virtud del artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010 cuando se superen los umbrales previstos en dicho artículo. A este respecto, desde el momento en que el pasajero llega al destino final establecido en el contrato de transporte, es decir, como se desprende del apartado 60 de la presente sentencia, al puerto de desembarque indicado en ese contrato, con un retraso superior al fijado en el mencionado artículo, puede reclamar una indemnización en virtud del mismo artículo, habida cuenta de las graves molestias sufridas.

**90.** Habida cuenta de lo anterior, procede responder a las cuestiones prejudiciales segunda, cuarta y quinta, letra a), que los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 deben interpretarse en el sentido de que, cuando un transportista cancela un servicio de pasaje respetando un plazo de preaviso de varias semanas antes de la salida inicialmente prevista, el pasajero dispone de un derecho a indemnización en virtud del artículo 19 del antedicho Reglamento si decide, con arreglo al artículo 18 del referido Reglamento, que se le proporcione un transporte alternativo en la primera ocasión que se presente o aplazar su viaje a una fecha posterior y llega al destino final inicialmente previsto con un retraso superior a los umbrales fijados en el artículo 19 del mismo Reglamento. En cambio, cuando un pasajero decide que se le reembolse el precio del billete, no dispone de ese derecho a indemnización en virtud del referido artículo.

#### **Quinta cuestión prejudicial, letra b)**



**91.** Mediante su quinta cuestión prejudicial, letra b), el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010 debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «precio del billete», que figura en dicho artículo, incluye los costes referidos a los extras elegidos por el pasajero, tales como la reserva de un camarote o de un compartimento para animales, o incluso el acceso a salas vip.

**92.** Con carácter preliminar, procede señalar que, si bien el artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010 establece el método de cálculo de la indemnización mínima a la que tiene derecho un pasajero, que cumple los requisitos fijados en dicho artículo, y cuyo importe equivale a un porcentaje determinado del precio del billete, ni esta disposición ni ninguna otra disposición de dicho Reglamento precisa qué debe entenderse por «precio del billete».

**93.** Dicho esto, se desprende, por una parte, del artículo 3, letra n), del referido Reglamento, como se ha recordado en el apartado 61 de la presente sentencia, que el billete es un documento que acredita la existencia de un contrato de transporte celebrado entre un transportista y un pasajero para la prestación de uno o varios servicios de pasaje.

**94.** Por otra parte, el artículo 19, apartado 3, del Reglamento n.º 1177/2010 dispone que la indemnización se calculará en relación con el precio que el pasajero abonó realmente por el servicio de pasaje.

**95.** Del sentido habitual en el lenguaje corriente de los términos «abonó realmente» se desprende que el legislador de la Unión pretendió referirse, como señaló, en esencia, el Abogado General en el punto 124 de sus conclusiones, al importe total abonado por el pasajero como contrapartida del servicio de pasaje que el transportista se comprometió a prestar y en las condiciones previstas en el contrato. Por consiguiente, el concepto de precio del billete comprende todas las prestaciones que el transportista se ha comprometido a prestar al pasajero como contraprestación por el precio pagado, es decir, no solo la prestación de transporte como tal, sino también todas las prestaciones que se añaden al transporte, como la reserva de un camarote o de un compartimento para animales, o incluso el acceso a salas vip. En cambio, este concepto no incluye los importes correspondientes a las prestaciones independientes del servicio de pasaje, que sean claramente identificables, como los gastos percibidos por la agencia de viajes al hacerse la reserva.

**96.** Esta interpretación se ve corroborada por el objetivo recordado en el apartado 51 de la presente sentencia de garantizar un alto nivel de protección de los pasajeros. En efecto, permite al pasajero afectado identificar fácilmente el importe de la indemnización a la que tiene derecho ese pasajero en caso de cancelación del servicio de transporte.

**97.** Corroboran asimismo dicha interpretación los trabajos preparatorios del Reglamento n.º 1177/2010, de los que se desprende que, si bien el Parlamento propuso circunscribir el concepto de precio del billete a los gastos realizados por lo que respecta al transporte y al alojamiento a bordo, excluyendo los gastos relacionados con las comidas, las demás actividades y las compras efectuadas a bordo, el legislador de la Unión se negó conscientemente a desglosar el concepto de precio del billete en diferentes componentes. De este modo, el legislador de la Unión consideró que la indemnización debía calcularse tomando como base el precio pagado por el pasajero como contraprestación por un servicio de transporte que no ha sido ejecutado de conformidad con el contrato de transporte.

**98.** Por último, no puede desvirtuar esta misma interpretación la alegación de Irish Ferries según la cual, a efectos del cálculo de la indemnización a la que tiene derecho un pasajero, tener en cuenta los extras elegidos por dicho pasajero no es conforme con el principio de proporcionalidad, en la medida en que genera consecuencias considerables para las cargas económicas de los transportistas que son desmesuradas en relación con el objetivo de protección de los pasajeros. En efecto, de reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia se desprende que el objetivo de la protección de los consumidores, incluidos, por lo tanto, los pasajeros de transporte marítimo, puede justificar consecuencias económicas negativas, incluso considerables, para determinados operadores económicos (véase, por analogía, la sentencia de 23 de octubre de 2012, Nelson y otros, C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657, apartado 81).

**99.** Habida cuenta de las anteriores consideraciones, procede responder a la quinta cuestión prejudicial, letra b), que el artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010 debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «precio del billete», que figura en dicho artículo, incluye los costes referidos a los extras elegidos por el pasajero, tales como la reserva de un camarote o de un compartimento para animales, o incluso el acceso a salas vip.

### ***Sexta cuestión prejudicial***

**100.** Procede señalar que, si bien en el tenor de la sexta cuestión prejudicial el órgano jurisdiccional remitente se refiere a un conjunto de circunstancias, como la imposibilidad de que el transportista encuentre un buque alternativo, la inexistencia de servicio de transporte alternativo similar en la ruta de que se trata debido a la nueva apertura de esa ruta o incluso el número considerable de pasajeros afectados por la cancelación de los trayectos causada por el retraso en la entrega del buque de que se trata y que fueron o bien reembolsados o bien conducidos en otros buques por otros trayectos o mediante otros modos de transporte, se desprende, sin embargo, de la resolución de remisión que todas esas circunstancias tienen su origen en un mismo acontecimiento referente a la entrega con retraso del buque de que se trata, de modo que ha de entenderse que la sexta cuestión prejudicial únicamente tiene por objeto determinar si la entrega tardía de un buque está comprendida dentro del concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 20, apartado 4, del Reglamento n.º 1177/2010.

**101.** De ello se deduce que, mediante su sexta cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 20, apartado 4, del Reglamento n.º 1177/2010 debe interpretarse en el sentido de que la entrega tardía de un buque de transporte de pasajeros que ha provocado la cancelación de todos los trayectos que debía efectuar dicho buque en el marco de una nueva ruta marítima no está comprendida en el concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido de la referida disposición.

**102.** A este respecto, procede recordar que, como se desprende del apartado 90 de la presente sentencia, el artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010 es aplicable cuando, a raíz de la cancelación de un servicio de transporte, el pasajero decide, de conformidad con el artículo 18 de dicho Reglamento, optar por un transporte alternativo en la primera ocasión que se presente o por aplazar su viaje a una fecha posterior.

**103.** Sin embargo, el artículo 20, apartado 4, del referido Reglamento establece que el artículo 19 no será aplicable cuando el transportista demuestre que la cancelación o el retraso se debe a condiciones meteorológicas que hacen peligrosa la navegación del buque, o a circunstancias extraordinarias que entorpecen la ejecución del servicio de pasaje y que no hubieran podido evitarse incluso tras la adopción de todas las medidas oportunas.

**104.** Procede señalar que, si bien el concepto de circunstancias extraordinarias no se define ni en el artículo 20, apartado 4, del Reglamento n.º 1177/2010, ni en el artículo 3 de dicho Reglamento, que define un determinado número de conceptos a efectos de este, el preámbulo del referido Reglamento puede precisar el contenido de este concepto.

**105.** En efecto, el legislador de la Unión indicó, como se desprende del considerando 17 del Reglamento n.º 1177/2010, que tales circunstancias deberían incluir, de manera no exhaustiva, un conjunto de acontecimientos, sin referirse, no obstante, a la entrega tardía de un buque. De esta indicación en el preámbulo del antedicho Reglamento se desprende que el legislador de la Unión no pretendió que tales acontecimientos, cuya lista solo es indicativa, constituyan por sí mismos circunstancias extraordinarias, sino únicamente que esos acontecimientos pueden producir tales circunstancias.

**106.** En el considerando 19 del Reglamento n.º 1177/2010, el legislador de la Unión hace referencia a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia en la que este declaró que pueden quedar cubiertos por el concepto de circunstancias extraordinarias las circunstancias que no sean inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista de que se trate y escapen al control efectivo de dicho transportista. Mediante esta remisión a la jurisprudencia relativa a este concepto, desarrollada en el contexto del transporte aéreo de pasajeros, el legislador de la Unión quiso adoptar un enfoque unificado del concepto de circunstancias extraordinarias.

**107.** Pues bien, siguiendo una reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia en materia de derechos de los pasajeros del transporte aéreo, procede considerar que el concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 20, apartado 4, del Reglamento n.º 1177/2010 designa los acontecimientos que, por su naturaleza o su origen, no son inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista afectado y escapan al control efectivo de este, siendo estos dos requisitos acumulativos y debiendo apreciarse su respeto caso por caso (véase, por analogía, la sentencia de 23 de marzo de 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, apartado 23 y jurisprudencia citada).

**108.** Asimismo, habida cuenta del objetivo perseguido por el Reglamento n.º 1177/2010, que es garantizar, como se ha recordado en el apartado 51 de la presente sentencia, un alto nivel de protección de los pasajeros, y del hecho de que el artículo 20, apartado 4, del antedicho Reglamento establece una excepción al principio del derecho a indemnización de los pasajeros en caso de cancelación o de retraso, el concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido de esta última disposición, debe ser objeto de una interpretación estricta.

**109.** Es en este contexto en el que debe apreciarse si la entrega tardía de un buque, como la controvertida en el litigio principal, puede calificarse de «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 20, apartado 4, del referido Reglamento, interpretado a la luz del considerando 19 del mismo Reglamento.

**110.** En el caso de autos, aunque la construcción de un buque no está comprendida, en principio, en la actividad de un transportista marítimo de pasajeros, sino en la de un astillero, no es menos cierto que el encargo y la recepción de un buque de transporte de pasajeros constituyen acontecimientos ciertamente raros, pero indudablemente inherentes al ejercicio normal de la actividad de un transportista marítimo de pasajeros. En efecto, en el marco de su actividad de transporte, este debe, entre las medidas ordinarias de gestión relativas a la organización y mantenimiento de su flota, proceder al encargo de buques.

**111.** Esta interpretación se ve corroborada por el hecho de que el contrato de encargo y de entrega de un buque puede incluir un mecanismo de indemnización que cubra el riesgo de retraso en la entrega, como ocurrió en el caso de autos, tal y como confirmó Irish Ferries en la vista. El establecimiento de ese mecanismo confirma que tal retraso constituye un riesgo habitual al que está expuesto un transportista en el marco del ejercicio de sus actividades de transporte de pasajeros.

**112.** Por consiguiente, debe considerarse que el retraso en la entrega de un buque constituye un acontecimiento inherente al ejercicio normal de la actividad de un transportista marítimo de pasajeros. Por tanto, en la medida en que no concurre uno de los dos requisitos acumulativos mencionados en el apartado 107 de la presente sentencia, procede considerar que tal retraso no puede calificarse de «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 20, apartado 4, del Reglamento n.º 1177/2010, sin que sea necesario examinar si ese acontecimiento escapa al control efectivo del transportista.

**113.** Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la sexta cuestión prejudicial que el artículo 20, apartado 4, del Reglamento n.º 1177/2010 debe interpretarse en el sentido de que la entrega tardía de un buque de transporte de pasajeros que ha provocado la cancelación de todos los trayectos que debía efectuar dicho buque en el marco de una nueva ruta marítima no está comprendida en el concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido de la referida disposición.

### ***Séptima cuestión prejudicial***

**114.** Mediante su séptima cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 24 del Reglamento n.º 1177/2010 debe interpretarse en el sentido de que impone al pasajero que solicite beneficiarse de la indemnización prevista en el artículo 19 de dicho Reglamento la obligación de presentar su solicitud en forma de reclamación ante el transportista en el plazo de dos meses a partir de la fecha en que se prestó o hubiera debido prestarse el servicio de transporte.

**115.** A este respecto, el artículo 24, apartado 1, del Reglamento n.º 1177/2010 exige al transportista que establezca un mecanismo accesible de tramitación de las reclamaciones relativas a los derechos y obligaciones contemplados en dicho Reglamento, mientras que el artículo 24, apartado 2, establece un procedimiento sumario de tramitación de las reclamaciones que incluye determinados plazos. De este modo, el pasajero que desee hacer una reclamación al transportista, la presentará en el plazo de dos meses a partir de la fecha en que se prestó o hubiera debido prestarse el servicio de transporte, mientras que el transportista dispone de un plazo de un mes para notificar al pasajero que su reclamación ha sido atendida o desestimada o es todavía objeto de estudio y deberá, en cualquier caso, comunicar a dicho pasajero su respuesta definitiva en un plazo de dos meses a partir de la recepción de la reclamación.

**116.** De la referencia a los «derechos y obligaciones contemplados en el presente Reglamento» se desprende que una reclamación puede tener por objeto los derechos y obligaciones establecidos tanto en el capítulo II de dicho Reglamento, titulado «Derechos de las personas con discapacidad y de las personas con movilidad reducida», como en su capítulo III, titulado «Obligaciones de los transportistas y de los operadores de las terminales en caso de interrupción del viaje», en el que figura el artículo 19 del mismo Reglamento, relativo a la indemnización del pasajero en caso de retraso en la llegada.

**117.** No obstante, una solicitud de un pasajero para beneficiarse de la indemnización prevista en el artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010 no puede asimilarse a una reclamación, en el sentido del artículo 24 de dicho Reglamento, ni, por consiguiente, estar sujeta al cumplimiento de los plazos previstos en esta última disposición.

**118.** En efecto, mientras que una reclamación, en el sentido del artículo 24 del Reglamento n.º 1177/2010, consiste en la notificación de un supuesto incumplimiento por parte del transportista de alguna de sus obligaciones derivadas del referido Reglamento y que dicho transportista dispone de cierto margen de apreciación en cuanto al curso que debe darse a esa notificación, como indicó el Abogado General en el punto 164 de sus conclusiones, el artículo 19, apartado 1, del mencionado Reglamento confiere un crédito de carácter pecuniario al pasajero cuyo pago puede solicitar al transportista por el mero hecho de que los requisitos establecidos en ese artículo se cumplan, sin que este último disponga a ese respecto de la misma facultad de apreciación.

**119.** Por otra parte, el artículo 19, apartado 5, del Reglamento n.º 1177/2010 obliga al transportista a abonar la indemnización solicitada en el plazo de un mes a partir de la presentación de la solicitud. Esta disposición, en la medida en que prevé un plazo de una duración inferior a la del plazo de dos meses de que dispone, con arreglo al artículo 24, apartado 2, del antedicho Reglamento, el transportista para informar al pasajero de su decisión definitiva sobre el curso que debe darse a la reclamación, confirma que una solicitud de abono de la indemnización prevista en el artículo 19 del referido Reglamento no puede asimilarse a una reclamación, en el sentido del artículo 24 del mismo Reglamento.

**120.** El objetivo perseguido por el Reglamento n.º 1177/2010, recordado en el apartado 51 de la presente sentencia, consistente en garantizar a los pasajeros un alto nivel de protección, confirma esta interpretación. Tal nivel de protección no puede conciliarse con la imposición de un plazo tan breve de dos meses para presentar una solicitud de indemnización.

**121.** De ello se desprende que el legislador de la Unión no quiso supeditar el derecho a indemnización previsto en el artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010 al cumplimiento del plazo de dos meses previsto en el artículo 24 de dicho Reglamento para la presentación de una reclamación.

**122.** Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la séptima cuestión prejudicial que el artículo 24 del Reglamento n.º 1177/2010 debe interpretarse en el sentido de que no impone al pasajero que solicite beneficiarse de la indemnización prevista en el artículo 19 de dicho Reglamento la obligación de presentar su solicitud en forma de reclamación ante el transportista en el plazo de dos meses a partir de la fecha en que se prestó o hubiera debido prestarse el servicio de transporte.

### ***Octava cuestión prejudicial***

**123.** Mediante su octava cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 25 del Reglamento n.º 1177/2010 debe interpretarse en el sentido de que son competencia de un organismo nacional responsable de la ejecución de dicho Reglamento designado por un Estado miembro no solo el servicio de pasaje efectuado desde un puerto situado en el territorio de ese Estado miembro, sino también un servicio de pasaje efectuado desde un puerto situado en el territorio de otro Estado miembro con destino a un puerto situado en el territorio del primer Estado miembro, cuando ese último servicio de transporte se inscribe en el marco de un trayecto de ida y vuelta que ha sido cancelado en su totalidad.

**124.** A este respecto, el artículo 25, apartado 1, del Reglamento n.º 1177/2010 establece que cada Estado miembro designará uno o varios organismos responsables de la ejecución de dicho Reglamento en lo que se refiere a los servicios de pasaje y cruceros a partir de puertos situados en su territorio y a los servicios de pasaje hacia dichos puertos a partir de un tercer país.

**125.** De ello se desprende que, si bien esta disposición permite suponer, como ha señalado el Abogado General en el punto 169 de sus conclusiones, que el organismo nacional competente para un servicio de pasaje prestado entre Estados miembros es, en principio, el del Estado miembro en cuyo territorio está situado el puerto de embarque, el legislador de la Unión consideró, no obstante, que el vínculo existente entre el Estado miembro en el que se sitúa el puerto de desembarque y los servicios de pasaje procedentes de un país tercero era suficiente para conferir al organismo nacional de este último Estado miembro la competencia para ejercer su misión de garantizar la ejecución del Reglamento n.º 1177/2010.

**126.** Por consiguiente, como ha señalado el Abogado General en el punto 199 de sus conclusiones, el legislador de la Unión quiso atribuir la competencia de supervisión de carácter general al organismo nacional según un criterio basado en la proximidad entre el territorio del Estado miembro en cuyo territorio esté situado el puerto de embarque o desembarque y el servicio de pasaje de que se trate.

**127.** De ello se deduce que, en el caso de un servicio de pasaje cancelado, el organismo nacional competente es, en principio, el del Estado miembro en cuyo territorio se encuentra el puerto de embarque.

**128.** En cambio, en el caso de un trayecto de ida y vuelta que incluye un servicio de pasaje para la ida y un servicio de pasaje para la vuelta, que ha sido cancelado en su totalidad, la relación entre el servicio de pasaje de vuelta y el territorio del Estado miembro en cuyo territorio se sitúa el puerto de embarque de dicho servicio no es más estrecha que la existente entre el territorio del Estado miembro en cuyo territorio se sitúa el puerto de desembarque y dicho servicio. En efecto, como ha señalado el Abogado General en el punto 200 de sus conclusiones, este último puerto es, asimismo, en principio, el puerto de embarque para el trayecto de ida y se encuentra mejor situado para velar por la buena ejecución del Reglamento n.º 1177/2010 en relación con los servicios de pasaje cancelados.

**129.** Tal interpretación se ve corroborada por el objetivo de garantizar un alto nivel de protección de los pasajeros, como se ha señalado en el apartado 51 de la presente sentencia, en la medida en que permite evitar al pasajero multiplicar los procedimientos ante organismos nacionales distintos, cuando el hecho que ha provocado la cancelación de los servicios de pasaje, para la ida y la vuelta, es el mismo.

**130.** Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la octava cuestión prejudicial que el artículo 25 del Reglamento n.º 1177/2010 debe interpretarse en el sentido de que son competencia de un organismo nacional responsable de la ejecución de dicho Reglamento designado por un Estado miembro no solo el servicio de pasaje efectuado desde un puerto situado en el territorio de ese Estado miembro, sino también un servicio de pasaje efectuado desde un puerto situado en el territorio de otro Estado miembro con destino a un puerto situado en el territorio del primer Estado miembro, cuando ese último servicio de transporte se inscribe en el marco de un trayecto de ida y vuelta que ha sido cancelado en su totalidad.

#### ***Novena cuestión prejudicial***

**131.** Mediante su novena cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si, en el marco de su apreciación de la validez de la decisión adoptada por un organismo nacional responsable de la ejecución del Reglamento n.º 1177/2010, el juez nacional debe aplicar los artículos 16, 17, 20 y 47 de la Carta, así como los principios de proporcionalidad, seguridad jurídica e igualdad de trato y si su control debe limitarse al del error manifiesto.

**132.** A este respecto, ha de señalarse que, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, en el marco de la cooperación entre el Tribunal de Justicia y los órganos jurisdiccionales nacionales, la necesidad de llegar a una interpretación del Derecho de la Unión que sea eficaz para el juez nacional exige que este respete escrupulosamente los requisitos relativos al contenido de la petición de decisión prejudicial expresamente mencionados en el artículo 94 del Reglamento del Procedimiento del Tribunal de Justicia (sentencia de 19 de abril de 2018, *Consorzio Italian Management y Catania Multiservizi*, C-152/17, EU:C:2018:264, apartado 21 y jurisprudencia citada).

**133.** Así, es, en particular, indispensable, como dispone el artículo 94, letra c), del Reglamento de Procedimiento, que la petición de decisión prejudicial contenga la indicación de las razones que han llevado al órgano jurisdiccional remitente a preguntarse sobre la interpretación o la validez de determinadas disposiciones del Derecho de la Unión, así como de la relación que a su juicio existe entre dichas disposiciones y la normativa nacional aplicable en el litigio principal (véase, en este sentido, la sentencia de 19 de abril de 2018, *Consorzio Italian Management y Catania Multiservizi*, C-152/17, EU:C:2018:264, apartado 22 y jurisprudencia citada).

**134.** Asimismo, es preciso subrayar que la información recogida en las resoluciones de remisión sirve, no solo para que el Tribunal de Justicia pueda dar respuestas útiles, sino también para que los Gobiernos de los Estados miembros y las demás partes interesadas tengan la posibilidad de presentar observaciones conforme al artículo 23 del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Incumbe al Tribunal de Justicia velar por que se salvaguarde esta posibilidad, habida cuenta de que, con arreglo a ese artículo, a las partes interesadas solo se les notifican las resoluciones de remisión (sentencia de 13 de julio de 2017, *Szoja*, C-89/16, EU:C:2017:538, apartado 49).

**135.** En el caso de autos, es preciso señalar que ninguna de las dos partes de la novena cuestión prejudicial, referidas, la primera, a las disposiciones y principios del Derecho de la Unión que debe aplicar el juez nacional y, la segunda, al alcance del control jurisdiccional que debe llevar a cabo este último, responde manifiestamente a estas exigencias.

**136.** En efecto, por lo que respecta a la primera parte, el órgano jurisdiccional remitente no expone las razones específicas que le han llevado a plantear esta cuestión en relación con las demás cuestiones planteadas, de modo que el Tribunal de Justicia no puede dar una respuesta útil a esa parte.

**137.** Asimismo, por lo que respecta a la segunda parte, al no explicar en qué consiste el criterio basado en el carácter razonable que pretende aplicar en el marco de su apreciación de la validez de la decisión del organismo nacional responsable de la ejecución del Reglamento n.º 1177/2010, el órgano jurisdiccional remitente sitúa al Tribunal de Justicia en la imposibilidad de proporcionarle una respuesta útil.

**138.** Habida cuenta de lo anterior, el Tribunal de Justicia no puede dar una respuesta útil a la novena cuestión. Por lo tanto, procede declarar la inadmisibilidad de esta cuestión.

### ***Décima cuestión prejudicial***

**139.** Mediante su décima cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 son inválidos en la medida en que no se ajustan ni a los principios de igualdad de trato, proporcionalidad y seguridad jurídica ni a los artículos 16, 17 y 20 de la Carta.

**140.** En primer lugar, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 son inválidos a la luz del principio de igualdad de trato y del artículo 20 de la Carta.

**141.** Irish Ferries alega de manera general que este Reglamento viola el principio de igualdad de trato y el artículo 20 de la Carta al imponer un conjunto de obligaciones a los transportistas marítimos a los que no están sujetos ni los transportistas aéreos ni los transportistas ferroviarios de pasajeros, aun cuando todos estos transportistas se encuentran en una situación comparable. A este respecto, Irish Ferries subraya más concretamente que, mientras que el transportista aéreo puede, con arreglo al artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, eludir el pago de la indemnización cuando informa al pasajero de la cancelación del vuelo al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista, tal facultad no se desprende del Reglamento n.º 1177/2010 para el transportista marítimo.

**142.** Según reiterada jurisprudencia, el principio de igualdad de trato exige que las situaciones comparables no reciban un trato diferente y que no se traten de manera idéntica situaciones distintas, a no ser que este trato esté objetivamente justificado (véanse, en este sentido, las sentencias de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, apartado 95, y de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros, C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716, apartado 48).

**143.** Para empezar, de reiterada jurisprudencia se desprende que la situación de las empresas que intervienen en el sector de actividad de los distintos medios de transporte no es comparable entre sí, ya que, habida cuenta de sus modalidades de funcionamiento, condiciones de accesibilidad y reparto de sus redes, esos distintos medios de transporte no son intercambiables en lo que se refiere a sus condiciones de utilización. En estas circunstancias, el legislador de la Unión pudo dictar normas que prevén un nivel de protección del consumidor distinto en función del sector de transporte de que se trate (véanse, en este sentido, las sentencias de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, apartado 96, y de 26 de septiembre de 2013, ÖBB-Personenverkehr, C-509/11, EU:C:2013:613, apartado 47 y jurisprudencia citada).

**144.** A continuación, procede señalar que, en materia de transporte marítimo, los pasajeros que sufren una cancelación o un gran retraso se encuentran en una situación diferente de aquella en la que se encuentran los pasajeros de los demás medios de transporte. En efecto, debido a la ubicación de los puertos y al número limitado de rutas ofrecidas y cuya frecuencia puede variar también en función de las estaciones, las molestias sufridas por los pasajeros al producirse tales incidentes no son comparables.

**145.** Por último, si bien es cierto que el considerando 1 del Reglamento n.º 1177/2010 tiene por objeto garantizar un nivel de protección de los pasajeros marítimos comparable al de los pasajeros de otros modos de transporte, contrariamente a lo que sostiene Irish Ferries, el legislador de la Unión no pretendió considerar que los distintos modos de transporte fueran en cuanto a ellos comparables ni siquiera garantizar un nivel de protección idéntico para cada uno de los modos de transporte.

**146.** Por tanto, las causas de exención de responsabilidad previstas por la normativa de la Unión aplicable a los modos de transporte de pasajeros distintos del transporte marítimo, como la prevista en el artículo 5, apartado

1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 para el transporte aéreo de pasajeros, no pueden tenerse en cuenta en el marco del examen de la comparabilidad de las situaciones.

**147.** De ello se deduce que los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 no violan el principio de igualdad de trato ni el artículo 20 de la Carta.

**148.** En segundo lugar, como se desprende de la resolución de remisión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 son conformes con el principio de proporcionalidad.

**149.** A este respecto, Irish Ferries alega, en esencia, que las obligaciones que incumben a los transportistas marítimos de pasajeros con arreglo a los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010, en caso de cancelación de un servicio de transporte, hacen recaer sobre dichos transportistas cargas financieras considerables que son totalmente desproporcionadas en relación con el objetivo perseguido por dicho Reglamento. Más concretamente, a su entender, es desproporcionado, por una parte, imponer al transportista el abono de una indemnización con arreglo al artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010, cuando dicho transportista ha informado al pasajero de la cancelación de un servicio de transporte respetando un plazo de preaviso de varias semanas. Por otra parte, a su juicio, es también desproporcionado permitir a un pasajero cuyo servicio de transporte ha sido cancelado poder acumular una conducción hasta el destino final en virtud del artículo 18 de dicho Reglamento y una indemnización con arreglo al artículo 19 del mismo Reglamento.

**150.** Con carácter preliminar, debe recordarse que el principio de proporcionalidad, que forma parte de los principios generales del Derecho de la Unión, exige que los medios que aplica una disposición del Derecho de la Unión sean aptos para alcanzar el objetivo perseguido y no vayan más allá de lo que es necesario para alcanzarlo (sentencia de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, apartado 79).

**151.** Por lo que se refiere al control judicial de los requisitos indicados en el apartado anterior, el Tribunal de Justicia ha reconocido al legislador de la Unión una amplia facultad discrecional en ámbitos en los que deba tomar decisiones de naturaleza política, económica y social, y realizar apreciaciones complejas. Por consiguiente, solo el carácter manifiestamente inadecuado de una medida adoptada en estos ámbitos, en relación con el objetivo que tiene previsto conseguir la institución competente, puede afectar a la legalidad de tal medida. Sucede así, en particular, en materia de política común de transportes (véase, en este sentido, la sentencia de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, apartado 80).

**152.** Como se ha recordado en el apartado 51 de la presente sentencia, el objetivo perseguido por el legislador de la Unión es, conforme a los considerandos 1, 2, 13 y 14 del Reglamento n.º 1177/2010, garantizar un alto nivel de protección de los pasajeros que sufran graves molestias causadas por la cancelación o el gran retraso que afecte a su servicio de transporte. A tal fin, el legislador de la Unión ha previsto, en los artículos 18 y 19 del antedicho Reglamento, poner remedio, de manera estandarizada e inmediata, a algunas de las molestias causadas a los pasajeros que se encuentren en tales situaciones.

**153.** Corresponde al Tribunal de Justicia apreciar si las medidas adoptadas por el legislador de la Unión son manifiestamente inadecuadas a la luz del objetivo del Reglamento n.º 1177/2010, que consiste en reforzar la protección de los pasajeros, y cuya legitimidad no se discute en sí misma.

**154.** A este respecto, procede señalar, para empezar, que las medidas previstas en los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 pueden, por sí mismas, poner inmediatamente remedio a algunas de las molestias sufridas por los pasajeros en caso de cancelación de un servicio de transporte y permiten, de ese modo, garantizar el alto nivel de protección de los pasajeros perseguido por el antedicho Reglamento.

**155.** En efecto, las medidas previstas en el artículo 18 del referido Reglamento tienen por objeto facultar al pasajero a que opte por alcanzar el destino final establecido en el contrato de transporte a través de un transporte alternativo en condiciones comparables, en la primera ocasión que se presente y sin coste adicional o por renunciar a su transporte solicitando el reembolso del precio del billete, acompañado, en su caso, de un servicio de vuelta gratuito al primer punto de partida, con arreglo al contrato de transporte, en la primera ocasión que se presente.

**156.** Por lo que respecta a la indemnización prevista en el artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010, procede señalar que esta varía en su principio y en su importe en función de la duración del retraso en la llegada al destino final establecido en el contrato de transporte, en relación con la duración del servicio de transporte. Cuando un pasajero, a raíz de la cancelación de su servicio de transporte, opta por una conducción hasta su destino final, la

cual, habida cuenta de las particularidades del sector del transporte marítimo, puede llevarle a experimentar un gran retraso en el destino final debido a la espera del servicio de transporte alternativo o a la necesidad de embarcar o desembarcar en puertos diferentes de los inicialmente previstos, esos criterios tenidos en cuenta para determinar el derecho de los pasajeros a beneficiarse de la mencionada indemnización no resultan, pues, ajenos a la exigencia de proporcionalidad.

**157.** Por otra parte, el hecho de que el cálculo de la indemnización prevista en el artículo 19 de dicho Reglamento se base en el precio del billete realmente abonado por el pasajero implica en sí mismo que el legislador de la Unión ha adoptado un enfoque proporcionado dirigido a reparar las consecuencias perjudiciales provocadas por el retraso o la cancelación a las que el referido Reglamento pretende poner remedio.

**158.** Si bien Irish Ferries sostiene que las medidas de indemnización previstas en el artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010 pueden implicar consecuencias importantes para las cargas financieras de los transportistas y no son adecuadas, procede señalar que el Tribunal de Justicia ya ha declarado, en el ámbito del transporte aéreo de pasajeros, que tales consecuencias no pueden considerarse excesivas en relación con el objetivo de elevada protección de los pasajeros. En efecto, la importancia del objetivo de la protección de los consumidores, incluidos los pasajeros marítimos, puede justificar consecuencias económicas negativas, incluso considerables, para determinados operadores económicos (véase, por analogía, la sentencia de 31 de enero de 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, apartado 47 y 48).

**159.** Es preciso señalar además que el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Reglamento n.º 1177/2010 se impone sin perjuicio de que los transportistas marítimos soliciten una reparación a cualquier persona, terceros incluidos, de conformidad con el Derecho nacional, extremo que corresponde comprobar al órgano jurisdiccional remitente. Esta reparación puede, por tanto, atenuar e incluso absorber la carga financiera soportada por dichos transportistas como consecuencia de tales obligaciones. Asimismo, no parece excesivo que, sin perjuicio del derecho a reparación antes mencionado, esas obligaciones sean soportadas en un primer momento por los transportistas marítimos a los que los pasajeros afectados están ligados por un contrato de transporte que les da derecho a un servicio de transporte que no debería ser cancelado ni retrasado.

**160.** Por último, por lo que atañe a la indemnización prevista en el artículo 19, apartado 1, del Reglamento n.º 1177/2010, procede señalar que, de conformidad con el artículo 20, apartado 4, de dicho Reglamento, los transportistas marítimos pueden quedar exentos del abono de la referida indemnización si prueban que la cancelación o el retraso se deben a circunstancias extraordinarias que no hubieran podido evitarse incluso tras la adopción de todas las medidas oportunas. Habida cuenta de la existencia de tal causa de exención y de las condiciones restrictivas de la aplicación de esta obligación de indemnización a la que están sujetos los transportistas marítimos, la mencionada obligación no resulta manifiestamente inadecuada a la luz del objetivo perseguido.

**161.** De las consideraciones anteriores resulta que los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 no son inválidos como consecuencia de una violación del principio de proporcionalidad.

**162.** En tercer lugar, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 son conformes con el principio de seguridad jurídica.

**163.** A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta a la luz de la argumentación expuesta ante él por Irish Ferries según la cual, por una parte, los artículos 18 y 19 de dicho Reglamento violan el principio de seguridad jurídica al imponer obligaciones gravosas a los transportistas sin que exista una base jurídica clara y, por otra parte, el artículo 19, apartado 1, del referido Reglamento viola más concretamente este principio al imponer a los transportistas el abono de una indemnización igual a un porcentaje del precio del billete sin definir este último concepto.

**164.** Para empezar, procede recordar que el principio de seguridad jurídica constituye un principio fundamental del Derecho de la Unión que exige, particularmente, que una normativa sea clara y precisa, con el fin de que los justiciables puedan conocer, sin ambigüedad, sus derechos y obligaciones y adoptar las medidas oportunas en consecuencia (sentencia de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, apartado 68 y jurisprudencia citada).

**165.** En el caso de autos, por lo que respecta, en primer término, a la alegación general de Irish Ferries según la cual el Reglamento n.º 1177/2010 viola el principio de seguridad jurídica al imponer obligaciones demasiado gravosas a los transportistas sin que exista una base jurídica clara en dicho Reglamento, procede, como ha señalado el Abogado General en el punto 223 de sus conclusiones, desestimarla de conformidad con la jurisprudencia citada



en los apartados 132 a 134 de la presente sentencia, en la medida en que, por su carácter vago y general, no permite al Tribunal de Justicia responder a ella de manera útil.

**166.** En segundo término, por lo que respecta a la alegación relativa al carácter impreciso del concepto de «precio del billete», que figura en el artículo 19, apartado 1, del Reglamento n.º 1177/2010, es cierto que el concepto de precio del billete en el que se basa el cálculo de la indemnización prevista en el artículo 19 de dicho Reglamento no se define ni en el apartado 1 del referido artículo ni en el artículo 3 del mencionado Reglamento.

**167.** No obstante, es preciso señalar que este concepto de carácter general está destinado a aplicarse a un número indefinido de situaciones que es imposible contemplar con antelación y no a billetes concretos cuyos componentes pueden ser detallados de antemano en un acto normativo de Derecho de la Unión. Asimismo, procede señalar que el legislador de la Unión ha querido precisar, en el artículo 19, apartado 3, del Reglamento n.º 1177/2010, que la indemnización adeudada por el transportista se calcula «en relación con el precio que el viajero abonó realmente por el servicio de pasaje», de modo que debe considerarse que dicho concepto no puede considerarse insuficientemente preciso. A este respecto, el hecho de que este haya sido objeto de una interpretación del Tribunal de Justicia, tal como se expone en los apartados 95 a 98 de la presente sentencia, no basta para demostrar la existencia de una violación del principio de seguridad jurídica, ya que ello conduciría, como señaló el Abogado General en el punto 224 de sus conclusiones, a excluir cualquier método de interpretación distinto de la interpretación literal de una disposición de alcance general.

**168.** Por consiguiente, procede considerar que el artículo 19, apartado 1, del Reglamento n.º 1177/2010 no viola el principio general de seguridad jurídica al referirse al concepto de precio del billete sin definir dicho concepto.

**169.** En cuarto lugar, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 son conformes con los artículos 16 y 17 de la Carta, que garantizan, respectivamente, la libertad de empresa y el derecho a la propiedad de los transportistas marítimos.

**170.** A este respecto, procede señalar, para empezar, que la libertad de empresa, al igual que el derecho a la propiedad, no son prerrogativas absolutas, sino que deben tomarse en consideración atendiendo a su función dentro de la sociedad (sentencia de 31 de enero de 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, apartado 60).

**171.** A continuación, cabe decir que el artículo 52, apartado 1, de la Carta reconoce que pueden introducirse limitaciones al ejercicio de derechos consagrados por ella, siempre que tales limitaciones estén establecidas por la ley, respeten el contenido esencial de dichos derechos y libertades y, dentro del respeto del principio de proporcionalidad, sean necesarias y respondan efectivamente a objetivos de interés general reconocidos por la Unión o a la necesidad de protección de los derechos y libertades de los demás.

**172.** Por último, cuando se enfrentan varios derechos protegidos por el ordenamiento jurídico de la Unión, tal valoración debe efectuarse respetando la necesaria conciliación de las exigencias relacionadas con la protección de distintos derechos fundamentales, así como el justo equilibrio entre ellos (sentencia de 31 de enero de 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, apartado 62).

**173.** En el caso de autos, si bien el órgano jurisdiccional remitente se refiere a los artículos 16 y 17 de la Carta, también debe tenerse en cuenta el artículo 38 de esta, que, al igual que el artículo 169 TFUE, pretende garantizar, en las políticas de la Unión, un nivel elevado de protección de los consumidores, incluidos los pasajeros marítimos. En efecto, como se ha recordado en el apartado 51 de la presente sentencia, la protección de tales pasajeros figura entre los principales objetivos del Reglamento n.º 1177/2010.

**174.** Pues bien, de los apartados 150 a 161 de la presente sentencia, relativos al principio de proporcionalidad, se desprende que los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 deben considerarse conformes con la exigencia dirigida a conciliar los distintos derechos fundamentales en juego y a establecer un justo equilibrio entre ellos.

**175.** De ello se deduce que las antedichas disposiciones no infringen los artículos 16 y 17 de la Carta.

**176.** Habida cuenta de lo anterior, procede declarar que el examen de la décima cuestión prejudicial no ha revelado ningún elemento que pueda afectar a la validez de los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010.

**Costas**

**177.** Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia, no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) declara:

**1)** El Reglamento (UE) n.º 1177/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004, debe interpretarse en el sentido de que es aplicable en el supuesto de que un transportista cancele un servicio de pasaje respetando un plazo de preaviso de varias semanas antes de la salida inicialmente prevista, debido a que el buque que debía prestar ese servicio fue objeto de un retraso en la entrega y no pudo ser sustituido.

**2)** El artículo 18 del Reglamento n.º 1177/2010 debe interpretarse en el sentido de que, cuando se cancela un servicio de pasaje y no existe ningún servicio de transporte alternativo en la misma ruta, el transportista está obligado a ofrecer al pasajero, en virtud del derecho de este último a un transporte alternativo en condiciones de transporte comparables y en la primera ocasión que se presente al destino final previsto en esa disposición, un servicio de transporte alternativo que circule por un itinerario distinto del del servicio cancelado o un servicio de transporte marítimo vinculado a otros modos de transporte, como el transporte por carretera o por ferrocarril, y también está obligado a hacerse cargo de los eventuales costes adicionales en que incurra el pasajero en el marco de esa conducción hasta el destino final.

**3)** Los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 deben interpretarse en el sentido de que, cuando un transportista cancela un servicio de pasaje respetando un plazo de preaviso de varias semanas antes de la salida inicialmente prevista, el pasajero dispone de un derecho a indemnización en virtud del artículo 19 del antedicho Reglamento si decide, con arreglo al artículo 18 del referido Reglamento, que se le proporcione un transporte alternativo en la primera ocasión que se presente o aplazar su viaje a una fecha posterior y llega al destino final inicialmente previsto con un retraso superior a los umbrales fijados en el artículo 19 del mismo Reglamento. En cambio, cuando un pasajero decide que se le reembolse el precio del billete, no dispone de ese derecho a indemnización en virtud del referido artículo.

**4)** El artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010 debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «precio del billete», que figura en dicho artículo, incluye los costes referidos a los extras elegidos por el pasajero, tales como la reserva de un camarote o de un compartimento para animales, o incluso el acceso a salas vip.

**5)** El artículo 20, apartado 4, del Reglamento n.º 1177/2010 debe interpretarse en el sentido de que la entrega tardía de un buque de transporte de pasajeros que ha provocado la cancelación de todos los trayectos que debía efectuar dicho buque en el marco de una nueva ruta marítima no está comprendida en el concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido de la referida disposición.

**6)** El artículo 24 del Reglamento n.º 1177/2010 debe interpretarse en el sentido de que no impone al pasajero que solicite beneficiarse de la indemnización prevista en el artículo 19 de dicho Reglamento la obligación de presentar su solicitud en forma de reclamación ante el transportista en el plazo de dos meses a partir de la fecha en que se prestó o hubiera debido prestarse el servicio de transporte.

**7)** El artículo 25 del Reglamento n.º 1177/2010 debe interpretarse en el sentido de que son competencia de un organismo nacional responsable de la ejecución de dicho Reglamento designado por un Estado miembro no solo el servicio de pasaje efectuado desde un puerto situado en el territorio de ese Estado miembro, sino también un servicio de pasaje efectuado desde un puerto situado en el territorio de otro Estado miembro con destino a un puerto situado en el territorio del primer Estado miembro, cuando ese último servicio de transporte se inscribe en el marco de un trayecto de ida y vuelta que ha sido cancelado en su totalidad.

**8)** El examen de la décima cuestión prejudicial no ha revelado ningún elemento que pueda afectar a la validez de los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010.

Firmas

\* Lengua de procedimiento: inglés.

Fuente: sitio internet del Tribunal de Justicia.