Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL
SR. MACIEJ SZPUNAR
presentadas el 4 de marzo de 2021 [1]

Asunto C-570/19

Irish Ferries Ltd
contra
National Transport Authority

[Petición de decisión prejudicial planteada por la High Court (Tribunal Superior, Irlanda)]

«Procedimiento prejudicial — Derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables — Reglamento (UE) n.º 1177/2010 — Cancelación — Notificación de la cancelación antes de la fecha de salida inicialmente prevista, a raíz del retraso en la entrega de un nuevo buque al transportista — Consecuencias»

I. Introducción

1. Si bien el Reglamento (CE) n.º 261/2004, [2] que regula los derechos de los pasajeros en el ámbito del transporte aéreo, es objeto de una copiosa jurisprudencia del Tribunal de Justicia, no ocurre lo mismo con los instrumentos del Derecho de la Unión que regulan sus derechos en el ámbito de los transportes ferroviario, [3] por carretera [4] o —como es el caso en este asunto— marítimo. [5] En el presente procedimiento prejudicial, un órgano jurisdiccional nacional invita, por primera vez, al Tribunal de Justicia a realizar una interpretación de las disposiciones del Reglamento n.º 1177/2010.

2. Su origen se halla en un procedimiento entre Irish Ferries Ltd, un transportista marítimo, y la National Transport Authority (Autoridad Nacional de Transportes de Irlanda; en lo sucesivo, «NTA»), organismo nacional responsable de la ejecución del Reglamento n.º 1177/2010, y se refiere a la cancelación de todos los servicios de ruta que uno de los buques de dicho transportista debía prestar entre Irlanda y Francia a lo largo del año 2018 para más de 20 000 pasajeros.

1 Lengua original: francés.

2 Reglamento 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).

3 Véase el Reglamento (CE) n.º 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (DO 2007, L 315, p. 14).

4 Véase el Reglamento (CE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 (DO 2011, L 55, p. 1).

5 Véase 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 (DO 2010, L 334, p. 1).

3. Mediante sus diez cuestiones prejudiciales, el órgano jurisdiccional remitente solicita el Tribunal de Justicia que se pronuncie sobre la interpretación de varias disposiciones del Reglamento n.º 1177/2010 y sobre la validez de este. Dichas cuestiones prejudiciales suscitan varios temas cruciales en el ámbito del transporte marítimo. En la medida en que han sido necesarios quince años de desarrollos jurisprudenciales para dar respuesta a cuestiones cruciales análogas en el ámbito del transporte aéreo, es probable que las respuestas que dé el Tribunal de Justicia a las presentes cuestiones prejudiciales sean objeto de precisiones en el futuro.

4. En las presentes conclusiones, examinaré, en el marco de las referencias que haré a estos desarrollos jurisprudenciales, si estos pueden transponerse, por analogía, al transporte marítimo y, en caso afirmativo, en qué medida puede ser así.

II. Marco jurídico

A. Derecho de la Unión

5. El artículo 1 del Reglamento n.º 1177/2010, titulado «Objeto», enuncia que establece normas aplicables al transporte por mar y por vías navegables en lo que respecta, en particular, a los derechos de los pasajeros en caso de cancelación o retraso y a la tramitación de reclamaciones.

6. Según el artículo 2 de dicho Reglamento, titulado «Ámbito de aplicación»:

«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.

[…]»

7. El artículo 3 del citado Reglamento dispone:

«A los efectos del presente Reglamento se entenderá por:

[…]

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 […]».

8. El artículo 18 del mismo Reglamento, titulado «Transporte alternativo y reembolso en caso de cancelación o retraso de salidas», que figura en su capítulo III, a su vez titulado «Obligaciones de los transportistas y de los operadores de las terminales en caso de interrupción del viaje», 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 Reglamento n.º 1177/2010, titulado «Indemnización por el precio del billete en caso de retraso en la llegada», dispone:

«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 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 de dicho Reglamento, titulado «Exenciones», establece:

«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. El artículo 24 del citado Reglamento, titulado «Reclamaciones», que figura en su capítulo IV, a su vez titulado «Normas generales sobre la información y las 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. El artículo 25 del Reglamento n.º 1177/2010, titulado «Organismos nacionales de ejecución», que figura en su capítulo V, a su vez titulado «Ejecución y 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.»

13. El artículo 27 de dicho Reglamento, titulado «Cooperación entre los organismos de ejecución», establece:

«Los organismos nacionales de ejecución a que se refiere el artículo 25, apartado 1, intercambiarán información sobre sus actividades y sus principios y prácticas en materia de adopción de decisiones en la medida necesaria para una aplicación coherente del presente Reglamento. Para esa tarea, contarán con la asistencia de la Comisión.»

B. Derecho irlandés

14. El European Union (Rights of Passengers when Travelling by Sea and Inland Waterway) Regulations 2012 (S.I. n.º 394/2012) [Decreto 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, la NTA como organismo responsable de la ejecución del Reglamento n.º 1177/2010, en el sentido de su artículo 25.

15. De conformidad con el artículo 4, apartado 1, del Reglamento de 2012, la NTA remitirá al proveedor, ya sea por iniciativa propia o a raíz de una reclamación presentada por un pasajero, si considera que ese proveedor incumple o infringe el Reglamento n.º 1177/2010, 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. En virtud del artículo 4, apartado 3, del Reglamento de 2012, el incumplimiento de esta notificación se sancionará con multa.

III. Hechos del asunto principal, procedimiento ante el Tribunal de Justicia y cuestiones prejudiciales

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

17. El buque tenía que empezar a operar en la temporada de verano de 2018 para realizar varias rutas, entre ellas un nuevo servicio de ida y vuelta continuado entre Dublín (Irlanda) y Cherburgo (Francia).

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

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

20. El 27 de octubre de 2017, Irish Ferries comenzó a aceptar reservas para la temporada 2018, con la previsión de que el primer trayecto tuviera lugar el 12 de julio de 2018. El 1 de noviembre de 2017, el astillero confirmó que la entrega del buque se haría el 22 de junio de 2018.

21. Mediante correo electrónico de 18 de abril de 2018, el astillero informó a Irish Ferries de que el buque no se entregaría hasta el 13 de julio de 2018 debido al retraso de los proveedores de equipamiento de espacios de alojamiento subcontratados, alegando asimismo «la posibilidad de retrasar la entrega, en particular, en razón de unos contratiempos en la organización de los espacios exteriores».

22. 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 del buque hasta la nueva fecha de entrega, añadiendo un plazo de seguridad para acondicionar el buque. Así, Irish Ferries canceló los trayectos programados para fechas comprendidas entre el 12 de julio y el 29 de julio de 2018 (en lo sucesivo, «primera cancelación»).

23. En relación con la primera cancelación, Irish Ferries llevó a cabo varias actuaciones. En particular, anunció a todos los pasajeros afectados la cancelación de los trayectos con doce semanas de antelación, ofreciéndoles la posibilidad de elegir entre un reembolso inmediato sin objeciones o cambiar la reserva y elegir trayectos alternativos (en lo sucesivo, «trayectos alternativos»). Como no disponía de un servicio idéntico en las rutas afectadas, parece que Irish Ferries proporcionó a los pasajeros afectados una serie de trayectos alternativos desde y hacia varios puertos de salida y de llegada que enlazaban Irlanda y Francia directamente (por ejemplo, la víspera o al día siguiente a la fecha inicialmente prevista para el viaje —o en cualquier otra fecha— en función de la disponibilidad) o indirectamente, es decir, pasando por Gran Bretaña

(en lo sucesivo, «puente terrestre»). Sin embargo, la NTE pone en duda ante el órgano jurisdiccional remitente el hecho de que Irish Ferries ofreciera a todos los pasajeros afectados ser conducidos a través del puente terrestre.

24. Por lo que se refiere a los pasajeros conducidos desde y hacia Rosslare (en lugar de Dublín, Irlanda) o desde y hacia Roscoff (en lugar de Cherburgo), Irish Ferries no les ofreció el reembolso de los eventuales gatos adicionales en que pudieran incurrir debido al cambio de puerto de partida o de destino (en lo sucesivo, «gastos adicionales»). En efecto, Irish Ferries consideraba que no todos los pasajeros incurrían en tales gastos, al encontrarse más cerca de Rosslare y pasar sus vacaciones en un lugar más próximo a Roscoff que a Cherburgo.

25. El 9 de mayo de 2018, la NTA comunicó a Irish Ferries que estaba estudiando las circunstancias de la primera cancelación en orden a determinar las distintas posibilidades de aplicación del Reglamento n.º 1177/2010 a ese supuesto, instándola a que le comunicara las razones por las cuales Irish Ferries consideraba que esa cancelación podía atribuirse a circunstancias extraordinarias fuera de su control. Irish Ferries formuló detalladamente sus alegaciones ante la NTA en relación con dicha cancelación.

26. El 1 de junio de 2018, la NTA solicitó a Irish Ferries que le remitiera la información relativa al cumplimiento, por parte de esta última, del artículo 18 del Reglamento n.º 1177/2010. El 8 de junio de 2018, Irish Ferries respondió a dicha solicitud y a continuación siguieron intercambiando correspondencia.

27. 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 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. Al verse ante la imposibilidad de explotar el buque, Irish Ferries decidió cancelar todos los trayectos programados para después del 30 de julio de 2018 (en lo sucesivo, «segunda cancelación»). En cualquier caso, la entrega del buque se hizo el 12 de diciembre de 2018, esto es, con un retraso de unos doscientos días.

28. En relación con la segunda cancelación, Irish Ferries llevó a cabo varias actuaciones respecto a los pasajeros afectados, a saber, en particular, por una parte, informarles de la segunda cancelación en cuanto tuvo la confirmación de que sería imposible fletar un buque alternativo, respetando un preaviso de siete a doce semanas, y, por otra, ofrecerles las siguientes alternativas: cancelar los trayectos iniciales y obtener inmediatamente un reembolso íntegro; utilizar trayectos alternativos hacia Francia sin reembolso de eventuales gastos adicionales, y, por último, ser conducidos, a través del puente terrestre que eligieran de entre los que se les proponían, desde cualquier puerto ferri 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.

29. 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 optó por el reembolso total del billete.

30. 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 les reembolsó cualquier diferencia en el precio del billete.

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

32. 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, estimando que, en la medida en que les había ofrecido un transporte alternativo y un reembolso del precio del billete con arreglo al artículo 18 de dicho Reglamento, los artículos 18 y 19 de dicho Reglamento no eran aplicables simultáneamente.

33. El 1 de agosto de 2018, la NTA dirigió a Irish Ferries una notificación de carácter preliminar en relación con la aplicación del Reglamento de 2012 a los trayectos cancelados, a la que Irish Ferries dio respuesta el 15 de agosto de 2018.

34. El 19 de octubre de 2018, la NTA adoptó una decisión en virtud de la cual consideraba, primero, que el Reglamento n.º 1177/2010 resultaba aplicable a las cancelaciones de los trayectos entre Dublín y Cherburgo durante el verano de 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 con la emisión de dos notificaciones. Irish Ferries presentó sus observaciones acerca de dicha decisión.

35. Mediante decisión de 25 de enero de 2019, la NTA confirmó las notificaciones emitidas con arreglo al artículo 4, apartado 1, del Reglamento de 2012 y en relación con los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 (en lo sucesivo, «decisión controvertida»).

36. Estimó, por una parte, que Irish Ferries había vulnerado el artículo 18 del Reglamento n.º 1177/2010 en relación con los pasajeros afectados por la cancelación de trayectos, si esos pasajeros habían tenido que viajar desde y hacia Rosslare (en vez de Dublín) o desde y hacia Roscoff (en vez de Cherburgo). La NTA requirió a Irish Ferries a que rembolsara 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).

37. Consideró, por otra parte, que Irish Ferries había vulnerado el artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010 y la requirió a que abonara una indemnización a los pasajeros afectados por el retraso en la llegada al destino final especificado en el contrato de transporte.

38. Irish Ferries impugnó la decisión controvertida, así 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 era aplicable cuando la cancelación se producía varias semanas antes de la fecha de los trayectos programados. En segundo lugar, Irish Ferries impugnó la interpretación y la aplicación realizada por la NTA de los artículos 18 a 20 del citado Reglamento. Más concretamente, sostuvo que el retraso en la entrega del buque constituía una «circunstancia extraordinaria» que la eximía del pago de la indemnización prevista en el artículo 19 de dicho Reglamento. En tercer lugar, Irish Ferries reprochó a la NTA haber infringido el artículo 25 de ese mismo Reglamento al haberse extralimitado en sus poderes. En efecto, alegó que la NTA había ejercido su competencia sobre servicios de transporte desde Francia y hasta Irlanda cuando tales servicios son, en su opinión, competencia exclusiva de la autoridad francesa. En cuarto lugar, Irish Ferries reprocha a la NTA 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 y último lugar, Irish Ferries puso 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»).

39. A la vista de las circunstancias, la High Court (Tribunal Superior) decidió, mediante resolución de 22 de julio de 2019, recibida en el Tribunal de Justicia el 26 de julio de 2019, suspender el procedimiento y someter a la apreciación del Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«A. Aplicabilidad del Reglamento [n.º 1177/2010]

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 doscientos 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?

   B. Interpretación del artículo 18 del [Reglamento n.º 1177/2010]

   Solo será necesario responder a esta cuestión en caso de que el artículo 18 [del Reglamento n.º 1177/2010] sea aplicable.

2) ¿Si se ofrece al pasajero un transporte alternativo de conformidad con [el citado] artículo 18, entra en vigor un nuevo contrato de transporte de tal manera que el derecho a indemnización previsto en el artículo 19 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?

C. Interpretación del artículo 19 del [Reglamento n.º 1177/2010]

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)?

D. Interpretación del artículo 20, apartado 4, [del Reglamento n.º 1177/2010]:

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, del [Reglamento n.º 1177/2010]?

E. Interpretación del artículo 24 [del Reglamento n.º 1177/2010]:

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?

F. Interpretación del artículo 25 [del Reglamento n.º 1177/2010]:

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 otro Estado miembro al Estado del organismo nacional competente?

G. Validez de la resolución y de las notificaciones

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?

H. Validez del Reglamento n.º 1177/2010

Esta cuestión prejudicial solo se planteará dependiendo de las respuestas a las cuestiones anteriores.

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?»

40. Las partes en el procedimiento principal, Irlanda, el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión Europea han presentado observaciones escritas. Los mismos interesados han sido representados en la vista, que se celebró el 9 de septiembre de 2020.

IV. Análisis

41. Las diez cuestiones prejudiciales planteadas en el presente procedimiento prejudicial tratan de distintos aspectos del Reglamento n.º 1177/2010. En efecto, mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente desea que se determine si dicho Reglamento se aplica al litigio principal. A continuación, mediante las cuestiones prejudiciales segunda a novena, solicita que se interpreten una serie de disposiciones específicas del citado Reglamento. Por último, mediante su décima cuestión prejudicial, ese órgano jurisdiccional solicita al Tribunal de Justicia que se pronuncie sobre la validez de ese mismo Reglamento.

42. Con objeto de examinar la validez de un acto del Derecho de la Unión, lo primero que debe hacerse es descartar la hipótesis de que ese examen no tenga ninguna relación con la realidad o el objeto del litigio principal. [6] Por ello, el análisis de la primera cuestión prejudicial ha de preceder al de la décima cuestión prejudicial.

[6] Véase, en este sentido, la sentencia de 16 de junio de 1981, Salonia (126/80, EU:C:1981:136), apartado 6.

43. A continuación, cuando se cuestiona la validez de las disposiciones de un acto del Derecho de la Unión por una supuesta vulneración de algunos principios generales, procede, antes que nada, establecer el sentido de tales disposiciones. Según un principio general de interpretación, las disposiciones del Derecho de la Unión deben interpretarse, en la medida de lo posible, de un modo que no cuestione su validez y de conformidad con el conjunto del Derecho primario.[7] Proceder a examinar su validez sin haber establecido previamente su sentido equivaldría a ignorar ese principio. En consecuencia, en la medida en que las cuestiones prejudiciales segunda a novena tratan de la interpretación de una serie de disposiciones del Reglamento n.º 1177/2010, cuya validez es objeto de la décima cuestión prejudicial, procede responder en primer lugar a estas primeras cuestiones.

44. Por consiguiente, en mi análisis, respetaré el orden de las cuestiones prejudiciales formuladas por el órgano jurisdiccional remitente. Examinaré, en primer lugar, el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 1177/2010 (primera cuestión prejudicial), luego, las disposiciones específicas del mismo (cuestiones prejudiciales segunda a novena) y, por último, la validez de dicho Reglamento (décima cuestión prejudicial).

A. Sobre la aplicabilidad del Reglamento n.º 1177/2010

45. Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente se interroga, de manera general, sobre la aplicabilidad del Reglamento n.º 1177/2010 y, más precisamente, sobre la aplicabilidad de sus artículos 18 y 19 en la hipótesis en que se cancele un servicio de transporte marítimo mediante una notificación de, al menos, siete semanas antes de la salida inicialmente prevista, debido a un retraso en la entrega del buque que iba realizar ese servicio de transporte y a que no ha sido posible sustituir dicho buque.

46. Ciertamente, el órgano jurisdiccional remitente también se interroga sobre la aplicabilidad del Reglamento n.º 1177/2010 a la vista del conjunto de circunstancias reflejadas en la formulación de la primera cuestión prejudicial, letras a) a e). Sin embargo, Irish Ferries, cuya argumentación parece haber dado lugar a la primera cuestión prejudicial, solo se refiere a esas circunstancias para respaldar su argumentación relativa al principio *impossibilium nulla obligatio est*. Considero que, en el caso de autos, las circunstancias mencionadas no pueden modificar mi análisis sobre la aplicabilidad del Reglamento n.º 1177/2010, de manera que no deben ser objeto de un análisis aislado. En cambio, esas mismas circunstancias sí pueden tenerse en cuenta en el marco de la sexta cuestión prejudicial y del examen relativo a las «medidas oportunas», en el sentido del artículo 20, apartado 4, de dicho Reglamento.

47. Por otra parte, en su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente utiliza dos conceptos diferentes, a saber, el de «reservas con antelación» efectuadas por los pasajeros y el de «contratos de transporte» celebrados por estos. Por lo tanto, la formulación de esta cuestión hace pensar, *a priori*, que ese órgano jurisdiccional realiza una distinción entre ambos conceptos. Sin embargo, la primera cuestión prejudicial se refiere a los pasajeros que han efectuado reservas y celebrado al mismo tiempo los contratos de transporte. En consecuencia, no se solicita al Tribunal de Justicia que se pronuncie por separado sobre la situación de los pasajeros que han efectuado una reserva, por una parte, y sobre la de los pasajeros que han celebrado un contrato de transporte, por otra.

[7] Véase, en este sentido, la sentencia de 31 de enero de 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), apartado 44.

48. Con ánimo de ser exhaustivo, debe señalarse que, a diferencia del Reglamento n.º 261/2004, el Reglamento n.º 1177/2010 no utiliza el concepto de «reserva» al definir su ámbito de aplicación. [8]

49. Aunque dicho concepto solo se utilice en el capítulo II del Reglamento n.º 1177/2010, titulado «Derechos de las personas con discapacidad y de las personas con movilidad reducida», las disposiciones de ese capítulo permiten pensar que la reserva es previa a la celebración del contrato de transporte. En efecto, los artículos 7 y 8 de dicho Reglamento realizan una distinción entre la aceptación de una reserva y la expedición de un billete.

50. En este orden de ideas, de las definiciones que figuran en el artículo 3, letras m) y n), del Reglamento n.º 1177/2010 se desprende que la existencia de un «contrato de transporte» queda probada, en particular, mediante un «billete». En cambio, dicho Reglamento no establece una relación similar entre un «contrato de transporte» y una «reserva». [9] Por otra parte, el artículo 3, letra m), del citado Reglamento señala que el contrato de transporte se celebra «entre un transportista y un pasajero para la prestación de uno o varios servicios de pasaje o cruceros». Por lo tanto, no se puede excluir que el legislador de la Unión haya querido que la condición de «pasajero» vaya unida no *al hecho de efectuar una reserva*, sino a *la celebración* de un contrato de transporte. Sin embargo, como ya he señalado, [10] las conclusiones que el órgano jurisdiccional remitente extrae, en el marco de la primera cuestión prejudicial, de las diferencias que pudieran existir entre las «reservas con antelación» y los «contratos de transporte» no son pertinentes. En efecto, de la formulación de esta cuestión resulta que todo pasajero que haya efectuado una reserva también ha celebrado un contrato de transporte.

1. Exposición de la primera cuestión prejudicial

51. La primera cuestión prejudicial trae causa de la argumentación de Irish Ferries según la cual el Reglamento n.º 1177/2010 solo se aplica a dos categorías de pasajeros, a saber, por una parte, los pasajeros cuyo viaje inminente se retrasa o se cancela y que se encuentran físicamente en el puerto, y, por otra parte, los pasajeros que están en ruta. En cambio, en opinión de Irish Ferries, dicho Reglamento no cubre aquellos pasajeros que han sido informados por el transportista de la cancelación del trayecto, mediante una notificación, al menos siete semanas antes de la salida. [11]

52. Para argumentar que esta tercera categoría de pasajeros no está comprendida en el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 1177/2010, Irish Ferries se refiere, en primer lugar, a la redacción de las disposiciones de dicho Reglamento y a su estructura.

53. En particular, de la utilización del término «interrupción del viaje» en el título del capítulo III del Reglamento n.º 1177/2010 Irish Ferries deduce que dicho Reglamento no afecta al servicio de transporte que aún no ha comenzado.

8 En efecto, el artículo 3, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 establece, en esencia, que dicho Reglamento se aplicará a los pasajeros que partan de un aeropuerto, a condición de que dichos pasajeros dispongan de una reserva confirmada y se presenten a facturación.

9 No obstante, el artículo 2, letra g), del Reglamento n.º 261/2004 establece una relación entre la «reserva» y el «billete», en el sentido del artículo 2, letra f), de dicho Reglamento. Según esa primera disposición, la «reserva» es el hecho de que el pasajero disponga de un billete o de otra prueba que demuestre que la reserva ha sido aceptada y registrada por el transportista aéreo o el operador turístico.

10 Véase el punto 47 de las presentes conclusiones.

11 El preaviso de siete semanas como mínimo, a que se refieren las cuestiones prejudiciales, se calcula en relación con la fecha en la que Irish Ferries comunicó la cancelación de los servicios de transporte de sus pasajeros. Véase el punto 28 de las presentes conclusiones.

54. Por otra parte, considera que el artículo 17, apartados 1 y 2, del Reglamento n.º 1177/2010 obliga a los transportistas a facilitar información y ofrecer algunos servicios («aperitivos, comida y refrescos» y «alojamiento adecuado, a bordo o en tierra») a los pasajeros en caso de cancelación o retraso de un servicio de transporte. Para Irish Ferries, esta disposición solo tiene sentido si se aplica a los pasajeros que ya están en el puerto o en la terminal portuaria.

55. En este orden de ideas, Irish Ferries indica que en el caso de que la salida se cancele o se retrase, el artículo 18, apartados 1 y 3, del Reglamento n.º 1177/2010, por una parte, obliga a ofrecer «inmediatamente» al pasajero la conducción hasta el destino final o un reembolso, y, por otra parte, prevé que el reembolso corresponda al precio «correspondiente a la parte o partes del viaje no efectuadas». Del mismo modo, considera que el artículo 19 de dicho Reglamento se refiere a los pasajeros cuya «llegada […] pueda verse demorada» y no afecta, por lo tanto, a los pasajeros que estén en ruta o en un puerto. Además, la duración de los retrasos a la salida y a la entrada, mencionados en ambas disposiciones, significa, según Irish Ferries, que se trata de una disposición aplicable a los pasajeros que se encuentran en ruta o en las proximidades del puerto.

56. En segundo lugar, Irish Ferries alega que no se indemniza a los pasajeros aéreos y a los viajeros por ferrocarril cuando se les informa de la cancelación del servicio de transporte al menos con dos semanas de antelación [artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004] o con antelación suficiente (Directrices interpretativas de la Comisión).[12] Aunque el Reglamento n.º 1177/2010 pretende garantizar, como enuncia su considerando 1, un alto nivel de protección de los pasajeros comparable al de otros modos de transporte, dicho Reglamento no puede aplicarse cuando las notificaciones de cancelación se han remitido a los pasajeros con, al menos, siete semanas de antelación.

57. En tercer lugar, Irish Ferries alega que las circunstancias mencionadas en la primera cuestión prejudicial, letras a) a e), demuestran la amplitud de las dificultades que le supuso el retraso en la entrega. En este marco, refiriéndose al principio *impossibilium nulla obligatio est*, reconocido en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia,[13] alega, por una parte, que una disposición del Derecho de la Unión no puede imponer una obligación cuyo cumplimiento sea imposible de realizar. Por otra parte, sostiene, en esencia, que las dificultades a las que se ha enfrentado son tales que los contratos celebrados con los pasajeros deberían haberse considerado resueltos en razón de la imposibilidad de cumplirlos.

58. Habida cuenta de que en la primera cuestión prejudicial subyace la argumentación expuesta por Irish Ferries, examinaré dicha cuestión a la luz de las tres series de argumentos que se han presentado más arriba.

2. Sobre la redacción y la estructura del Reglamento n.º 1177/2010

59. De entrada, debe señalarse que el artículo 2, apartado 1, del Reglamento n.º 1177/2010, titulado «Ámbito de aplicación», determina las categorías de pasajeros a las que el mismo se aplica, y el artículo 2, apartado 2, define aquellas a las que no se aplica. Nada permite considerar

[12] Comunicación de la Comisión, Directrices interpretativas del [Reglamento n.º 1371/2007] (DO 2015, C 220, p. 1), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52015XC0704(01).

[13] En este contexto, Irish Ferries invoca las sentencias de 3 de marzo de 2016, Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134), apartado 42, y de 6 de noviembre de 2018, Scuola Elementare Maria Montessori/Comisión, Comisión/Scuola Elementare Maria Montessori y Comisión/Ferracci (C-622/16 P a C-624/16 P, EU:C:2018:873), apartado 79.

que el hecho de haber sido informado previamente de la cancelación excluya a un pasajero del ámbito de aplicación del citado Reglamento. Simple y llanamente, este requisito no aparece en esa disposición.

60. Ciertamente, es verdad que, a tenor del artículo 2, apartado 1, del Reglamento n.º 1177/2010, este se aplica a los pasajeros que utilicen servicios de pasaje o un crucero. No obstante, no puede deducirse de ello que dicho Reglamento no se aplique a los pasajeros que no estén ya de camino.

61. En efecto, el Reglamento n.º 1177/2010 contiene disposiciones cuya aplicabilidad en la fase previa al viaje efectivo no ofrece duda alguna. Para ilustrarlo, el artículo 4, apartado 2, de dicho Reglamento establece, fundamentalmente, que las condiciones contractuales y las tarifas aplicadas por los transportistas u otros proveedores de billetes se ofrezcan al público sin discriminación alguna. De igual modo, el artículo 7, apartado 1, del citado Reglamento prohíbe negarse a aceptar una reserva, a expedir o facilitar de otro modo un billete o a embarcar a personas alegando como motivo la discapacidad o la movilidad reducida del pasajero como tales.

62. Por otra parte, en la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a 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[14] (en lo sucesivo, «propuesta de Reglamento»), su artículo 2 no hacía ninguna referencia a los pasajeros a los que se iba aplicar el dicho Reglamento. Dicho artículo establecía que el Reglamento «se aplicará a los servicios comerciales de transporte de pasajeros por mar y por vías navegables». A raíz del informe en primera lectura del Parlamento[15] y de la posición en primera lectura del Consejo,[16] se dio a esta disposición su formulación definitiva en lo fundamental. Pues bien, no hay nada que permita considerar que estas instituciones hayan querido circunscribir el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 1177/2010 en el sentido preconizado por Irish Ferries. Habida cuenta del objetivo de garantizar un alto nivel de protección de los pasajeros comparable al de otros modos de transporte, que subyacía en la propuesta de Reglamento al comienzo de los trabajos preparatorios y que está enunciado en su considerando 1, tal intención debería haber sido objeto de una atención particular. En efecto, el hecho de circunscribir el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 1177/2010 supondría rebajar el nivel de protección de los pasajeros.

63. Además, por lo que se refiere, más precisamente, a la aplicabilidad de las disposiciones del capítulo III del Reglamento n.º 1177/2010, especialmente sus artículos 18 y 19, considero que, contrariamente a lo que alega Irish Ferries, el término «interrupción del viaje», que figura en el propio título de dicho capítulo, no puede interpretarse en el sentido de que, para que pueda aplicarse dicho capítulo a una situación, sea necesario que ya se haya realizado una parte del viaje antes de su interrupción. En efecto, según la interpretación de Irish Ferries, la definición del concepto de «viaje» determina, en esencia, el ámbito de aplicación de las disposiciones de dicho capítulo. Pues bien, según Irish Ferries, en la medida en que este concepto no aparece definido en dicho Reglamento, el sentido de este concepto debería establecerse con la mayor precisión.

[14] COM(2008) 816 final.

[15] Según el informe del Parlamento P6_TC1-COD(2008)0246, el Reglamento se aplicaba «a los servicios comerciales de transporte de pasajeros por mar y por vías navegables en buques de pasajeros». Véase, asimismo, la enmienda n.º 9 del informe sobre la propuesta de Reglamento [2008/0246(COD)].

[16] Según la posición (UE) n.º 5/2010 del Consejo (DO 2010, C 122 E, p. 19), el Reglamento se aplicaba a los pasajeros que utilizaran servicios de transporte o un crucero.

64. Por otra parte, el artículo 20 del Reglamento n.º 1177/2010, titulado «Exenciones», enuncia las situaciones en las que los artículos 18 y 19 del mismo Reglamento no serán aplicables. Entre dichas situaciones no figura ni el hecho de ser informado con antelación de la cancelación ni el hecho de sufrir una interrupción durante el viaje. Además, la doctrina ha señalado que las situaciones en las que el transportista incurre en responsabilidad en virtud de dichas disposiciones sin que se interrumpa el viaje son más frecuentes y significativas desde un punto de vista práctico. [17]

65. Ciertamente, los servicios que se ofrecen de forma gratuita a los pasajeros en virtud del artículo 17, apartados 1 y 2, del Reglamento n.º 1177/2010 parecen ser pertinentes para el pasajero, sobre todo, durante su viaje. Sin embargo, la obligación de aplicar esta disposición en situaciones como la que se describe en la primera cuestión prejudicial se ve «flexibilizada» por las precisiones que figuran en la misma, a tenor de las cuales esos servicios que se ofrecen deben ser, en lo que se refiere a los aperitivos, comida y refrescos, «suficientes en función del tiempo que sea necesario esperar, siempre que estén disponibles o si pueden suministrarse razonablemente» y, por lo que se refiere a un alojamiento adecuado, a bordo o en tierra, deben ofrecerse cuando la cancelación o retraso lo requiera.

66. Por último, basta con observar que los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 no mencionan la obligación de ser informado con antelación de la cancelación como una condición para la no aplicabilidad de los mismos. Por otra parte, durante los trabajos preparatorios, la enmienda n.º 59, propuesta por el Parlamento en su informe en primera lectura, con arreglo a la cual el transportista marítimo no estará obligado a pagar ninguna indemnización cuando haya informado al pasajero de la cancelación de la travesía con tres días o más de antelación a la salida prevista, no ha sido incorporada al Reglamento n.º 1177/2010. Esta circunstancia corrobora la consideración de que el legislador no ha deseado restringir el ámbito de aplicación de dicho Reglamento ni el de sus artículos 18 y 19 en el sentido preconizado por Irish Ferries.

3. Sobre el paralelismo entre los Reglamentos n.os 261/2004, 1371/2007, 1177/2010 y 181/2011

67. Según el considerando 1 del Reglamento n.º 1177/2010, este pretende garantizar *un alto nivel de protección de los pasajeros comparable* al de otros medios de transporte. *De lege ferenda*, algunos proyectos legislativos pretenden establecer un nivel similar de protección de los consumidores dentro de la Unión. [18] Sin embargo, según una jurisprudencia constante, *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. [19]

68. Para ilustrar estas consideraciones, en el ámbito del Derecho de la Unión, los derechos de los viajeros de ferrocarril vienen establecidos en el Reglamento n.º 1371/2007. Dicho Reglamento establece, en particular, que el viajero que vaya a sufrir un retraso entre los lugares de partida y de destino especificados en el billete por el cual no se le haya reintegrado el importe del billete

[17] Véase, en este sentido, Stec, M.: «Ochrona pasażera w transporcie morskim i w żegludze śródlądowej w świetle rozporządzenia (UE) nr 1177/2010», en Kostański, P., Podrecki, P., Targosz, T., (dir.): *Experientia docet. Księga jubileuszowa ofiarowana Pani Profesor Elżbiecie Traple*, Wolters Kluwer, Varsovia, 2017, p. 1408.

[18] Véase Erceg, B., Vasilj, A.: «Current affairs in passengers rights protection in the European Union», *EU and Comparative Law Issues and Challenges*, 2018, vol. 2, pp. 222 y 223.

[19] Véanse las sentencias de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10), apartado 96; de 31 de enero de 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), apartado 56, y de 26 de septiembre de 2013, ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613), apartado 47.

con arreglo a lo dispuesto en el artículo 16 del mismo podrá solicitar a la empresa ferroviaria una indemnización por retraso sin por ello renunciar a su derecho al transporte.[20] En dicho Reglamento no se establece que las empresas ferroviarias queden exentas de la obligación de indemnización establecida en el artículo 17, apartado 1, del Reglamento n.º 1371/2007, cuando el retraso se deba a un supuesto de fuerza mayor. En estas circunstancias, podría suscitarse la cuestión de si las causas de exención de la responsabilidad del transportista previstas por los Reglamentos n.os 261/2004, 1177/2010 y 181/2011, relativos, respectivamente, al transporte de viajeros en avión, en barco y en autobús y autocar, pueden aplicarse por analogía al transporte ferroviario.

69. En la sentencia ÖBB-Personenverkehr,[21] el Tribunal de Justicia respondió negativamente a esta cuestión. Refiriéndose a la jurisprudencia que he citado en el punto 67 de las presentes conclusiones, el Tribunal de Justicia reconoció que el legislador de la Unión podía dictar normas que prevén un nivel de protección del consumidor distinto en función del sector de transporte de que se trate.[22]

70. Habida cuenta de estas aclaraciones jurisprudenciales, no cabe introducir, por la vía jurisprudencial, estableciendo un paralelismo entre las normativas relativas a los distintos medios de transporte, soluciones que conduzcan a la armonización, en relación con cualquier medio de transporte, de las obligaciones de los transportistas en caso de cancelación o retraso de un servicio de pasaje. Por lo tanto, es preciso respetar la voluntad del legislador de la Unión de no establecer semejante paralelismo entre dichas normativas.

4. Sobre el principio impossibilium nulla obligatio est

71. Este principio implica que el Derecho no imponga a los individuos obligaciones cuya ejecución sea absoluta y objetivamente imposible[23] y que las disposiciones del Derecho de la Unión se interpreten en el sentido que permita evitar que se impongan tales obligaciones.[24]

72. Sin embargo, no es posible equiparar una imposibilidad objetiva y absoluta a la existencia de dificultades en el cumplimiento de las obligaciones que se derivan del Derecho de la Unión. Más aún, 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.[25] Además, mientras que los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 imponen obligaciones al transportista, el artículo 20, apartados 3 y 4, de dicho Reglamento permite liberar a ese transportista de tales obligaciones en unas circunstancias específicas y garantiza que el mismo no se encuentre en una situación comparable a la de imposibilidad absoluta.

73. Por iguales razones, con objeto de determinar si debe presumirse, con arreglo al Derecho nacional, que los contratos celebrados con los pasajeros han quedado resueltos debido a la imposibilidad de ejecutarlos, el órgano jurisdiccional remitente debe tener en cuenta el hecho de

[20] Véase el artículo 17, apartado 1, del Reglamento n.º 1371/2007.

[21] Sentencia de 26 de septiembre de 2013 (C-509/11, EU:C:2013:613), apartado 48.

[22] Véase la sentencia de 26 de septiembre de 2013, ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613), apartado 47.

[23] Véase, por analogía con la jurisprudencia relativa a la aplicación de ese principio a las decisiones de la Comisión, la sentencia de 6 de noviembre de 2018, Scuola Elementare Maria Montessori/Comisión, Comisión/Scuola Elementare Maria Montessori y Comisión/Ferracci (C-622/16 P a C-624/16 P, EU:C:2018:873), apartado 82 y jurisprudencia citada.

[24] Véase, en este sentido, la sentencia de 3 de marzo de 2016, Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134), apartado 42.

[25] 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.

que, con independencia de la ley aplicable a esos contratos, estos últimos se refieren a obligaciones dimanantes del Reglamento n.º 1177/2010, el cual, como acabo de explicar, no sitúa al transportista en la imposibilidad de ejecutar sus obligaciones contractuales.

74. Para concluir el análisis de la primera cuestión prejudicial, sugiero que se responda en el sentido de que el Reglamento n.º 1177/2010, en particular sus artículos 18 y 19, se aplica en la situación en la que se cancela un servicio de transporte marítimo mediante una notificación, antes de la salida inicialmente prevista, debido a un retraso en la entrega del buque que iba a realizar ese servicio de transporte y a que no ha sido posible sustituir dicho buque.

B. Sobre el concepto de «destino final» de los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010

75. Mediante su tercera cuestión prejudicial, letra a), el órgano jurisdiccional remitente solicita al Tribunal de Justicia que precise si la conducción de los pasajeros, bien utilizando uno o varios trayectos alternativos a través de un itinerario diferente al trayecto inicial, bien utilizando un puente terrestre (por carretera o por ferrocarril), constituye «la conducción hasta el destino final» en «condiciones comparables» en el sentido del artículo 18 del Reglamento n.º 1177/2010.

76. Mediante su tercera cuestión prejudicial, letra b), ese órgano jurisdiccional desea saber si, cuando no está disponible ningún trayecto directo alternativo al trayecto inicial, los pasajeros conducidos hasta el destino final, en el sentido del artículo 18 del Reglamento n.º 1177/2010, deben ser indemnizados por los eventuales gastos adicionales que hayan soportado, por una parte, para desplazarse a puertos de embarque y de desembarque alternativos, y, por otra parte, al abandonar esos puertos.

77. La cuarta cuestión prejudicial, letra b), también atañe a la interpretación del concepto de «destino final», a los efectos del derecho a indemnización establecido en el artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010.

78. Para dar respuesta a estas cuestiones prejudiciales, es necesario interpretar el concepto de «destino final» que figura en las disposiciones de dicho Reglamento.[26] Propongo, por lo tanto, que estas cuestiones se aborden conjuntamente.

1. Sobre el concepto de «destino final»

79. El concepto de «destino final» que figura en los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 se refiere al destino final *con arreglo al contrato de transporte*. Por lo tanto, en la sistemática de dicho Reglamento, este concepto corresponde siempre a un destino convenido por las partes. En la medida en que un «billete», en el sentido del artículo 3, letra n), del citado Reglamento, constituye fundamentalmente una prueba de la existencia de un contrato de transporte, el destino final, como elemento esencial de este, debe también figurar, en principio, en el billete.

80. Además, en la sistemática del Reglamento n.º 1177/2010, el concepto de «destino final» se utiliza para determinar el lugar al que debe conducirse al pasajero (y, en conjunción con la hora de llegada, en qué momento) al término de un transporte realizado por medio de servicios de pasaje con objeto de poder considerar que ese servicio ha sido efectuado efectivamente y que lo ha sido correctamente. En efecto, por una parte, mediante la celebración de un contrato de transporte, el

[26] Véase mi análisis en relación con la segunda y la cuarta cuestión prejudicial, letra a).

pasajero adquiere el derecho a ser transportado hacia el destino final [27] y, en el caso de cancelación o de retraso de la salida, mencionado en el artículo 18 de dicho Reglamento, el pasajero tiene derecho a una conducción hasta ese destino final. Por otra parte, si la llegada del pasajero a su destino final se ve demorada, el transportista está, en principio, obligado a indemnizarlo con arreglo al artículo 19 del citado Reglamento.

81. Por lo tanto, el concepto de «destino final» desempeña una función importante a los efectos de la responsabilidad del transportista por la ejecución de un servicio de pasaje. En consecuencia, tiene que tratarse de un destino especificado de forma precisa y «controlable» para el transportista, y este debe estar en condiciones de determinar la duración del viaje y la hora de llegada en función de ese destino. Por otra parte, habida cuenta de que las condiciones en las que el transportista incurre en responsabilidad con arreglo a los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 se establecen, en principio, para el conjunto de los pasajeros en el contexto del servicio de pasaje de que se trate, es poco probable que el destino final pueda establecerse de manera individualizada en los contratos de transporte. En consecuencia, procede considerar que el concepto de «destino final» corresponde, en principio, al puerto de desembarque indicado en el contrato de transporte para un trayecto inicial.

82. No invalida estas consideraciones el argumento de Irish Ferries, que sostiene que el Reglamento n.º 1177/2010 utiliza el concepto de «puerto de desembarque» y que, por lo tanto, el concepto de «destino final» no puede revestir el mismo significado que ese primer concepto. En efecto, el concepto de «puerto de desembarque» se utiliza únicamente en el artículo 2 de dicho Reglamento para determinar el ámbito de aplicación de este. La circunstancia de que dicha disposición no utilice el concepto de «destino final» resulta de la convención terminológica que en la misma se establece: según su artículo 2, el Reglamento n.º 1177/2010 se aplica a los servicios de pasaje *cuyo puerto de embarque esté situado en el territorio de un Estado miembro* y, en imitación de esta fórmula, a los servicios procedentes de un tercer Estado, *cuyo puerto de desembarque esté situado en el territorio de un Estado miembro*.

2. Sobre la conducción hasta el destino final

83. Aunque el artículo 18 del Reglamento n.º 1177/2010 establezca que, en caso de que se cancele o se retrase la salida, se ofrecerá al pasajero, en particular, 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, es posible que, al término de un transporte por mar, el pasajero no llegue al puerto de desembarque indicado en el contrato de transporte para un trayecto inicial.

84. En efecto, habida cuenta del limitado número de servicios de pasaje disponibles y de puertos que puedan acoger los buques de pasajeros, no cabe exigir que siempre se ofrezca a los pasajeros un transporte que efectúe un trayecto idéntico al acordado inicialmente. Como señala Irish Ferries, es posible que no exista ningún servicio alternativo para transportar a esos pasajeros que haga la misma ruta o que se efectúe el mismo día. Exigirlo supondría demorar «la primera ocasión que se presente» para efectuar la conducción. Por razones similares, en el marco del Reglamento n.º 261/2004, el transportista puede ofrecer una alternativa de vuelo a un aeropuerto distinto de

[27] El artículo 19, apartado 1, del Reglamento n.º 1177/2010 prevé que, en caso de retraso en la llegada, un pasajero puede solicitar una indemnización, *sin renunciar a su derecho al transporte*.

aquel para el que se efectuó la reserva,[28] a pesar de que el concepto de «destino final» aparece definido en términos estrictos por dicho Reglamento. Ello es igualmente cierto en relación con los servicios de pasaje por mar y por vías navegables, los cuales, en la práctica, no suelen utilizarse para acudir al puerto de desembarque y para pasar una estancia allí.

85. Sin embargo, en la conducción, el transportista debe garantizar el transporte hasta el destino final con arreglo a lo establecido en el contrato de transporte para un trayecto inicial o correr con los gastos del transporte del pasajero desde el puerto para el que efectuó la reserva hasta el destino final.[29] En efecto, el artículo 18, apartado 1, del Reglamento n.º 1177/2010 dispone que el pasajero tiene derecho a la conducción hasta el destino final y, como he señalado en el punto 81 de las presentes conclusiones, el concepto de «destino final» corresponde, en principio, al puerto de desembarque especificado en el contrato de transporte para un trayecto inicial.

86. Si, en el marco de un servicio de pasaje alternativo, el transportista no está obligado a la conducción del pasajero, por vía marítima, al puerto de desembarque especificado en el contrato de transporte para un trayecto inicial, con mayor motivo, el itinerario utilizado por el medio de transporte alternativo no necesariamente ha de ser idéntico al que se indica en el contrato de transporte para el trayecto inicial.

87. Sin embargo, la conducción siempre ha de efectuarse en «condiciones comparables» en el sentido del artículo 18 del Reglamento n.º 1177/2010. En este contexto, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta, entonces, si un trayecto alternativo que siga un itinerario diferente puede implicar el uso de otros medios de transporte, como el transporte por carretera o por ferrocarril, a través de un puente terrestre.

88. El Reglamento n.º 1177/2010 no define el concepto de «condiciones comparables» y se limita a señalar, en su considerando 13, que el pasajero debe poder obtener un transporte alternativo «en condiciones satisfactorias». Las condiciones del servicio de pasaje se establecen en el contrato de transporte y, en consecuencia, la cuestión de si las condiciones del servicio alternativo son «comparables» debe apreciarse a la vista de ese contrato. Por lo tanto, los términos «condiciones comparables» se refieren a los elementos esenciales de los contratos, tales como la duración total del viaje, la hora de llegada, el número de trasbordos adicionales y la clase en la que se viaje. Ciertamente, habida cuenta del objetivo de garantizar un alto nivel de protección de los pasajeros, la conducción no debe realizarse en perjuicio del pasajero y es preciso ponerse en el lugar del pasajero para determinar si las condiciones son «satisfactorias» en relación con las establecidas en el contrato de transporte. No obstante, la referencia a las condiciones contractuales permite garantizar que no se ignoren los intereses del transportista.

89. El hecho de que no exista, en el Derecho de la Unión, un marco legislativo *de lege lata* que afecte directamente a la protección de los derechos de los pasajeros en un contexto referido a la pluralidad de medios de transporte,[30] no significa que el transporte efectuado utilizando varios medios no constituya una solución aceptable para el sistema de protección de los pasajeros establecido en el Derecho de la Unión. De hecho, se trata de una solución frecuentemente

[28] A tenor del artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, «en el caso de las ciudades o regiones en las que existan varios aeropuertos, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo que ofrezca al pasajero un vuelo a otro aeropuerto distinto de aquel para el que se efectuó la reserva deberá correr con los gastos de transporte del pasajero desde ese segundo aeropuerto, bien hasta el aeropuerto para el que efectuó la reserva, bien hasta otro lugar cercano convenido con el pasajero».

[29] Véanse los puntos 91 a 94 de las presentes conclusiones.

[30] Véase Erceg, B., Vasilj, A., *op. cit.* p. 230.

utilizada por los pasajeros. También es posible que, en ciertos casos, el recurso a esta solución sea la única posibilidad de conseguir un servicio alternativo disponible en la primera ocasión que se presente.

90. Por lo tanto, la conducción a través de uno o de varios trayectos alternativos utilizando un itinerario distinto al del trayecto inicial o mediante un puente terrestre (por carretera o por ferrocarril) puede constituir una «conducción hasta el destino final» en «condiciones comparables», en el sentido del artículo 18 del Reglamento n.º 1177/2010, si otras condiciones de ese trayecto [31] son comparables a las establecidas para el trayecto inicial en el contrato de transporte.

3. Sobre los gastos adicionales soportados por un pasajero que haya hecho uso de un transporte alternativo

91. Se impone ahora comprobar si el transportista debe rembolsar al pasajero que haya hecho uso de un transporte alternativo, por una parte, los gastos adicionales soportados por este para llegar a los puertos de embarque y de desembarque alternativos, y, por otra parte, los que soporte al dejar esos puertos.

92. El artículo 18, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 1177/2010 prevé que, cuando se cancela un servicio de transporte, se ofrecerá a los pasajeros la posibilidad de escoger entre el rembolso del precio del billete o la conducción hasta el destino final «sin coste adicional».

93. Como ya he mencionado en el punto 88 de las presentes conclusiones, la conducción no debe realizarse en perjuicio del pasajero. La conducción tampoco implica que el pasajero se encuentre en una situación que mejore desmesuradamente la contemplada en el contrato de transporte que ha suscrito.

94. En este contexto no debe perderse de vista, en lo que atañe a los servicios de pasaje sin interrupciones, que el pasajero siempre tiene que acudir a los puertos pertinentes, sin que le sean reembolsados los costes soportados en dichas circunstancias. Teniendo en cuenta las consideraciones expuestas en el punto anterior, la mención «sin coste adicional», incluida en el artículo 18 del Reglamento n.º 1177/2010, debe entenderse en el sentido de que se reembolsan al pasajero los costes en que ha incurrido en razón del uso de un transporte alternativo de mayor importe que los que el pasajero hubiera tenido que soportar en caso de un servicio de pasaje sin interrupciones.

95. A modo de resumen del análisis de la tercera cuestión prejudicial, letras a) y b), y de la cuarta cuestión prejudicial, letra b), este es mi parecer:

– el concepto de «destino final» en el sentido de los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 corresponde, en principio, al puerto de desembarque precisado en el contrato de transporte para un trayecto inicial;

– la conducción a través de uno o de varios trayectos alternativos utilizando un itinerario distinto al del trayecto inicial o mediante un puente terrestre (por carretera o por ferrocarril) puede constituir una «conducción hasta el destino final» en «condiciones comparables», en el

[31] Véase, a este respecto, el punto 88 de las presentes conclusiones.

sentido del artículo 18 de dicho Reglamento, si otras condiciones de ese trayecto alternativo son comparables a las establecidas para el trayecto inicial en el contrato de transporte;

– el artículo 18, apartado 1, letra a), del citado Reglamento debe interpretarse en el sentido de que la conducción debe realizarse sin coste adicional, de tal manera que el transportista debe reembolsar los costes soportados por los pasajeros para llegar a los puertos de embarque y de desembarque alternativos, y los que soporten al dejar esos puertos en la medida en que tales costes se deban al transporte alternativo y sean de mayor importe que los que los pasajeros hubieran soportado en caso de un servicio de pasaje sin interrupciones.

C. Sobre la indemnización con arreglo al artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010 en relación con la elección que se ofrece al pasajero en virtud del artículo 18 de dicho Reglamento

96. Mediante su segunda cuestión prejudicial, la cuarta cuestión prejudicial, letra a), y la quinta cuestión prejudicial, letra a), el órgano jurisdiccional remitente desea fundamentalmente que se dilucide si, cuando se ha cancelado un servicio de pasaje al menos siete semanas antes de la salida prevista y se ha reembolsado el precio del billete al pasajero o se le ha proporcionado un transporte alternativo o este ha optado por un trayecto de fecha posterior, ese pasajero puede solicitar una indemnización por el retraso en la llegada, con arreglo al artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010, en función de la hora de llegada prevista para el trayecto inicial.

1. Exposición de las cuestiones prejudiciales

97. En el marco de su cuarta cuestión prejudicial, letra a), el órgano jurisdiccional remitente incluye dos sub-cuestiones. La primera sub-cuestión trata de si el artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010 se aplica cuando se ha cancelado el servicio de pasaje al menos siete semanas antes de la salida prevista. La segunda sub-cuestión, que solo se plantea si procede responder afirmativamente a la primera sub-cuestión, se refiere a si un pasajero al que, a raíz de esa cancelación, se ha reembolsado el precio del billete o se ha proporcionado un transporte alternativo o que ha optado por un trayecto de fecha posterior, con arreglo al artículo 18 del Reglamento n.º 1177/2010, puede reclamar una indemnización con arreglo del artículo 19 de dicho Reglamento.

98. Mediante su quinta cuestión prejudicial, letra a), el órgano jurisdiccional remitente desea averiguar cómo debe calcularse la duración del retraso en el sentido del artículo 19, apartado 1, del Reglamento n.º 1177/2010 en las circunstancias a que se refiere la cuarta cuestión prejudicial, letra a), a saber, aquellas en que se ha cancelado el viaje al menos siete semanas antes de la salida prevista y en que el pasajero ha hecho uso de un transporte alternativo o se le ha reembolsado el precio del billete, o este ha optado por un trayecto de fecha posterior.

99. La segunda cuestión prejudicial también trata, en esencia, de si la posibilidad ofrecida al pasajero de escoger un transporte alternativo, en virtud del artículo 18 del Reglamento n.º 1177/2010, conduce a la celebración de un nuevo contrato de transporte, de manera que el derecho a una indemnización, establecido en el artículo 19 de dicho Reglamento, debe calcularse no en relación con la hora de llegada establecida para el trayecto inicial, sino en relación con la hora establecida en ese «nuevo» contrato de transporte.

100. En la medida en que estas cuestiones afectan a la aplicación acumulativa de los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 en circunstancias idénticas, sugiero que su análisis se haga conjuntamente.

2. Sobre la aplicación acumulativa de los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010

101. En primer lugar, ha de señalarse que, como resulta de mi análisis de la primera cuestión prejudicial, la circunstancia de que el servicio de pasaje haya sido cancelado mediante una notificación antes de la salida prevista no excluye la aplicación del artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010. [32]

102. En segundo lugar, para dar respuesta a la segunda cuestión prejudicial y a la cuarta cuestión prejudicial, letra a), es preciso determinar si los artículos 18 y 19 de dicho Reglamento pueden aplicarse acumulativamente, de forma que el pasajero que recurra a la primera disposición siempre pueda reclamar una indemnización con arreglo a la segunda disposición.

103. Para situar esta cuestión en un contexto más amplio, es preciso señalar que los artículos 16 a 18 del Reglamento n.º 1177/2010, por una parte, y el artículo 19 del mismo, por otra parte, se refieren, respectivamente, a los supuestos de retraso en la salida y a los supuestos de retraso en la llegada. La doctrina indica que el legislador de la Unión hizo esta distinción por el motivo de que, en el transporte marítimo, contrariamente a los demás medios de transporte, es posible recuperar durante el viaje un retraso en la salida, de forma que el pasajero puede llegar al destino final a la hora fijada en el contrato de transporte, sin retraso. [33]

104. Hecha esta precisión, cabe preguntarse si, cuando se ha cancelado el servicio de pasaje, la hipótesis de un retraso en la llegada siempre se presenta y otorga al pasajero el derecho a ser indemnizado con arreglo al artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010.

105. La lectura del considerando 14 del Reglamento n.º 1177/2010 parece indicar que procede contestar afirmativamente a esta pregunta. Este considerando señala que, «*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». [34] En este orden de ideas, la propuesta de Reglamento inicial precisaba, en una de sus disposiciones, que los pasajeros podrán solicitar al transportista una indemnización cuando la llegada a su destino pueda verse demorada *por alguna cancelación* o algún retraso. Pues bien, a raíz del informe en primera lectura del Parlamento, [35] se decidió, con arreglo a dicho informe, no precisar los motivos potenciales de retraso en la llegada, que, sin embargo, figuran en el considerando 14 del Reglamento n.º 1177/2010.

106. Por lo demás, según el artículo 20, apartados 2 y 4, del Reglamento n.º 1177/2010, su artículo 19 no será aplicable, respectivamente, «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» ni «cuando el transportista demuestre que la *cancelación* o el retraso se debe a condiciones meteorológicas». [36] En efecto, en la sistemática del

[32] Véanse los puntos 63 a 66 de las presentes conclusiones.

[33] Véase, en este sentido, Stec, M., *op. cit.*, p. 1409.

[34] El subrayado es mío.

[35] Véase la enmienda n.º 57 del informe sobre la propuesta del Reglamento [COM(2008) 0817, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)].

[36] El subrayado es mío.

Reglamento n.º 1177/2010, la cancelación de un servicio de pasaje no conduce en sí misma a la pérdida del derecho al transporte, sino que lleva a una elección entre el reembolso y un transporte alternativo que pueda llegar al destino final sin retraso. Cuando, en caso de cancelación, el pasajero conserva su derecho al transporte, siempre puede hacer valer el artículo 19 de dicho Reglamento.

107. En tercer lugar, se suscita la cuestión de si el hecho de recurrir al artículo 18 del Reglamento n.º 1177/2010 (y de haberse beneficiado de un reembolso, de un transporte alternativo o de haber optado por un trayecto posterior) afecta a la aplicabilidad del artículo 19 de dicho Reglamento.

108. En este contexto, el artículo 19, apartado 1, del Reglamento n.º 1177/2010 dispone que el pasajero podrá solicitar una indemnización cuando la llegada al destino pueda verse demorada, *sin renunciar a su derecho al transporte*. En efecto, el pasajero tiene derecho al transporte por el que ha pagado. Aunque la cancelación de un servicio de pasaje no conlleva perder ese derecho,[37] no ocurre lo mismo cuando, a raíz de una cancelación, el pasajero ha solicitado y obtenido el reembolso íntegro con arreglo al artículo 18, apartado 1, letra b), de dicho Reglamento. En esa situación, el pasajero pierde el derecho al transporte, razón por la cual el artículo 18, apartado 1, letra b), del citado Reglamento prevé que el reembolso del precio del billete vaya acompañado, «si procede, [de] un servicio de transporte de vuelta gratuita al primer punto de partida, con arreglo al contrato de transporte, en la primera ocasión que se presente».

109. En cambio, cuando el pasajero escoge no el reembolso sino un transporte alternativo o un trayecto en una fecha posterior, sigue conservando el derecho al transporte por el que pagó y, por consiguiente, puede solicitar una indemnización con arreglo al artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010.

110. Queda ahora por determinar si, cuando el pasajero ha hecho uso de un transporte alternativo o ha optado por un trayecto de fecha posterior, la indemnización mencionada en el artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010 debe establecerse en función de la hora de llegada prevista para el trayecto inicial.

3. Sobre el cálculo de la duración del retraso

111. A tenor del artículo 19, apartado 1, del Reglamento n.º 1177/2010, habrá de pagarse una indemnización, cuando la duración del retraso supere los umbrales fijados en esa disposición en función de la duración del viaje. La citada disposición se refiere al derecho a indemnización de los pasajeros cuya *llegada a su destino final, con arreglo al contrato de transporte*, puede verse demorada. De esta manera, la cuestión de si la duración del retraso supera esos umbrales debe apreciarse en relación con la hora de llegada y la duración del viaje establecidas en ese contrato en el que se establece el destino final.

112. Lo mismo ocurre con los derechos de los pasajeros que hayan hecho uso de un transporte alternativo o de los pasajeros que hayan optado por un trayecto de fecha posterior.

113. En efecto, en el marco del transporte alternativo, cuando la salida se retrasa o se cancela, el artículo 18, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 1177/2010 también se refiere al *destino final, con arreglo al contrato de transporte*, precisando que la conducción debe efectuarse en *condiciones*

[37] Véase el punto 106 de las presentes conclusiones.

comparables. En este aspecto, es evidente que el «destino final» es el que se ha establecido al celebrar el contrato en el que se han acordado las condiciones del transporte y que la conducción se efectúa en condiciones comparables a las convenidas inicialmente.

114. Habida cuenta de que los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 pueden aplicarse acumulativamente y utilizan la misma fórmula de «destino final», debe considerarse que esta fórmula tiene el mismo sentido en ambas disposiciones. Por lo tanto, la existencia de un derecho a indemnización con arreglo del artículo 19 de dicho Reglamento debe determinarse a la vista del contenido de las estipulaciones acordadas por las partes en el contrato de transporte para el trayecto inicial.

115. En consecuencia, el retraso corresponde a la diferencia entre la hora de llegada prevista en el contrato y la hora en que realmente se haya llegado al destino final.

116. Si, al término de un servicio de pasaje alternativo, el pasajero no ha sido conducido al destino final inicialmente acordado, en tal caso, procede, en principio, como propone la NTA, y cuando lo solicite el pasajero, calcular el retraso en relación con la hora a la que el pasajero habría llegado al destino final con arreglo al contrato de transporte, suponiendo que la conducción haya proseguido desde el puerto de desembarque alternativo hasta dicho destino.

117. En cambio, como resulta del punto 108 de las presentes conclusiones, cuando el pasajero ha sido íntegramente reembolsado, con arreglo al artículo 18, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 1177/2010, la cuestión de una indemnización con arreglo al artículo 19 del mismo Reglamento no se plantea.

118. Contrariamente a lo que parece alegar Irish Ferries, el hecho de que la conducción o la selección de un trayecto de fecha posterior resulten de la elección del pasajero no puede invalidar las consideraciones anteriores. En efecto, al celebrar el contrato de transporte inicial, ese pasajero ya ha elegido el destino final, la hora de llegada y la duración del viaje. El hecho de que el servicio de pasaje no se haya prestado ajustándose a los distintos aspectos pactados resulta de hechos imputables al transportista. Considerar que la elección posterior impuesta al pasajero, debido a estas circunstancias, le priva de su derecho a una indemnización equivaldría a conferir al transportista el derecho de liberarse de las obligaciones que le corresponden en virtud del artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010 por el hecho de haber conducido al pasajero hasta el destino final. [38] Contrariamente a lo que ocurre con el reembolso íntegro, no hay nada en el texto de dicho Reglamento que permita aplicar esa solución en la situación de transporte alternativo. [39] Por otra parte, las situaciones en las que no se aplica dicha disposición se enuncian en el artículo 20 del citado Reglamento, sin que se mencione, en dicho artículo, el hecho de que se ofrezca al pasajero un transporte alternativo.

[38] A mayor abundamiento, el pasajero que ha optado por una conducción puede también ver demorada la llegada del transporte alternativo. En tal caso, debería determinarse si el artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010 también se aplica a esa demora. Véase, por analogía, la sentencia de 12 de marzo de 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), en la que el Tribunal de Justicia consideró que un pasajero aéreo que ha percibido una compensación por la cancelación de un vuelo y ha aceptado el vuelo alternativo que se le ha propuesto puede solicitar una compensación por el retraso del vuelo alternativo. Es verdad que el artículo 7, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 no deja resquicio de duda en cuanto a que la indemnización también es procedente en la situación en la que se ofrezca a los pasajeros la posibilidad de ser conducidos hasta el destino final en un transporte alternativo. De mi análisis se desprende que ocurre lo mismo en el marco del Reglamento n.º 1177/2010. Ahora bien, aunque Irish Ferries se refiere a tal situación, esta no se contempla en las cuestiones prejudiciales.

[39] Véase el punto 108 de las presentes conclusiones.

119. En consecuencia, sugiero que se conteste a la segunda cuestión prejudicial, a la cuarta cuestión prejudicial, letra a), y a la quinta cuestión prejudicial, letra a), que el artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010 debe interpretarse en el sentido de que, cuando se ha cancelado el servicio de pasaje mediante una notificación, antes de la salida prevista, y el pasajero elige un transporte alternativo o un trayecto de fecha posterior, ese pasajero puede reclamar una indemnización con arreglo al artículo 19 de dicho Reglamento atendiendo al retraso en la llegada al destino final especificado en el contrato de transporte para el trayecto inicial. Cuando el pasajero solicita esa indemnización, el retraso corresponde a la diferencia entre la hora de llegada prevista en el contrato y la hora a la que el pasajero llega al destino final, con arreglo al contrato de transporte, suponiendo que la conducción haya proseguido desde el puerto de desembarque alternativo hasta dicho destino. En cambio, un pasajero que haya optado por un reembolso íntegro y lo haya conseguido no puede reclamar esa indemnización.

D. Sobre el concepto de «precio del billete» en el sentido del artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010

120. Mediante su quinta cuestión prejudicial, letra b), el órgano jurisdiccional remitente desea que se determinen los componentes del «precio del billete» en el sentido del artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010. En ese marco, se pregunta si el 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.

121. Aunque el Reglamento n.º 1177/2010 utiliza el concepto de «precio del billete» en sus artículos 18 y 19, dicho Reglamento no contiene una definición de tal concepto.

122. Durante los trabajos preparatorios del Reglamento n.º 1177/2010, el Parlamento propuso introducir una definición del concepto de «precio del billete», que aclararía «en qué deberán basarse las compensaciones». Según esa propuesta, se trataría «del coste pagado por el transporte y el alojamiento a bordo. No incluye el coste de las comidas, otras actividades ni las compras a bordo».[40] Dicha propuesta no fue asumida por el Consejo. En cambio, el Consejo estableció los métodos de cálculo detallados en relación con los importes que deben abonarse a los pasajeros con arreglo a los artículos 18 y 19 de dicho Reglamento.

123. Del artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010 resulta que el precio del billete sirve de base para el cálculo de la indemnización en caso de retraso en la llegada. Esta indemnización corresponde a un porcentaje (el 25 % o el 50 %, como mínimo) del precio del billete y se calcula, según el artículo 19, apartado 3, de dicho Reglamento, en relación con el precio que el pasajero *abonó realmente por el servicio de pasaje* que ha sufrido el retraso.

124. De ello deduzco que el precio del billete, en el sentido del artículo 19, apartado 3, del Reglamento n.º 1177/2010, corresponde al importe total abonado por el pasajero como contrapartida del servicio de pasaje. La indemnización a que se refiere esta disposición se calcula en relación con ese precio, siendo su objeto compensar el importe pagado por un servicio de pasaje que no ha sido ejecutado con arreglo al contrato de transporte.[41] Pues bien, a la visa del

[40] Véase la enmienda n.º 22 del informe sobre la propuesta de Reglamento [COM(2008) 817, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)].

[41] Véase, por analogía, por lo que se refiere a la indemnización establecida en el artículo 17 del Reglamento n.º 1371/2007, formulada de forma análoga en el artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010, la sentencia de 26 de septiembre de 2013, ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613), apartado 38, en la que el Tribunal de Justicia señaló que la indemnización, «en la medida en que se calcula sobre la base del precio del billete de transporte, está destinada a compensar el precio que el viajero ha pagado como contrapartida de un servicio que, en definitiva, no ha sido ejecutado con arreglo al contrato de transporte».

contrato, la deficiencia en el servicio del transportista no solo afecta al incumplimiento del destino final, sino también al de las condiciones del transporte por las que el pasajero ha pagado. Estas condiciones se refieren, en particular, a la elección de un camarote, de un compartimento para animales o de la clase en la que se viaja. En cambio, no han de incluirse en el precio del billete los importes pagados por prestaciones ajenas al servicio de pasaje, como las comisiones del agente de viajes.

125. En efecto, como señala la Comisión, a diferencia del Reglamento n.º 261/2004, el Reglamento n.º 1177/2010 no establece una compensación a tanto alzado normalizada para cada pasajero, al depender el importe de la misma del precio del billete comprado por el pasajero. En estas circunstancias, el no tener en cuenta el tipo de billete ni elementos como la clase (primera o segunda) o el alojamiento a bordo sería no respetar la opción adoptada por el legislador de la Unión de no introducir una compensación a tanto alzado.

126. Por otra parte, la interpretación del artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010 que propongo permite que el pasajero pueda calcular fácilmente el importe de la indemnización a la que tiene derecho en caso de cancelación. Siguiendo esta lógica, pueden excluirse del concepto de «precio del billete», en el sentido de dicha disposición, la parte del precio del billete que corresponda a los importes pagados por prestaciones independientes del servicio de pasaje, a condición de que esa parte del precio del billete pueda identificarse claramente y «separarse» del importe pagado por el servicio de pasaje.

127. Habida cuenta de las anteriores consideraciones, estimo que procede contestar 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 precio del billete incluye 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.

E. Sobre la interpretación del artículo 20, apartado 4, del Reglamento n.º 1177/2010

1. Observaciones preliminares sobre la sexta cuestión prejudicial

128. Mediante su sexta cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta al Tribunal de Justicia si un retraso de doscientos días en la entrega de un buque de transporte de pasajeros que ha provocado la cancelación de todos los trayectos programados para una nueva ruta de navegación puede considerarse una circunstancia extraordinaria en el sentido del artículo 20, apartado 4, del Reglamento n.º 1177/2010 y si un tal retraso exime al transportista de su obligación de indemnizar a los pasajeros.

129. Del artículo 20, apartado 4, del Reglamento n.º 1177/2010 se desprende que el transportista no está obligado a indemnizar a los pasajeros con arreglo al artículo 19 de dicho Reglamento cuando se demuestre que la cancelación o el retraso se debe a circunstancias extraordinarias que entorpecen la ejecución del servicio de pasaje y que ni siquiera hubieran podido evitarse tras la adopción de todas las medidas oportunas.

130. En esta cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente se limita, para describir las circunstancias que desea que se examinen a la luz del artículo 20, apartado 4, del Reglamento n.º 1177/2010, a mencionar las «circunstancias y consideraciones expuestas en la primera cuestión

prejudicial». De la lectura conjunta de las cuestiones prejudiciales primera y sexta se desprende que, para ese órgano jurisdiccional, lo que ha originado el entorpecimiento de la ejecución del servicio de pasaje de que se trata es fundamentalmente el retraso en la entrega del buque.

131. Por otra parte, aunque la primera cuestión prejudicial señala otras circunstancias, alguna de ellas, como la imposibilidad de conseguir un buque alternativo adecuado, el hecho de que no existía un servicio alternativo similar y el hecho de que el retraso en la entrega afectara a más de 20 000 pasajeros, no deberían considerarse «circunstancias extraordinarias», sino más bien «medidas oportunas», en el sentido del artículo 20, apartado 4, del Reglamento n.º 1177/2010.

2. Sobre los criterios para determinar las «circunstancias extraordinarias»

132. Al igual que las disposiciones equivalentes del Reglamento n.º 261/2004, el artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010 plantea el principio del derecho a la indemnización de los pasajeros, mientras que el artículo 20, apartado 4, de dicho Reglamento determina las situaciones en las que el transportista marítimo no está obligado a pagar esa indemnización. Por lo tanto, esta última disposición debe entenderse como una excepción al principio establecido en el artículo 19 del citado Reglamento y no debe ser objeto de una interpretación extensiva. [42]

133. Por otra parte, el considerando 17 del Reglamento n.º 1177/2010 indica una lista de acontecimientos que pueden corresponder al concepto de «circunstancias extraordinarias». [43] Esta lista («no exhaustiva») no es completa. En cualquier caso, estas circunstancias no se inscriben naturalmente en el ejercicio sin perturbaciones del transporte marítimo y no dependen del control del transportista.

134. En este orden de ideas, el considerando 19 del Reglamento n.º 1177/2010 hace referencia a la jurisprudencia según la cual solamente pueden quedar cubiertas por el concepto de «circunstancias extraordinarias» las circunstancias que, por una parte, no sean inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista de que se trate y que, por otra parte, escapen al control efectivo de dicho transportista. Estos dos criterios han sido establecidos por el Tribunal de Justicia en su jurisprudencia sobre el Reglamento n.º 261/2004. Por lo tanto, el considerando 19 del Reglamento n.º 1177/2010 expresa la voluntad del legislador de la Unión de asimilar la interpretación del concepto de «circunstancias extraordinarias» en el sentido del Reglamento n.º 1177/2010 con el concepto establecido por el Tribunal de Justicia en su jurisprudencia sobre el Reglamento n.º 261/2004. [44]

[42] Véase, en este sentido, la sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), apartado 20.

[43] Según este considerando, «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».

[44] El concepto de «circunstancias extraordinarias» se utiliza para calificar las circunstancias en las que un transportista se ve eximido de su obligación de compensación, que procede, según el Reglamento n.º 261/2004, en caso de *salidas canceladas o retrasadas*, y, según el Reglamento n.º 1177/2010, en caso de *retraso en la llegada*. Mi opinión es que esta diferencia no impide que los criterios de determinación de las «circunstancias extraordinarias» sentados por el Tribunal de Justicia en el marco del Reglamento n.º 261/2004 se extrapolen al marco del Reglamento n.º 1177/2010.

135. Por último, resulta de esta jurisprudencia que ambos criterios son acumulativos [45] y se determinan en relación con la naturaleza o el origen del acontecimiento que ha impedido la ejecución del servicio de pasaje. [46] También cabe deducir de la citada jurisprudencia que esos dos criterios son los únicos válidos para comprobar si concurren circunstancias extraordinarias. En efecto, ni la frecuencia [47] ni el carácter imprevisto [48] de un suceso significan que este último constituya una circunstancia extraordinaria.

136. Habida cuenta de las aclaraciones que acabo de hacer, debe señalarse que, contrariamente a lo que alegan Irish Ferries e Irlanda, el carácter excepcional e inhabitual o imprevisible del retraso en la entrega no permite calificar tal retraso de «circunstancia extraordinaria». [49]

137. Además, la distinción entre las circunstancias extraordinarias y las que no revisten tal carácter no puede operar sobre la base de una diferenciación simplificada entre las circunstancias exógenas y las endógenas. En su jurisprudencia, el Tribunal de Justicia ya ha llegado a la conclusión de que, en determinadas circunstancias, los actos de terceros no eximen al transportista de su obligación de indemnización como circunstancias extraordinarias. [50]

3. Sobre el criterio del carácter inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista marítimo

138. En lo que se refiere al criterio del carácter inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista de que se trate, debo señalar que, para que un transportista marítimo pueda prestar servicios de pasaje, debe disponer de un buque que se utilice con esta finalidad. Con mayor motivo, el hecho de tener una flota a su disposición es indispensable, incluso inherente al ejercicio normal de la actividad de transporte marítimo. Si se establece un paralelismo con el razonamiento desarrollado por el Tribunal de Justicia en su sentencia Krüsemann y otros, [51] puede entonces considerarse que la organización y el mantenimiento de la flota forman parte de las medidas de gestión normal de un transportista marítimo y que ciertos riesgos que deparan estas medidas son también inherentes al ejercicio normal de la actividad de ese transportista.

139. Ciertamente, un transportista puede decidir anticiparse a la entrega de un buque y ofrecer a los pasajeros la posibilidad de hacer reservas antes de que ese buque haya sido puesto a su disposición. A este respecto, Irish Ferries alega que ese comportamiento es habitual en el sector

45 Véase, recientemente, la sentencia de 11 de junio de 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460), apartado 37.

46 Véase, recientemente, la sentencia de 11 de junio de 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460), apartado 37.

47 Véase, en este sentido, la sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), apartado 36.

48 Véase, en este sentido, la sentencia de 17 de septiembre de 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618), apartado 41.

49 En cambio, las circunstancias relativas a las características del retraso pueden tenerse en cuenta a la hora de determinar si el entorpecimiento de la ejecución del servicio de transporte no habría podido evitarse aun cuando se hubiesen adoptado todas las medidas oportunas.

50 En la sentencia de 17 de abril de 2018, Krüsemann y otros (C-195/17, C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 a C-286/17 y C-290/17 a C-292/17, EU:C:2018:258), apartados 40 a 44, el Tribunal de Justicia consideró que una «huelga salvaje» no puede calificarse de «circunstancia extraordinaria» en la medida en que los riesgos derivados de las consecuencias sociales que deparan las medidas de restructuración y de reorganización de empresas deben considerarse inherentes al ejercicio normal de la actividad. Por otra parte, en la sentencia de 4 de abril de 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288), apartado 29, el Tribunal de Justicia recordó, haciendo referencia al auto de 14 de noviembre de 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), que no cabe considerar que la colisión de una escalerilla móvil de embarque de un aeropuerto contra un avión sea una «circunstancia extraordinaria». El Tribunal de Justicia consideró que la circunstancia de que *normalmente la instalación de dicho dispositivo se realiza en colaboración con la tripulación de los aviones* podía ilustrar el hecho de que el transportista podía controlar el acontecimiento que provocó su deficiencia. Sin embargo, esta consideración no cambia el hecho de que el problema en cuestión había sido provocado por actos de terceros.

51 Sentencia de 17 de abril de 2018 (C-195/17, C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 a C-286/17 y C-290/17 a C-292/17, EU:C:2018:258), apartados 40 a 42.

del transporte marítimo de pasajeros. Cuando un transportista toma una decisión como esa, pese a que el buque de que se trata es el único que puede utilizarse para prestar los servicios de transporte en un determinado itinerario, se expone a un riesgo económico que también debe gestionar. Desde el punto de vista de la sistemática del Reglamento n.º 1177/2010, el transportista afectado internaliza ese riesgo, al integrarlo en su actividad normal.

140. Por otra parte, los detalles relativos al encargo y a la entrega del buque quedan fijados en el contrato celebrado por el transportista. Pues bien, por una parte, todo contrato implica riesgos. [52] En el presente asunto, el retraso en la entrega resulta de circunstancias que obedecen al comportamiento de una de las partes en el contrato o al comportamiento de los subcontratistas de esa parte. [53] Por lo tanto, se trata de una perturbación que se inscribe en el riesgo contractual habitual. En efecto, nada indica que la demora haya sido provocada por un acto exterior a la ejecución de las obligaciones contractuales de la otra parte en el contrato o de los sub-contratistas de esta, o incluso a los servicios normales de un astillero. [54] En este contexto, el riesgo contractual habitual también incluye el caso de incumplimiento contractual. En consecuencia, el hecho de que el retraso haya sido de doscientos días no puede invalidar esta consideración.

141. Por otra parte, cualquier contrato puede constituir un mecanismo de gestión de riesgos. En efecto, la Comisión señala que el encargo de un nuevo buque se planifica con antelación y suele ser objeto de un contrato detallado que incluye cláusulas relativas a los retrasos en la entrega. En este orden de ideas, durante la vista, la NTA hizo constar que el contrato celebrado en 2016 se basaba en un modelo estándar utilizado en la práctica internacional e incluía un mecanismo de indemnización en lo relativo a los retrasos no autorizados. La existencia de mecanismos de gestión de riesgos en los contratos relativos a la entrega de buques confirma, a mi juicio, el reconocimiento de la existencia del riesgo contractual habitual inherente a tal entrega.

142. Este hecho no ha sido puesto en duda por Irish Ferries, que ha señalado, a este respecto, que el mecanismo no era suficiente para cubrir las pérdidas y daños que había sufrido. En efecto, habida cuenta del nivel de protección de los pasajeros que el sistema del Reglamento n.º 1177/2010 pretende garantizar, el hecho de que el mecanismo de gestión del riesgo contractual habitual no sea suficiente, según una de las partes en un contrato, no puede llevar a la situación de que los pasajeros soporten ese riesgo. El transportista no puede externalizar, en perjuicio de los pasajeros, el riesgo económico que ha integrado en su actividad normal. [55]

[52] Véase, en particular, Moisan, P.: «Technique contractuelle et gestion des risques dans les contrats internationaux: les cas de force majeure et d'imprévision», *Les Cahiers de droit*, 1994, vol. 35(2), p. 286.

[53] Como he indicado al exponer el marco fáctico, según el órgano jurisdiccional remitente, la entrega tardía obedece a los retrasos de los proveedores de equipamiento externos subcontratados por el astillero o a los retrasos en la organización de los espacios exteriores y en la entrega de elementos interiores destinados a espacios públicos.

[54] Cabe imaginar, por ejemplo, el caso de un buque en construcción que sea objeto de medidas de confiscación militar. Véase, por analogía, el auto de 14 de noviembre de 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), apartado 19, en el que el Tribunal de Justicia declaró que tiene cabida en el concepto de «circunstancias extraordinarias» el daño sufrido por el avión que debía realizar el vuelo controvertido *causado por un acto externo a los servicios normales del aeropuerto*, como un acto de sabotaje o terrorismo.

[55] Véase, por analogía, Malenovský, J.: «Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU», en Bobek, M., y Prassl, J. (eds), *EU Law in the Member States: Air Passenger Rights, Ten Years On*, Hart Publishing, Oxford, 2016, p. 32, quien afirma que imponer a los pasajeros la carga del riesgo económico de la actividad que el transportista ha emprendido libremente sería contrario al objetivo de garantizar un alto nivel de protección de los pasajeros. Por lo demás, en su sentencia de 4 de julio de 2018, Wirth y otros (C-532/17, EU:C:2018:527), apartado 23, el Tribunal de Justicia consideró que, habida cuenta del objetivo de garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros, la interpretación del concepto de «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo» a la que ha de estarse es la *que permita garantizar que los pasajeros transportados serán indemnizados sin tener en cuenta los acuerdos celebrados por el transportista aéreo* que haya decidido realizar el vuelo de que se trate con otro transportista a fin de garantizar ese vuelo en concreto.

143. Por ello, sugiero que se considere que el artículo 20, apartado 4, del Reglamento n.º 1177/2010 debe interpretarse en el sentido de que un retraso en la entrega de un buque que resulte del comportamiento de una de las partes en el contrato o de los subcontratistas de esa parte es inherente al ejercicio de la actividad del transportista de que se trate cuando este haya empezado a ofrecer la posibilidad de hacer reservas y haya celebrado los contratos de transporte con los pasajeros antes de que el buque haya sido puesto a su disposición y, en consecuencia, no está incluido en el concepto de «circunstancias extraordinarias» en el sentido de la citada disposición.

144. Habida cuenta de que los dos criterios de determinación de las «circunstancias extraordinarias» son acumulativos, esta consideración debería ser suficiente para entender que la entrega tardía de un buque no constituye tal circunstancia. No obstante, para el supuesto de que el Tribunal de Justicia no comparta esta consideración, analizaré, a continuación, el segundo criterio.

4. Sobre el criterio del control efectivo

145. En su jurisprudencia relativa al sector del transporte aéreo de pasajeros, el Tribunal de Justicia se refiere al criterio de la competencia del transportista para apreciar si el acontecimiento pudo escapar a su control efectivo. [56]

146. En este contexto, en la sentencia van der Lans, [57] el Tribunal de Justicia consideró que la prevención de una avería o la reparación que esta requiere no escapan al control efectivo del transportista aéreo interesado, ya que a este le corresponde garantizar el mantenimiento y el buen funcionamiento de las aeronaves que explota para sus actividades económicas.

147. Como he señalado en el punto 138 de las presentes conclusiones, compete al transportista marítimo garantizar la organización y el mantenimiento de la flota explotada para sus actividades económicas. A estos efectos, celebra, en particular, como lo ilustra el presente asunto, contratos para la construcción de buques. A diferencia, por lo tanto, de la situación que es objeto de la sentencia van der Lans, [58] en este supuesto, el transportista todavía no explota el buque que ha encargado.

148. En este contexto, la celebración de los contratos y su contenido no escapa del control efectivo del transportista, lo cual permite a este gestionar ciertos riesgos, incluido el riesgo económico al que se expone. Por lo tanto, surge la siguiente pregunta: ¿Puede el transportista *controlar efectivamente* la ejecución en plazo de las obligaciones contractuales por una de las partes y sus sub-contratistas? [59]

149. En su jurisprudencia, el Tribunal de Justicia ya se ha pronunciado sobre el criterio del control efectivo en relación con actos de terceros que constituían —o habían provocado— acontecimientos que pueden encajar en el concepto de «circunstancias extraordinarias». De

[56] Véanse las recientes sentencias de 26 de junio de 2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535), apartado 20, y de 4 de abril de 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288), apartado 26.

[57] Sentencia de 17 de septiembre de 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618), apartado 43.

[58] Sentencia de 17 de septiembre de 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618).

[59] Procede señalar que el contrato de 2016 no fue celebrado por Irish Ferries, sino por ICG. Pues bien, no hay nada en el presente procedimiento prejudicial que indique que, habida cuenta de las relaciones entre dichas entidades, lo que era controlable para ICG no lo fuera para Irish Ferries.

acuerdo con la jurisprudencia, no escapan al control efectivo del transportista los actos de terceros realizados en colaboración con ese transportista o aquellos cuyo origen se halla en una decisión de este. [60]

150. Recientemente, en su sentencia Transportes Aéreos Portugueses, [61] el Tribunal de Justicia ha realizado nuevas aclaraciones en relación con esta jurisprudencia. En primer lugar, en el apartado 42 de dicha sentencia, el Tribunal de Justicia explicó que el contrato de transporte vincula al pasajero con el transportista y que el pasajero debe velar por no comprometer la cabal ejecución de ese contrato. A continuación, en el apartado 43 de la misma sentencia, el Tribunal de Justicia consideró, en primer lugar, que, en principio, el transportista aéreo que efectúa el vuelo generalmente no puede controlar el comportamiento conflictivo de un pasajero que ha justificado el desvío del vuelo de que se trate, habida cuenta de que el comportamiento y las reacciones de un pasajero a las órdenes de la tripulación no son previsibles, y, en segundo lugar, que, cuando se encuentran a bordo de una aeronave, tanto el comandante como la tripulación disponen únicamente de medios limitados para controlar al pasajero. Deduzco de ello que el hecho de que el transportista establezca las cláusulas del contrato celebrado con el pasajero no implica automáticamente que el comportamiento de este último sea controlable para ese transportista. No obstante, el Tribunal de Justicia precisó, también en relación con el criterio del control efectivo, que ha de comprobarse si el transportista no ha contribuido a que se produzca el comportamiento conflictivo del pasajero o si el transportista tuvo la posibilidad de prever tal comportamiento y de adoptar las medidas adecuadas, basándose en los primeros signos del mismo. [62] Según el Tribunal de Justicia, en aquellas circunstancias, dicho transportista podría haber tenido el comportamiento conflictivo del pasajero bajo su control. [63]

151. Sobre esta cuestión, debo señalar que Irish Ferries afirma que la celebración del contrato de 2016 fue precedida de una valoración de los astilleros y de una selección prudente. La NTA no cuestiona esta afirmación. Por lo tanto, nada permite considerar que Irish Ferries o ICG hayan contribuido, en el sentido de la jurisprudencia procedente de la sentencia Transportes Aéreos Portugueses, [64] activamente o por negligencia a la entrega tardía del buque. Por estos motivos, si el Tribunal de Justicia no comparte mi análisis en relación con el primer criterio de determinación de las «circunstancias extraordinarias» y realiza el análisis del segundo criterio, sugiero que considere que la entrega tardía del buque no era controlable para el transportista. En consecuencia, esta entrega tardía, como circunstancia extraordinaria, podría eximir al transportista de su responsabilidad.

5. Sobre las medidas oportunas

152. Incluso suponiendo que el retraso en la entrega de un buque pueda constituir una «circunstancia extraordinaria», seguiría incumbiendo al transportista aportar la prueba de que, aun utilizando todas las medidas oportunas, es decir, todo el personal o el material y los medios financieros de que disponía, le habría resultado manifiestamente imposible evitar que las circunstancias extraordinarias a las que se vio enfrentado provocaran la cancelación o el retraso del servicio de transporte, salvo a costa de aceptar sacrificios insoportables para las capacidades

[60] Véase la nota 50.

[61] Sentencia de 11 de junio de 2020 (C-74/19, EU:C:2020:460).

[62] Véase, recientemente, la sentencia de 11 de junio de 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460), apartado 45.

[63] Véase, recientemente, la sentencia de 11 de junio de 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460), apartado 47.

[64] Sentencia de 11 de junio de 2020 (C-74/19, EU:C:2020:460).

de su empresa en aquel momento.[65] En este marco, únicamente deben tenerse en cuenta las medidas que puedan efectivamente incumbir al transportista afectado, excluyendo las que competan a terceros.[66]

153. Ciertamente, es verdad que procede dejar en manos del órgano jurisdiccional remitente la tarea de apreciar si, en las circunstancias del presente asunto, el transportista tenía a su alcance medidas oportunas para evitar la circunstancia extraordinaria de que se trata. No obstante, para guiar al órgano jurisdiccional remitente y proporcionar una respuesta útil a la cuestión que formula, el Tribunal de Justicia podría aportar aclaraciones sobre la cuestión más debatida por las partes en el litigio principal.[67]

154. De hecho, la NTA sostiene que Irish Ferries no adoptó las medidas oportunas que estaban a su alcance para evitar la cancelación de los servicios de pasaje. En particular, afirma que Irish Ferries aceptó reservas para servicios de pasaje en ese buque en una época en la que no era propietaria del mismo ni lo tenía en su poder y en la que no podía tener la certeza de que, en el momento en que debían prestarse los servicios de pasaje, tendría la propiedad del buque o estaría en poder del mismo. En cambio, Irish Ferries alega que el no aceptar las reservas para esos servicios de transporte en una nueva ruta constituiría un sacrificio insoportable, en el sentido de la jurisprudencia.

155. Ciertamente, puede argumentarse que el plazo previsto por Irish Ferries entre la entrega del buque y su puesta en funcionamiento no era suficiente para considerar que ese transportista no disponía de medidas más adecuadas para evitar el incumplimiento en la ejecución del servicio de transporte.

156. Dicho esto, si, contrariamente a lo que propongo en las presentes conclusiones, el Tribunal de Justicia considera que el retraso en la entrega de un buque para una nueva ruta no constituye un acontecimiento inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista (primer criterio de determinación de las «circunstancias extraordinarias»), no es posible, a mi juicio, exigir a ese transportista que se abstenga de aceptar la reservas hasta que el astillero ponga a su disposición el buque con todos los certificados necesarios. En efecto, considerar como «medida oportuna» el no aceptar reservas hasta el momento —imprevisible— en que se ponga fin al retraso o incluso *sine die* contradiría la consideración de que tal retraso no es inherente al ejercicio normal de la actividad y de que, por lo tanto, puede encajar en el concepto de «circunstancia extraordinaria».

157. Sin perjuicio de las observaciones anteriores relativas al segundo criterio de determinación de las «circunstancias extraordinarias», me mantengo en la posición que he expuesto en el punto 143 de las presentes conclusiones. Teniendo en cuenta que, según esta posición, el primer criterio de determinación de las «circunstancias extraordinarias» no se cumple en el caso de autos, no es preciso examinar el segundo criterio ni la cuestión de si el transportista tenía a su alcance «medidas oportunas».

65 Véase, por analogía, la sentencia de 12 de mayo de 2011, Eglītis y Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303), apartado 25.

66 Véanse, por analogía, las sentencias de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška (C-315/15, EU:C:2017:342), apartado 44, y de 26 de junio de 2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535), apartado 27.

67 De esta manera, la respuesta del Tribunal de Justicia tendría un alcance más abstracto en relación con la cuestión prejudicial relativa a las «medidas oportunas» y sería útil para el conjunto de órganos jurisdiccionales de la Unión, aunque, en el presente asunto, siga correspondiendo al órgano jurisdiccional remitente la tarea de apreciar si, en las circunstancias del caso de autos, las medidas oportunas en el sentido del artículo 20, apartado 4, del Reglamento n.º 1177/2010 estaban al alcance del transportista. Véase, en este sentido, Šváby, D.: «La responsabilité en matière de transport aérien de passagers à l'intersection de trois systèmes juridiques», en Petrlík, D., Bobek, M., Passer, J. M. (dir.), *Évolution des rapports entre les ordres juridiques de l'Union européenne, international et nationaux. Liber amicorum Jiří Malenovský*, Bruylant, Bruselas, 2020, p. 491.

F. Sobre la interpretación del artículo 24 del Reglamento n.º 1177/2010

158. Mediante su séptima cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente quiere averiguar fundamentalmente si una solicitud de indemnización formulada al amparo del artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010 puede equipararse a una reclamación, en el sentido del artículo 24 del mismo Reglamento, de manera que el pasajero tenga que presentar su solicitud de indemnización al transportista en un plazo de dos meses a partir de la fecha en que se prestó o hubiera debido prestarse un servicio de transporte para que el organismo nacional responsable de la ejecución de dicho Reglamento pueda sancionar el impago de dicha indemnización.

159. Aunque el órgano jurisdiccional remitente no precisa el número de pasajeros ni la fecha en que presentaron las solicitudes de indemnización con arreglo al artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010, parece que el origen de la séptima cuestión prejudicial se encuentra en la alegación de Irish Ferries que sostiene que la NTA no limitó el efecto de su decisión y de las notificaciones a los pasajeros que hubieran presentado una reclamación con arreglo al artículo 24 de dicho Reglamento. En consecuencia, no cabe considerar evidente que esta cuestión prejudicial carezca de cualquier relación con la realidad o con el objeto del litigio principal.

160. De entrada, ha de señalarse que el artículo 24, apartado 2, del Reglamento n.º 1177/2010 no solo establece el plazo de presentación de la reclamación, sino también los plazos en los que el transportista debe examinar la reclamación y atenderla o desestimarla. De igual forma, el artículo 19 de dicho Reglamento establece su propio plazo para la tramitación de las solicitudes de indemnización presentadas con arreglo a dicha disposición. En efecto, el artículo 19, apartado 5, del citado Reglamento obliga al transportista a abonar al pasajero la indemnización correspondiente en el plazo de un mes a partir de la presentación de la solicitud correspondiente. Ciertamente, en estas circunstancias, sería posible, *a priori*, argumentar que esta disposición constituye una *lex specialis* en relación con el artículo 24, apartado 2, del Reglamento n.º 1177/2010, en la medida en que ambas se refieren a los plazos para tramitar las solicitudes de indemnización, sin afectar al plazo para la presentación de una reclamación, establecido en el artículo 24, apartado 2, de dicho Reglamento.

161. Por otra parte, el artículo 24, apartado 1, del Reglamento n.º 1177/2010 obliga a los transportistas a crear un mecanismo de tramitación de las reclamaciones relativas a los derechos y obligaciones contemplados en dicho Reglamento. Podría pensarse, a tenor de la citada disposición, que el concepto de «reclamación» se refiere a todos los derechos y obligaciones contemplados en el Reglamento n.º 1177/2010, incluido el derecho a indemnización, establecido en el artículo 19 de dicho Reglamento.

162. Sin embargo, considero que, en la sistemática del Reglamento n.º 1177/2010, no es posible equiparar una solicitud de indemnización con una reclamación.

163. En efecto, en primer lugar, para describir el acontecimiento que abre el plazo del transportista, el artículo 19, apartado 5, del Reglamento n.º 1177/2010 se refiere, no al momento de recepción de la reclamación, sino al de presentación de la solicitud de indemnización.

164. En segundo lugar, a diferencia del artículo 24, apartado 2, del Reglamento n.º 1177/2010, su artículo 19, apartado 5, no prevé que el transportista examine la solicitud de indemnización y que pueda atenderla o desestimarla. Según esta última disposición, «la indemnización se abonará en el plazo de un mes a partir de la presentación de la solicitud correspondiente». Esta diferencia entre la forma de tramitar las reclamaciones y las solicitudes de indemnización se corresponde

perfectamente con la naturaleza de estas últimas. En efecto, con arreglo al artículo 19, apartado 1, del Reglamento n.º 1177/2010, el retraso en la llegada genera, en beneficio del pasajero, un crédito pecuniario, que este puede reclamar al transportista, estando este último obligado a satisfacerlo en su condición de deudor.

165. En tercer lugar, según el artículo 25, apartado 3, del Reglamento n.º 1177/2010, cualquier pasajero podrá presentar una reclamación ante el organismo nacional responsable de la ejecución del citado Reglamento por presunta infracción de dicho Reglamento.[68] Esta disposición prevé asimismo que el Estado miembro pueda decidir que el pasajero, en un primer momento, presente al transportista su reclamación o que el organismo nacional, como instancia de recurso, conozca de la reclamación. De ello deduzco que los transportistas y los organismos nacionales se encargan de tramitar reclamaciones que tienen el mismo objeto o de tramitar las mismas reclamaciones.

166. En este contexto, el considerando 24 del Reglamento n.º 1177/2010 explica que la designación de organismos nacionales competentes para asegurar el cumplimiento de dicho Reglamento no afecta al derecho de los pasajeros a recurrir a los tribunales a fin de obtener reparación con arreglo al Derecho nacional. En consecuencia, el pasajero puede hacer valer su crédito dimanante del artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010 ante los órganos jurisdiccionales nacionales. En el marco de ese procedimiento judicial no se aplicaría el plazo de dos meses. La referencia al Derecho nacional que figura en el considerando 24 de dicho Reglamento corrobora esta interpretación. En efecto, considerar que el plazo de dos meses se aplica en un marco extrajudicial supondría obligar al pasajero a seguir la reclamación por vía judicial, sin dar a los organismos nacionales encargados de garantizar el cumplimiento del Reglamento n.º 1177/2010 la oportunidad de sancionar la negativa a indemnizar a ese pasajero en razón de la expiración de dicho plazo.

167. De esta manera, el artículo 24, apartado 2, del Reglamento n.º 1177/2010 debe interpretarse en el sentido de que la imposición al transportista de una sanción por impago de la indemnización adeudada al pasajero con arreglo al artículo 19 de dicho Reglamento no está supeditada al requisito de que el pasajero haya presentado ante el transportista la solicitud de indemnización en el plazo de dos meses a partir de la fecha en que se prestó o debió haberse prestado un determinado servicio.

G. Sobre la interpretación del artículo 25 del Reglamento n.º 1177/2010

168. Mediante su octava cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente desea averiguar si la competencia de un organismo nacional responsable de la ejecución del Reglamento n.º 1177/2010, establecida por un Estado miembro con arreglo al artículo 25, apartado 1, de dicho Reglamento, se limita a los servicios de transporte a partir de puertos situados en el territorio de ese Estado miembro o bien si dicha competencia también abarca los servicios de transporte de vuelta procedentes de otro Estado miembro con destino a esos puertos.

169. La redacción del artículo 25 del Reglamento n.º 1177/2010 puede hacer pensar que procede dar una respuesta negativa a dicha cuestión prejudicial. En efecto, según la citada disposición, se encomienda al organismo nacional designado por un Estado miembro la ejecución de dicho Reglamento para los servicios de pasaje a partir de puertos situados en el territorio de ese Estado miembro y para los que se dirigen hacia dichos puertos a partir de un tercer país.

[68] Debe señalarse que, al ilustrar un caso de reclamación, el considerando 23 del Reglamento n.º 1177/2010 se refiere a la asistencia en un puerto o a bordo.

170. Parece que el órgano jurisdiccional remitente es perfectamente consciente de las implicaciones de una interpretación literal de la mencionada disposición. La formulación de la octava cuestión prejudicial indica que dicho órgano jurisdiccional desea averiguar si la circunstancia de que la competencia de un organismo nacional se ejerza en relación con servicios de pasaje en los que el transporte se efectúa en un trayecto de ida y vuelta, de Irlanda a Francia, podría requerir una interpretación diferente de la misma disposición.

171. En este contexto, durante la vista, Irish Ferries manifestó que, en el caso de algunos pasajeros, el transporte no se efectuó en el trayecto de ida y vuelta a partir de un puerto situado en el territorio irlandés. Según Irish Ferries, más de la mitad de los trayectos empezaron en Francia. Sin embargo, la formulación de la octava cuestión prejudicial se refiere expresamente a un trayecto de vuelta («a return sailing»), por lo que procede analizar la presente cuestión prejudicial desde esa perspectiva.

1. Sobre el artículo 25, apartados 1 y 3, del Reglamento n.º 1177/2010

172. Antes que nada, ha de examinarse la argumentación de la NTA, basada en el artículo 25, apartado 3, del Reglamento n.º 1177/2010, según la cual cualquier pasajero podrá presentar una reclamación ante el organismo competente designado con arreglo al artículo 25, apartado 1, de dicho Reglamento o ante cualquier otro organismo competente designado por el Estado miembro correspondiente. La NTA interpreta la referencia a «cualquier otro organismo competente designado por el Estado miembro correspondiente» en el sentido de que el pasajero puede presentar su reclamación relativa a un transporte referido a un viaje de ida y vuelta ante los organismos de los dos Estados miembros en cuyo territorio se sitúan los puertos utilizados para dicho transporte.

173. Pues bien, la interpretación que la NTA propone del artículo 25 del Reglamento n.º 1177/2010, conforme a la cual el pasajero puede elegir el organismo ante el cual puede presentar su reclamación, no me convence, en tanto en cuanto equivale a reconocer la existencia de una competencia alternativa de los organismos nacionales de dos Estados miembros, en el marco de la cual dichos organismos garantizarían el cumplimiento de dicho Reglamento en relación con los mismos servicios de pasaje.

174. En efecto, la octava cuestión prejudicial no se limita a la cuestión de cuál es el Estado miembro en el que un pasajero puede presentar su reclamación, sino que, más en general, trata de la competencia de los organismos nacionales responsables de la ejecución del Reglamento n.º 1177/2010 y designados por los Estados miembros con arreglo al artículo 25, apartado 1, de dicho Reglamento.

175. Sobre este particular, el organismo nacional designado por un Estado miembro se encarga de ejercer su cometido de supervisión general de la aplicación del Reglamento n.º 1177/2010 respecto de los servicios de pasaje a partir de puertos situados en el territorio de ese Estado miembro y de los servicios de pasaje hacia dichos puertos a partir de un tercer país. Al hacerlo, dicho organismo adoptará, como se desprende de la citada disposición, las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento del Reglamento.

176. De conformidad con el artículo 28 del Reglamento n.º 1177/2010, los Estados miembros determinarán, a su vez, el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de lo dispuesto en dicho Reglamento y adoptarán cuantas medidas sean necesarias para garantizar su aplicación. En Derecho irlandés, el incumplimiento de las notificaciones relativas a estas infracciones, emitidas

por la NTA, se sanciona con multa. Pues bien, la competencia para emitir esas notificaciones corresponde a un organismo nacional responsable de la ejecución del citado Reglamento, como la NTA, con las limitaciones establecidas en el artículo 25, apartado 1, del mismo Reglamento.

177. En consecuencia, no cabe considerar que cualquier organismo nacional ostente la competencia en materia de supervisión de carácter general de los servicios de pasaje de que se trata, dado que tal competencia supone la imposición de sanciones por las infracciones del Reglamento n.º 1177/2010 incluidas en el ámbito territorial de esa competencia.

178. Examinando ahora el artículo 25, apartado 3, del Reglamento n.º 1177/2010, debe señalarse que este solo afecta a la tramitación de las reclamaciones. Además, según la citada disposición, estas pueden presentarse ante *el organismo competente designado en virtud del artículo 25, apartado 1, de dicho Reglamento* o ante *cualquier otro organismo competente designado por el Estado miembro correspondiente*. De ello deduzco que el organismo nacional de ejecución de dicho Reglamento no es necesariamente el único organismo competente para conocer de las reclamaciones. Un Estado miembro puede crear otro organismo que sea competente a esos efectos. Por lo tanto, la competencia para tramitar las reclamaciones de los pasajeros marítimos puede ser independiente de la competencia en el marco de la cual se ejerce la supervisión de carácter general. [69]

179. Yendo más allá de esa lectura del artículo 25, apartado 3, del Reglamento n.º 1177/2010, la NTA alega que la referencia a un organismo competente designado *por el Estado miembro correspondiente* supone que el pasajero también puede dirigirse a organismos competentes del Estado miembro que no sea aquel en el que está situado el puerto de embarque.

180. En este contexto, por una parte, el artículo 25, apartado 3, del Reglamento n.º 1177/2010 fue objeto de una lectura diferente durante los trabajos preparatorios. En efecto, el Parlamento y el Consejo entendieron esta disposición en el sentido de se refería a *varios organismos competentes establecidos por el mismo Estado miembro*, [70] a saber el Estado miembro en cuyo territorio está situado el puerto de embarque.

181. Por otra parte, la Comisión parece entender esta disposición en el sentido de que el pasajero puede optar por dirigirse al organismo nacional de ejecución del Reglamento n.º 1177/2010 designado por otro Estado miembro, [71] *si bien no aclara si ese organismo nacional es competente*

[69] Es cierto que, en la sentencia de 17 de marzo de 2016, Ruijssenaars y otros (C-145/15 y C-146/15, EU:C:2016:187), apartado 30, el Tribunal de Justicia consideró, por lo que se refiere a las disposiciones equivalentes en vigor en el ámbito del transporte aéreo, que la competencia para tramitar las reclamaciones a que se refiere el artículo 16, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 constituye un aspecto incluido en la misión de ejercer la supervisión de carácter general que incumbe al organismo mencionado en el artículo 16, apartado 1, de dicho Reglamento. Sin embargo, en primer lugar, dicha sentencia se refería a un organismo nacional responsable del cumplimiento del Reglamento n.º 261/2004. Por lo tanto, no se trataba de «cualquier otro organismo competente designado por un Estado miembro». En segundo lugar, el artículo 25, apartado 3, del Reglamento n.º 1177/2010 no ha asumido exactamente los términos del artículo 16, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004.

[70] Véase la enmienda n.º 68 aclarada del informe sobre la propuesta de Reglamento [COM(2008) 816, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)], así como la posición adoptada por el Consejo con vistas a la adopción del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a 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, 14849/09 ADD 1, p. 9.

[71] Véase el documento de la Comisión titulado «National Enforcement Bodies (NEB) for maritime transport have to guarantee the good application of Regulation 1177/2010 and passengers can lodge a complaint with them if [they] believe that their rights were not respected», https://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/maritime_en, según el cual «the competent NEB is the NEB of the EU country of departure except when the service departs from a third country. Then, the NEB of the EU country of arrival is competent. However, passengers are free [to] contact the NEB of their choice» [«el organismo nacional responsable de la ejecución del Reglamento (Organismo Nacional de Ejecución; en lo sucesivo, «ONE») competente es el ONE del país de salida de la Unión, salvo cuando el servicio parte de un tercer país. En este caso, es competente el ONE del país de llegada de la Unión. Sin embargo, los pasajeros son libres de dirigirse al ONE de su elección»].

en el sentido del artículo 25, apartado 3, de dicho Reglamento. Ahora bien, tratándose de disposiciones análogas del Reglamento n.º 261/2004, la Comisión aclara expresamente que, en tal supuesto, *el organismo al que el pasajero aéreo se dirige no es el organismo competente* y que la reclamación ha de transmitirse a un organismo competente de ejecución del Reglamento designado por otro Estado miembro. [72]

182. En estas circunstancias, si considero que el pasajero puede presentar la reclamación relativa a un transporte de ida y vuelta ante organismos de uno de los dos Estados miembros en cuyos territorios están situados los puertos utilizados para ese transporte, ello no supone, sin embargo, que todos esos organismos sean competentes para ejercer la supervisión de carácter general, a que se refiere el artículo 25, apartado 1, del Reglamento n.º 1177/2010, sobre los servicios de pasaje objeto de la reclamación.

2. Sobre el concepto de «servicio de pasaje» en relación con un viaje de ida y vuelta

183. Un razonamiento basado en una lectura específica de los conceptos utilizados en el artículo 25, apartado 1, del Reglamento n.º 1177/2010 podría comprometer las consecuencias de una interpretación literal de la citada disposición.

184. En efecto, considerar que, en el marco del artículo 25, apartado 1, del Reglamento n.º 1177/2010, el concepto de «servicio de pasaje» incluye, cuando el contrato de transporte se refiere a un viaje de ida y vuelta, un trayecto de ida y otro de vuelta equivaldría a reconocer la competencia de los organismos nacionales del Estado miembro en cuyo territorio están situados los puertos de embarque de ese primer trayecto.

185. Irish Ferries alude a este razonamiento señalando que, en el contexto del Reglamento n.º 261/2004, el Tribunal de Justicia ha considerado que el concepto de «vuelo» en el sentido de dicho Reglamento consiste, esencialmente, en una operación de transporte aéreo y de que, por lo tanto, constituye en cierto modo una «unidad» de este tipo de transporte. [73] Durante la vista, la NTA se hizo aparentemente eco de esta consideración, alegando, en relación con el Reglamento n.º 1177/2010, que, cuando el contrato de transporte se refiere a un viaje de ida y vuelta, el servicio reservado incluye dos partes.

186. Aunque el artículo 3, letra f), del Reglamento n.º 1177/2010 define el concepto de «servicio de pasaje», esta definición no contiene ninguna indicación que permita determinar si el transporte de ida y vuelta constituye un servicio único. No obstante, es posible encontrar tales indicaciones en otras disposiciones del Reglamento.

[72] A tenor del artículo 16, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004, todo pasajero podrá reclamar *ante cualquier organismo designado en el apartado 1*, o *ante cualquier otro organismo competente designado por un Estado miembro*, por un supuesto incumplimiento del presente Reglamento en cualquier aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro o con respecto a cualquier vuelo desde un tercer país a un aeropuerto situado en ese territorio (el subrayado es mío). En un documento informativo sobre la tramitación de reclamaciones en el marco del Reglamento n.º 261/2004 [NEB — NEB Complaint Handling Procedure under Regulation (EC) nº. 261/2004, versión de febrero de 2019, punto 2, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/neb-neb_complaint_handling_procedures.pdf], la Comisión señala que «un organismo responsable de la ejecución del Reglamento es competente para las reclamaciones relacionadas con los retrasos o las cancelaciones de vuelos con salida desde su territorio (Estado miembro de salida)». Por otra parte, en ese documento, como también en la propuesta inicial de la Comisión, en la que se basa el Reglamento n.º 261/2004 [véase el artículo 18 de la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y anulación o gran retraso de los vuelos y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 [COM(2001) 784 final — (COD 2001/0305]], se menciona expresamente la transmisión de las reclamaciones entre los órganos establecidos por los distintos Estados miembros. De dicho artículo se deduce que el organismo de otro Estado miembro no es *competente* en el sentido del artículo 16, apartado 2, de dicho Reglamento.

[73] Sentencia de 10 de julio de 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400), apartado 40.

187. En este contexto, el artículo 19, apartado 4, del Reglamento n.º 1177/2010 establece el método de cálculo de la indemnización que corresponde al pasajero en caso de retraso en la llegada si *el contrato de transporte se refiere a un viaje de ida y vuelta* y dispone, en la versión francesa, que cuando el retraso se produzca ya sea en el trayecto de ida o en el de vuelta, la indemnización se calculara en relación con el 50 % del precio abonado por el transporte efectuado por medio *del servicio de pasaje*. Sin embargo, otras versiones lingüísticas indican que esta indemnización se calcula en relación con el 50 % del precio abonado por el transporte efectuado por medio *de dicho servicio de pasaje* [74] o en relación con el 50 % del precio pagado por *dicho servicio de pasaje*. [75] En esas versiones lingüísticas, la utilización de un adjetivo con valor de demostrativo en la expresión «*dicho* servicio» parece referirse al apartado 3 del artículo 19 de dicho Reglamento, el cual menciona el *servicio de pasaje que ha sufrido el retraso*.

188. A primera vista, la versión lingüística francesa del artículo 19, apartado 4, del Reglamento n.º 1177/2010 puede llevarnos a concluir que el transporte de ida y vuelta se efectúa a través de un servicio de pasaje único.

189. Sin embargo, en primer lugar, esta disposición solo relaciona ese transporte y ese servicio en el supuesto de que uno de los dos trayectos haya sufrido un retraso.

190. En segundo lugar, a excepción del artículo 19, apartado 1, del Reglamento n.º 1177/2010, el concepto de «transporte» no se utiliza en otras disposiciones de dicho Reglamento. Si el concepto de «viaje» constituye un equivalente del concepto de «servicio de pasaje», cabe preguntarse por qué razón el legislador no utilizó este segundo concepto en la formulación del artículo 19, apartado 4, del citado Reglamento.

191. En tercer lugar, el artículo 18, apartado 1, del Reglamento n.º 1177/2010 establece que, en los supuestos contemplados en esa disposición, se ofrecerá inmediatamente a los pasajeros la posibilidad de escoger entre «la conducción hasta el *destino final* […], con arreglo al contrato de transporte» o «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». [76] Por lo tanto, considerar que, cuando el contrato de transporte se refiere a un viaje de ida y vuelta, estamos ante un único servicio de pasaje equivaldría a considerar que su destino final es idéntico al primer punto de partida. [77]

192. En consecuencia, no procede considerar que, cuando el contrato de transporte se refiere a un trayecto de ida y vuelta, hay un único servicio de pasaje.

193. Es preciso ahora determinar si la circunstancia de que la competencia para ejercer la supervisión de carácter general se ejerza en relación con servicios de pasaje en los que el contrato de transporte se refiere a un viaje de ida y vuelta puede flexibilizar las implicaciones de una interpretación literal del artículo 25, apartado 1, del Reglamento n.º 1177/2010, sin necesidad de recurrir a la interpretación matizada del concepto de «servicio de pasaje».

[74] Véanse las versiones en lengua inglesa («[…] shall be calculated in relation to half of the price paid for *the transport by that passenger service*») y española («[…] se calculará en relación con el 50 % del precio abonado por *el transporte en dicho servicio de pasaje*»).

[75] Véanse las versiones en lengua alemana («wird […] auf der Grundlage des halben Fahrpreises für *diesen Personenverkehrsdienst* berechnet») y polaca («[…] obliczane jest na podstawie połowy ceny zapłaconej za *tę usługę przewozu pasażerskiego*»).

[76] El subrayado es mío.

[77] Véase, por analogía, la sentencia de 10 de julio de 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400), apartado 34.

3. Sobre el organismo nacional de ejecución del Reglamento n.º 1177/2010 en relación con un viaje de ida y vuelta

194. Para situar en su contexto las consideraciones que siguen, debo recordar que, en la lógica tradicional del Derecho público, concretamente, la del Derecho internacional público, la competencia de un organismo establecido por un Estado miembro debería limitarse, en principio, al territorio de este o, por ser más preciso, a las situaciones que presenten una relación de proximidad suficiente con ese Estado miembro o con su territorio.

195. Por otra parte, como ya he señalado, el artículo 25, apartado 1, del Reglamento n.º 1177/2010 prevé expresamente que la competencia de un organismo nacional también incluya el ejercicio de la supervisión de los servicios de transporte procedentes de terceros Estados con destino a uno de los Estados miembros. En consecuencia, el legislador de la Unión no priva a los pasajeros de la posibilidad de dirigirse a un organismo nacional designado por uno de los Estados miembros si el servicio de transporte no se efectúa a partir de puertos situados en la Unión.

196. En efecto, el artículo 25 del Reglamento n.º 1177/2010 debe leerse a la luz de su artículo 2, el cual determina el ámbito de aplicación de dicho Reglamento. Según su artículo 2, apartado 1, letra b), el Reglamento n.º 1177/2010 se aplica a los usuarios de servicios de transporte procedentes de un tercer Estado con destino a alguno de los Estados miembros, siempre que el operador del servicio sea un transportista establecido en el territorio de un Estado miembro o que ofrezca transporte mediante servicios de pasaje con destino al territorio de un Estado miembro o a partir del mismo.

197. De ello resulta que, por una parte, la relación de proximidad existente entre el Estado miembro en el que esté situado un puerto de desembarque y los servicios de pasaje a partir de un tercer Estado es, en principio, suficiente para otorgar al organismo nacional designado por ese Estado miembro la competencia en lo que respecta a la supervisión de dichos servicios.

198. Por otra parte, el alcance de la competencia de los organismos nacionales designados por los Estados miembros a los efectos de la aplicación del Reglamento n.º 1177/2010 coincide, en principio, con el ámbito territorial de la protección que dicho Reglamento otorga a los pasajeros. Dichos organismos deben ser competentes respecto a cualquier situación en la que los derechos de los pasajeros reconocidos por dicho Reglamento pueden haber sido potencialmente vulnerados [78] y el reparto de competencias entre ellos solo tiene un carácter subsidiario, que responde al afán de garantizar esa coincidencia. Para dar respuesta a la octava cuestión prejudicial, procede ahora determinar cómo se realiza ese reparto dentro de la Unión.

199. Sobre este particular, mi criterio es que, habida cuenta de la confianza recíproca entre los Estados miembros, que permite crear o mantener un espacio sin fronteras interiores, el reparto de competencias entre estos no debe seguir necesariamente los principios tradicionales de Derecho público o de Derecho internacional público. Con todo, en la sistemática del Reglamento n.º 1177/2010, parece que este reparto de competencias siempre se basa en la proximidad entre el territorio del Estado miembro en cuyo territorio esté situado el puerto de embarque o de desembarque y el servicio de pasaje de que se trate.

[78] Véase, en este sentido, en relación con la marca de la Unión Europea, Szpunar, M.: «Territoriality of Union Law in the Era of Globalisation», en Petrlík, D., Bobek, M., Passer, J. M. (dir.), *Évolution des rapports entre les ordres juridiques de l'Union européenne, international et nationaux. Liber amicorum Jiří Malenovský*, *op. cit.*, p. 155.

200. En el caso en que el transporte de ida y vuelta, comprensivo de dos trayectos distintos, que el transportista debió haber efectuado se cancele íntegramente, la relación entre el trayecto de vuelta y el territorio del Estado miembro en el que está situado el puerto de embarque para ese trayecto no parece ser más pertinente que la relación entre dicho trayecto y el territorio del Estado miembro en el que está situado el puerto de desembarque de dicho trayecto. Este último puerto es, asimismo, en principio, el puerto de embarque para el trayecto de ida. En efecto, considero, al igual que la Comisión, que, en ese supuesto, el organismo nacional del Estado miembro de este último puerto es, en principio, el mejor situado para apreciar las perturbaciones y para supervisar la asistencia a los pasajeros en relación con esos dos trayectos íntegramente cancelados.

201. En consecuencia, mi opinión es que la competencia de dicho organismo nacional para ejercer la supervisión de carácter general incluye velar por el cumplimiento de los derechos de cualquier pasajero cuyo puerto de embarque para el trayecto de ida esté situado en el territorio del Estado miembro de dicho organismo, y también respecto al trayecto de vuelta. Cuando el transporte íntegramente cancelado se refiere a un viaje de ida y vuelta, procede ponerse en la perspectiva del pasajero para determinar el alcance de la competencia de los organismos nacionales, aun cuando el artículo 25, apartado 1, del Reglamento n.º 1177/2010 mencione los organismos responsables de la ejecución del Reglamento no en relación con *los pasajeros* sino con *los servicios de pasaje*. En efecto, esta competencia va dirigida a garantizar el cumplimiento del Reglamento n.º 1177/2010, cuyo objeto principal son los derechos de los pasajeros.

202. Por otra parte, como señala la Comisión, esta interpretación sería conforme con el objetivo de garantizar un alto nivel de protección de los pasajeros puesto que permitiría evitar la multiplicación de procedimientos cuando la circunstancia que haya originado la cancelación de ambos trayectos sea la misma.

203. A la luz de todo ello, sugiero que se considere que el artículo 25, apartado 1, del Reglamento n.º 1177/2010 debe interpretarse en el sentido de que son competencia del organismo nacional responsable de la ejecución de dicho Reglamento, designado por un Estado miembro, los servicios de transporte desde los puertos situados en el territorio de ese Estado miembro y, cuando se trate de un transporte de ida y vuelta que haya sido cancelado íntegramente, los servicios de transporte de vuelta procedentes de otro Estado miembro con destino a puertos situados en el territorio de ese primer Estado miembro.

H. Sobre la validez de la decisión y de las notificaciones

204. La novena cuestión prejudicial se articula en dos subcuestiones. Mediante la primera subcuestión, el órgano jurisdiccional remitente solicita al Tribunal de Justicia que precise «los principios y normas del Derecho de la Unión [que] debería aplicar […] para evaluar la validez de la decisión o de las notificaciones del organismo nacional de ejecución 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». Mediante su segunda subcuestión, dicho órgano jurisdiccional solicita al Tribunal de Justicia que determine si «el criterio relativo a la falta de carácter razonable que ha de aplicar el órgano jurisdiccional nacional ha de ser el del error manifiesto».

205. Al parecer, ambas subcuestiones nacen de las aseveraciones formuladas por Irish Ferries ante el órgano jurisdiccional remitente, rebatidas por la NTA. No obstante, por lo que atañe a la primera subcuestión, su formulación, incluso leída a la luz de tales aseveraciones, sigue siendo particularmente extensa y ambigua.

206. En efecto, por una parte, como señala la Comisión, la decisión y las notificaciones a que se refiere esta subcuestión se fundamentan en una determinada interpretación por parte de la NTA de las disposiciones materiales del Reglamento n.º 1177/2010. Esta interpretación constituye, en lo esencial, el fondo de las ocho primeras cuestiones prejudiciales del órgano jurisdiccional remitente. En el marco de esa interpretación, también deben tenerse en cuenta las disposiciones de la Carta y los principios generales del Derecho de la Unión. Además, en sus observaciones en relación con la décima cuestión prejudicial, Irish Ferries alega que, en el caso de que la NTA haya interpretado y aplicado correctamente el Reglamento n.º 1177/2010, lo inválido sería dicho Reglamento, y no su decisión o sus notificaciones.

207. Por otra parte, suponiendo que se suscite la cuestión de si, al apreciar la validez de actos adoptados por organismos nacionales incluidos en el ámbito de aplicación del Derecho de la Unión, un órgano jurisdiccional nacional ha de aplicar las disposiciones de la Carta o los principios generales del Derecho de la Unión, incluidos aquellos que se mencionan expresamente en la primera subcuestión, la respuesta solo puede ser afirmativa.

208. Por lo tanto, al no haberse expuesto las razones precisas que han llevado al órgano jurisdiccional remitente a interrogarse sobre la interpretación del Derecho de la Unión, la formulación de la primera subcuestión solo permite dar una respuesta formulada en términos generales, prácticamente abstractos. En estas condiciones, ha de considerarse que la petición de decisión prejudicial, en lo relativo a la primera subcuestión, no cumple los requisitos exigidos en el artículo 94 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia y no permite al Tribunal de Justicia dar una respuesta útil al órgano jurisdiccional remitente con el fin de dirimir el litigio principal, por lo que resulta inadmisible. [79] Esta consideración se ve corroborada por la lectura de las observaciones presentadas al Tribunal de Justicia por las partes, que contienen únicamente afirmaciones de orden general. [80]

209. Esta consideración también es aplicable a la segunda subcuestión. La exposición de la argumentación de las partes en el litigio principal se limita a dos frases, según las cuales Irish Ferries estima que la decisión y las notificaciones están viciadas de un error manifiesto, mientras que la NTA niega la existencia de tal error. Además, el órgano jurisdiccional remitente tampoco explica en qué consiste «el criterio relativo a la falta de carácter razonable» que, al parecer, debe aplicar con arreglo al Derecho irlandés a la hora de evaluar la validez de la decisión y de las notificaciones de la NTA.

210. En estas circunstancias, considero que la segunda subcuestión también es inadmisible y, por lo tanto, que procede considerar inadmisible la novena cuestión prejudicial en su totalidad.

I. Sobre la validez de los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010

211. Mediante su décima cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente solicita al Tribunal de Justicia que examine la validez de los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 en relación con los principios de igualdad de trato, de proporcionalidad y de seguridad jurídica, y en relación con los artículos 16, 17 y 20 de la Carta.

[79] Véase, en este sentido, el auto de 19 de diciembre de 2019, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (C-140/19, C-141/19 y C-492/19 a C-494/19, no publicado, EU:C:2019:1103), apartados 49 y 50.

[80] Véase, por analogía, el auto de 19 de marzo de 2020, Boé Aquitaine (C-838/19, no publicado, EU:C:2020:215), apartado 26.

212. Aunque la formulación de esta cuestión prejudicial se refiere, de forma general, al Reglamento n.º 1177/2010, de la exposición de motivos de la petición de decisión prejudicial se desprende que la misma se hace eco de la argumentación de Irish Ferries que sostiene que el citado Reglamento, en sus artículos 18 y 19, impone, en contra de los principios y las disposiciones de la Carta, costosas obligaciones a los transportistas marítimos. En este orden de ideas, en sus observaciones escritas, Irish Ferries se refiere, más precisamente, a los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010, señalando que el transportista puede incurrir en responsabilidad en virtud de las mencionadas disposiciones.

1. Sobre el principio de igualdad de trato y sobre el artículo 20 de la Carta

213. De entrada, debe ponerse de manifiesto que la conformidad de los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 con el principio de igualdad de trato, consagrado en el artículo 20 de la Carta, ha sido tratada al analizar la primera cuestión prejudicial. En efecto, en el marco del debate sobre dicha cuestión, Irish Ferries esgrime un argumento basado en el paralelismo entre los Reglamentos relativos a los distintos medios de transporte. Por tanto, basta con recordar que según reiterada jurisprudencia la situación de las empresas que intervienen en el sector de actividad de los distintos medios de transporte no es comparable entre sí. [81]

214. En consecuencia, y habida cuenta de las consideraciones ya formuladas en el marco de la primera cuestión prejudicial, propongo al Tribunal de Justicia que considere que los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 no son inválidos por una vulneración del principio de igualdad de trato ni por una infracción del artículo 20 de la Carta.

2. Sobre el principio de proporcionalidad

215. La validez de los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 a la luz del principio de proporcionalidad también ha de examinarse en relación con la argumentación de Irish Ferries que sostiene que imponer una obligación de indemnización sería desproporcionado si el transportista ha informado a los pasajeros de la cancelación de un servicio varias semanas o un mes antes de la fecha del servicio.

216. Por otra parte, en sus observaciones escritas, Irish Ferries se limita a afirmar que, en la medida en que el Reglamento n.º 1177/2010 pretende dotar al transporte marítimo de pasajeros de un nivel de protección comparable al de otros medios de transporte, sería desproporcionado tratar al transporte marítimo de una manera menos favorable que a los demás medios de transporte, aéreo y ferroviario.

217. En este marco, debe señalarse, en primer lugar, que, contrariamente a lo que parece alegar Irish Ferries, la responsabilidad de un transportista en virtud de las obligaciones establecidas en los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 dista de ser ilimitada o tan siquiera irrazonable. En efecto, las situaciones en las que no se aplican dichas disposiciones ya están previstas en el artículo 20 de dicho Reglamento, titulado «Exenciones». [82] En estas circunstancias, las consecuencias económicas ciertas para los transportistas marítimos no pueden considerarse desmesuradas en relación con el objetivo de alto nivel de protección de los pasajeros.

[81] Véase el punto 67 de las presentes conclusiones.

[82] Véase el punto 64 de las presentes conclusiones.

218. En segundo lugar, en cuanto al argumento de Irish Ferries que tilda de desproporcionado el hecho de tratar al transporte marítimo de manera menos favorable que a los demás medios de transporte, basta con observar que se trata, en esencia, de una mera crítica a la conformidad del Reglamento n.º 1177/2010 con el principio de igualdad de trato, aspecto que ya ha sido objeto de mi análisis. [83] A mayor abundamiento, he de señalar que el Tribunal de Justicia ya ha considerado que no son inválidas a la vista del principio de proporcionalidad las disposiciones del Reglamento n.º 261/2004 que establecen la obligación de asistencia a los pasajeros prevista para el caso de cancelación de vuelo por «circunstancias extraordinarias», incluso cuando se trata de una obligación ilimitada temporal o económicamente. [84]

219. En consecuencia, mi criterio es que los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 no pueden considerarse inválidos por una supuesta vulneración del principio de proporcionalidad.

3. Sobre el principio de seguridad jurídica

220. En la medida en que la décima cuestión prejudicial trata del principio de seguridad jurídica, debe ponerse en relación con el argumento de Irish Ferries de que el Reglamento n.º 1177/2010 infringe dicho principio a través de la imposición a los transportistas de obligaciones gravosas sin un fundamento jurídico claro.

221. Por otra parte, Irish Ferries afirma que ese principio ha sido vulnerado por cuanto el artículo 19, apartado 1, del Reglamento n.º 1177/2010 impone la obligación de pagar una indemnización mediante la referencia a un porcentaje del «precio del billete» sin definir este concepto. Para situar en su contexto tal afirmación, debo señalar que, en el marco de sus observaciones sobre la novena cuestión prejudicial, Irish Ferries cuestiona la validez de la decisión y de las notificaciones de la NTA en tanto en cuanto las mismas no definen el concepto de «precio del billete» en el sentido del artículo 19, apartado 2, de dicho Reglamento y, en particular, no precisan si este concepto incluye «extras», como el precio de un camarote. Debe entenderse que Irish Ferries formula la misma crítica en el marco de la décima cuestión prejudicial.

222. El principio de seguridad jurídica constituye un principio fundamental de Derecho de la Unión que exige, en particular, que la normativa sea clara y precisa, a fin de que los justiciables puedan conocer sin ambigüedad sus derechos y obligaciones y adoptar en consecuencia las medidas oportunas.

223. Hecha esta precisión, en primer lugar, nada permite determinar en qué consiste la crítica formulada por Irish Ferries en la medida en que la misma se basa en la afirmación general de que el Reglamento n.º 1177/2010 impone obligaciones sin que dicho Reglamento establezca un fundamento jurídico claro. Sea como fuere, las disposiciones de dicho Reglamento relativas a las obligaciones de los transportistas han sido analizadas, especialmente, en el marco de las cuestiones prejudiciales segunda a sexta.

224. En segundo lugar, aunque el artículo 3 del Reglamento n.º 1177/2010 no incluye una definición del concepto de «precio del billete», el artículo 19, apartado 3, de dicho Reglamento explica que la indemnización adeudada al pasajero en caso de retraso en la llegada se calcula en relación con el precio que el pasajero *abonó realmente* por el servicio de pasaje que ha sufrido el retraso. Por otra parte, como muestra mi análisis de la quinta cuestión prejudicial, la

[83] Véanse los puntos 213 y 214 de las presentes conclusiones.

[84] Sentencia de 31 de enero de 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), apartados 45 a 50.

problemática de la inclusión de «extras» en el precio del billete puede solucionarse mediante una interpretación sistemática y teleológica del citado Reglamento. Considerar que cualquier disposición que requiera recurrir a métodos de interpretación distintos del textual vulnera el principio de seguridad jurídica supondría, en la práctica, excluir tales métodos de interpretación.

225. Por lo tanto, propongo al Tribunal de Justicia que considere que, en la medida en que dicha disposición afecta al concepto de «precio del billete», no considere inválido el artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010 por una vulneración del principio de seguridad jurídica.

4. Sobre los artículos 16 y 17 de la Carta

226. En la medida en que la décima cuestión prejudicial se refiere a los artículos 16 y 17 de la Carta, debe entenderse que, con la misma, el órgano jurisdiccional remitente pregunta si, con arreglo al artículo 52, apartado 1, de la Carta, los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 constituyen limitaciones aceptables al ejercicio de la libertad de emprender y al derecho de propiedad.

227. El órgano jurisdiccional remitente no expone los elementos que lo han llevado a plantear esta cuestión prejudicial, que parece responder exclusivamente a la argumentación expuesta por Irish Ferries. Aunque la remisión prejudicial no pormenoriza dicha argumentación, Irish Ferries la desarrolla en sus observaciones escritas en lo referido a las cuestiones prejudiciales primera y décima. De estas observaciones resulta que, a través de dicha argumentación, Irish Ferries se refiere principalmente a si las limitaciones que resultan de la aplicación de los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 respetan el principio de proporcionalidad.

228. Como ya ha considerado el Tribunal de Justicia al valorar la validez del Reglamento n.º 261/2004 desde la perspectiva de su conformidad con los artículos 16 y 17 de la Carta, 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. [85] Habida cuenta del contexto en el que se inserta la normativa sobre derechos de los pasajeros, es preciso tener en cuenta el artículo 38 de la Carta, que va dirigido a garantizar un alto nivel de protección de los consumidores, incluidos, por tanto, los pasajeros.

229. Como resulta de mi análisis de la cuestión relativa a la validez de los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 desde la perspectiva de su conformidad con el principio de proporcionalidad, [86] estas consideraciones pueden transponerse a dicho Reglamento y me llevan a la conclusión de que las mencionadas disposiciones respetan el principio de proporcionalidad.

230. En consecuencia, en mi opinión, los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 no son contrarios a los artículos 16 y 17 de la Carta.

231. De las consideraciones que anteceden se desprende que el examen de la décima cuestión prejudicial no ha puesto de manifiesto ningún elemento que pueda afectar a la validez de los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010.

[85] Véase, en este sentido, la sentencia de 31 de enero de 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), apartado 62.

[86] Véanse los puntos 217 y 218 de las presentes conclusiones.

V. Conclusión

232. A la luz de las consideraciones anteriores, propongo al Tribunal de Justicia que responda del siguiente modo a las cuestiones planteadas por la High Court (Tribunal Superior, Irlanda):

«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 dicho Reglamento, en particular sus artículos 18 y 19, se aplica en la situación en la que se cancela un servicio de transporte marítimo mediante una notificación antes de la salida inicialmente prevista, debido a un retraso en la entrega del buque que iba a realizar ese servicio de transporte y a que no ha sido posible sustituir dicho buque.

2) El concepto de "destino final" en el sentido de los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 corresponde, en principio, al puerto de desembarque precisado en el contrato de transporte para un trayecto inicial.

   La conducción a través de uno o de varios trayectos alternativos utilizando un itinerario distinto al del trayecto inicial o mediante un puente terrestre (por carretera o por ferrocarril) puede constituir una "conducción hasta el destino final" en "condiciones comparables", en el sentido del artículo 18 de dicho Reglamento, si otras condiciones de ese trayecto alternativo son comparables a las establecidas para el trayecto inicial en el contrato de transporte.

   El artículo 18, apartado 1, letra a), del citado Reglamento debe interpretarse en el sentido de que la conducción debe realizarse sin coste adicional, de tal manera que el transportista debe reembolsar los costes soportados por los pasajeros para llegar a los puertos de embarque y de desembarque alternativos, y los que soporten al dejar esos puertos en la medida en que tales costes se deban al transporte alternativo y sean de mayor importe que los que los pasajeros hubieran soportado en caso de un servicio de pasaje sin interrupciones.

3) El artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010 debe interpretarse en el sentido de que, cuando se ha cancelado el servicio de pasaje mediante una notificación, antes de la salida prevista, y el pasajero elige un transporte alternativo o un trayecto de fecha posterior, ese pasajero puede reclamar una indemnización con arreglo al artículo 19 de dicho Reglamento atendiendo al retraso en la llegada al destino final especificado en el contrato de transporte para el trayecto inicial. Cuando el pasajero solicita esa indemnización, el retraso corresponde a la diferencia entre la hora de llegada prevista en el contrato y la hora a la que el pasajero llega al destino final, con arreglo al contrato de transporte, suponiendo que la conducción haya proseguido desde el puerto de desembarque alternativo hasta dicho destino.

   En cambio, un pasajero que haya optado por un reembolso íntegro y lo haya conseguido no puede reclamar esa indemnización.

4) El artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010 debe interpretarse en el sentido de que el precio del billete incluye 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 un retraso en la entrega de un buque que resulte del comportamiento de una de las partes en el contrato o de los subcontratistas de esa parte es inherente al ejercicio de la actividad del transportista de que se trate cuando este ha empezado a ofrecer la posibilidad

de hacer reservas y ha celebrado los contratos de transporte con los pasajeros antes de que el buque haya sido puesto a su disposición y, en consecuencia, no está incluido en el concepto de "circunstancias extraordinarias" en el sentido de la citada disposición.

6) El artículo 24, apartado 2, del Reglamento n.º 1177/2010 debe interpretarse en el sentido de que la imposición al transportista de una sanción por impago de la indemnización adeudada al pasajero con arreglo al artículo 19 de dicho Reglamento no está supeditada al requisito de que el pasajero haya presentado ante el transportista la solicitud de indemnización en el plazo de dos meses a partir de la fecha en que se prestó o debió haberse prestado un determinado servicio.

7) El artículo 25, apartado 1, del Reglamento n.º 1177/2010 debe interpretarse en el sentido de que son competencia del organismo nacional responsable de la ejecución de dicho Reglamento, designado por un Estado miembro, los servicios de transporte desde los puertos situados en el territorio de ese Estado miembro y, cuando se trate de un transporte de ida y vuelta que haya sido cancelado íntegramente, los servicios de transporte de vuelta procedentes de otro Estado miembro con destino a puertos situados en el territorio de ese primer Estado miembro.

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