

**DERECHOS DE LOS PASAJEROS QUE VIAJAN POR MAR Y VÍAS NAVEGABLES:
EL RETRASO EN LA ENTREGA DE UN BUQUE NO CONSTITUYE
“CIRCUNSTANCIAS EXTRAORDINARIAS”***

STJUE (Cuarta) nº C-570/19, de 2 septiembre de 2021 (ECLI: EU:C:2021:664)

Lucía del Saz Domínguez
Centro de Estudios de Consumo
Universidad de Castilla-La Mancha

Fecha de publicación: 29 de septiembre de 2021

El Tribunal de Justicia resuelve una petición de decisión prejudicial sobre la interpretación de determinados artículos del Reglamento n.º 1177/2010 (que contempla los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables; en adelante, “el Reglamento”), en la que se cuestionan aspectos relativos a los derechos que corresponden a los pasajeros por la cancelación del transporte marítimo, si ha de abonarse la indemnización por retraso, así como la propia validez de dicho Reglamento¹. También ahonda en el concepto de “circunstancias extraordinarias” a los efectos de tal Reglamento,

* Trabajo realizado en el marco del Contrato con referencia 2021-COB-10466-002 con cargo a la Ayuda para la financiación de actividades de investigación dirigidas a grupos de la UCLM Ref.: 2021-GRIN31309, denominado "Grupo de Investigación del Profesor Ángel Carrasco" (GIPAC); del Proyecto de Investigación PGC2018-098683-B-I00, del Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades (MCIU) y la Agencia Estatal de Investigación (AEI) cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) titulado “Protección de consumidores y riesgo de exclusión social”, del que son investigadores principales el profesor Ángel Carrasco Perera y la profesora Encarna Cordero Lobato; y a la ayuda para la realización de proyectos de investigación científica y transferencia de tecnología, de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha cofinanciadas por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) para el Proyecto titulado “Protección de consumidores y riesgo de exclusión social en Castilla-La Mancha” (PCRECLM) con Ref.: SBPLY/19/180501/000333 dirigido por Ángel Carrasco Perera y Ana Isabel Mendoza Losana

¹ 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). A este Reglamento hicimos mención en un trabajo precedente en CESCO, con ocasión de las directrices interpretativas de la Comisión Europea para garantizar que los derechos de los pasajeros de la UE se apliquen de manera coherente en toda la Unión Europea y mitigar los impactos económicos de la pandemia por coronavirus de 2019 (COVID19): “¿Cómo afecta el coronavirus a los derechos de los pasajeros de la UE?”, *Centro de Estudios de Consumo*, 25 marzo 2020, http://centrodeestudiosdeconsumo.com/images/Como_afecta_el_coronavirus_a_los_derechos_de_los_pasajeros_de_la_UE.pdf, p. 5.

ya que, de concurrir éstas, el transportista podría quedar exento de su deber de abonar la precitada indemnización.

La petición se encuadra en el marco de un litigio entre Irish Ferries Ltd y la autoridad irlandesa de transportes, por la reclamación de una indemnización para los pasajeros que sufrieron la cancelación de los trayectos Dublín-Cherburgo como consecuencia de la entrega tardía de un buque encargado por la compañía.

1. Hechos

La compañía Irish Ferries, naviera que realiza servicios de transporte de pasajeros y mercancías en rutas entre Irlanda, Gran Bretaña y Europa continental, según expone en su página web², aceptó reservas para transportes de pasajeros con la creencia de que la construcción de un buque que había encargado se entregaría en la fecha pactada (fecha límite 26 de mayo de 2018), pudiendo operar en la temporada de verano de 2018 con un servicio diario entre Dublín (Irlanda) y Cherburgo (Francia).

Atendiendo a la fecha prevista de entrega del buque comunicada y confirmada por el astillero (22 de junio de 2018 como fecha máxima), Irish Ferries comenzó a aceptar reservas para verano de 2018, con la creencia de que sería posible efectuar el primer trayecto el 12 de julio.

Sin embargo, a mediados de abril el astillero informó a la compañía marítima de que el buque no podría entregarse hasta casi un mes más tarde “debido al retraso de los proveedores”, por lo que algunos trayectos se vieron afectados y, la sociedad, tras comprobar que no podía sustituir el buque objeto de retraso por ningún otro (ni fletando un buque alternativo), tuvo que cancelar los trayectos previstos hasta la nueva entrega del buque, a lo que añadió otro plazo de seguridad, con la cancelación de los trayectos del 12 al 29 de julio de 2018 practicando las siguientes actuaciones:

- i. Anunció a los pasajeros afectados la cancelación de los trayectos con doce semanas de antelación respecto a la fecha prevista de salida.
- ii. Les propuso el reembolso íntegro inmediato del precio del billete o la posibilidad de reservar otros trayectos de su elección.
- iii. Al no disponer de otro servicio idéntico, les ofreció una serie de trayectos alternativos desde y hacia varios puertos de salida y de llegada que enlazaban Irlanda y Francia directa o indirectamente (pasando por Gran Bretaña). Si bien, Irish Ferries consideró que no todos los pasajeros tenían gastos adicionales por la modificación del punto de partida o llegada, ya que algunos de ellos se encontraban más cerca de dicho lugar, lo que suponía un abaratamiento de sus gastos.

² <https://www.irishferries.com/>

A principios de junio de 2018 el astillero notificó a la compañía un nuevo retraso en la entrega del buque hasta una fecha indeterminada de septiembre de 2018, esta vez “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”. La entrega del buque no se produjo hasta el 12 de diciembre de 2018 (con un retraso de 200 días respecto a la fecha pactada).

Por lo anterior, y al no haber podido fletar un buque alternativo, Irish Ferries canceló todos los trayectos programados para después de julio de 2018, llevando a cabo los siguientes trámites:

- i. Anunció la cancelación a los pasajeros afectados en cuanto recibió la confirmación de que no era posible fletar un buque alternativo, respetando un preaviso de 7 a 12 semanas.
- ii. Ofreció a los pasajeros la posibilidad de cancelar y obtener en dicho momento el reembolso íntegro del precio del billete.
- iii. Les propuso utilizar trayectos alternativos hacia Francia sin cobrarles ningún coste de transporte adicional (que sería abonado por Irish Ferries), así como la posibilidad de ser conducidos “a través del puente terrestre que eligieran entre los que se les proponían, desde cualquier puerto ferry irlandés con destino a diferentes puertos franceses”, en este segundo supuesto, además, reembolsaría a los pasajeros los gastos de combustible en que incurriesen para atravesar Gran Bretaña.

En suma, las opciones para los pasajeros fueron las siguientes: el reembolso íntegro del precio del billete; la utilización de trayectos alternativos (de Irish Ferries o de otros transportistas); o la utilización del puente terrestre.

El aspecto controvertido fue que la compañía no abonó indemnización alguna por retraso en la llegada al destino final, que los pasajeros solicitaron fundamentándola en el artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010 pero Irish Ferries entendía que, como ya les había ofrecido un transporte alternativo y el reembolso del precio del billete (en aplicación del artículo 18 de dicho Reglamento), no procedían ambos derechos simultáneamente.

La autoridad irlandesa de transportes, tras un procedimiento contradictorio, confirmó lo siguiente:

- i. El Reglamento n.º 1177/2010 resultaba aplicable a las cancelaciones de los trayectos entre Dublín y Cherburgo durante el verano 2018.
- ii. Irish Ferries había infringido las exigencias establecidas en el artículo 18 de dicha norma (relativo a la obligación de transporte alternativo).
- iii. Tampoco había respetado el artículo 19 del citado Reglamento.

En atención a lo anterior, instó a la compañía a que reembolsase a los pasajeros afectados cualquier gasto adicional soportado 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 y que abonara una indemnización a los pasajeros afectados por el retraso en la llegada al destino final especificado en el contrato de transporte.

A continuación, detallamos los argumentos esgrimidos por Irish Ferries en su respuesta a las anteriores consideraciones:

- i. Dicho Reglamento no es aplicable cuando la cancelación del servicio de transporte se produce varias semanas antes de la fecha de salida.
- ii. Como el retraso en la entrega del buque constituye una circunstancia extraordinaria, entiende que se encuentra exenta del pago de la indemnización prevista en el artículo 19 del citado Reglamento.
- iii. También estima que la autoridad irlandesa se ha extralimitado en sus poderes (quebrantando lo dispuesto en el artículo 25 del Reglamento), ya que los servicios de transporte desde Francia hasta Italia, a su juicio, son competencia exclusiva de las autoridades francesas.
- iv. Recrimina que haya extendido los efectos de su decisión más allá de los pasajeros que reclamaron en tiempo y forma (ex artículo 24 del Reglamento).
- v. Cuestiona la validez del Reglamento desde la óptica 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 adelante, «Carta»).

2. Cuestiones prejudiciales y fallo del Tribunal de Justicia

El Tribunal Superior de Irlanda suspendió el procedimiento para plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea una serie de cuestiones prejudiciales que a continuación transcribiremos una a una junto con la exposición de la respuesta del Tribunal de Justicia a cada una de ellas:

- 1) ¿Es aplicable el Reglamento n.º 1177/2010 si los contratos de transporte se cancelaron con un aviso de al menos siete semanas antes de la salida prevista, y la cancelación se debió al retraso en la entrega de un nuevo buque al operador de transbordadores?**

En respuesta a esta cuestión el Tribunal procede a explicar el ámbito de aplicación del citado Reglamento.

La duda en este punto surge por los propios términos del artículo que regula el ámbito de aplicación del Reglamento (artículo 2), que parece circunscribir su



aplicación a aquellos pasajeros que “utilicen” los servicios de pasaje³ (solamente los que efectivamente tomen el medio de transporte). No obstante, como aclara el Tribunal, el concepto de utilización ha de interpretarse teniendo en cuenta su contexto y los objetivos perseguidos por la normativa, que es garantizar un alto nivel de protección de los pasajeros, parte más débil en el contrato de transporte, y “los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 quedarían vacíos de gran parte de su sentido si el concepto de pasajeros «que utilicen servicios de pasaje», en el sentido del artículo 2, apartado 1, de dicho Reglamento, solo englobase a los pasajeros que ya se encuentran a bordo de un buque”.

No han de cumplirse más requisitos adicionales para que a los pasajeros les sea de aplicación la normativa, ni se deja de aplicar por el cumplimiento de un plazo de preaviso, ya que solamente en el artículo 20 se enumeran las situaciones que excluyen la aplicación de los artículos 18 y 19 (bajo la rúbrica “Exenciones”), entre las que no figura la interrupción del viaje.

Por consiguiente, “el Reglamento n.º 1177/2010 (...) es aplicable en el supuesto de que un transportista cancele un servicio de pasaje respetando un plazo de preaviso de varias semanas antes de la salida inicialmente prevista”, aunque la cancelación se debiese “a que el buque que debía prestar ese servicio fue objeto de un retraso en la entrega y no pudo ser sustituido”.

2) ¿El derecho a indemnización del artículo 19 se determina con arreglo al transporte alternativo ofrecido (entendido como un nuevo contrato) o tomando en consideración el contrato inicial?

Según el TJUE, el hecho de optar por el transporte alternativo al ser informado de la cancelación no puede asimilarse a la celebración de un nuevo contrato de transporte, puesto que dicho acto simplemente consiste en “la aplicación de una prerrogativa conferida al pasajero por el artículo 18 del Reglamento n.º 1177/2010”, de manera que habrá que tomar como referencia el contrato inicial.

3) Si el artículo 18 fuera aplicable, en caso de que cancelado el trayecto no hubiera ningún servicio alternativo entre esos dos puertos, ¿el ofrecimiento de un transporte alternativo por otras rutas a elegir por el pasajero equivale a “la conducción hasta el destino final” a efectos de dicho artículo? Y, ¿el transportista está obligado a abonar los costes adicionales que deba soportar el pasajero que utilice un transporte alternativo por otro modo, como transporte por carretera o por ferrocarril, hasta el destino final?

El destino final es el determinado en el contrato de transporte (lugar convenido entre el transportista y el pasajero, al que el transportista debe llevar al pasajero -

³ Debiendo darse además otras circunstancias (que tengan partida o llegada -embarque o desembarque- a un estado miembro, si bien, cuando el puerto de embarque esté situado fuera del territorio de un Estado miembro y el puerto de desembarque esté situado en el territorio de un Estado miembro, el operador del servicio ha de ser un transportista de la Unión para que tenga aplicación el Reglamento).

puerto de desembarque-). El pasajero deberá ser transportado a ese lugar, incluso en los casos de “transporte alternativo”, ya que no se exige “que el itinerario seguido y el modo de transporte sean idénticos a los previstos inicialmente”.

Según lo dispuesto en el artículo 18 del citado Reglamento, el transporte alternativo ha de efectuarse:

- i. “Sin coste adicional” para los pasajeros.
- ii. “En condiciones de transporte comparables, con arreglo al contrato de transporte” (que no han de ser idénticas).
- iii. Y “en la primera ocasión que se presente”, lo que significa que si hubiera otros medios de transporte alternativo que permitan al pasajero llegar a su destino final lo antes posible primarán sobre un transporte alternativo por el mismo medio e itinerario, pero más tardío.

Al impedir un coste adicional el legislador de la Unión intenta que el pasajero no tenga que soportar gastos que no habría soportado de haberse producido el servicio de transporte cancelado (por el que se habría desplazado al puerto de embarque acordado), de manera que “el transportista debe hacerse cargo de los eventuales gastos adicionales, tales como los gastos de carburante o de peajes por carretera que el pasajero haya abonado para desplazarse al puerto de embarque alternativo o para abandonar el puerto de desembarque alternativo y desplazarse al puerto de desembarque inicialmente previsto o incluso de los gastos en que haya incurrido el pasajero durante el transporte por carretera o por ferrocarril en el marco de un puente terrestre”. Dichos gastos deben ser demostrados por el pasajero, así como el nexo de causalidad con la cancelación del transporte contratado y utilización del transporte alternativo.

4) Pese a que la cancelación se produjera con al menos siete semanas antes de la salida prevista, ¿es aplicable el artículo 19?; ¿también en aquellos casos en que se hubiese prestado un transporte alternativo sin coste adicional o se le hubiera reembolsado el precio del billete o el pasajero optara por un trayecto posterior?

Como indica el Tribunal, la intención del legislador fue obligar a los transportistas a indemnizar a los pasajeros cuyo servicio de pasaje sufriera un retraso o fuese cancelado.

El pago de la indemnización prevista en el artículo 19.1, por el cual, “los pasajeros podrán solicitar al transportista una indemnización cuando la llegada a su destino, con arreglo al contrato de transporte, pueda verse demorada” queda supeditado a que “el pasajero disponga de un derecho al transporte” (el artículo comienza señalando “sin renunciar a su derecho al transporte”). Luego, hemos de diferenciar las siguientes situaciones:



- i. Si el pasajero no dispone de un derecho al transporte o ha dejado de disponer de él (lo que sucede cuando los pasajeros solicitasen el reembolso). Solamente en este caso el pasajero no podrá reclamar el pago de una indemnización en virtud del artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010”, de modo que el pasajero que solicite, conforme al artículo 18 del Reglamento el reembolso del precio del billete (en lugar de optar por un transporte alternativo tan pronto como fuere posible o posponer el viaje), renuncia a su derecho a su transporte hacia el destino final (y, con ello, a la indemnización por retraso en la llegada).
- ii. Los pasajeros que eligiesen “una conducción hasta el destino final en la primera ocasión que se presente o en una fecha posterior”: a los que sí les corresponderá la indemnización, siempre que se superen los umbrales previstos en dicho artículo.

5) ¿Qué se entiende por “destino” a efectos del artículo 19?

El destino final, a efectos del artículo 19 es el puerto de desembarque indicado en el contrato de transporte (destino inicial del pasaje contratado que, en este caso, fue objeto de cancelación por el transportista).

6) ¿Cómo debe calcularse el importe de la indemnización correspondiente por el artículo 19 en tales circunstancias?, ¿incluye dicho importe los costes referidos a los extras (por ejemplo, camarotes, compartimentos para animales y salas vip)?

Atendiendo a lo establecido en el artículo 19.3 del Reglamento, la indemnización ha de calcularse en relación con el precio que el pasajero abonó realmente por el servicio de pasaje (importe total abonado por el pasajero como contrapartida del servicio de pasaje que el transportista se comprometió a prestar y en las condiciones previstas en el contrato), por lo que ha de incluir todas las prestaciones que se añaden al transporte (como la reserva de un camarote o de un compartimento para animales, o incluso el acceso a salas vip).

Sin embargo, como apunta el Tribunal de Justicia, “este concepto no incluye los importes correspondientes a las prestaciones independientes del servicio de pasaje, que sean claramente identificables, como los gastos percibidos por la agencia de viajes al hacerse la reserva”.

7) ¿Las circunstancias concurrentes (entrega tardía de un buque) equivalen a “circunstancias extraordinarias que no hubieran podido evitarse incluso tras la adopción de todas las medidas oportunas”, art. 20.4?

Conforme al artículo 20.4 del referido Reglamento, “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”, por lo que procede analizar si la entrega tardía del buque, causante de la cancelación de todos los trayectos previstos, puede encajar en el concepto de “circunstancias extraordinarias” a efectos del Reglamento para que el transportista se encuentre exonerado de abonar la indemnización prevista en el artículo 19 del citado texto legal (indemnización por retraso en la llegada) y si, además, pese a la adopción de todas las medidas oportunas no hubiesen podido evitarse.

Mediante un enfoque unificado del concepto de circunstancias extraordinarias, en el considerando 19 del Reglamento n.º 1177/2010 (de los derechos de los pasajeros que viajan por mar y vías navegables) se hace referencia a la jurisprudencia del TJUE, por la que “pueden quedar cubiertos por el concepto de circunstancias extraordinarias las circunstancias que no sean inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista de que se trate y escapen al control efectivo de dicho transportista”, debiendo cumplirse tales requisitos de manera acumulativa y apreciando su concurrencia caso por caso, como sucede en el caso del transporte aéreo de pasajeros (Reglamento n.º 261/2004), en el que tampoco hay un listado tasado de situaciones que se tengan que considerar “circunstancias extraordinarias”, sino meramente orientativo.

Por lo anterior, en el caso de autos han de comprobarse los siguientes extremos: (i.) si la construcción de un buque está comprendida en la actividad del transportista marítimo de pasajeros; (ii.) si escapa de su control efectivo; y (iii.) si adoptó todas las medidas oportunas para intentar evitarlo.

A juicio del tribunal, pese a que la construcción de un buque no esté, en principio, comprendida en la actividad del transportista marítimo, “el encargo y la recepción de un buque de transporte de pasajeros constituyen acontecimientos (...) indudablemente inherentes al ejercicio normal de la actividad de un transportista marítimo de pasajeros”.

Así, el Tribunal afirma que el encargo de buques se sitúa en el marco de su actividad de transporte, entre las medidas ordinarias de gestión sobre la organización y mantenimiento de su flota. Además, el propio contrato de encargo y entrega de un buque incluía un mecanismo de indemnización que cubría el riesgo de retraso en la entrega, por lo que “tal retraso constituye un riesgo habitual al que está expuesto un transportista en el marco del ejercicio de sus actividades de transporte de pasajeros”.

Al considerar que el retraso en la entrega del buque constituye un acontecimiento inherente al normal ejercicio de la actividad de un transportista marítimo de pasajeros, no ha de continuarse en el estudio del resto de requisitos para calificar de “circunstancias extraordinarias” la situación, puesto que, como hemos señalado, son requisitos de carácter cumulativo (es decir, han de concurrir todos).



8) ¿El artículo 24 del Reglamento impone como requisito para beneficiarse de la indemnización prevista en su artículo 19 haber presentado una reclamación en el plazo de dos meses desde la fecha en que se prestó o hubiera debido prestarse el servicio?

No. Según el artículo 24.2 del Reglamento “las reclamaciones al transportista o al operador de terminal” han de presentarse “en el plazo de dos meses a partir de la fecha en que se prestó o hubiera debido prestarse un determinado servicio”, pero hace referencia a notificaciones de un supuesto incumplimiento por parte del transportista de alguna de sus obligaciones derivadas del Reglamento, en las que no se comprenden las solicitudes de abono de la indemnización prevista en el artículo 19, que “no puede asimilarse a una reclamación, en el sentido del artículo 24 del mismo Reglamento”, de modo que no se encuentra sujeta al cumplimiento de tal plazo.

Para dar respuesta a esta cuestión nuevamente se recurre a una interpretación teleológica del Reglamento, por la que se confirma que no puede garantizarse un alto nivel de protección a los pasajeros con la imposición de un plazo de solamente dos meses para presentar la solicitud de indemnización por retraso, por lo que no fue la intención del legislador limitar el plazo de solicitud a 2 meses y, por ende, no es un requisito en estos supuestos.

9) ¿Está limitada la competencia del organismo nacional responsable de la ejecución a los trayectos entre los puertos mencionados en el artículo 25?

En el caso de un servicio de pasaje cancelado, el organismo nacional competente es, en principio, el del Estado miembro en cuyo territorio se encuentra el puerto de embarque, puesto que el legislador optó por un criterio basado en la proximidad.

No obstante, al hallarnos ante un caso en que se contrata el trayecto de ida y vuelta (que incluye un servicio de pasaje para la ida y otro para la vuelta), que se canceló en su totalidad, de forma que tenemos: un Estado desde el que debía partir el pasaje (de ida), que es al mismo que debía regresar (lugar de destino del pasaje de vuelta) y un Estado del que se debía iniciar el transporte de vuelta, con destino en el Estado del que debió salir el otro pasaje, no hay una “relación más estrecha” con uno de los países.

Así pues, el organismo nacional responsable es competente tanto en el caso de que el servicio de pasaje debiera ser “efectuado desde un puerto situado en el territorio de ese Estado miembro”, como en el caso de que el servicio de pasaje debiese ser “efectuado desde un puerto situado en el territorio de otro Estado miembro con destino a un puerto situado en el territorio del primer Estado miembro”, si “ese último servicio de transporte se inscribe en el marco de un trayecto de ida y vuelta que ha sido cancelado en su totalidad”.



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

A este respecto, como el órgano jurisdiccional, no expone las específicas razones que le llevaron a plantear esta cuestión, mientras que, la petición de decisión prejudicial, ex artículo 94 c) del Reglamento del Procedimiento, debe contener la indicación de las razones que han llevado al órgano jurisdiccional remitente a preguntarse sobre la interpretación o la validez de determinadas disposiciones del Derecho de la Unión, así como de la relación que a su juicio existe entre dichas disposiciones y la normativa nacional aplicable en el litigio principal, al no cumplirse el anterior requisito el TJUE no puede dar una respuesta útil y, en consecuencia, declara su inadmisibilidad.

- 11) Por último, pregunta si es válido el propio Reglamento n.º 1177/2010 (concretamente en sus artículos 18 y 19), pues entiende que no recibe una igualdad de trato en comparación con la regulación del Reglamento n.º 261/2004, por el que las compañías aéreas no están 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, mientras que tal facultad no se desprende del Reglamento n.º 1177/2010 para el transportista marítimo.**

El principio de igualdad de trato solamente exige que las situaciones comparables reciban igual trato, mas “la situación de las empresas que intervienen en el sector de actividad de los distintos medios de transporte no es comparable entre sí”, debiendo tener en consideración las particularidades de cada modalidad (entre las que cabe destacar las diferentes condiciones de accesibilidad y reparto de sus redes), por ello se dictaron normas que prevén distinto nivel de protección del consumidor según el sector de transporte de que se trate, ya que las molestias padecidas por los pasajeros de transporte marítimo que sufren una cancelación o un gran retraso no son comparables con las de otros medios de transporte (por la propia ubicación de los puertos, número limitado de rutas ofrecidas y en menor frecuencia), por lo que “las causas de exención de responsabilidad previstas por la normativa de la Unión aplicable a los modos de transporte de pasajeros distintos del transporte marítimo, como la prevista en el artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 para el transporte aéreo de pasajeros, no pueden tenerse en cuenta en el marco del examen de la comparabilidad de las situaciones” y, por dicho motivo, los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 no violan el principio de igualdad de trato ni el artículo 20 de la Carta. Además, son conformes con el principio de proporcionalidad, pues resultan adecuados para conseguir el fin perseguido (garantizar un alto nivel de protección de los pasajeros que sufran

graves molestias causadas por la cancelación o el gran retraso que afecte a su servicio de transporte).

En el estudio de la proporcionalidad de las medidas, el Tribunal destaca la adecuación del importe de la indemnización del artículo 19 en función de la duración del retraso en la llegada al destino final, que para su cálculo se toma como base el precio del billete realmente abonado (con un enfoque proporcionado, dirigido a reparar las consecuencias perjudiciales para los pasajeros provocadas por el retraso o la cancelación) y que, además, el transportista puede dirigirse posteriormente conforme al Derecho nacional contra otra persona (incluidos terceros) para solicitar una reparación, que atenuará o eliminará la carga soportada, e, incluso, podrá quedar exento del abono de la indemnización si la cancelación o el retraso se debiesen a “circunstancias extraordinarias” que no hubieran podido evitarse aunque se hubiesen adoptado todas las medidas oportunas.

Por todo lo anterior, los artículos 18 y 19 del Reglamento n.º 1177/2010 no son inválidos como consecuencia de una violación del principio de proporcionalidad.

Asimismo, declara que tampoco quebrantan el principio de seguridad jurídica ni los derechos a la libertad de empresa y a la propiedad de los transportistas marítimos, pues las limitaciones impuestas respetan el contenido esencial de dichos derechos y libertades.

3. Conclusiones

De los razonamientos del Tribunal de Justicia en la sentencia analizada pueden extraerse las siguientes conclusiones:

- i. El Reglamento n.º 1177/2010 es aplicable en el supuesto de que un transportista cancele un servicio de pasaje, aunque respetase un plazo de preaviso de varias semanas antes de la salida inicialmente prevista y tuviese la cancelación se debiese al retraso en la entrega del buque que debía prestar ese servicio, que no pudo ser sustituido.
- ii. Cuando se cancela un servicio de pasaje, en virtud del artículo 18 del citado Reglamento, el transportista está obligado a ofrecer al pasajero un transporte alternativo en condiciones de transporte comparables y en la primera ocasión que se presente al destino final previsto en el contrato inicial, que puede efectuarse por otros modos de transporte (como, por ejemplo, por carretera o por ferrocarril), debiendo asumir los eventuales costes adicionales en que incurra el pasajero en esa conducción hasta el destino final (inicialmente pactado).
- iii. Si el pasajero optase por el reembolso del precio del billete no dispondrá del derecho a la indemnización del artículo 19 (indemnización por retraso).



- iv. El “precio del billete” a los efectos del cálculo de la indemnización del artículo 19 comprende 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.
- v. La cancelación producida por la entrega tardía del buque que debía transportar a los pasajeros no tiene consideración de “circunstancia extraordinaria”, dado que es un riesgo inherente a la propia actividad del transportista marítimo, formando parte de su actividad.
- vi. No es necesario que el pasajero hubiese solicitado la indemnización del artículo 19 en el plazo de dos meses desde la fecha en que hubiera debido prestarse el servicio de transporte.
- vii. “Son competencia de un organismo nacional responsable de la ejecución de dicho Reglamento designado por un Estado miembro no solo el servicio de pasaje efectuado desde un puerto situado en el territorio de ese Estado miembro, sino también un servicio de pasaje efectuado desde un puerto situado en el territorio de otro Estado miembro con destino a un puerto situado en el territorio del primer Estado miembro, cuando ese último servicio de transporte se inscribe en el marco de un trayecto de ida y vuelta que ha sido cancelado en su totalidad”.
- viii. Los artículos 18 y 19 del Reglamento son válidos.