

**Asunto C-570/19****Resumen de la petición de decisión prejudicial con arreglo al artículo 98, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia****Fecha de presentación:**

26 de julio de 2019

**Órgano jurisdiccional remitente:**

High Court (Tribunal Superior, Irlanda)

**Fecha de la resolución de remisión:**

22 de julio de 2019

**Demandante:**

Irish Ferries Ltd

**Demandada:**

National Transport Authority (Autoridad Nacional de Transporte)

**Objeto del procedimiento principal**

El litigio principal versa sobre las obligaciones que incumben a la recurrente —la sociedad Irish Ferries— con respecto a los pasajeros de los servicios cancelados entre Dublín (Irlanda) y Cherburgo (Francia) (en lo sucesivo, «ruta») en el verano de 2018. Los servicios de la ruta se cancelaron debido a la entrega tardía de un nuevo transbordador (en lo sucesivo, «buque»). La recurrida —la National Transport Authority (Autoridad Nacional de Transporte) (en lo sucesivo, «NTA», en sus siglas en inglés)— sancionó a Irish Ferries por no indemnizar adecuadamente a los pasajeros afectados, como al parecer exigen los Derechos irlandés y de la Unión. Irish Ferries impugna estas sanciones.

**Objeto y fundamento jurídico de la petición de decisión prejudicial**

La petición de decisión prejudicial versa sobre la interpretación de los artículos 18 y 19, el artículo 20, apartado 4, y los artículos 24 y 25 del Reglamento (UE) n.º 1177/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías

navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 (DO 2010, L 334, p. 1; en lo sucesivo, «Reglamento»). La última cuestión, planteada con carácter subsidiario, se refiere a la validez del Reglamento.

### Cuestiones prejudiciales

**Primera cuestión prejudicial.** ¿Es aplicable el Reglamento (en particular los artículos 18 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 Reglamento alguna (o todas) de las siguientes cuestiones:

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

**Segunda cuestión prejudicial.** Solo será necesario responder a esta cuestión en caso de que el artículo 18 sea aplicable. ¿Si se ofrece al pasajero un transporte alternativo de conformidad con el 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?

**Tercera cuestión prejudicial, letra a).** En caso de que el 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 del artículo 18? En caso de respuesta negativa, ¿qué criterios se utilizarán para determinar si la conducción se realiza «en condiciones de transporte comparables»?

**Tercera cuestión prejudicial, letra 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?

**Cuarta cuestión prejudicial, letra a).** ¿Es aplicable el artículo 19 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, 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?

**Cuarta cuestión prejudicial, letra b).** En caso de que el artículo 19 sea aplicable, ¿qué significa «destino» a efectos del artículo 19?

**Quinta cuestión prejudicial.** Si el artículo 19 es aplicable:

- a. ¿Cómo debe calcularse la duración del retraso en tales circunstancias?
- b. ¿Cómo debe calcularse el precio, en el sentido del 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)?

**Sexta cuestión prejudicial.** En caso de que el Reglamento 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?

**Séptima cuestión prejudicial.** ¿Impone el artículo 24 a todo pasajero que desee beneficiarse de la indemnización prevista en el artículo 19 del 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?

**Octava cuestión prejudicial.** ¿Se limita la competencia del organismo nacional competente responsable de la ejecución del Reglamento a los trayectos entre los puertos mencionados en el artículo 25 del 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?

**Novena cuestión prejudicial, letra 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 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?

**Novena cuestión prejudicial, letra 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?

**Décima cuestión prejudicial.** Esta cuestión prejudicial solo se planteará dependiendo de las respuestas a las cuestiones anteriores. ¿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?

#### **Disposiciones del Derecho de la Unión invocadas**

Se llama la atención del Tribunal de Justicia sobre el Reglamento y, en particular, los considerandos 1, 2, 3, 12, 13, 14, 15, 17, 19 y 22, y los artículos 2, 18, 19, 20, 24 y 25.

Asimismo, el órgano jurisdiccional remitente hace referencia al Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 (DO 2004, L 46, p. 1).

Además de basarse en numerosas disposiciones del Reglamento, Irish Ferries invoca los artículos 16, 17, 20 y 47 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (en lo sucesivo, «Carta»), así como los principios generales de proporcionalidad, seguridad jurídica e igualdad de trato.

#### **Disposiciones de Derecho nacional invocadas**

La NTA adoptó la decisión impugnada, junto con las notificaciones que la justificaban, sobre la base del artículo 4 del S.I. No. 394/2012 — European Union (Rights of Passengers when Travelling by Sea and Inland Waterway) Regulations 2012 [SI n.º 394/2012 — Reglamento de 2012 adoptado en el marco de la Unión Europea (Derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables); en lo sucesivo, «Statutory Instrument de 2012»].

De conformidad con el artículo 4, apartado 1, del Statutory Instrument de 2012, la NTA, ya sea por iniciativa propia o a raíz de una reclamación presentada por un pasajero, que considera que un proveedor no cumple o infringe el Reglamento n.º 1177/2010 «hará que se remita al proveedor una notificación en la que se especifique el incumplimiento o la infracción en cuestión, las medidas que habrá de tomar y el plazo de que dispone al respecto, para dar cumplimiento a la notificación».

El incumplimiento de las notificaciones remitidas constituirá, en virtud del artículo 4, apartado 3, del Statutory Instrument de 2012, una infracción penal que se castigará: i) tras sentencia condenatoria en procedimiento sumario, con el pago de una multa de clase A (es decir, 5 000 euros); o ii) tras sentencia condenatoria en procedimiento con escrito de acusación formal, con una multa cuya cuantía no excederá de 250 000 euros.

### **Breve exposición de los hechos y del procedimiento principal**

- 1 En un contrato suscrito el 27 de mayo de 2016, Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (en lo sucesivo, «astillero») y la sociedad matriz de Irish Ferries acordaron la construcción de un buque de pasaje de transbordo rodado (es decir, el buque) y establecieron como fecha límite de entrega el 26 de mayo de 2018. El buque zarparía entonces hacia Dublín para comenzar su servicio.
- 2 El buque iba a operar en la ruta, un nuevo servicio que funcionaría durante el verano de 2018 (en lo sucesivo, «temporada 2018»).
- 3 Irish Ferries tenía previsto alternar cada dos días la explotación del buque en la ruta y la de otro buque que hacía la ruta Rosslare-Cherburgo y la ruta Rosslare-Roscoff, y ofrecer así un servicio diario entre Irlanda y Francia, aunque desde y hacia diferentes puertos irlandeses. En este servicio, los turistas (la inmensa mayoría de los pasajeros afectados) suelen reservar con meses de antelación. El 27 de octubre de 2017, Irish Ferries comenzó a aceptar reservas en el buque para la temporada 2018.
- 4 El 1 de noviembre de 2017, a solicitud de Irish Ferries, el astillero confirmó que la fecha prevista de entrega del buque era el 22 de junio de 2018. Irish Ferries consideró que esta entrega ofrecía margen suficiente para que tuviera lugar el primer trayecto el 12 de julio de 2018. El período de 20 días entre la entrega y la puesta en servicio era acorde o superior a los plazos anteriores de preparación de otros buques.
- 5 El 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 o alrededor de esa fecha. El astillero explicó que este retraso se debía a los trabajos que estaban realizando los proveedores de equipamiento de espacios de alojamiento subcontratados por el astillero. El astillero también se refirió a la posibilidad de retrasar aún más la entrega.

- 6 En cuanto a todos los demás buques de Irish Ferries, ya se habían hecho miles de reservas desde hacía mucho tiempo: no era factible que ningún otro buque operara en la ruta sin desplazar a miles de pasajeros. Irish Ferries intentó inmediatamente fletar un buque alternativo, pero un importante agente marítimo internacional le informó de que no disponía de buques adecuados.
- 7 El 20 de abril de 2018, Irish Ferries anunció que cancelaría los trayectos comprendidos entre el 12 y el 29 de julio de 2018 (en lo sucesivo, «primera cancelación»).
- 8 Irish Ferries tomó en particular las siguientes medidas para complacer a los pasajeros:
  - a. se puso en contacto con todos los pasajeros para notificarles la cancelación con doce semanas de antelación;
  - b. amplió el horario de sus centros de atención telefónica y los dotó de personal extra;
  - c. a todos los pasajeros les ofreció
    - i. el reembolso inmediato y sin objeciones del precio del billete en su totalidad (en lo sucesivo, «oferta de reembolso») o
    - ii. la posibilidad de cambiar la reserva y elegir trayectos alternativos (en lo sucesivo, «trayectos alternativos»).

Como no disponía de un servicio idéntico en la ruta, Irish Ferries proporcionó una serie de servicios directos entre Irlanda y Francia en otro buque desde varios puertos de salida y llegada en distintas fechas, o permitió el viaje a través de un puente terrestre. Irish Ferries no ofreció la conducción a través del puente terrestre como opción a todos los pasajeros, pero la facilitó a aquellos que lo desearan. A los pasajeros que obtuvieron un transporte alternativo se les ofreció un vale de 150 euros que podrían utilizar en 2019 en el servicio Irlanda-Francia; y

  - d. Irish Ferries colaboró con los pasajeros para minimizar los trastornos.
- 9 La NTA no admite que los pasajeros tuvieran la opción sugerida por Irish Ferries.
- 10 En aquellos casos en que se condujo a los pasajeros afectados en un transporte alternativo de ida y vuelta desde Rosslare (en vez de Dublín) o desde Roscoff (en vez de Cherburgo), Irish Ferries no ofreció el reembolso de los costes adicionales soportados por dichos pasajeros (en lo sucesivo, «costes adicionales»). Irish Ferries rebate esta argumentación alegando que no todos los pasajeros soportaron dichos costes, dado que algunos vivían más cerca de Rosslare y pasaron sus vacaciones en un lugar más próximo a Roscoff que a Cherburgo.

- 11 El 9 de mayo de 2018, tras las circunstancias que rodearon a la primera cancelación, la NTA abrió una investigación y pidió a Irish Ferries que explicara por qué eran circunstancias extraordinarias y por qué se escapaban a su control. Irish Ferries informó en detalle a la NTA.
- 12 El 1 de junio de 2018, la NTA escribió a Irish Ferries solicitando información sobre su cumplimiento del artículo 18 del Reglamento. El 8 de junio de 2018, Irish Ferries respondió a dicha solicitud y a continuación siguieron intercambiando correspondencia.
- 13 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. Como consecuencia, Irish Ferries canceló todos los trayectos programados a partir del 30 de julio de 2018 (en lo sucesivo, «segunda cancelación»). Finalmente, el buque no fue entregado hasta el 12 de diciembre de 2018, con unos 200 días de retraso.
- 14 La segunda cancelación también se debió a los retrasos de un subcontratista del astillero que no estaba relacionado con Irish Ferries y que, según esta sociedad, era ajeno a su control. Irish Ferries intentó inmediatamente fletar un buque alternativo adecuado para operar la ruta, pero no había ninguno disponible. Por consiguiente, canceló toda la temporada 2018, lo que afectó a más de 20 000 pasajeros.
- 15 Irish Ferries tomó, por ejemplo, las siguientes medidas para complacer a los pasajeros afectados:
  - a. anunció la segunda cancelación en cuanto confirmó que no era posible fletar un buque alternativo;
  - b. facilitó la puesta en contacto con todos los pasajeros;
  - c. amplió el horario de sus centros de atención telefónica y los dotó de más personal;
  - d. informó a los pasajeros con al menos siete semanas de antelación, y a muchos de ellos hasta doce semanas antes;
  - e. ofreció a los pasajeros la opción de cancelar y recibir la oferta de reembolso;
  - f. ofreció a los pasajeros la posibilidad de viajar a Francia por rutas alternativas (sin derecho al reembolso de los costes adicionales, en su caso);
  - g. ofreció un transporte alternativo utilizando Gran Bretaña como puente terrestre (con derecho al reembolso de los gastos de combustible soportados por cruzar ese país); y

- h. ofreció a los pasajeros un vale de 150 euros que podrían utilizar en 2019 en los trayectos Irlanda-Francia de Irish Ferries.
- 16 El 82 % de los pasajeros eligieron los trayectos alternativos de Irish Ferries u otros transportistas, el 3 % eligió utilizar el puente terrestre y el otro 15 % restante aceptó el reembolso total del billete.
- 17 En cuanto a los pasajeros que utilizaron los trayectos alternativos: a) no se les cobró ningún coste de transporte adicional, sino que fue abonado por Irish Ferries; y b) Irish Ferries reembolsó cualquier diferencia en los «gastos a bordo». En cuanto a los pasajeros que utilizaron el puente terrestre, Irish Ferries les reembolsó los gastos de combustible soportados por cruzar Gran Bretaña.
- 18 Mediante decisión de 19 de octubre de 2018, la NTA concluyó que Irish Ferries había incumplido las obligaciones que le incumbían en virtud de los artículos 18 y 19 del Reglamento. Por consiguiente, el 22 de octubre de 2018, conforme al artículo 4, apartado 1, del Statutory Instrument de 2012, la NTA remitió a Irish Ferries una notificación en la que se especificaba el incumplimiento del artículo 18 y una notificación en la que se especificaba el incumplimiento del artículo 19 (en lo sucesivo, conjuntamente «notificaciones»).
- 19 Mediante decisión de 25 de enero de 2019 (en lo sucesivo, «decisión impugnada»), la NTA confirmó ambas notificaciones. En la notificación relativa al incumplimiento del artículo 18 se imponía a Irish Ferries reembolsar los costes adicionales a los pasajeros que, en razón de las cancelaciones primera o segunda, se vieron obligados a viajar desde y hacia Rosslare (en vez de Dublín) o desde y hacia Roscoff (en vez de Cherburgo). En la notificación relativa al incumplimiento del artículo 19 se imponía a Irish Ferries pagar una indemnización a los pasajeros afectados que la hubiesen solicitado por verse demorada la llegada a su destino, con arreglo al contrato de transporte, siempre que el retraso cumpliera los criterios establecidos en el artículo 19, apartado 1, letras a) a d), del Reglamento.

### **Alegaciones esenciales de las partes en el procedimiento principal**

- 20 **Irish Ferries** sostiene que el Reglamento no se aplica a las circunstancias resultantes de las cancelaciones primera o segunda porque se informó de las mismas a los pasajeros con semanas de antelación y la falta de disponibilidad de un buque se debió a circunstancias extraordinarias que se escapaban a su control, en el sentido del artículo 20, apartado 4, del Reglamento. Invoca al respecto la jurisprudencia que interpreta el Reglamento n.º 261/2004.
- 21 En el supuesto de que el Reglamento fuera de aplicación, Irish Ferries argumenta que sus artículos 18 y 19 no son simultáneamente aplicables. Sostiene que esta última disposición, relativa a los retrasos en la «llegada», no puede aplicarse si se ha cancelado la salida. Tampoco se pueden beneficiar del artículo 19 los pasajeros que hayan recibido el pago del reembolso previsto en el artículo 18.

- 22 Además, Irish Ferries afirma que, no obstante, cumplió lo dispuesto en el artículo 18 porque ofreció a los pasajeros la posibilidad de elegir entre un transporte alternativo o el reembolso del billete. En su opinión, el puente terrestre con el pago de los costes adicionales de combustible constituye una conducción en condiciones de transporte comparables.
- 23 Por lo que se refiere al artículo 19, Irish Ferries alega que los pasajeros que aceptaron la opción del transporte alternativo no vieron demorada la «llegada a su destino», con arreglo al nuevo «contrato de transporte».
- 24 Asimismo, afirma que la NTA infringió el artículo 25, apartado 1, del Reglamento, de tal manera que la decisión y las notificaciones impugnadas constituyen una extralimitación en el ejercicio de su competencia. Se afirma que la NTA tampoco aplicó el artículo 24 del Reglamento de manera proporcionada para limitar los efectos de la decisión y las notificaciones a los pasajeros que presentaron una reclamación en el plazo señalado de dos meses. De hecho, la NTA infringió la Carta, en particular los artículos 16 y 17, en la medida en que no permitió que Irish Ferries rescindiera los contratos suscritos con los pasajeros, incluso de conformidad con sus condiciones, sin incurrir en responsabilidad en virtud del Reglamento.
- 25 Irish Ferries afirma que la decisión y las notificaciones impugnadas adolecen, por tanto, de un error manifiesto, así como de una falta de motivación en el sentido del artículo 47 de la Carta. Con carácter subsidiario, en el supuesto de que la NTA haya aplicado correctamente el Reglamento, Irish Ferries afirma que el Reglamento es inválido en razón de su contravención de la Carta y los principios de seguridad jurídica y proporcionalidad, ya que impone obligaciones onerosas a los transportistas sin un fundamento jurídico claro y sin definir conceptos clave como el término «precio del billete» que figura en el artículo 19, apartado 1. Todo ello constituye una discriminación entre los operadores de transbordadores y las compañías aéreas.
- 26 Según la NTA, el Reglamento resulta aplicable a las cancelaciones primera y segunda. Los artículos 18 y 19 pueden aplicarse conjunta y simultáneamente al mismo pasajero, sin que ello conlleve la imposición de una doble sanción al transportista. Dicha aplicación es congruente con el objeto del Reglamento. Confirma la validez y proporcionalidad del Reglamento, así como la validez de la decisión impugnada.
- 27 En opinión de la NTA, los trayectos del buque se cancelaron y, por lo tanto, resulta de aplicación el artículo 18. No sería aplicable si se cumplieran los requisitos del artículo 20, apartado 1, lo cual no es el caso en el presente asunto. El hecho de que se notificara con antelación y de que los pasajeros no estuvieran en ruta ni en tránsito carece de relevancia para la aplicación de los artículos 18 y 19. Ni el tenor de estas disposiciones ni el objeto del Reglamento sugieren lo contrario. Además, el artículo 19 se aplica a los retrasos causados por las

cancelaciones (como se desprende del tenor del considerando 19 y del artículo 20, apartado 4).

- 28 La NTA considera que el artículo 2 del Reglamento se aplica al asunto que es objeto del litigio principal porque los puertos de embarque (Dublín y Cherburgo) están situados en el territorio de un Estado miembro en el sentido de dicha disposición. En su opinión, no se sustenta en modo alguno la tesis de que el Reglamento no es aplicable si no se dispone del buque para prestar servicios de pasaje.
- 29 La NTA considera que la referencia al «contrato de transporte» en el artículo 19, apartado 1, es una referencia al «contrato de transporte» celebrado entre el pasajero y el transportista. No se admite que la aceptación por parte del pasajero de un transporte alternativo o de un reembolso con arreglo al artículo 18, apartado 1, suponga la celebración de un nuevo contrato entre el pasajero y el transportista, como ha afirmado Irish Ferries.
- 30 La NTA declara que las ofertas realizadas por Irish Ferries a los pasajeros afectados no cumplían las obligaciones que le incumbían en virtud del artículo 18 del Reglamento. No se ofreció la conducción en un transporte alternativo hasta el destino final de conformidad con el artículo 18, apartado 1, y a muchos pasajeros afectados no se les reembolsaron los costes adicionales. La NTA considera que el término «destino final» se refiere al destino especificado en el contrato de transporte y no al destino final del pasajero. Además, el hecho de que a algunos pasajeros afectados por la primera cancelación se les facilitara la conducción a través del puente terrestre y que esta se propusiera como opción a los pasajeros afectados por la segunda cancelación no significa que Irish Ferries cumpliera las disposiciones del artículo 18.
- 31 La NTA considera que Irish Ferries no ha demostrado la existencia de «circunstancias extraordinarias» en el sentido del artículo 20, apartado 4, dado que la entrega tardía de un buque es inherente al ejercicio normal de sus actividades, independientemente de la duración del retraso.
- 32 Además, la NTA defiende el derecho de los pasajeros a presentar una reclamación, de conformidad con el artículo 25, apartado 1, ante «cualquier organismo competente designado por un Estado miembro». Considera que el artículo 24 es una disposición autónoma relativa a las reclamaciones. Por consiguiente, los pasajeros que soliciten una indemnización no están sujetos al plazo señalado de dos meses. Niega la violación de los principios del Derecho de la Unión y considera que los términos empleados en la decisión estaban claramente fundamentados, ya que se extrajeron de las notificaciones y la documentación justificativa. En particular, el significado del término «precio del billete» es evidente con arreglo al tenor del artículo 19, apartado 3.

**Breve exposición de la fundamentación de la petición de decisión prejudicial**

- 33 El órgano jurisdiccional remitente sostiene que el Reglamento es fundamental para la resolución del litigio principal: las partes discuten sobre la interpretación y la aplicación del Reglamento con respecto al cual no existe jurisprudencia relevante. Las cuestiones prejudiciales planteadas en el presente litigio son inéditas y no hay respuestas claras.

DOCUMENTO DE TRABAJO