Tribunal de Justicia de la Unión Europea
COMUNICADO DE PRENSA n° 150/21
Luxemburgo, 2 de septiembre de 2021

Prensa e Información

Sentencia en el asunto C-570/19
Irish Ferries

El Tribunal de Justicia clarifica una serie de disposiciones del Reglamento sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables

Las obligaciones de transporte alternativo y de indemnización en caso de cancelación de un servicio de transporte son proporcionales al objetivo perseguido por el Reglamento

Se presentó una petición de decisión prejudicial en el marco de un litigio entre la sociedad Irish Ferries Ltd («Irish Ferries»), una compañía marítima irlandesa y la National Transport Authority (autoridad nacional de transportes, Irlanda) («NTA»), en relación con la aplicación del Reglamento (UE) n.º 1177/2010 [1] a la cancelación de toda una temporada de navegación prevista por la primera entre Dublín (Irlanda) y Cherburgo (Francia).

Irish Ferries presta servicios de pasaje entre puertos situados en Irlanda, Reino Unido y Francia. Para cubrir un nuevo itinerario entre Dublín y Cherburgo, encargó un nuevo buque que debía ser entregado entre mayo y junio de 2018. Irish Ferries comenzó a comercializar billetes en venta anticipada para la temporada de verano de 2018 a partir de octubre de 2017. Debido al retraso de algunos proveedores de equipamiento del astillero, Irish Ferries tuvo que cancelar, en un primer momento, los trayectos del mes de julio y luego, en un segundo momento, la totalidad de la temporada de navegación. En efecto, finalmente el buque en cuestión fue entregado en diciembre de 2018 e Irish Ferries no pudo encontrar ningún buque alternativo capaz de prestar el mismo servicio. Todos los pasajeros fueron informados de la cancelación de sus billetes con una antelación de al menos siete semanas antes de la fecha de salida inicialmente prevista.

Irish Ferries propuso a los pasajeros o bien un transporte alternativo desde otros puertos y/o con destino a otros puertos, también mediante *landbridge* (puente terrestre), es decir, por medio de un trayecto marítimo con salida desde un puerto en Irlanda (o en Francia) hacia un puerto situado en el Reino Unido, seguido de un traslado terrestre por carretera hasta otro puerto del Reino Unido a partir del cual los pasajeros proseguían su viaje mediante un segundo trayecto marítimo con destino a un puerto situado en Francia (o en Irlanda), o bien el reembolso íntegro de sus billetes.

A raíz de una decisión adoptada y confirmada por la NTA en la que concluía que Irish Ferries no había cumplido sus obligaciones de transporte alternativo ni de indemnización de conformidad con el Reglamento n.º 1177/2010, esta última interpuso recurso ante la High Court (Tribunal Superior, Irlanda). La High Court decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia varias cuestiones prejudiciales relativas tanto a la interpretación como a la validez del Reglamento n.º 1177/2010.

Apreciación del Tribunal de Justicia

El Tribunal de Justicia indica, para empezar, que 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, debido a que el buque que debía prestar ese servicio fue objeto de un retraso en la entrega y no pudo ser sustituido. Asimismo, el

[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).

Tribunal de Justicia señala que la estructura general del Reglamento n.º 1177/2010 aboga por una interpretación amplia del concepto de «utilización» de un servicio de transporte marítimo.

El Tribunal de Justicia desestima a continuación las alegaciones de Irish Ferries según las cuales las obligaciones de los transportistas marítimos de pasajeros, en caso de cancelación de un servicio de transporte, les imponen cargas financieras considerables que son totalmente desproporcionadas en relación con el objetivo perseguido por dicho Reglamento. El Tribunal de Justicia señala que las medidas tienen por objeto dar a los pasajeros la posibilidad de escoger entre llegar al destino final o renunciar a su transporte solicitando el reembolso del precio del billete. Por lo que atañe a la indemnización prevista, esta varía en función de la duración del retraso para llegar al destino final establecido en el contrato de transporte y constituye un enfoque proporcionado dirigido a reparar las consecuencias perjudiciales provocadas por el retraso o la cancelación a las que el referido Reglamento pretende poner remedio.

Mediante sus respuestas a las demás cuestiones prejudiciales, el Tribunal de Justicia ha clarificado varios aspectos del Reglamento n.º 1177/2010:

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

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

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

– la entrega tardía de un buque de transporte de pasajeros que ha provocado la cancelación de todos los trayectos que debía efectuar dicho buque en el marco de una nueva ruta marítima no está comprendida en el concepto de «circunstancias extraordinarias»;

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

– 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.

NOTA: La remisión prejudicial permite que los tribunales de los Estados miembros, en el contexto de un litigio del que estén conociendo, interroguen al Tribunal de Justicia acerca de la interpretación del Derecho de la Unión o sobre la validez de un acto de la Unión. El Tribunal de Justicia no resuelve el litigio nacional, y es el tribunal nacional quien debe resolver el litigio de conformidad con la decisión del Tribunal de Justicia. Dicha decisión vincula igualmente a los demás tribunales nacionales que conozcan de un problema similar.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal de Justicia.

El texto íntegro de la sentencia se publica en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento.

Contactos con la prensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667.