

EUGENIO OLMEDO PERALTA

RÉGIMEN JURÍDICO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS

Contratos de pasaje y crucero

Prólogo de

Juan Ignacio Peinado Gracia

V PREMIO IDT-FUNDACIÓN COOPERATIVAS
DE LA PROVINCIA DE CASTELLÓN

Marcial Pons

MADRID | BARCELONA | BUENOS AIRES | SÃO PAULO

2014

ÍNDICE

	<i>Pág.</i>
PRÓLOGO	21
AGRADECIMIENTOS	41
ABREVIATURAS	43
INTRODUCCIÓN	45

CAPÍTULO I SITUACIÓN GENERAL DEL SECTOR DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS DESDE LA PERSPECTIVA JURÍDICA

I. DIFUSIÓN E INCIDENCIA ECONÓMICA.....	51
1. Situación actual y relación con el transporte aéreo	51
2. Brevísimos apuntes sobre la regulación jurídica histórica del transporte marítimo de pasajeros.....	57
II. LA IMPORTANCIA DE LAS POLÍTICAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN LA CONSECUCCIÓN DEL PRINCIPIO DE CONTINUIDAD TERRITORIAL.....	59
1. Liberalización de los transportes marítimos y del cabotaje en la UE ...	61
2. Instrumentos para la consecución de la continuidad territorial.....	62
2.1. Obligaciones y contratos de servicio público	64
2.2. Subvenciones y descuentos en tarifas para los residentes en regiones periféricas	67
III. CONCEPTUALIZACIÓN DE LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR MAR O VÍAS NAVEGABLES. TIPOLOGÍA	68
1. Pasaje marítimo y cruceros turísticos.....	70
2. Transporte marítimo de pasajeros de línea regular y transportes ocasionales.....	72
IV. LA CUESTIÓN COMPETENCIAL. LA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO POR LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS.....	75

**CAPÍTULO II
EL NUEVO MARCO NORMATIVO DEL CONTRATO
DE PASAJE MARÍTIMO**

I.	REGULACIÓN NACIONAL SOBRE EL CONTRATO DE PASAJE	80
1.	Pasado reciente: el transporte marítimo de pasajeros en el Código de Comercio.....	81
1.1.	Valoración crítica de la normativa.....	82
1.2.	Proyecto de Código Mercantil. ¿Consagración positiva de la autonomía del Derecho marítimo?.....	84
2.	La nueva Ley de Navegación Marítima	85
2.1.	Primer impulso de la reforma: el Anteproyecto de Ley de Contratos de Utilización del Buque.....	87
2.2.	El contrato de pasaje en la Ley de Navegación Marítima.....	89
3.	Otra legislación aplicable.....	93
3.1.	La regulación del contrato a través de clausulado general y el control del mismo desde la normativa de protección de consumidores	93
3.2.	Normativa sobre la prestación del servicio en la LPEMM y legislación autonómica	95
3.3.	Normativa de seguridad en el transporte marítimo de pasajeros.	96
II.	NORMATIVA DE ORIGEN COMUNITARIO.....	97
1.	El Reglamento (UE) 1177/2010 sobre los derechos de los pasajeros que viajen por mar y por vías navegables.....	98
2.	El Reglamento (CE) 392/2009, relativo a la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente	99
3.	Normativa europea sobre seguridad marítima	100
III.	NORMATIVA INTERNACIONAL UNIFORME.....	103
1.	Convenios internacionales sobre responsabilidad del porteador marítimo de pasajeros.....	103
1.1.	El Proyecto de Convenio sobre responsabilidad del porteador en el transporte de pasajeros de la Conferencia de Madrid de 1955.	103
1.2.	Los Convenios de Bruselas de 1961 y 1967.....	104
1.3.	El Proyecto de unificación de Tokio de 1969.....	106
1.4.	El Convenio de Atenas de 1974	107
1.5.	Los protocolos de Londres.....	109
	A) Protocolo de Londres de 1976.....	109
	B) Protocolo de Londres de 1990.....	109
	C) Protocolo de Londres de 2002.....	110
2.	Normativa sobre seguridad marítima: Convenios SOLAS.....	111
IV.	NORMAS DE DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO.....	113

CAPÍTULO III
CARACTERIZACIÓN JURÍDICA DEL CONTRATO DE PASAJE

I.	OBJETO DEL CONTRATO DE PASAJE: TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS Y EQUIPAJES.....	115
1.	Concepto legal de pasaje.....	115
2.	Construcción doctrinal del concepto de pasaje	117
2.1.	¿Transporte marítimo o —también— por vías navegables?	118
2.2.	¿«Transporte» es igual a «desplazamiento»?.....	120
2.3.	El problema de los transportes no onerosos y la aplicabilidad de normas	121
	A) Transporte clandestino (polizones)	122
	B) Transporte amistoso o de cortesía	125
	C) Transporte gratuito	127
2.4.	Conclusión provisional: no todo transporte marítimo de pasajeros es contrato de pasaje.....	130
3.	Confrontación con el contrato de transporte marítimo de mercancías.	131
4.	Caracterización jurídica.....	134
4.1.	Arrendamiento de obra.....	134
4.2.	Contrato consensual y bilateral	136
4.3.	Contrato típico	136
4.4.	Contenido de la prestación: hacer de carácter personalísimo.....	137
4.5.	Carácter oneroso	137
4.6.	Contrato mercantil.....	137
4.7.	Contrato de adhesión sometido a condiciones generales y posibilidad de modulación de su contenido	138
5.	Delimitación de la prestación: ámbito temporal del transporte.....	139
II.	SUJETOS DEL CONTRATO: TRANSPORTISTA, PASAJEROS	141
1.	Transportista	141
1.1.	Breve alusión al estatuto jurídico del naviero.....	145
1.2.	Transportista contractual/transportista efectivo o ejecutor.....	146
1.3.	<i>Intuitu personae</i> y cambio subjetivo de la persona del porteador.	149
1.4.	Pluralidad de porteadores sucesivos	151
2.	Pasajero	153
2.1.	El pasajero como consumidor.....	155
2.2.	Posibilidad de novación subjetiva del pasajero	156
2.3.	La muerte del pasajero	157
2.4.	Denegación de embarque y comportamiento del pasajero a bordo. El pasajero marítimo insubordinado	159
2.5.	El pasajero con discapacidad o movilidad reducida (PMR)	164
	A) Tratamiento en el ordenamiento interno	164
	B) Reconocimiento de especiales derechos en el Reglamento 1177/2010.....	166
	a) Derecho al transporte en condiciones de igualdad y no discriminación. Prohibición de denegación de embarque injustificada	166

	<u>Pág.</u>
b) Derecho de información y accesibilidad	168
c) Derecho de asistencia.....	169
d) Responsabilidad por daños en el equipo de movilidad.	171
III. ELEMENTOS QUE INCIDEN EN EL CONTRATO.....	171
1. El buque en la normativa sobre transporte de pasajeros	172
1.1. Ausencia de un concepto unitario de buque	173
A) La negación a los hidroalas y aerodeslizadores u <i>hovercrafts</i> .	174
1.2. Relevancia de su determinación concreta	176
1.3. Transporte parcial de pasajeros y mercancías	177
1.4. La nacionalidad del buque como criterio de conexión de leyes...	177
2. El precio del transporte	178
3. Trazado de la ruta: puertos de origen y de destino	180

CAPÍTULO IV

PERFECCIÓN Y DOCUMENTACIÓN DEL CONTRATO DE PASAJE

I. PERFECCIÓN DEL CONTRATO.....	181
1. Condiciones generales de la contratación.....	181
1.1. Primera falacia: las condiciones generales del transporte son co- nocidas por los pasajeros	182
1.2. Segunda falacia: las condiciones generales del transporte son acordes con la normativa imperativa en materia de pasaje	183
2. ¿Oferta pública de prestación de servicio o invitación a contratar?	184
3. La reserva de billetes	187
4. Contratación telemática.....	188
5. Adquisición del pasaje a través de intermediarios. La posibilidad del vector de denegar el embarque: la sobrecontratación u <i>overbooking</i> ...	188
II. ELEMENTOS FORMALES DEL CONTRATO	190
1. El billete de pasaje.....	190
1.1. Eficacia jurídica	190
1.2. Naturaleza jurídica del billete de pasaje	193
A) Billetes nominativos.....	195
B) Billetes al portador.....	198
1.3. Los bonos o billetes provisionales de pasaje	199
1.4. El billete electrónico.....	200
2. El talón de equipaje	201
2.1. Naturaleza jurídica	202
2.2. Funciones.....	203
A) Función de prueba de la entrega del equipaje y custodia del transportista	203
B) Función legitimadora para obtener la restitución	204

CAPÍTULO V EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE PASAJE

I.	EL CONTRATO DE PASAJE COMO CONTRATO UNITARIO.....	208
II.	TRANSPORTE DEL PASAJERO.....	209
	1. Elementos geográficos: puerto de origen, puerto de destino y ruta pactada.....	210
	1.1. Alteración injustificada de la ruta.....	212
	1.2. Interrupción del viaje.....	214
	2. Elemento temporal: el cumplimiento de horarios.....	216
	2.1. Cancelación de la salida.....	216
	A) Circunstancias que justifican la cancelación de la salida del buque.....	219
	B) El criterio de la imprevisibilidad.....	222
	2.2. Retraso en la salida del buque.....	223
	2.3. Retraso en la llegada al puerto de destino.....	225
	2.4. Pérdida de conexión con otros transportes.....	227
	3. Crítica al tratamiento de los incumplimientos de la obligación de transporte en la LNM.....	228
	3.1. Cancelación y retraso.....	228
	3.2. Modificación importante de las condiciones.....	230
	3.3. Tratamiento de las circunstancias obstativas a la prestación.....	234
	4. Incolumidad del pasajero: deber de vigilancia.....	235
	4.1. Deber de protección (<i>safety</i>).....	235
	4.2. Medidas activas de protección: el comportamiento del pasajero a bordo.....	238
	4.3. Daños al pasajero (remisión).....	239
	5. Ejecución del transporte directamente o con recurso a transportistas ejecutores.....	240
	6. La posición del pasajero en el cumplimiento del transporte.....	241
	6.1. Deberes del pasajero como miembro de la comunidad en viaje.....	241
	6.2. Deberes y responsabilidades del pasajero de cara a la prestación del transporte.....	242
	A) Presentarse en el puerto en el momento acordado y participar en las operaciones de embarque.....	242
	a) Causas justificativas de la falta de presentación: muerte, enfermedad o caso fortuito.....	244
	b) La renuncia del pasajero.....	245
	B) Ir provisto del billete de pasaje o documento de transporte.....	246
	C) Posibilidad de modificar las condiciones antes de la salida del buque.....	246
III.	DETERMINACIÓN CONCRETA DEL BUQUE: CARACTERÍSTICAS Y SERVICIOS A BORDO.....	247

	<i>Pág.</i>
IV. RESPETO DE LA NORMATIVA DE SEGURIDAD (<i>SECURITY</i>): NAVEGABILIDAD DEL BUQUE	249
1. Condiciones de navegabilidad del buque	250
2. Asistencia médica a bordo	251
3. Certificados de seguridad.....	252
V. ESPACIO Y AVITUALLAMIENTO A BORDO.....	253
1. Disposición de un espacio a bordo: acomodación en el buque.....	253
2. Régimen de comidas a bordo del buque. Desplazamiento de la normativa a través de las condiciones de los contratos	255
3. Prohibiciones a bordo del buque: tabaco y alcohol	256
VI. EMISIÓN DEL BILLETE DE PASAJE.....	257
VII. EL SEGURO OBLIGATORIO DE VIAJEROS	258
VIII. TRANSPORTE DEL EQUIPAJE. TIPOS DE EQUIPAJE Y RÉGIMEN JURÍDICO	260
1. Franquicia de equipaje: equipaje «registrado».....	264
2. Equipaje de camarote o equipaje de mano.....	265
3. Equipaje de bodega o facturado.....	267
4. Vehículos.....	269
5. Declaración especial de valor.....	270
IX. TRANSPORTE DE ANIMALES A BORDO	272
X. EL LISTADO DE PASAJEROS.....	275
XI. INFORMACIÓN A LOS PASAJEROS.....	275
XII. DERECHO DE RETENCIÓN Y PREFERENCIA SOBRE EL EQUIPAJE PARA EL PAGO DEL PASAJE.....	276
XIII. DERECHO DE LOS PASAJEROS A INTERPONER RECLAMACIONES EN CASO DE INCUMPLIMIENTOS O VULNERACIÓN DE SUS DERECHOS	276

CAPÍTULO VI
**LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA
POR DAÑOS A LOS PASAJEROS O AL EQUIPAJE**

I. NORMATIVA APLICABLE Y JUSTIFICACIÓN DE SU TRATAMIENTO SEPARADO.....	279
II. ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LAS NORMAS	283
III. CARACTERES DE LA RESPONSABILIDAD EN CASO DE ACCIDENTE	285
IV. SUPUESTOS DE RESPONSABILIDAD POR DAÑOS: HECHOS DAÑOSOS Y CULPA DEL TRANSPORTISTA.....	287
1. Responsabilidad por daños a los pasajeros	287
1.1. Ámbito temporal.....	288
1.2. Imputabilidad del daño al transportista.....	290
A) Sucesos no relacionados con la navegación: prueba el demandante.....	291
B) Sucesos relacionados con la navegación. Sistema de responsabilidad de doble nivel (<i>two-tier</i>). Inversión de la carga de la prueba, presunción de culpa.....	292

	<u>Pág.</u>
a) Atribución de responsabilidad.....	294
• Sucesos relacionados con la navegación	294
• Inversión de la carga de la prueba	298
b) Distribución del riesgo de la imposibilidad de la prestación de protección no imputable al transportista	300
• Asunción del riesgo del daño por transportista.....	300
• Circunstancias que permiten destruir la regla de imputación del riesgo al transportista y desplazarlo al pasajero.....	301
2. Responsabilidad por daños y pérdida del equipaje.....	302
2.1. Ámbito temporal.....	303
2.2. Imputación del daño	304
A) Equipaje de camarote.....	304
B) Equipaje que no sea de camarote.....	305
C) Objetos de valor. Declaración especial de valor	305
3. Causas de exoneración o atenuación de la responsabilidad.....	306
V. DAÑO RESARCIBLE.....	308
1. Muerte o lesiones de los pasajeros	309
2. Daños al equipaje	310
3. Tiempo para justificar los daños al equipaje	311
VI. RELACIÓN DE CAUSALIDAD	311
VII. REPARACIÓN DEL DAÑO	312
1. Anticipo	312
2. Limitación de responsabilidad	313
2.1. Cuantías y unidades de cuenta.....	313
A) Muerte o lesiones de los pasajeros	313
B) Pérdida o daños sufridos por el equipaje y vehículos.....	314
C) La unidad de cuenta: del franco poincaré al DEG.....	315
2.2. Posibilidad de aumentar los límites	316
2.3. Posibilidad de reducir los límites	316
3. Pérdida del beneficio de limitación de responsabilidad	316
4. Sistemas de limitación de responsabilidad del naviero.....	318
5. Sistema de revisión de los límites indemnizatorios del Protocolo de Londres de 2002	320
VIII. SEGURO OBLIGATORIO	321
IX. CONCURRENCIA Y DESLINDE DE RESPONSABILIDAD	323
1. Transportista contractual y transportista ejecutor	324
2. Responsabilidad por empleados y agentes: la «cláusula Himalaya»	326
3. Acumulación de reclamaciones.....	328
X. PRESCRIPCIÓN DE LAS ACCIONES DE RESPONSABILIDAD	328
XI. LA UNIFICACIÓN DE LAS NORMAS DE RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL Y DE CABOTAJE.....	329

CAPÍTULO VII
EL CONTRATO DE CRUCERO

I.	INTRODUCCIÓN Y SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR CRUCERÍSTICO.....	331
II.	CONCEPTO DE CONTRATO DE CRUCERO TURÍSTICO	334
	1. Pluralidad de prestaciones	336
	1.1. Prestaciones esenciales	336
	1.2. Prestaciones adicionales	338
	2. Reconocimiento legal de la figura de crucero. Crítica al concepto del Reglamento 1177/2010.....	339
	3. Diferencias con el contrato de pasaje.....	342
III.	NATURALEZA JURÍDICA DEL CONTRATO	343
	1. Caracterización jurídica.....	343
	2. El crucero como contrato de viaje combinado	344
	3. La organización interna del crucero: el contrato de fletamento entre agencia de viajes y armador	345
IV.	SUJETOS Y RELACIONES JURÍDICAS QUE INTEGRAN EL SERVICIO DE CRUCERO	346
	1. Contrato de crucero como viaje combinado (relación pasajero - agencia de viajes).....	347
	1.1. Obligaciones de la agencia	350
	A) Prestación del crucero en las condiciones pactadas.....	350
	B) Asistencia al pasajero durante el viaje.....	350
	1.2. Obligaciones del pasajero.....	351
	A) Pago del precio del crucero.....	351
	B) Comunicar los incumplimientos a la agencia de viajes	351
	C) Cumplir las normas legales y las órdenes del capitán a bordo.....	352
	2. Contrato de fletamento de crucero por viaje (relación agencia de viajes - naviero).....	352
	2.1. Obligaciones de la naviera.....	355
	A) Puesta a disposición del buque de crucero estipulado	355
	B) Distribución de la capacidad alojativa a bordo.....	356
	C) Embarque y acomodación de pasajeros. Emisión del billete de viaje	357
	D) Confección de la lista de pasajeros y contratación del seguro	358
	E) Realización del viaje	358
	F) Correr con los gastos ordinarios	359
	G) Prestaciones accesorias	359
	2.2. Obligaciones de la agencia de viajes	360
	A) Pago del flete y gastos	360

	<u>Pág.</u>
B) Ocuparse de los actos previos necesarios	360
C) Nombrar un representante a bordo	361
D) Responder frente al armador	361
3. Relación naviero - pasajero. Sistema de responsabilidades	361
BIBLIOGRAFÍA	365

PRÓLOGO

I.

*«Detrás del nombre hay lo que no se nombra;
Hoy he sentido gravitar su sombra
En esta aguja azul, lúcida y leve, Que hacia el confín de un mar tiende su empeño,
Con algo de reloj visto en un sueño
Y algo de ave dormida que se mueve»¹.*

Al ser preguntado George Herbert Leigh Mallory la razón por la que había que escalar el Everest simplemente respondió, *«porque está ahí»*². De esto me he acordado al leer la dedicatoria del libro del Dr. OLMEDO que el lector tiene en sus manos.

El Dr. OLMEDO, otrora discípulo en la Universidad de Málaga y hoy compañero en la Universidad Loyola Andalucía, ha dedicado a su madre la obra. A su madre, María Jesús, con quien creció mirando el mar. Quienes han crecido (hemos crecido) mirando al mar sabemos que éste se relaciona de forma muy diversa con quien lo observa. Para unos es nostalgia, para otros consuelo, los hay que lo ven como metáfora de la constancia y también inmensidad del olvido. Podemos aproximarnos a él sin mojarnos y entonar hermosos laudos e incluso inventar el propio nacimiento (como el Príncipe de Montenevoso), ver el mar como camino a quien dedicarle la vida, camino que es la vida misma (Cavafis) o tumba del héroe (Whitman), etc. El mar siempre devuelve la misma mirada que se le lanza³.

La prosa describe bien los hechos del mar, también la aproximación jurídica que ahora nos ofrece el Dr. OLMEDO. Quizás sea la poesía más capaz de poner palabras a sentimientos marineros que de otra forma no se pueden expresar.

¹ J. L. BORGES, «El otro, el mismo», *Obras Completas*, Buenos Aires, Emecé, 1989, vol. II, p. 253.

² Respuesta en una entrevista publicada en *The New York Times* el 29 de agosto de 1923, <http://query.nytimes.com/gst/abstract.html?res=9E06E0D91339E433A2575AC2A96E9C946295D6CF#>.

³ Es difícil que el mar deje indiferente a quien lo mira. Quizás sea el arte quien cultive las formas calidoscópicas de esa mirada. Puede resultar de interés el precioso núm. 254 (2012) de la histórica revista *Litoral* hoy dirigida por Lorenzo Saval. Monográfico titulado *Líneas Marítimas*.

Los hay que miran el mar con su viene y va, pero también a quienes esa mirada les lleva a la acción. El Dr. OLMEDO miró el mar como un reto, como los mejores exploradores⁴, y se adentró en su estudio. No abundan entre nosotros quienes cultivan el Derecho marítimo a diferencia de nuestros colegas italianos⁵. Así que dedicarse al mismo tiene algo de exquisita diferencia que hay que alabarle, de valentía. Y esas son virtudes que suelen o solían ser coronadas con el éxito o con la muerte... El Dr. OLMEDO vive.

II.

*«Me hundo y luego vuelvo a renacer de nuevo.
No pueden las tormentas con mi rostro y su pena.
Derivo mar adentro.
Me tragan los abismos
y resurjo de nuevo sobre el mar y las olas.
Yo soy insumergible.
Como esos mascarones de los barcos antiguos
que navegan soberbios del tajamar en lo más alto»⁶.*

Me pide el autor que una mis modestas palabras a las suyas y me convierta no ya en prólogo sino en auténtico mascarón de proa de ésta su segunda monografía en apenas unos meses. En efecto, el Dr. OLMEDO ha cubierto en su corta singladura muchas más metas de las que caben en veinticuatro horas. No es éste el lugar de glosar el ya importante currículum del Dr. OLMEDO, baste ahora señalar que es autor de trabajos importantes en materia de Derecho contable y de sociedades, en Derecho del transporte, en Derecho de la competencia e industrial. Y todo con una completa preparación que ha pasado por Málaga, Múnich y Bolonia habiéndose formado, con excepción de Málaga, con algunos de los mejores profesores que en estas materias tenemos en Europa.

Al tiempo, ésta es la cuarta monografía que produce el modesto taller de Derecho mercantil de la Universidad de Málaga en este año. Entre otras materias, ha seguido en el curso dedicado a las cuestiones del Derecho de la navegación en sus vertientes aérea y marítima.

⁴ La Sociedad Geográfica Española ha editado un hermoso libro para reconciliarnos con nuestra olvidada historia a modo de resumen de gestas. Vid. AAVV, *Atlas de los exploradores españoles*, Madrid, 2009.

⁵ Obviamente no es éste el lugar de analizar la autonomía del Derecho de la navegación en Italia y su disgregación público y privada en España. La bibliografía es abundante, permítasenos recordar el clásico de CAMARDA: «Fonti e Strutture organizzatorie nel diritto della navigazione» (Torino, 1988), así como nuestro comentario en la *Revista Europea del Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, núms. V/VI, 1990, pp. 779 a 783.

⁶ E. LÓPEZ, «Mascarón de proa», *Mar de amores*, San Sebastián de los Reyes, 2002.

III.

«Hay algo más hermoso que una carta de navegación,
 más preciso que un sextante, más esbelto que un clipper,
 hay algo más sutil que el fuego griego,
 más floral que el silencio sonoro del bauprés
 mas nada tan sombrío, tan agónico,
 tan ceniciento, tan enmohecido
 como tu rostro en alta mar»⁷.

Aquellos exploradores se hacían a la mar por la sed de aventuras combinada con una incommensurable necesidad. Si las revoluciones son burguesas, las exploraciones son menesterosas. La obra que el lector tiene en sus manos ha sido escrita con el objetivo de cubrir una doble necesidad. Por un lado, pretende ofrecer un tratamiento jurídico global y sistemático a una realidad económica que ha sido quizás desatendida por la doctrina mercantilista española de las últimas décadas, cual es el transporte marítimo de pasajeros. Frente a la proliferación de estudios que versan sobre los distintos aspectos del transporte aéreo de pasajeros —materia que en Málaga nos ha ocupado con interés y en la que OLMEDO también ha realizado algunas importantes contribuciones—, el régimen jurídico de los mismos pasajeros cuando viajan por mar ha acusado una cierta desatención. La segunda necesidad que el autor trata de satisfacer a través de esta monografía es la de ofrecer algo de orden sobre el régimen jurídico que resulta de aplicación al transporte marítimo de pasajeros frente al oleaje de reformas normativas al que se enfrenta. Y es que, en los últimos años, se han sucedido normas procedentes de distintas fuentes (Derecho Internacional Uniforme, Unión Europea, propuestas de reforma de las legislación patria e, incluso, alguna norma autonómica) que, con diferentes alcances y ámbitos de aplicación, tratan de ofrecer soluciones a ciertos problemas concretos de esta forma de transporte —ora la responsabilidad en caso de accidentes, ora el régimen de incumplimientos contractuales, ora los derechos de los pasajeros...—. Pero lo que no han conseguido estas normas es ofrecer un tratamiento global y, sobre todo, armonizado, del régimen jurídico que ha de merecer el transporte de pasajeros por mar.

⁷ L. A. de CUENCA, «Marítima», *Elsinore*, Madrid, 1972, pp. 47-49. Citamos por *Su nombre era el de todas las mujeres y otros poemas de amor y desamor*, Sevilla, edición de Lara Cantizani, 3.^a ed., 2008, p. 40 (el bauprés es más marinero y es lo original). No obstante, la otra versión, en la que el verso cuarto es sustituido por: «Más misterioso que la flor azul,» así en *Los mundos y los días. Poesía 1970-2002*, Madrid, 3.^a ed., 1998, p. 22.

Aunque no se refiere ni cita este «Marítima», ha destacado los cambios sufridos en los poemas de *Elsinore* fruto de la evolución del autor, L. M. SUÁREZ MARTÍNEZ, «El laberinto textual de la poesía de Luís Alberto de Cuenca: Los mundos y los días. Poesía 1970-2002», en *Dicenda. Cuadernos de Filología Hispánica*, vol. 29, 2011, pp. 289-299, en particular p. 292 y, con matices, p. 294. Sobre «Marítima» hay una divertida anécdota sobre el significado del «fuego griego» más propio de Bizancio que de Sodoma que reproduce J. LETRÁN, *La poesía postmoderna de Luís Alberto de Cuenca*, Sevilla, 2014, p. 201, nota 48.

IV.

«¡Rosa de los vientos!
 (Metamorfosis
 del punto negro.)
 ¡Rosa de los vientos!
 (Punto florecido
 Punto abierto)»⁸.

Desde hace ya varias décadas, algunas de las voces más autorizadas de nuestra doctrina (MENÉNDEZ, DUQUE, ARROYO, RUIZ SOROA y, más recientemente, PULIDO) habían señalado esta deficiencia de nuestro ordenamiento marítimo⁹; deficiencia que, al no haber sido salvada en su momento, se muestra revitalizada en la actualidad. Si ya en el Centenario de nuestro Código de Comercio, afirmaba el profesor MUÑOZ PLANAS que el texto nació envejecido¹⁰, la vetustez de su regulación —que ha pasado por muy pocas reformas en sus 129 años de vigencia— lo convierten en un instrumento escasamente útil para regular las relaciones marítimas. Al igual que Sísifo trataba de llevar su piedra a la cima de la montaña, nuestro legislador lleva más de un cuarto de siglo tratando de hacer frente al castigo de reformar el Derecho marítimo español. Abandonados los proyectos de Ley de Contratos de Utilización del Buque y de Ley del Contrato de Seguro Marítimo¹¹, se ha reemprendido con mayor ambición la reforma de nuestra normativa marítima. Se ha descartado la inclusión del transporte marítimo en la propuesta de Código Mercantil¹², pues desde hacía ya unos años, se estaba gestando parlamentariamente un Proyecto de Ley —que primero fue *General*, y después prescindió de dicho término en su rótulo— de Navegación Marítima¹³. Parece así que nuestro legislador haya asumido la clásica observación de que *en el Derecho mercantil, el Derecho marítimo se ahoga*¹⁴; pero no obstante la auto-

⁸ F. GARCÍA LORCA, «Rosa», *Obras. Prosa II*, Madrid, 1994, p. 779.

⁹ No sólo desde la perspectiva del Derecho privado, sino que nuestra mejor doctrina internacional publicista aportó una monumental revisión de la situación española en el contexto internacional del Derecho del Mar. Vid. así a AAVV, A. POCH (dir.), *La actual revisión del Derecho del mar. Una perspectiva española*, Madrid, 1974, obra en dos volúmenes con dos tomos cada volumen. Hay una crónica de la obra por AGUILLAR NAVARRO en la *Revista de la Facultad de derecho de la Universidad Complutense*, vol. XVIII, núms. 50-51, 1978, pp. 285-309.

¹⁰ J. M. MUÑOZ PLANAS, «Código de Comercio y Derecho Marítimo», en *Centenario del Código de Comercio*, vol. I, Madrid, Ministerio de Justicia, 1986, p. 392.

¹¹ Hechos públicos como «Materiales para la Reforma del Derecho Marítimo», publicados en el *Boletín Oficial del Ministerio de Justicia e Interior*, año L, abril de 1996.

¹² Entregado el pasado 17 de junio de 2013 por la Comisión General de Legislación al ministro de Justicia para su tramitación parlamentaria.

¹³ Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación marítima (BOE de 25 de julio). La Ley reconoce ya desde su Exposición de Motivos su ambición, necesaria en un ámbito donde ni siquiera había coherencia entre nuestros diversos compromisos internacionales. Así señala: «La Ley de Navegación Marítima lleva a cabo una reforma amplia del Derecho marítimo español contemplando todos sus aspectos. Se trata de una renovación que no busca una mera actualización y codificación, sino que también responde a su imprescindible coordinación con el Derecho marítimo internacional y su adecuación a la práctica actual del transporte marítimo».

¹⁴ G. RIPERT, *Droit Maritime, Vol. I: Navigation, navires, personnel, armateurs, créanciers*, Paris, Rousseau, 1950, p. 2.

nomía codicista que se pretende para la Navegación Marítima, queda frustrada al no quedar dentro de su ámbito la regulación de ciertos extremos, más públicos que privados, que afectan a la navegación marítima (puertos, marina mercante...). Parece que tendremos que esperar a una nueva refundición, anunciada en la Disposición final novena de la Ley de Navegación Marítima, para tener en nuestro país un auténtico *Código de la Navegación Marítima*.

El proceso de reforma la normativa patria sobre navegación marítima se ve salpicado, por lo que respecta al transporte marítimo de pasajeros, además de por algún incidente internacional¹⁵, por las nuevas normas internacionales y europeas que resultan de aplicación. Poco antes de la entrada en vigor del Protocolo de Londres de 2002 al Convenio de Atenas (PAL 2002) —que ha tenido lugar el pasado 22 de abril de 2014, un año después de su décima ratificación¹⁶—, han entrado en vigor en el ámbito comunitario dos reglamentos que han pasado a ocupar un lugar central en la regulación del transporte marítimo de pasajeros: el *Reglamento (CE) núm. 392/2009, de 23 de abril, relativo a la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente*¹⁷; y el *Reglamento (UE) núm. 1177/2010, de 24 de noviembre, sobre los derechos de los pasajeros que viajen por mar y por vías navegables*¹⁸. Estas normas resultan de aplicación directa en nuestro país, no sólo ya para los transportes marítimos de alcance comunitario, sino también para el propio cabotaje. Ello no obstante, la Ley de Navegación Marítima y el texto de estos Reglamentos presentan algunas antinomias (que luego resaltaremos) que el autor señala con acierto en esta obra, al mismo tiempo que ofrece soluciones interpretativas.

V.

*«Sólo los náufragos
valoran con justicia
la natación»¹⁹.*

Desde el Derecho Uniforme del Transporte, y pese a que su ámbito queda restringido a la responsabilidad en caso de accidente, hay que reconocer la importancia del *Convenio de Atenas de 1974 para la unificación internacional de*

¹⁵ <http://hayderecho.com/2012/01/22/carta-del-capitan-schettino/>.

¹⁶ Si bien España individualmente no ha ratificado dicha norma, pese a haber sido ratificada por la Unión Europea. Sin embargo, su articulado resulta de aplicación en nuestro país por mor del Reglamento (CE) 392/2009.

¹⁷ *DOCE* de 28 de mayo de 2009, que preveía el inicio de su aplicación a partir del 31 de diciembre de 2012, como máximo (salvo entrada en vigor previa del Convenio de Atenas para la Comunidad). Se da la circunstancia de que aún antes de alcanzarse la ratificación por Bélgica el Protocolo de Londres de 2002, éste ya regía en la Unión Europea a través del mencionado Reglamento 392/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril, *sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente*. De interés puede resultar la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil núm. 1 de las Palmas de Gran Canaria, de 17 de febrero de 2011 (Id Cendoj: 35016470012011100003).

¹⁸ *DOCE* de 17 de diciembre de 2010, aplicable a partir del 18 de diciembre de 2012. De interés *vid.* el trabajo de M. V. PETIT LAVALL, «El reglamento (UE) 1177/2010 y la protección de los pasajeros que viajan por mar», *RDT* (2013), núm. 12, pp. 11-29 y la bibliografía allí citada.

¹⁹ M. BENEDETTI, «Haiku núm. 178», *Rincón de Haikus*, Madrid, 1999, p. 192.

*ciertas reglas en materia de transporte marítimo de pasajeros y sus equipajes, y sus posteriores modificaciones por los Protocolos de Londres de 1976, 1990 y 2002. No en vano, y como se valora positivamente en esta obra, la regulación comunitaria ha optado por la incorporación en bloque al acervo comunitario de la última redacción de dicha norma, como ha quedado dicho, incluso antes de que por el nivel de ratificaciones el Protocolo de 2002 tuviera vigencia*²⁰. La Unión Europea apuesta con ello por la uniformidad normativa en pro de la seguridad jurídica. Igualmente destacables a nivel de armonización internacional son las distintas versiones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS: *Safety Of Life At Sea*).

VI.

*«Gira el haz de luz
para que se vea desde alta mar
yo buscaba el rumbo de regreso
sin quererlo encontrar»*²¹.

En un mundo globalizado, y especialmente en un sector eminentemente internacional como el de los transportes, toda actividad económica ha de ser analizada y repensada desde la competencia en el mercado. Esta obra no es ajena a dicha necesidad ni a la labor propia del autor en el *Max-Planck-Institut* de Múnich. Y es que efectivamente en los sectores económicos procedentes de monopolios presuntamente naturales, como de los sectores que tradicionalmente se han asimilado a usos de soberanía, los Estados en muchas ocasiones pierden «sensibili-

²⁰ La técnica de introducir mediante una norma comunitaria un Convenio internacional es, sin duda, extraordinariamente útil de cara a la armonización intracomunitaria e internacional pues lo convierte en un texto común a quienes han ratificado el Convenio y los Estados miembros de la UE. El mecanismo no es ajeno a otros ámbitos de la navegación. Así sucedió con el Convenio de Montreal de 1999 para el transporte aéreo internacional (ratificado por España el 4 de junio de 2002 —BOE de 20 de mayo de 2004—). El Reglamento UE 2027/1997 tenía un régimen propio de responsabilidad ajeno al Convenio de Montreal. En razón de esto el Reglamento 889/2002 lo modificó, para introducir una auténtica remisión en bloque al contenido del Convenio de Montreal, en lo que respecta a la responsabilidad de las compañías aéreas comunitarias en relación con el transporte de pasajeros y su equipaje. Sin embargo, el Reglamento 889/2002 tuvo una precaución que no aparece en el caso del transporte marino, derivada de que en ese momento el Convenio de Montreal no había alcanzado el número mínimo de ratificaciones (*vid.* el art. 53.6 del propio Convenio de Montreal). Así el art. 2 de dicho Reglamento 889/2002 condicionó la entrada en vigor de la reforma a que alcanzase vigencia el propio Convenio de Montreal. El precepto señaló: «El presente Reglamento entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*. Será aplicable desde ese día o desde el día de entrada en vigor, para la Comunidad, del Convenio de Montreal, si ello tuviese lugar posteriormente». Así, aunque el Reglamento 889/2002 fue publicado en el *DOCE* el 30 de mayo de 2002, y el Convenio de Montreal no entró en vigor para la Comunidad hasta el día 28 de junio de 2004, la reforma del Reglamento 2027/1997 entró en vigor el 28 de junio de 2004. Señalábamos estos aspectos temporales como ilustración del problema de introducir Convenios internacionales por vía del Reglamento Comunitario sin las salvedades de entrada en vigor apuntadas, pues puede dar lugar a que sea derecho vigente en la Unión lo que no ha alcanzado tal vigencia en el ámbito internacional. Sobre estos temas nuestro trabajo PEINADO, «¿La responsabilidad del transportador debe tener base subjetiva u objetiva?», intervención en *VI Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico*, Buenos Aires, 5 de septiembre de 2014, en prensa (esperamos).

²¹ J. DREXLER, «12 segundos de oscuridad», en el disco homónimo de 2006.

dad» ante la cuestión de la sumisión de los mismos a las reglas de competencia. En el caso que nos ocupa, donde hay competencia entre los países por localizar en sus territorios puertos internacionales de salida en el transporte crucerista y en el transporte de carga, los instrumentos de promoción y captación deben ser analizados desde la perspectiva de cómo alteran la libre e igual concurrencia y las normas que la tutelan. Sobre estas materias, encontrará también el lector interesantes consideraciones prácticas del Dr. OLMEDO.

VII.

«Decepcionado, tras años de navegación, Luis de Santa Fe cambió el mar por la poesía. Se dice de sus versos que eran como la desesperanza de las olas al morir en las playas»²².

En su primer capítulo, el Dr. OLMEDO ofrece una visión general del sector del transporte marítimo de pasajeros, tanto desde una perspectiva jurídica como sobre la base de su incidencia económica. No se escapará al lector que con la enorme difusión actual del transporte aéreo, el uso del buque para el transporte de pasajeros ha quedado relegado a un segundo plano. Siendo esto cierto, las perspectivas reales y potenciales del sector recomiendan no infravalorar su importancia económica y jurídica.

El transporte marítimo de pasajeros atiende a finalidades diversas. Desde el tradicional puramente traslativo, que sigue teniendo su incidencia y relevancia en zonas geográficas muy determinadas, y el de ocio, en el que el transporte es el soporte traslativo y hospedero de un viaje combinado. No desconocemos, como se verá luego, que esta calificación puede ser discutida. La proximidad y diferencias entre ambos son abordadas en la obra.

VIII.

*«Desea que el camino sea largo.
Que sean muchas las mañanas de verano
en las que con qué recocijo, con qué gozo
llegues a puertos vistos por primera vez.
Deténte en los comercios de Fenicia
y compra sus preciadas mercancías,
corales y nácar, ámbar y ébano,
y aromas exquisitos de mil clases,
cuántos aromas exquisitos puedas conseguir.
Visita muchas ciudades de Egipto,
y aprende y aprende de todos los que saben»²³.*

²² R. PÉREZ ESTRADA, *Cosmología esencial*, Barcelona, 2000, p. 188.

²³ C. P. CAVAFIS, «Itaca», *Poesía completa* (edición y traducción de Anna POTHITOU y Rafael HERRERA), Madrid, 2003, p. 21 (personalmente me parece más colorista la traducción de BADENAS DE LA PEÑA, pero no dispongo en este momento de ella).

De un lado, el transporte marítimo de pasajeros ha experimentado un nuevo resurgir gracias al crecimiento de la industria del crucero²⁴, a cuyo régimen jurídico se dedica la última parte de esta obra. Si bien, económicamente hablando, el contenido de los contratos de crucero y de transporte marítimo de pasajeros cumplen funciones radicalmente diversas, el régimen jurídico aplicable a ambas relaciones se solapa en determinados aspectos (fundamentalmente en la posición que ocupa el pasajero en el contrato y, con matizaciones, la responsabilidad en caso de daños a los pasajeros o sus equipajes).

El Mediterráneo es uno de los principales mercados mundiales en que se desenvuelve esta industria cuya importancia económica supera los intereses de los armadores, y afecta en gran medida a los intereses turísticos de las regiones costeras en las que estos buques programan sus visitas. Debido al carácter internacional de estos contratos se hace necesaria una regulación jurídica uniforme de las principales vicisitudes que le afectan. Los mencionados Reglamentos comunitarios tienen precisamente como objeto ofrecer un régimen unitario en el seno de la Unión a todos los transportes marítimos de pasajeros (insistimos con algunas diferencias en cuanto a los remedios a disposición de los pasajeros cruceristas).

IX.

*«Yo soy como el viajero
que llega a un puerto y no lo espera nadie,
Soy el viajero tímido que pasa entre abrazos ajenos y sonrisas
que no son para él...
Como el viajero solo
que se alza el cuello del abrigo
en el gran muelle frío...»²⁵.*

Por otro lado, la importancia real del transporte marítimo de pasajeros —considerándolo ahora con una finalidad puramente traslativa y no de ocio— es evidente en ciertos contextos geográficos y puede, incluso, incrementarse gracias a las potencialidades que presenta el transporte marítimo frente al aéreo. Como debidamente se expone en este libro, el transporte marítimo sigue siendo predominante en ciertos contextos geográficos de Europa y es económica y medioambientalmente más rentable. Sin embargo, su empleo se ve reducido a la corta distancia; piénsese, en nuestro país, la relevancia que tiene en las conexiones interinsulares o de la Península con esa querida parte de España que son las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla. Las potencialidades del sector hacen pensar en su posible mayor impacto de superarse algunas de sus deficiencias frente a

²⁴ La bibliografía sobre el impacto económico de los cruceros es muy amplia, si bien en muchas ocasiones tiene un carácter muy local. De interés, sin embargo, puede resultar: M. BUTLER, *Turismo de cruceros. Situación actual y tendencias*, Madrid, Organización Mundial del Turismo, 2008 (de gran interés por cuanto analiza los mercados de emisión y recepción y la estructura empresarial en unos y otros).

²⁵ D. M. LOYNAZ, «Viajero», en J. O. JIMÉNEZ, *Poetas contemporáneos de España y América*, Madrid, 1998, p. 247.

otros medios de transporte como pueden ser un incremento de su velocidad o una mejora de su conectividad intermodal. Los empresarios de la navegación están tratando igualmente de aprovechar la mayor capacidad del buque para ofertar servicios a bordo que hagan este medio de transporte más atractivo a los consumidores que el avión, tales como la organización de fiestas, mayores comodidades, servicios de catering, etcétera.

El transporte marítimo de pasajeros juega además un papel central en la consecución del principio de continuidad territorial de aquellos Estados —como el nuestro— que cuentan con territorios insulares o desconectados del territorio central y para los cuales es básica la provisión de unos servicios de transporte que garanticen una posibilidad real de conexión con el núcleo central de población del país en condiciones económicas y temporales que lo hagan viable. Como se comprenderá, la consecución de tal principio puede no ser siempre económicamente rentable desde el punto de vista de la iniciativa empresarial. Se hace necesaria la intervención pública con el objeto de garantizar la igualdad regional y la cohesión territorial del Estado. Ello dará lugar a la posibilidad de establecimiento de obligaciones de servicio público, así como a la concesión de ayudas de Estado que deberán ser analizadas —como se hace en esta obra— desde la perspectiva del Derecho de la competencia.

Un aspecto que escapa a la finalidad y contenido de la obra de OLMEDO pero que requerirá estudios de provecho quizás desde otras disciplinas es la relación entre el transporte aéreo y el marítimo. Ciertamente si nos referimos al transporte meramente traslativo, donde el tiempo puede ser un elemento determinante de la opción de consumo del usuario, el desarrollo de líneas aéreas rentables ha dado lugar a la sustitución de líneas marítimas. Quizás pueda servir de ejemplo el transporte interislas en Canarias hoy, en lo referido a personas, sustentado básicamente en el medio aéreo, mientras que pueden verse también ejemplos de cómo la competencia en tiempo y costes del transporte marítimo ha sobrevivido en concurrencia con el aéreo. Recuérdese las líneas fluviales entre Argentina y Uruguay. Sin embargo, esta relación de competencia puede tornarse en colaboración cuando pensamos en transporte crucerista. Los *hubs* intermodales, aún poco desarrollados²⁶, pueden soportar cabeceras o destinos de líneas cruceristas²⁷. No obstante, éstos se han desarrollado todavía poco y no ofrecen servicios combinados o conjuntos (facturación de equipaje, por ejemplo) salvo contadas excepciones.

²⁶ En referencia al transporte de personas. Como fenómeno en carga son bien conocidos y es algo inherente a cualquier puerto que desee tener relevancia en el transporte de contenedores. De interés *vid.* F. I. GONZÁLEZ LAXE, «Las ciudades portuarias después de la crisis», *Boletín Económico ICE, Información Comercial Española*, 2010, pp. 15-26.

²⁷ Un ejemplo de interés puede encontrarse en F. J. GUTIÉRREZ FERNÁNDEZ, «La ampliación del aerpuerto de Barcelona», *Ingeniería y Territorio*, núm. 83, 2008, pp. 36-45.

X.

«El otro día nos contó el capitán, un barco se equivocó, y en lugar de seguir por el mar la emprendió por el cielo; y como se sabe que el cielo es infinito no ha regresado aún y nadie sabe donde está»²⁸.

Volviendo a la obra, una de sus primeras tareas que aborda es deslindar conceptualmente el transporte marítimo de pasajeros y las principales formas contractuales que éste adopta. Desde una perspectiva jurídica, todo contrato de transporte se caracteriza por asumir una de las partes el deber de transportar algo —o, en nuestro caso, alguien— desde un punto de origen a un punto de destino determinados. Esta relación se concreta, en el tipo de transporte que nos ocupa, por el medio físico que se atraviesa para permitir dicho desplazamiento —el mar o las vías navegables, una superficie acuática en suma— y por el objeto transportado —si se permite la expresión—, que en este caso serán personas y no mercancías. Como el autor apunta, es relativamente frecuente encontrar una cierta confusión dogmática entre transporte marítimo de pasajeros y contrato de pasaje. Siendo el pasaje la principal forma comercial que se utiliza para articular la relación jurídica de transporte marítimo, no es la única. Así, pasaje y transporte marítimo de pasajeros presentan la relación propia del género y el tipo. El transporte marítimo de pasajeros hace referencia a la relación fáctica de trasladar a una persona de un punto a otro por vía navegable utilizando una embarcación para ello. Sólo cuando la forma contractual que se emplea para articular dicha relación presenta carácter remunerado²⁹ (y carece de otros elementos accesorios que definen al crucero) estaremos ante un contrato de pasaje. En suma, el pasaje no sería más que el contrato oneroso por el cual una de las partes —el porteador o transportista— se compromete a transportar a la otra —pasajero— por vía marítima, desde un puerto de origen a un puerto de destino, en condiciones de incolumidad y empleando el buque para ello; mientras que, a cambio, el pasajero deberá satisfacer un precio por dicho transporte.

²⁸ En ese mirar el mar de la dedicatoria, con su inmensidad pero su horizonte, muchas veces jugué a decir que algunos barcos mantenían su rumbo al horizonte, y que al alcanzarlo seguían navegando por el cielo indiferentes a la redondez del planeta. Pero uno nunca sabe dónde están los propios sueños y dónde la literatura que los anidó. Un prólogo permite ciertas licencias, sobre todo cuando la única dispensa necesaria es la del prologuista, pero aun así busqué y hallé estas frases de Karel ČAPEK, de su «Equivocación» en *El Cuento*, núm. 94, 1985, septiembre-octubre, p. 777, en las que se narra la misma imagen.

²⁹ El art. 287 LNM recoge como elemento esencial el carácter retribuido: «Por el contrato de pasaje marítimo el porteador se obliga, a cambio del pago de un precio, a transportar por mar a una persona y, en su caso, su equipaje», si bien incorpora al régimen jurídico del pasaje al transporte de cortesía realizado por porteador marítimo de pasajeros como una excepción, expresamente señala que no se aplica al transporte amistoso ni al clandestino. La referencia a que el transporte deba ser por mar obviamente debe contemplarse en la clave del propio ámbito de aplicación de la norma. En particular al art. 1, en su párrafos 2 y 3 cuando señala que también se entenderá por transporte marítimo: «2. Además de la que se realiza por las aguas del mar, también se considera navegación marítima la que se lleva a cabo por las aguas de los ríos, canales, lagos, o embalses naturales o artificiales, cuando sean accesibles para los buques desde el mar, pero sólo hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como en los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general. 3. Fuera de los casos contemplados en el apartado anterior, la navegación por las aguas interiores se regirá por la legislación reguladora del dominio público hidráulico y por las demás disposiciones que le sean de aplicación».

El contrato de pasaje, pese a ser la forma básica y más difundida de este tipo de transporte, no es la única forma comercial que puede adoptar el transporte marítimo de pasajeros. Frente a él encontraremos también el contrato de transporte gratuito de pasajeros por mar —que se diferencian del pasaje precisamente por estar desprovistos de la nota de la onerosidad— y el contrato de crucero —diferenciado del pasaje principalmente por la finalidad del desplazamiento marítimo, que aquí no es traslativa, sino de recreo—³⁰.

XI.

«Viajar es fatal para los prejuicios, el fanatismo y la estrechez de miras, y mucha de nuestra gente lo necesita gravemente por estas razones. No se pueden adquirir puntos de vista amplios, saludables y caritativos sobre los hombres y las cosas vegetando toda la vida en un pequeño rincón de la tierra»³¹.

Más allá de las cuestiones conceptuales, la obra diseña un completo régimen jurídico de las dos principales formas contractuales del transporte marítimo de pasajeros: el pasaje y el crucero. La dificultad de la tarea propuesta es notoria, debido al solapamiento de normas internacionales, comunitarias y nacionales sobre la materia y, por otro lado, a la necesidad de integrar en el diseño del régimen jurídico las propuestas legislativas que se incorporarán en los textos recientemente vigentes sobre la materia, fundamentalmente, en la Ley de Navegación Marítima. Pero la obra no se queda ahí. Dada la importancia que presentan los usos y el empleo de condiciones generales en estos tipos de contratos, la obra refleja en su tratamiento jurídico cuáles son las principales prácticas que siguen las navieras en la prestación de sus servicios de pasaje y crucero. Y se hace, además, desde una perspectiva crítica, poniendo en duda, en repetidas ocasiones, la validez de algunas de las cláusulas contenidas en las condiciones generales de ciertas navieras que pudieran entrar en conflicto con la normativa —principalmente la Comunitaria— en materia de transporte marítimo de pasajeros.

No se debe olvidar, y esto es una premisa que se justifica sobradamente en estas páginas, que el pasajero a bordo de un buque de pasaje o de crucero es un consumidor. Por tanto, el régimen jurídico aplicable a los contratos que suscriba con los transportistas deberá quedar sometido tanto a la normativa para la defensa de los consumidores y usuarios, como a la normativa sobre condiciones generales de la contratación —puesto que, por lo general y aunque pueda haber excepciones, estos contratos se articulan haciendo uso de ellas—. Ésta es una di-

³⁰ Precisamente por esta diferente finalidad y contenido justifica que el Reglamento (UE) núm. 1177/2010, de 24 de noviembre, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) núm. 2006/2004, excluye de los derechos de los pasajeros de cruceros todos los relacionados con el elemento meramente traslativo y puntual. Así, los pasajeros de cruceros no tienen derecho a transporte alternativo ni a reembolso en caso de cancelación o retraso de salidas, ni derecho a una indemnización por el precio del billete en caso de retraso en la llegada (arts. 16.2, 18, 19 y 20.1 y 4).

³¹ M. TWAIN, *Diccionario de Twain*, traducción de R. Santervás, Madrid, 2003.

ferencia sustancial entre el transporte marítimo de pasajeros y el de mercancías, que recibe un tratamiento más profuso, más en la legislación que por la doctrina, y cuyas normas resultan de aplicación supletoria al de pasajeros en ciertos casos. Por ello, se hace necesario un análisis sobre la oportunidad y el modo en que dichas normas pueden aplicarse supletoriamente al transporte marítimo de pasajeros y bajo qué condiciones. Piénsese, por ejemplo, en la regulación de los accidentes de la navegación, que pueden acaecer a cualquier clase de buque sin discriminar que sea transporte de mercancías o pasajeros.

La persona del pasajero juega un papel central en la configuración jurídica de estos contratos de transporte marítimo. Los contratos de pasaje y de crucero —así como otras formas contractuales que pueda adoptar este tipo de contratos, como el contrato de transporte gratuito de pasajeros— se caracterizan por su carácter personalísimo. El pasajero es la pieza central de estos tipos de contratos, que se celebran atendiendo al *intuitu personae*. Por ello mismo, y como ocurre en otras formas de transporte de pasajeros³², el transportista tiene el derecho de denegar el embarque ante situaciones justificadas y garantizando la no discriminación de los pasajeros³³. Dicha justificación, normalmente, tendrá lugar cuando la admisión de un determinado pasajero a bordo ponga en peligro la seguridad de la comunidad del viaje. Del mismo modo, una vez iniciado el transporte, el capitán, máxima autoridad a bordo del buque³⁴, podrá adoptar todas las medidas que estime necesarias para la conservación del orden y la seguridad durante el recorrido; y podrá, específicamente, adoptar aquellas medidas punitivas o disciplinarias encaminadas a evitar la potencialidad lesiva de un pasajero insubordinado —*unruly passenger*—³⁵.

El tratamiento del pasajero como consumidor se encuentra especialmente reforzado con los derechos que se le reconoce a través de la nueva regulación comunitaria contenida en el Reglamento 1177/2010, principalmente por lo que respecta a las personas con discapacidad o movilidad reducida (PMR). La disciplina del Reglamento se construye sobre los principios de no discriminación y el derecho de todas las personas de acceder al transporte. En tal sentido, sólo se podrá denegar el transporte de un pasajero con movilidad reducida cuando el mismo pudiera poner en peligro la estabilidad o la seguridad del buque. No obstante, la normativa es coherente con las necesidades prácticas de una mayor atención de estos pasajeros antes, durante y después de la travesía. Es por ello que les impone especiales obligaciones de colaboración, como el deber de presentarse en las instalaciones portuarias con mayor antelación respecto de la hora de partida programada; o el deber de comunicar en todo momento al transportista sus especiales necesidades en relación con el transporte.

³² Recientemente *vid.* la obra de la profesora P. MÁRQUEZ LOBILLO, *Denegación de embarque en el transporte aéreo de pasajeros*, Madrid, 2013 y su muy interesante prólogo.

³³ Como el pasajero debería tener derecho a conocer quién es su verdadero transportista.

³⁴ Señala el art. 171 LNM: «Desde que sea designado como tal, el capitán ostenta el mando y la dirección del buque, así como la jefatura de su dotación y representa a bordo la autoridad pública» (*vid. add.* art. 176 LNM).

³⁵ Desconocemos las magnitudes de este fenómeno en el transporte marítimo, pero siendo minoritario no deja de ser un problema importante. Para el transporte aéreo la IATA considera que en el periodo 2007-2013 tuvieron las compañías aéreas a más de 28.000 pasajeros insubordinados.

Se comprende así que la figura del pasajero diferencia el régimen jurídico de estos contratos de los de transporte marítimo de mercancías, diferencia que se hace también evidente por lo que respecta a la graduación y las condiciones de la responsabilidad. Dado que el pasajero tiene una cierta libertad deambulatoria a bordo del buque, alguno de los daños que acaezcan sobre su persona o sus pertenencias pueden ser consecuencia de su propia actuación o falta de actuación, de modo que tales daños no debieran ser imputables a la persona del porteador. A diferencia del transporte de mercancías, la consecución del objeto del transporte de pasajeros por mar requiere inexorablemente una cooperación activa de éstos.

XII.

*«Mejor el barco pirata
Que la nave
de los locos.
Más atroz que eso
La luna en mis ojos»³⁶.*

Pero si la persona del pasajero es relevante, no lo es menos la identidad del transportista. En este punto se han de considerar, para el transporte de pasajeros, las complejas categorías de porteador efectivo y porteador contractual, de complejo régimen jurídico y que generan aún un importante debate en la doctrina³⁷. Normalmente, el pasajero contratará el servicio de transporte marítimo con un porteador —transportista contractual, *contracting carrier*—, que no necesariamente será el que ejecute *de facto* el transporte —transportista efectivo, *actual carrier*³⁸—, si bien, como resulta analizado en profundidad por el Dr. OLMEDO, la responsabilidad de ambos³⁹ en caso de incumplimiento del contrato será solidaria de cara al pasajero, situación que se complica, aún más, ante casos de viajes combinados.

Siendo posible este cambio subjetivo de la persona del transportista, es decir, que no haya coincidencia entre el porteador contractual y el porteador efectivo, lo que no resultará irrelevante al respecto serán las condiciones en que se ejecute el transporte. No resultará indiferente al pasajero que las condiciones del buque y del transporte sean distintas a las inicialmente pactadas, sea por lo que respecta a las comodidades a bordo, como a la velocidad y seguridad del buque, como a las garantías que respaldarán al pasajero en caso de daños acaecidos durante el transporte. Precisamente, al objeto de conseguir asegurar y ampliar estas garantías, la normativa del Convenio de Atenas (incorporado al Reglamento 392/2009) establece la solidaridad de porteador contractual y efectivo.

³⁶ L. M. PANERO, *El último hombre*, Madrid, 1984, pp. 56-57.

³⁷ Vid. la obra que mereció el anterior IV Premio CEDIT-Ruralcaja en 2012, J. L. PULIDO BEGINES, *El concepto de porteador efectivo en el Derecho uniforme del transporte*, 2013, recuerdo del abuelo Emilio; así como, por la doctrina italiana, la obra ya clásica del profesor S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore: contracting carrier ed actual carrier*, Milano, 1987.

³⁸ Si bien cabe plantearse si el pasajero no tiene derecho a conocer *a priori* quién va a ser el transportista efectivo, más allá de simples remedios indemnizatorios.

³⁹ Expresamente previsto para el transporte marítimo de mercancías (art. 278 LNM).

Las relaciones que se entablan entre porteadores efectivos y contractuales pueden adoptar formas y estructuras muy complejas y pueden dar lugar a abusos concurrenciales en algunas circunstancias y ámbitos geográficos especialmente vulnerables. Y es que el marco en que se desarrolla la actividad del transporte marítimo de pasajeros es especialmente proclive a la coordinación de navieras para la suscripción de acuerdos interlínea o la creación de *hardcore cartels*, con sus importantes consecuencias desde la perspectiva del Derecho de la competencia⁴⁰.

XIII.

«Era mi deseo verlo navegar por la ruta silenciosa de las estrellas, la ruta de las sirenas estridentes, sirenas lésbicas que guardan su canto para las más jóvenes y cierran las puertas a Ulises y los suyos. Y supliqué desde mi corazón, siempre novicio a lo espectacular y a las cosas extrañas, que viniera la noche., que todo se impregnara de noche, pues el buque se iluminaría de asombros, y así, esquivando la insidia de Hans Magnus Enzensberger y sus hundimientos, llegaría a un puerto que presiento sólo mío»⁴¹.

El contrato de pasaje es consensual y oneroso, de carácter personalísimo y normalmente se documenta por escrito debiendo extenderse, como medio para justificar la relación jurídica, un billete a favor del pasajero que tiene la naturaleza jurídica propia de un título de legitimación cuyo régimen jurídico podrá variar en función de su emisión al portador o de forma nominativa⁴².

El contrato suele estar integrado por la aceptación de unas condiciones generales de la contratación predispuestas por el transportista. En esta obra, se ponen en duda dos premisas al respecto: la primera que el pasajero siempre conozca el contenido de dichas cláusulas, incluso cuando el transportista es completamente diligente en su deber de puesta a disposición, es extraño el pasajero que las lea y comprenda en su totalidad; la segunda, que dichas cláusulas sean siempre conforme a los derechos que asisten a los pasajeros en los viajes por mar, específicamente objeto de regulación en el Reglamento 1177/2010.

⁴⁰ Vid. la resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia de 21 de junio de 2004 (exp. 555/03), en la que se declara contraria al art. 1.1.a) LDC la conducta llevada a cabo por seis compañías navieras que, con ocasión de la Operación Paso del Estrecho, acordaron la fijación de idénticas tarifas para el transporte de pasajeros y sus vehículos y mantuvieron durante todo el año un acuerdo de intercambiabilidad de billetes. Las conductas implicaban la adopción de acuerdos sobre precios de los servicios, la explotación de línea, la intercambiabilidad de billetes y la coordinación de horarios y de flota. Si bien el Tribunal consideró que la adopción de acuerdos de interlínea con ocasión de la operación paso del Estrecho estaba justificada por los especiales requerimientos de tráfico durante la misma, su mantenimiento a lo largo de todo el año implica una vulneración de la libre competencia.

⁴¹ R. PÉREZ ESTRADA, «El mar», en *El grito. Diario de un tiempo difícil*, Málaga, 1999, p. 53.

⁴² J. I. PEINADO GRACIA, «Los títulos valores impropios y los documentos de legitimación. Las contraseñas. La carta-orden de crédito. La carta de patrocinio», en JIMÉNEZ SÁNCHEZ y DÍAZ MORENO (coords.), *Derecho Mercantil, vol. 4, Títulos-valores y otros instrumentos del tráfico empresarial*, Marcial Pons, 2013, pp. 47-68.