

# *Revista de Derecho del Transporte*

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

*Rdt · 2015 · N.º 15*

 Marcial  
Pons



# SUMARIO

## DOCTRINA

	<u>Pág.</u>
RAMÓN FERNÁNDEZ-GUERRA, <i>La reforma del contrato de pasaje en la Ley de navegación marítima de 2014</i> .....	11
MARÍA SERRANO FERNÁNDEZ, <i>La responsabilidad del porteador marítimo en la nueva Ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima. Un análisis comparativo con las Reglas de La Haya-Visby, las Reglas de Hamburgo y las Reglas de Rotterdam</i> .....	63
INMACULADA GONZÁLEZ CABRERA, <i>La disminución de la protección del viajero en el transporte aéreo. Un cambio de tendencia. (A propósito de la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, modificativo de los Reglamentos CE 261/2004 y 2027/97)</i> .....	97
CARMEN ROJO ÁLVAREZ-MANZANEDA, <i>La posición de las compañías aéreas en la regulación de la responsabilidad del transporte aéreo de pasajeros. El cauce seguido para la uniformización del Derecho mercantil internacional</i> .....	131
GIOVANNI MARCHIAFAVA, <i>I sister airports agreements</i> .....	151

## SECCIONES

### TRANSPORTE TERRESTRE

A. Noticias .....	169
B. Legislación .....	172
I. Legislación comunitaria.....	172
II. Legislación estatal .....	173
III. Legislación autonómica .....	175
C. Jurisprudencia .....	177
I. Tribunal de Justicia de la Unión Europea.....	177
II. Tribunal Supremo.....	178

	Pág.
III. Audiencias Provinciales .....	179
1. Transporte nacional de mercancías por carretera .....	179
2. Transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) .....	183
IV. Juzgados de lo Mercantil.....	185
D. Derecho de la Competencia.....	186
I. Expedientes sancionadores .....	186
II. Informes .....	186
E. Recensiones y bibliografía .....	187
I. Recensiones: <i>Régimen Jurídico del Transporte Terrestre: Carreteras y Ferrocarril</i> (tt. I y II), MENÉNDEZ, P. (dir.), Thomson Reuters- Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2014, por Sonia Rodríguez Sánchez.....	187
II. Bibliografía.....	193

## TRANSPORTE MARÍTIMO

A. Noticias.....	199
B. Legislación .....	204
I. Nacional .....	204
1. Navegación marítima .....	204
2. Contaminación marina .....	207
3. Entidades navieras .....	208
4. Seguridad marítima.....	208
5. Transporte marítimo .....	212
6. Laboral marítimo .....	213
II. Comunitaria .....	214
1. Normas legales .....	214
a) Contaminación marina.....	214
b) Seguridad marítima .....	215
III. Convenios e instrumentos internacionales .....	215
C. Jurisprudencia .....	217
I. Reseñas de jurisprudencia .....	217
1. Tribunal de Justicia de la Unión Europea.....	217
a) Servicios portuarios .....	217
b) Transporte marítimo .....	217
c) Laboral marítimo.....	218

	Pág.
2. Tribunal Supremo .....	220
3. Tribunales Superiores de Justicia.....	220
D. Recensiones y bibliografía .....	223

## TRANSPORTE AÉREO Y MULTIMODAL

A. Noticias .....	225
B. Legislación .....	230
I. Reseñas de legislación .....	230
II. Comentarios de legislación: «El nuevo Reglamento de matriculación de aeronaves civiles y el Convenio de Ciudad del Cabo y su Protocolo sobre garantías internacionales en elementos de equipo aeronáutico», por Teresa Rodríguez de las Heras Ballell .....	235
C. Jurisprudencia .....	257
I. Reseñas de jurisprudencia .....	257
1. Transporte aéreo .....	257
a) Pasajeros.....	257
a') Daños personales.....	258
b') Equipajes .....	258
c') Retraso .....	259
d') Denegación de embarque y cancelación.....	266
b) Otras cuestiones .....	269
c) Sentencias y laudos arbitrales en materia laboral .....	273
d) Derecho de la competencia .....	277
D. Recensiones y bibliografía .....	279
I. Bibliografía.....	279
1. Artículos en revistas y capítulos de libros: transporte aéreo. ....	279
2. Artículos en revistas y capítulos de libros: transporte multimodal. ....	284
3. Monografías y libros colectivos: transporte aéreo.....	286

## SEGUROS

A. Legislación .....	287
B. Jurisprudencia .....	288
I. Reseñas de Jurisprudencia .....	288
1. Seguros marítimos .....	2888

---

	Pág.
2. Seguros terrestres.....	291
<i>a)</i> Seguro de transporte terrestre de mercancías.....	291
<i>a')</i> Riesgo e interés asegurado.....	291
<i>b')</i> Interpretación.....	294
<i>c')</i> Determinación de la indemnización.....	296
<i>d')</i> Legitimación activa. Subrogación del asegurador.....	297
<i>e')</i> Legitimación pasiva. Responsabilidad del porteador.....	301
<i>f')</i> Prescripción de la acción. Extinción de contrato.....	301
<i>g')</i> Inexistencia del contrato de seguro.....	302
<i>b)</i> Seguro de responsabilidad civil del porteador.....	303
<i>c)</i> Seguro de viajeros.....	303
3. Seguros aéreos.....	308
C. Recensiones y bibliografía.....	308

# LA REFORMA DEL CONTRATO DE PASAJE EN LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA DE 2014\*

Ramón Fernández-Guerra  
Profesor Titular de Derecho Mercantil  
Universidad de Oviedo

## RESUMEN

*En el presente estudio se analiza, sumariamente, el nuevo régimen jurídico sobre el contrato de pasaje plasmado en la Ley de Navegación Marítima de 24 de julio de 2014. De este modo, tras recordar los precedentes legales del contrato, tanto internos como internacionales, así como los fallos judiciales sobre el mismo, se delimita su concepto legal y nos fijamos en el variado elenco de obligaciones legales, náuticas y de otro tipo, que se establecen para el porteador marítimo de pasaje. Por último, se presta especial consideración al régimen jurídico específico de responsabilidad del transportista marítimo por daños causados a los pasajeros y a los equipajes, y a su incidencia en el seguro marítimo.*

**Palabras clave:** ley navegación marítima, contrato pasaje marítimo, obligaciones porteador marítimo pasajeros, pasajeros, responsabilidad transportista marítimo pasajeros, equipajes, seguro marítimo pasajeros.

**SUMARIO:** I. INTRODUCCIÓN.—II. ANTECEDENTES Y CONCEPTO DEL CONTRATO.—1. Precedentes legislativos.—2. Antecedentes judiciales.—3. Definición legal. Transporte gratuito, amistoso y clandestino.—III. OBLIGACIONES DEL PORTEADOR. 1. El deber de extender el billete de pasaje. 2. Poner a disposición un buque navegable. La sustitución del buque. 3. Proporcionar al pasajero una acomodación adecuada. 4. Realizar el viaje. Incidencias por demora y cancelación.—5. Navegar por la ruta pactada sin interrupción.—IV. LA RESPONSABILIDAD POR DAÑOS DEL PORTEADOR MARÍTIMO DE PASAJEROS: 1. La responsabilidad por daños personales a los pasajeros marítimos. 2. La responsabilidad por daños a los equipajes de los pasajeros. 3. Seguro obligatorio y acción directa.—V. CONCLUSIONES.—VI. ÍNDICE DE JURISPRUDENCIA SOBRE EL CONTRATO DE PASAJE MARÍTIMO.

## Passage Contract Regulation in the New Spanish Maritime Navigation Act 2014

### ABSTRACT

*This study briefly reviews the new legal framework for carriage of passengers by sea as it appears in the Maritime Navigation Law of July 24th 2014. After*

---

\* Fecha de recepción del trabajo: 13/01/2015. Fecha de aceptación del trabajo: 24/03/2015.

*reviewing the legal background, both local and international, as well as court decisions about this contract, its legal concept is defined and the various carrier obligations (legal, nautical and others) are analyzed. Finally, due consideration is made to the carrier's liability regime as a consequence of damages to passengers and their baggage. An analysis of the impact of this new regulation in marine Insurance is also included.*

**Keywords:** Maritime Navigation Law, contract of carriage of passengers by sea, duties of marine carrier passengers, passengers, liability of marine carrier, baggage, luggage passengers marine insurance.

**SUMMARY:** I. OVERVIEW.—II. CONTRACT'S BACKGROUND AND DEFINITION: 1. Legal precedents. 2. Prior relevant case law. 3. Legal definition. Free, friendly and clandestine carriage.—III. CARRIER'S DUTIES: 1. Issuance of the passage ticket. 2. Vessel's seaworthiness. 3. On-board accommodation. 4. Completion of passage. Delays and cancellation. 5. Scheduled route and deviations.—IV. CARRIER'S LIABILITY: 1. Liability on account of passenger's physical injuries, illness or death. 2. Liability on account of damages to passenger's baggage. 3. Compulsory insurance and Direct Action.—V. CONCLUSIONS.—VI. TABLE OF CASES ABOUT MARITIME PASSAGE CONTRACT.

## I. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo está dedicado al estudio y análisis de algunos de los principales aspectos y problemas jurídicos que se plantean con respecto al contrato de pasaje marítimo a la luz de la reforma de sus disposiciones legales tanto desde la perspectiva del Derecho internacional como del ordenamiento interno. De este modo, atendemos a las principales novedades que se presentan con la entrada en vigor de las normas sobre el contrato de pasaje contenidas en los arts. 287 a 300 de la nueva Ley 14/2014, de 24 julio, de Navegación Marítima —LNM, en adelante—, así como su relación con el Protocolo de 1 de noviembre de 2002 que enmendó el Convenio de Atenas de 1974, sobre responsabilidad de los transportistas marítimos de pasajeros, vigente en España desde 1987, y con los Reglamentos comunitarios núms. 392/2009 y 1177/2010 sobre la misma y colindante materia, en relación con los accidentes, cancelaciones y retrasos que sufran los viajeros marítimos.

Estamos frente a una institución del Derecho de la navegación marítima, inardinada en el ámbito del tráfico mercantil (dada la relativa excepcionalidad del transporte civil de pasajeros), en el que se observa una gran diferencia en la posición económica entre armadores de pasaje y los propios pasajeros, lo que limita las posibilidades de viabilidad de las reclamaciones jurídicas de estos últimos en caso de defectuosa prestación del servicio o de responsabilidad del porteador. Precisamente, por este motivo, con la inadecuación de la regulación del contrato de pasaje en el CCo a los tiempos actuales y la aparición de nuevas disposiciones de orden internacional inspiradas en reforzar la protección legal del viajero por mar, poniéndolo bajo el paraguas del Derecho de consumo, es por lo que se hacía imprescindible la reforma del contrato de pasaje, en el marco de la renovación general del Derecho marítimo privado interno español.

Sobre estas bases, se inicia la investigación con una mención general de los antecedentes del contrato de pasaje en nuestro Derecho, en el que se observa que el tráfico marítimo de personas, que suele carecer de regulación legal propia, es totalmente tributario del contrato de fletamento de mercancías, el cual constituye el prototipo de la contratación naval. Y esta consideración del contrato, como fletamento de pasaje, que se mantiene en el CCo, llega hasta la recientísima aprobación de la LNM, la cual, aunque sólo lo menciona en su Preámbulo, denota que el contrato de pasaje es un tipo autónomo, con sustantividad propia, y plenamente desgajado del contrato de transporte de mercancías, en el que, el porteador se compromete a trasladar por vía marítima, de modo seguro, al pasajero, a cambio del pago de un precio por el billete.

En la doctrina española, salvo por la excepciones que reseñaremos, quizá por el modesto valor económico de las reclamaciones que suscita la figura, apenas se ha profundizado en el estudio de la institución. Es con esta idea con la que acometemos la indagación de las distintas cuestiones del acuerdo de pasaje que se reforman con la LNM, bien entendido que no se pretende un estudio sistemático y global del pasaje, lo que excede el ámbito limitado de este trabajo, sino la visión actualizada de nuestra figura contractual a tenor de las pautas específicas de nuestro ordenamiento jurídico, de la jurisprudencia sobre el contrato y del análisis de las condiciones generales de la contratación del transporte marítimo de pasajeros. En esta línea, tras una somera indicación de la figura que estudiamos en el reformado Derecho francés, nos fijamos en los abundantes trabajos y antecedentes legislativos que dan lugar a LNM y su repercusión sobre la materia objeto de estudio con el fin de analizar, fundamentalmente, las obligaciones del porteador y la responsabilidad del transportista marítimo de pasajeros por daños al pasaje y a su equipaje.

Parte importante del trabajo lo constituye la visión (y reseña) que los tribunales de justicia españoles tienen sobre el contrato, en la que como regla general, se recurre a las normas generales de la responsabilidad extracontractual, aplicando la doctrina de la responsabilidad por culpa o negligencia una vez probada la relación de causalidad entre la actuación del transportista y el daño sufrido por el pasajero. Una cuestión particular, a reflexionar, en la que ha habido alguna discrepancia judicial, viene por mantener la atribución del conocimiento de los litigios sobre este contrato a la juzgados civiles de 1.<sup>a</sup> instancia o bien —como se ha hecho en algún caso— en aceptar la competencia objetiva sobre los mismos de los juzgados de lo mercantil.

Con la definición legal del contrato de pasaje en la Ley, en la que se plasma la obligación de transporte por el porteador, por más que el legislador haya querido guardar silencio sobre este punto, se plantea la delimitación del pacto respecto al contrato de viaje combinado marítimo o contrato de crucero marítimo, en el que a la prestación de traslado se añaden otras de alojamiento o entretenimiento. En la práctica actual, los contratos de crucero se someten, a las normas sobre viajes combinados de la Ley de consumidores pero con la nueva Ley de Navegación nada impide que en el futuro se la invoque también para este tipo de viaje



marítimo. Y para delimitar mejor el ámbito de aplicación de la Ley analizamos, someramente, varios supuestos fronterizos del transporte marítimo de personas, como son el transporte gratuito, el transporte civil amistoso, y con otra naturaleza, el transporte clandestino o polizonaje.

Después de estos aspectos introductorios, entrando en el pormenor legal tenemos el tratamiento de las detalladas obligaciones del transportista —algunas de ellas de corte tradicional— en lo que afecta a la puesta a disposición de los pasajeros de un buque en condiciones de navegabilidad, a dar a los mismos la acomodación adecuada, a realizar el viaje sin demoras ni cancelaciones y a navegar por la ruta convenida sin desviación ni interrupción.

Por último, se trata de la capital cuestión del régimen de responsabilidad del transportista marítimo de pasajeros, partiendo del hecho de que, dado que las disposiciones del CCo sobre la materia no facilitan la indemnización efectiva de los daños, la jurisprudencia del TS ha optado, en las pocas veces en que se ha manifestado, por acudir a las normas generales sobre la responsabilidad extracontractual aunque los daños se hayan causado en el marco de un contrato de transporte. Y lo mismo ha ocurrido con la más abundante jurisprudencia menor si bien, en ocasiones, ha habido resoluciones fundamentadas en la exigencia al naviero transportista de la carga de la prueba de que no ha incurrido en culpa o negligencia, o bien se ha establecido la presunción de culpa del porteador en aplicación de la doctrina del riesgo. Y todavía en algún supuesto, se plantea, marginalmente, la posibilidad de la responsabilidad objetiva del transportista en base a la aplicación de la legislación de consumidores.

Ante esta situación, la LNM establece que el régimen de responsabilidad del contrato de pasaje, en la línea de los países de nuestro entorno marítimo se regirá en todo caso por el Convenio de Atenas de 1974 según el Protocolo de enmienda de 1 de noviembre de 2002, el cual fija un régimen de responsabilidad blindado, de aplicación imperativa a las partes, para los casos de daños físicos y materiales a los pasajeros. De este modo, se recurre a una distinta fundamentación de la responsabilidad, pues para los sucesos relacionados con la navegación se aplica la responsabilidad cuasi objetiva, para los que tengan la misma causa pero sean de superior indemnización (hasta 400.000 U.C.) se establece la presunción de culpa del porteador con inversión de la carga de la prueba, y por último, para los siniestros no relacionados con la navegación (caídas del pasajero, por ejemplo) la prueba de la negligencia del porteador corresponde al pasajero perjudicado.

Complementario del epígrafe anterior es el tratamiento en la LNM de la responsabilidad por daños a los equipajes de los pasajeros, que al estar, también, inspirado en las normas del Convenio de Atenas de 2002, ya no hace preciso, ante la exoneración de responsabilidad por daños a los equipajes establecida en el CCo, recurrir a figuras y construcciones civiles como el contrato de hospedaje y el depósito necesario de los efectos de los viajeros en las fondas y mesones que prevenía el Derecho común. En este sentido, se hace especial mención de las resoluciones judiciales del caso *Assalama* por cuanto han resuelto, a la luz del Convenio de Atenas de 1974 la responsabilidad del transportista y cuantificado

las indemnizaciones por los diversos tipos de equipajes y enseres perdidos con ocasión de la varada y naufragio del buque.

Por último, a fin de garantizar el pago efectivo de una eventual indemnización por daños, se refuerza en la Ley el seguro obligatorio de responsabilidad civil que debe suscribir el porteador efectivo que ejecute transportes marítimos en buque de más de doce pasajeros. Y con la misma intención, se autoriza la acción directa del pasajero perjudicado contra el asegurador de la responsabilidad civil del armador.

## II. ANTECEDENTES Y CONCEPTO DEL CONTRATO

### 1. Precedentes legislativos

Al afrontar el concepto legal del contrato de pasaje, podemos distinguir varias etapas en su escasa regulación histórica, seguramente, por lo inhabitual de este tipo de tráfico, ya que, en general, las personas que viajan en los barcos que transportan mercancías suelen limitarse a los propietarios de la nave, la tripulación y los dueños del cargamento. No obstante, existe un transporte marítimo de personas, que cuando se le considera desde la perspectiva de las normas privadas marítimas se le trata como una variedad del contrato de fletamento de naves debido a que los pasajeros suelen ser personal de tropas, esclavos, peregrinos, emigrantes y otros viajeros ocasionales en barcos de carga. Aparte, existe un ocasional pasaje marítimo del alto clero y la nobleza de una naturaleza distinta en la órbita de la navegación cuasi pública. En estos viajes marítimos con pasajeros, aunque el objeto del transporte no son mercancías, sino personas, todavía no se recoge en la legislación un tratamiento netamente diferenciado para los viajes de pasaje que atiende a las especiales características de esta modalidad de transporte marítimo. En este sentido, los navíos se fletan, total o parcialmente, desde la óptica de los espacios del barco que se ponen a disposición del fletador para que éste los ocupe con su pasaje y sus efectos. Estamos aún en el ámbito del fletamento de pasaje<sup>1</sup>.

Normativamente, no hallamos ni en la Ordenanza de la marina francesa de 1681, ni en las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737, ni en el Code de Commerce de 1807 ni en el Código de Comercio de 1829 una regulación específica del transporte marítimo de pasajeros, ya que en esa época el tráfico de pasajeros se asentaba en base a la costumbre marítima practicada por propietarios de buques, capitanes y patrones. Esta etapa finaliza con la promulgación del CCo

<sup>1</sup> HEVIA BOLAÑOS, *Primera y segunda parte de la Curia Filipica*, Madrid, 1652 (Libro III, Cap. IV, núm. 51 y ss., y Cap. V, núms. 19-21); VEITIA LINAGE, *Norte de la contratación de las Indias occidentales*, Sevilla, 1672 (Libro I, Caps. 29-31 y Libro II, Cap. 16); DOMÍNGUEZ VICENTE, *Ilustración y continuación a la Curia filípica*, Madrid, 1790 (Cap. IV, núms. 80-91 y Cap. V, núms. 30-32); CAPMANY, *Código de las costumbres marítimas de Barcelona*, Madrid, 1791 (Caps. 60, 112 y 115); PELÁEZ y ZAMBRANA, «Notas sobre el contrato de pasaje en su dimensión histórica», *Annuaire de Droit Maritime et Oceanique*, t. XIV, 1996, pp. 9 y ss.; ZAMBRANA MORAL, «Historia del contrato de pasaje marítimo», *AV Akademikerverlag GmbH & Co. KG*, Saarbrücken, 2013.

de 1885 y la introducción, de nuevo cuño, de los arts. 693 a 705 establecidos a propósito «De los pasajeros en los viajes por mar», los cuales otorgan al contrato de pasaje un reconocimiento legislativo propio, aunque incardinado todavía en el ámbito del contrato de fletamento, ya que regula, fundamentalmente, las principales incidencias que se pueden presentar en la ejecución del transporte, pero desde la perspectiva de su repercusión en el importe del precio del pasaje; asimismo, también establece un régimen de responsabilidad muy favorable para el transportista marítimo pues no contempla la posibilidad de que se produzcan daños físicos a los pasajeros por culpa del porteador; tampoco hay presunciones de culpa del transportista, y la fuerza mayor, como causa de exoneración del naviero aparece con frecuencia. En estos preceptos se tiene muy en cuenta los frecuentes viajes trasatlánticos de grandes buques que transportan desde pasajeros de lujo a emigrantes, en los que el billete de pasaje, que tenía un alto precio, incluso se llegaba a garantizar su pago con la constitución de una hipoteca inmobiliaria.

Tras la Segunda Guerra Mundial, la generalización de las modernas líneas regulares de pasajeros marítimos junto a la progresiva recuperación de los cruceros marítimos turísticos en masa va a hacer en buena medida inaplicable la regulación del pasaje del CCo que se verá suplida por la aplicación judicial de la normas generales de responsabilidad civil y, en algún caso, penal. Precisamente, aquí se observa la ineludible necesidad de puesta al día de la legislación sobre esta figura contractual, pues debe completarse el tránsito desde su consideración como una modalidad del fletamento, hacia su tratamiento como un contrato de transporte autónomo bien diferenciado del transporte de cosas. El pasajero, entonces, con la última evolución en la materia, deviene en un sujeto que el Derecho quiere proteger tanto con las normas generales como las específicas fundamentadas en el moderno Derecho de consumo.

La última fase de dicha evolución podemos fijarla con la aprobación en el ámbito de la Organización Marítima Internacional, OMI, del Convenio de Atenas de 1974 (PAL 74) relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, vigente en España desde 1987, el cual establece unos supuestos legales mínimos de atribución de responsabilidad al porteador, eso sí con una limitación cuantitativa de la deuda. Es un hito importante, tras anteriores intentos fallidos, que como suele ser habitual en el ámbito del Derecho marítimo convencional ha tardado muchos años en entrar en vigor internacional, y de modo todavía limitado ya que las sucesivas reformas y enmiendas han retrasado su vigencia uniforme, y sólo gracias a la aprobación del Reglamento 392/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril, sobre responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente, dicho Convenio de Atenas, modificado y actualizado por el Protocolo de 1 de noviembre de 2002 cobró vigencia comunitaria en 2013. (En el ámbito internacional, el Protocolo de 2002 entró en vigor en 2014 para los países extracomunitarios que lo hayan ratificado). Por último, el Reglamento 1177/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables añade una protección extra a los pasajeros comunitarios en casos de cancelaciones y retrasos.