

**Lidia Solé Ruiz**

**EL CONTRATO DE PASAJE, LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR  
MARÍTIMO DE PASAJEROS Y SU ASEGURAMIENTO.**

**TRABAJO DE FIN DE GRADO**

**dirigido por el Dr. Pablo Girgado Perandones**

**Grado de Derecho**



UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI

**Tarragona**

**2014**

## ÍNDICE

<b>Listado de abreviaturas</b>	5
<b>1. Introducción</b>	7
<b>2. El contrato de pasaje</b>	
2.1 Noción del contrato de pasaje	11
2.2 Caracteres	12
2.3 Régimen jurídico	13
2.4 Elementos del contrato de pasaje	
2.4.1 Elementos personales: el pasajero y el transportista	16
2.4.2 Elementos formales: el billete de pasaje	18
2.4.3 Elementos reales: el buque, el viaje, el precio del pasaje y el equipaje	19
2.5 Contenido del contrato	
2.5.1 Obligaciones del porteador	20
2.5.2 Obligaciones del pasajero	24
<b>3. La responsabilidad en el contrato de pasaje marítimo</b>	
3.1 Régimen de responsabilidad en el ámbito internacional	27
3.2 Régimen de responsabilidad en el ámbito interno	30
3.2.1 Responsabilidad por retraso o inejecución del viaje	31
3.2.2 Responsabilidad por daños y perjuicios al pasajero y al equipaje	33
3.3 Cláusulas de exoneración y limitación de-la responsabilidad	
3.3.1 A la luz de la vertiente nacional	36
3.3.2 A la luz de la vertiente internacional	37
3.3.3 El criterio de imputación	38
3.3.3.1 Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad	41
3.3.3.2 La limitación de la responsabilidad de los dependientes.	41
<i>La cláusula Himalaya.</i>	
3.4 Ejercicio de las acciones	
3.4.1 Régimen internacional	42
3.4.2 Régimen nacional	43

<b>4.</b>	<b>El seguro de responsabilidad del transportista de pasajeros por mar</b>	
4.1	Origen, noción y función del contrato de seguro	45
4.2	Naturaleza jurídica y compatibilidad con el seguro obligatorio de viajeros	46
4.3	Elementos personales del contrato	48
4.4	Interés y riesgo asegurados	49
4.5	Ejercicio de la acción directa	50
4.6	Régimen jurídico. Del Reglamento 392/2009 al RD 270/2013	52
4.7	Cobertura de la responsabilidad civil	53
	4.7.1. Obligación de cobertura de la responsabilidad civil del transportista por mar en caso de accidente	54
	4.7.2 Excepción a la obligación de poseer un seguro u otra garantía financiera: buques clase A y B	54
	4.7.3 Solicitud del certificado y procedimiento	55
	4.7.4 Régimen sancionador	56
<b>5.</b>	<b>El seguro obligatorio del viajero</b>	
5.1	Noción y finalidad	57
5.2	Riesgo e interés asegurados	59
5.3	Régimen jurídico	60
5.4	Contenido del seguro obligatorio de viajeros	
	5.5.1 Obligaciones del asegurado	61
	5.5.2 Obligaciones del tomador	62
5.5	Indemnización	63
<b>6.</b>	<b>Conclusiones</b>	65
<b>7.</b>	<b>Bibliografía</b>	67

## LISTADO DE ABREVIATURAS

Art. : artículo

CCom: Código de Comercio

CC: Código Civil

Convenio PAL: Convenio de Atenas de 1974

FJ: Fundamento jurídico

LCS: Ley del Contrato de Seguro de 1980

RD: Real Decreto

RDT: Revista de Derecho del Transporte

RES: Revista Española de Seguros

RSOV: Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros

SOV: Seguro Obligatorio de Viajeros

TRLGDCU: Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de Consumidores y Usuarios (RDL 1/2007).



## 1. INTRODUCCIÓN

Sin duda el transporte de personas por mar a cambio de precio se remonta a los orígenes de la navegación. Ya en Roma se diferenciaba entre las naves de carga y las de personas y evolucionó a lo largo de la historia. Ahora bien, este transporte de pasajeros no se debe identificar con el régimen de contrato de pasaje que nosotros conocemos en nuestros días.

A pesar de que desde los orígenes de la navegación por mar el buque ha sido utilizado para el transporte de personas, no es hasta la segunda mitad del siglo XIX que se erige como una actividad económica. El perfeccionamiento y el incremento y mejora de la seguridad de los medios de navegación y el establecimiento de líneas regulares han contribuido a la importancia de esta forma de la explotación del buque.

El transporte marítimo de pasajeros se origina aparejado al desarrollo del turismo, a pesar de que este sector no se consolida hasta finales del siglo XIX con el desarrollo de la navegación a vapor. En las últimas décadas, el transporte marítimo de pasajeros ha vuelto a recobrar protagonismo fundamentalmente por de dos razones: por un lado, al verse en la propia estructura del buque la posibilidad de prestar servicios distintos al simple desplazamiento de los pasajeros por mar, complementándose con la prestación de otros servicios turísticos a bordo (es el caso de los cruceros turísticos) y por otro lado, los avances en las técnicas de navegación han permitido el traslado mediante líneas regulares por parte de transportistas profesionales que convierten al transporte marítimo en una alternativa bastante considerable en la media distancia y el cabotaje.

Por otra parte, el novedoso concepto “short sea shipping” (transporte marítimo de corta distancia) ha revolucionado el transporte por mar en las medias distancias, para el movimiento de mercancías y pasajeros entre puertos situados en territorio de la Unión Europea. Por tanto, el transporte marítimo de pasajeros, en términos de relevancia económica, se concentra en este tipo de transporte, de corta y media distancia, mientras que para distancias mayores sólo presenta una relevancia considerable cuando se trata una finalidad lúdica (viajes combinados o cruceros turísticos).

Así pues, el transporte marítimo ha protagonizado a lo largo de la historia y protagoniza un gran papel actualmente, hasta el punto de ser considerado por la OMI como “el vehículo del comercio mundial”.

Según las estadísticas de Eurostat<sup>1</sup> en Europa en el año 2010 embarcaron un total de 395.595.000, de los cuales 385.935.000 procedían de un servicio de pasaje. Países como Dinamarca, Grecia o Italia ocupan los mejores puestos en cuanto a transporte marítimo regular de pasajeros. Y respecto a los puertos españoles, Algeciras y Palma de Mallorca continúan siendo los puertos con mayor tráfico de pasajeros de línea regular, situándose en los puestos 18 y 19 de los puertos con mayor tráfico de pasajeros de Europa.

Además, el transporte de pasajeros por vía marítima también incluye el traslado de personas por aguas fluviales o rías, que aunque tengan una duración temporal limitada, gozan de una importante incidencia, así como las barcazas que realizan rutas turísticas por la desembocadura del Guadalquivir, el Delta del Ebro o el Mar Menor.

Por otra parte y unido al transporte de pasajeros debemos tener en cuenta la importancia del seguro en el campo marítimo que deriva de su misma necesidad, es decir, no es posible llevar a cabo la actividad naviera o de comercio marítimo sin el respaldo de un seguro. Esta necesidad nace de los eventuales daños, pérdidas o responsabilidades conexas a la navegación marítima que exigen ineludiblemente el recurso generalizado del seguro como medio para garantizar la supervivencia de los patrimonios implicados en la misma. Así pues, actualmente se entiende que el seguro cumple una función de reparto de riesgos entre la colectividad sobre las bases de la técnica actuarial.

Por su parte, en tanto que nos encontramos ante el transporte de pasajeros, es necesario disponer, a parte del seguro de responsabilidad civil, de un seguro de accidentes, concretamente, un Seguro Obligatorio de Viajeros para dar cobertura a las consecuencias que se pudiesen derivar de los posibles accidentes que se pudieran producir .

Por todo lo expuesto, inicio este trabajo a fin de analizar el transporte marítimo de pasajeros desde tres ejes distintos pero concatenados y teniendo en cuenta tanto la regulación nacional como la internacional. En primer lugar trataré el contrato de pasaje, sin el cual no sería posible el transporte colectivo de personas, en segundo lugar

---

<sup>1</sup> OLMEDO PERALTA, E. “Modernización de la normativa sobre el contrato de pasaje marítimo: la nueva posición jurídica del pasajero” en *La nueva ordenación del mercado de transporte*, Petit Lavall, Martínez Sanz, Recalde Castells (Dirs.), Madrid: Marcial Pons, 2013, p. 413.

analizaré la responsabilidad del porteador de pasajeros y finalmente el aseguramiento de esta responsabilidad mediante el seguro de responsabilidad civil y el seguro obligatorio de viajeros y la compatibilidad entre ellos.



## 2. EL CONTRATO DE PASAJE

### 2.1 *Noción del contrato de pasaje*

La práctica moderna conoce, esencialmente, dos modalidades de transporte de pasajeros por mar, el crucero turístico y el transporte de cabotaje para viajes cortos, habiendo perdido el transporte transoceánico de viajeros de finalidad no lúdica toda relevancia económica.

La doctrina mayoritaria entiende, desde un punto de vista meramente descriptivo, que el contrato de pasaje se puede definir como el contrato por el cual una persona (transportista o porteador), se obliga a trasladar de un lugar a otro por mar, empleando un buque para ello, a otra persona (pasajero) -con o sin equipaje- a cambio de un precio<sup>2</sup>. Hemos de destacar que el contrato en sí no se define sobre el elemento de la embarcación, sino sobre la actividad que constituye su objeto: el traslado remunerado de una o varias personas desde un puerto de origen a uno de destino<sup>3</sup>.

Nuestro Código de Comercio (en adelante, CCom) no contiene un concepto legal del contrato, pero podemos encontrar uno en el artículo 1.2 del Convenio de Atenas de 1974 (de ahora en adelante Convenio PAL)<sup>4</sup> que establece que el *contrato de transporte es todo contrato concertado por un transportista o en nombre de un transportista para el transporte por mar de un pasajero o de un pasajero y su equipaje, según sea el caso*. Siguiendo esta línea, toda prestación que no se asimile al transporte del pasajero y su equipaje, si es el caso, se considera una obligación accesoria a la principal, que caracteriza este contrato.

En este sentido, la prestación fundamental en el contrato de pasaje es el mero traslado de pasajeros y sus equipajes de un punto a otro por vía marítima. A diferencia de éste, en el contrato de crucero turístico, los servicios de alojamiento, manutención, de ocio, la puesta a disposición de las instalaciones del buque, la realización de escalas, etc.

---

<sup>2</sup> PULIDO BEGINES, J.L. “El transporte marítimo (III). Otros contratos auxiliares de la navegación. El contrato de pasaje” en MARTÍNEZ SANZ, F. (Dir.) *Manual de Derecho del Transporte*. Madrid: Marcial Pons, 2010, p. 147.

<sup>3</sup> OLMEDO PERALTA, E. “Modernización de la normativa sobre el contrato de pasaje marítimo: la nueva posición jurídica del pasajero” en *La nueva ordenación del mercado de transporte*, PETIT LAVALL, MARTÍNEZ SANZ, RECALDE CASTELLS (Dir.), Madrid: Marcial Pons, 2013, p. 414.

<sup>4</sup> Texto Refundido del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974, y el Protocolo de 2002 al Convenio. Este convenio se encuentra en vigor en España (modificado por sendos Protocolos de 19 de noviembre de 1976 y de 1 de noviembre de 2002, este último entrará en vigor: el 23 de abril de 2014).

constituyen una parte esencial del contrato, lo que nos impide asimilar el contrato de crucero al contrato de pasaje, si bien, muchas de las disposiciones relativas a este contrato son de aplicación subsidiaria al contrato de crucero. Es decir, lo que caracteriza a este contrato de crucero es que la prestación principal a la que se obliga el operador es de ocio, siendo el transporte, en mayor o menor medida, accesorio<sup>5</sup>.

Respecto de la naturaleza del contrato de pasaje hemos de hacer referencia, que a la luz de nuestra tradición jurídica (Llibre del Consolat Mar) y del Código de Comercio calificamos al contrato de pasaje como una variedad del contrato de fletamento, aunque realmente no se pueda encajar totalmente en esa figura<sup>6</sup>.

## ***2.2 Caracteres***

Tal como hemos dicho en el apartado anterior, el contrato de pasaje se presenta como aquel contrato por virtud del cual una persona se obliga, mediante precio y en las condiciones que se establezcan, a trasladar a otra por mar, de un puerto a otro. Se trata pues, de una de las formas de utilización del buque, si bien es una modalidad del contrato de transporte marítimo dotada de características propias en razón de la persona del pasajero<sup>7</sup>. Dicho lo cual, analicemos los diferentes caracteres que delimitan el contrato de pasaje.

El contrato de pasaje es de tipo **consensual** porque se perfecciona por el mero consentimiento, sin necesidad de forma escrita. A pesar de esto, la práctica común consiste en que las compañías navieras emiten un billete de pasaje, en el que constan las condiciones generales del contrato. No obstante, será necesario considerar el tipo de servicio de pasaje que se presta para estimar cuándo ha tenido lugar tal acuerdo. Así, en el pasaje puntual o esporádico será preciso el concurso de las voluntades de transportista y pasajero para considerar perfeccionado el contrato; frente a ello, Olmedo Peralta considera que la publicidad del horario, itinerario y precios de los servicios de transporte, difundidos por el transportista de forma paralela a la publicidad de las condiciones generales que rigen la prestación del servicio, conforman de por sí una

---

<sup>5</sup> PULIDO BEGINES, J.L. *El transporte marítimo (III). Otros contratos auxiliares...*, op.cit, p. 147.

<sup>6</sup> Muchas obras de diversos autores incluyen el contrato de pasaje dentro de los contratos de explotación naviera, separados de los contratos de fletamento.

<sup>7</sup> ARROYO, I. *Compendio de Derecho Marítimo*. 3ª ed. Madrid : Tecnos, 2009, p. 168.

oferta pública de prestación del servicio, la cual exclusivamente precisa de la aceptación por parte del pasajero para integrar el acuerdo de voluntades.

Asimismo, el contrato de pasaje se caracteriza por ser un contrato **oneroso**, ya que tal como hemos mencionado en líneas anteriores, existe una contraprestación económica a cargo de una de las partes – el pasajero-. En este sentido, su carácter remunerado forma parte del contenido esencial de la configuración del contrato y el papel central del pago del pasaje se pone de manifiesto en el derecho de retención y el privilegio especial sobre los efectos transportados que se reconocen al capitán en caso de impago del precio del transporte por el pasajero en el artículo 704 CCom<sup>8</sup>.

Finalmente, Olmedo Peralta sostiene la postura de que este tipo de contrato se caracteriza por ser **bilateral** y configurarse como un contrato de arrendamiento de obra porque implica el cumplimiento de una obligación de resultado y además de ejecución instantánea. Es decir, mediante el contrato de pasaje, el porteador se compromete a transportar a los pasajeros desde el punto de origen hasta el punto de destino, en el tiempo convenido, según las rutas y condiciones pactadas y garantizando su incolumidad. De tal modo, la prestación debida por el vector sólo quedará perfectamente satisfecha cuando los pasajeros desembarquen en el puerto de destino en el tiempo pactado<sup>9</sup>.

### **2.3 Régimen jurídico**

A nivel nacional, la regulación del transporte marítimo se encuentra dentro del marco regulador del contrato de fletamento, concretamente, en los artículos 693 a 705 del Ccom (Sección 5ª del Título III del Libro III). Estamos ante un conjunto normativo que era suficiente y refleja la situación de su época, pero que a día de hoy se le tacha de arcaico porque requiere de una renovación<sup>10</sup>. El contrato de pasaje, en tanto que contrato mercantil, estará sometido en última instancia a la legislación mercantil, que se

---

<sup>8</sup> OLMEDO PERALTA, E., *Modernización de la normativa...*, op cit., p.421.

<sup>9</sup> OLMEDO PERALTA, E., *Modernización de la normativa...*, op.cit., p.422.

<sup>10</sup> De las afirmaciones de autores como Gabaldón García, Ruiz Soroa, Pulido Begines y Olmedo Peralta se deduce que es totalmente necesario una reforma de la normativa marítima española porque la contenida en el Código de Comercio se ha quedado desfasada. El Ccom solamente sirve de guía en cuanto al contrato de pasaje. A pesar de ello, el Proyecto de Ley General de Navegación Marítima lleva más de diez años (el primer Anteproyecto se presentó en 2004) en trámite parlamentario y no sabemos a día de hoy cuál será su futuro.

caracteriza por su carácter eminentemente dispositivo y porque algunos de sus preceptos no encajan con la configuración actual de los contratos de pasaje<sup>11</sup>.

Esta regulación necesita ser complementada por otras leyes internas como la Ley 7/1998, de 13 de abril, sobre Condiciones Generales de la Contratación y el Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios (TRLGDU) reguladora de la responsabilidad de los empresarios frente a los usuarios de sus servicios. Porque no podemos olvidar que el pasajero es un usuario, en tanto que utiliza, como destinatario final, servicios de transporte marítimo (v. art. 1º. TRLGDCU). Es por ello que resulta de aplicación el Derecho de protección de los consumidores y usuarios<sup>12</sup>.

Una vez mencionada la normativa nacional, es preciso tener en cuenta que el régimen del transporte marítimo de personas se encuentra, desde hace tiempo, en una fase de reforma, sin ir más lejos, el último Proyecto de Ley de Navegación Marítima fue aprobado por el Gobierno el pasado 22 de noviembre de 2013.

En la vertiente internacional, la fuente principal es el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, de 13 de diciembre de 1974, fue modificado por los Protocolos de Londres de 19 de noviembre de 1976 y de 2 de mayo de 1996, y el Protocolo de Atenas de 2002 (Convenio PAL). Dicho convenio no regula totalmente el contrato de pasaje, sino que se limita a definir un régimen imperativo de responsabilidad del transportista frente a los pasajeros y sus equipajes que se derive con ocasión de un contrato de transporte. Hemos de destacar que sus disposiciones son de *ius cogens* y, por su rango, prevalecen sobre el conjunto de disposiciones internas aplicables al contrato<sup>13</sup>. Este convenio solamente se aplica si estamos ante transportes internacionales, es decir, aquellos que de acuerdo con el contrato de transporte, ya sea el lugar de partida o el de destino, están situados en Estados diferentes o en un mismo

---

<sup>11</sup> La regulación del transporte de personas por mar contenida en el Código de Comercio requiere del soporte de las disposiciones generales del Derecho de Obligaciones para completar sus lagunas, especialmente en materia de responsabilidad por daños corporales. Además, el paso del tiempo ha ido desgastando el sentido y alcance de buena parte de aquella regulación. Todo lo cual está a la base de la actual situación de déficit normativo, que contrasta abiertamente con la creciente importancia social y económica alcanzada en nuestros días por el transporte marítimo de pasajeros (PILONETA ALONSO, L.M., *Tratado de Contratos*, t. V, Valencia, 2009, p. 5361).

<sup>12</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L., RUIZ SOROA, J.M. *Manual de Derecho de la navegación Marítima*, 3a. ed. Madrid: Marcial Pons, p.609.

<sup>13</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L., RUIZ SOROA, J.M. *Manual de Derecho de la navegación...*, op.cit, p.607.

Estado si, según aquel contrato, el itinerario programado incluye un puerto de escala intermedio en otro Estado.

Ahora bien, no es suficiente con que el viaje revista carácter internacional sino que también es necesario que sé de cualquiera de las siguientes circunstancias fijadas en el art. 2 del mismo:

- a) Que el buque enarbole el pabellón de un Estado Parte en el Convenio.
- b) Que el contrato de transporte haya sido concertado en un Estado Parte en el Convenio.
- c) Que, según el contrato, el lugar de partida o el de destino estén situados en un Estado Parte del Convenio.

Por tanto, en los demás casos se aplicará únicamente el Derecho de producción interna (por ej., los pasajes de navegación de línea regular de cabotaje exclusivamente entre puertos españoles).

Respecto a la normativa comunitaria, encontramos el Reglamento (UE) 1177/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajen por mar y por vías navegables. Este Reglamento entró en vigor el 6 de enero de 2011 y es aplicable desde el pasado 18 de diciembre de 2012 (art. 31). Hemos de tener en cuenta que esta disposición reglamentaria contiene normas que serán de aplicación aún cuando el transporte de pasajeros sea totalmente nacional<sup>14</sup>, a diferencia del Convenio de Atenas, ya que el objetivo del mismo reside en la unificación del fenómeno del tráfico jurídico de pasajeros.

Recopilando, el transportista se compromete a trasladar al viajero de un punto a otro tal como se establece en el contrato y esa es la causa por la que el viajero efectúa el contrato y paga el precio. Esa naturaleza de arrendamiento de obra permite aplicar las reglas relativas al mismo, recogidas en los artículos 1588 a 1600 del Código Civil (a partir de ahora, CC). En este sentido vamos a determinar el orden de prelación de las normas jurídicas aplicables al contrato de pasaje:

1º. Las condiciones generales y particulares del contrato.

2º. Los artículos 693 a 705 del Ccom, reguladoras del contrato de pasaje marítimo.

---

<sup>14</sup> OLMEDO PERALTA, E., *Modernización de la normativa...*, op.cit., p.418.

3º. Los artículos 1588 a 1600 del Código Civil que tratan el arrendamiento de obra y los de teoría general de las obligaciones y contratos (1088 y ss.).

4º Los usos del comercio.

5º La aplicación analógica del Convenio internacional relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes de mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974, modificado por el Protocolo de Londres de 19 de noviembre de 1976<sup>15</sup>.

## ***2.4 Elementos del contrato de pasaje***

### *2.4.1 Elementos personales: el pasajero y el transportista.*

Como elementos personales identificamos tres: el pasajero, el transportista contractual y el transportista ejecutor.

Por lo que respecta al **pasajero**, nuestra doctrina considera al pasajero sujeto y objeto del contrato, pero la normativa no ofrece un concepto unívoco. Según lo dispuesto en el Convenio PAL, se trata de toda persona transportada en un buque en virtud de un contrato de transporte o, que con el consentimiento del transportista, viaja acompañando a un vehículo o a animales vivos<sup>16</sup>, amparados por un contrato de transporte mercancías, que no se rige por lo dispuesto en el Convenio. Ahora bien, según Bercovitz Rodríguez-Cano y Calzada Conde el pasajero no debe ser obligatoriamente el que contrate el transporte, ya que si no quedarían excluidos los que carecen de capacidad de obrar, como los menores e incapaces.

Por otra parte, teniendo en cuenta la existencia del contrato, la doctrina niega la condición jurídica de pasajero a quienes viajen clandestinamente (polizones) o en régimen de transporte amistoso (personas que viajan en embarcaciones de recreo). En el caso de los polizones se motiva por la falta de acuerdo de voluntades entre las partes necesario para el nacimiento del contrato. Y en el segundo caso se debe a que la relación establecida reside en la amistad o la cortesía y encaja más en el ámbito de la moral y de los usos sociales que no en el de las relaciones jurídicas. Esta aclaración es

---

<sup>15</sup> ZUBIRI DE SALINAS, M. “El contrato de pasaje” en BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, A., CALZADA CONDE, M<sup>a</sup> A. (Dir.), *Contratos mercantiles*, t. II, 5a ed. Cizur Menor (Navarra), 2013, pp.515-516.

<sup>16</sup> A los acompañantes de las mercancías (e.g. ciudadanos de animales) se les ofrece la misma protección que a los pasajeros por extensión, pero no se les considera pasajeros.

necesaria, a la par de importante, en el caso de surgimiento de responsabilidad por daños personales a estas personas, dado que estaremos ante un caso de responsabilidad extracontractual. Por el contrario, suele defenderse la aplicación analógica del régimen contractual del pasaje a los supuestos de transporte gratuito, es decir aquellos en que aunque falte la contraprestación del pasajero, el transportista se obliga jurídicamente a llevarlo de transporte. (e.g. en el caso de los niños de corta edad que acompañan a sus padres).

Por otra parte, hemos de establecer una distinción entre la regulación del Código de Comercio que reconoce en los artículos 694, 695 y 698, al capitán, al consignatario naviero y al capitán, respectivamente. Y, por su parte, el Convenio PAL distingue entre transportista y transportista ejecutor. El primero se define como toda persona que concierne, o en cuyo nombre se concierne, un contrato de transporte, tanto si el transporte es efectuado por dicha persona como por un transportista ejecutor. El segundo se trata de la persona distinta del transportista que, ya siendo el propietario, el fletador o la empresa explotadora del buque, efectúa de hecho la totalidad o parte del transporte.

El **transportista** es el que contrata y ejecuta el contrato de transporte, es decir, puede ser que el transportista sea a su vez naviero o empresario marítimo y efectuar el transporte con un buque propio o con un buque ajeno, en cuyo caso será fletador entendido este término en sentido amplio. Así pues, el transportista se obliga a realizar el transporte de forma directa, profesional y habitualmente, pero en su actuación pueden intervenir otras personas como pueden ser los dependientes del transportista u otros porteadores que tomen parte en un mismo transporte.

Referente al **transportista ejecutor** lo hemos de distinguir del transportista contractual porque ejecuta total o parcialmente el contrato. Se encuentra definido en el artículo 1.1.b del Convenio de Atenas como *la persona distinta del transportista, que ya siendo el propietario, el fletador o la empresa explotadora del buque, efectúa de hecho la totalidad o parte del transporte.*

La distinción entre ambas figuras se advierte en el aspecto de la responsabilidad derivada de este contrato. De tal forma que, si bien el transportista ejecutor respondería

de la parte ejecutada por el mismo, el porteador contractual respondería frente al pasajero por la totalidad del transporte contratado<sup>17</sup>.

#### 2.4.2 Elementos formales: el billete de pasaje

El contrato de pasaje, tal como avanzamos antes, es un contrato consensual que se perfecciona con el mero consentimiento de las partes, tal como reza el art. 1258 CC Sin embargo, la práctica general demuestra que este contrato se documenta mediante la expedición, por parte del transportista contractual, del **billete de pasaje**, que se configura como un auténtico contrato de adhesión, sometido a condiciones generales de contratación lo que implica la aplicación de la Ley 7/1998 de, de 13 de abril, sobre condiciones generales de la contratación y del Texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias (Real Decreto Legislativo 1/2007), pero no así las disposiciones reguladoras del contrato de pasaje, recogidas en el Código de Comercio, porque no mencionan los requisitos del billete. Asimismo, el billete también podrá ser expedido en formato electrónico<sup>18</sup> y es indiferente la denominación que reciba: billete, ticket, bono, etc.

En cuanto al “contrato de adhesión”<sup>19</sup> que se convierte el billete de pasaje hemos de advertir que esto se debe a que el contrato de pasaje, cuando se realiza en líneas regulares de navegación, el usuario no puede discutir las condiciones del transporte y acaba aceptando el formulario impreso, el cual recoge en el reverso del billete los derechos y obligaciones de las partes.

Hemos de destacar que el billete no supone un elemento esencial para la validez del contrato de pasaje pero, a su vez, cumple una función legitimadora de la persona que goza del derecho a la prestación del servicio de transporte. *Su emisión tiene efectos probatorios y, en todo caso, supone el cumplimiento de la obligación legalmente*

---

<sup>17</sup> LÓPEZ QUIROGA, J. “Contrato de pasaje. Contrato de viaje combinado” en MARTÍNEZ SANZ, F. (Dir.), *Manual de Derecho del Transporte*. Madrid: Marcial Pons, 2010, p. 440.

<sup>18</sup> El contrato de pasaje puede formalizarse también electrónicamente. En la práctica, el contrato de pasaje se celebra muchas veces a distancias, por medios electrónicos. Como es sabido, Internet constituye un nuevo marco para la contratación mercantil. Las principales empresas navieras ofrecen a sus clientes la posibilidad de contratar las operaciones de transporte telemáticamente, a través de sus páginas web. (PILÓNETA ALONSO, L.M, “Contratación del transporte y la navegación” en *Tratado de Contratos*, t. V, Valencia, 2009, p. 5361).

<sup>19</sup> ARROYO, I. *Compendio de Derecho Marítimo*, op.cit. p. 168.

*impuesta al porteador de documentar el derecho del transporte, pero en ningún caso su falta de expedición determinaría la inexistencia del contrato*<sup>20</sup>.

La expedición del billete puede ser al portador o nominativo. En caso de que fuese nominativo estaremos ante un contrato *intuitu personae* y, considerando lo establecido en el artículo 695 CCom, queda prohibida su transmisión sin el consentimiento del capitán o del consignatario del buque. Ahora bien, en el caso de billetes al portador, que suelen usarse para pequeños recorridos, facultan a cualquier persona que lo posea y de esta forma se evita el problema de identificación de los billetes nominativos.

Contrariamente a lo expuesto, el Proyecto de Ley General de Navegación Marítima exige en su artículo 288 la obligación inexcusable del transportista de extender el billete de pasaje o un ticket cuando se trate de embarcaciones que presten servicios portuarios y regulares en el interior de zonas delimitadas por las autoridades marítimas.

Finalmente es preciso indicar la función de policía interior del transporte que cumple el billete, la cual permite al porteador controlar el pago del precio y adaptarse a las normas de seguridad. Además hemos de tener en cuenta que el mismo billete de pasaje o en un documento a parte (talón de equipaje) se hará constar la entrega del equipaje al porteador, sirviendo éste de título legitimador para después poder pedir la entrega del mismo, una vez haya finalizado el transporte.

#### *2.4.3 Elementos reales: el buque, el viaje, el precio del pasaje y el equipaje.*

Tal como se titula este punto, dentro de los elementos reales podemos distinguir: el buque, el viaje, el precio del pasaje y el equipaje<sup>21</sup>.

En primer lugar, el local asignado al pasajero para realizar el viaje es un elemento esencial pero en el caso de que estemos ante la modalidad de crucero o si el contrato de pasaje se ha efectuado por las características técnicas, estéticas o de confortabilidad del buque, sobre todo si ha mediado publicidad específica al respecto. Así pues, destaca su carácter sustituible en el transporte marítimo de línea regular de corta distancia porque

---

<sup>20</sup> OLMEDO PERALTA, E. *Modernización de la normativa...*, op.cit., pp.424-425.

<sup>21</sup> GABALDÓN GARCÍA, RUIZ SOROA, J.L., *Manual de Derecho de la navegación...*, op.cit., pp. 609-610.

aquí lo que interesa al pasajero es la regularidad del itinerario y la rapidez en la ejecución del viaje.

En segundo lugar, el viaje se delimita por los puertos que forman el itinerario pactado en el contrato (origen, escala y destino). Su exacto cumplimiento constituye la obligación del transportista.

En tercer lugar, el precio del pasaje consiste en la remuneración que obtiene el transportista y su pago es la principal obligación del pasajero, que normalmente se hace por adelantado, pero nada obsta para que se efectúe una vez haya comenzado el transporte (normalmente se dará en los casos de transporte de pequeño recorrido).

Finalmente, el equipaje engloba los objetos que porta el pasajero y debe transportar el transportista. El Convenio PAL lo define como *cualquier artículo o vehículo transportado por el transportista en virtud de un contrato de transporte o que, con el consentimiento del transportista, viaja acompañando a un vehículo o a animales vivos, amparados por un contrato de transporte de mercancías que no se rige por lo dispuesto en este Convenio*. A su vez el Convenio establece una dicotomía entre el equipaje, que comprende cualquier artículo o vehículo transportado por el transportista en virtud de un contrato de transporte, excluyendo los animales; y el equipaje de camarote definiendo éste como *aquél equipaje que lleva el pasajero en su camarote o que de alguna forma se encuentra en su posesión o bajo su custodia o vigilancia*.

## **2.5 Contenido del contrato**

Tal como hemos avanzado antes, estamos ante un contrato bilateral, oneroso y sinalagmático, por tanto, se generan obligaciones para ambas partes, porteador y pasajero.

### *2.5.1 Obligaciones del porteador*

Antes de empezar a enumerar las diferentes obligaciones a las que está sometido el porteador de pasajeros hemos de mencionar una obligación principal e inicial, sin la cual las demás no tienen razón de ser porque el transporte no sería posible: la obligación de navegabilidad –también conocida como *seaworthiness*-. Por navegabilidad relativa del buque o *seaworthiness* hemos de entender tanto la capacidad del mismo para resistir

los riesgos normales del mar, con estabilidad, fortaleza y estanqueidad, como la de alcanzar a la provisión de todos los elementos personales y materiales necesarios para efectuar el viaje determinado del traslado del pasajero.

En este sentido, aplicamos analógicamente el art. 676 CCom, que hace referencia a tal obligación pero impuesta para el fletante, debido a su semejanza e identidad de razón y también por razones de orden público es posible su aplicación directa en el contrato de pasaje. Esta obligación radica en la exigencia misma de la prestación del servicio de transporte y presenta, obviamente, evidentes semejanzas con el transporte de cosas aun cuando la naturaleza de lo que se vaya a transportar sea distinta, al contemplarse objetos y también sujetos. Por tanto, la prestación asumida por el transportista objetivamente supondrá la obligación inicial de proporcionar un buque en estado de navegabilidad capaz de realizar el viaje convenido<sup>22</sup>.

En cuanto a la posición jurídica del transportista porque es él el que asume la obligación del transporte, esto es, es la persona natural o jurídica que concluye un contrato de transporte y tanto si él mismo ejecuta el transporte, como si éste es realizado por un transportista ejecutor. Por tanto se puede dar que concurren ambas figuras o que se distingan entre el transportista contractual, que es aquel con el que los pasajeros conciertan el contrato, y el transportista ejecutor, que ostenta algún derecho sobre el buque y que realiza efectivamente total o parcialmente el transporte.

Dicho esto, la obligación esencial que asume el transportista es una obligación de resultado, porque tal como hemos mencionado anteriormente el contrato de pasaje se considera un contrato de arrendamiento de obra y de ahí que la obligación sea de resultado. Así pues, esta obligación principal constituye la causa del contrato. De modo que, todas las demás obligaciones asumidas siempre quedarían subordinadas a este deber esencial del porteador.

En primer lugar, el transporte del pasajero, como prestación básica, implica necesariamente recibir al pasajero a bordo y proporcionarle un espacio adecuado para el traslado (asiento o camarote, según lo que se haya pactado) y aceptar el equipaje de éste, ofreciéndole un espacio suficiente. Asimismo supone mantener el buque en las condiciones adecuadas de navegabilidad y encontrarse debidamente armado, equipado y

---

<sup>22</sup> NAVAS GARATEA, M. *La navegabilidad del buque en el Derecho Marítimo internacional*. Victoria-Gasteiz: Servicio de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2013, pp. 852.

aprovisionado para realizar el transporte convenido y para asegurar la comodidad de los pasajeros a bordo<sup>23</sup>.

En relación con la obligación anterior, se le exige al transportista un deber de seguridad o protección que se materializa en varias manifestaciones: el buque debe disponer de las licencias y autorizaciones pertinentes, tanto por lo que respecta al transporte de pasajeros como para operar la ruta en concreto. El buque, además, ha de estar en las condiciones adecuadas y cumplir con los requisitos pactados en el contrato; así como disponer a bordo de los servicios y los espacios habilitados y respetar la normativa de seguridad.

La obligación de seguridad se concibe como una obligación de resultado, porque se entiende que el transportista ha cumplido si el pasajero llega sano y salvo a su destino y no basta con que adopte las medidas necesarias para que no se cause daño o no haya existido culpa por su parte<sup>24</sup>.

Pero es necesario tener en cuenta que la obligación de seguridad y la posible responsabilidad que se pudiera derivar de su incumplimiento, no se refiere solamente al momento en que el pasajero se encuentra dentro del buque sino que se extiende a los momentos de embarque y desembarque y durante el período de tiempo en que el pasajero es transportado por agua desde tierra al buque o viceversa. A pesar de ello, tal como dispone el art. 1.8 Convenio PAL se excluye el lapso de tiempo en que el pasajero se encuentra en una terminal o estación marítima, en un muelle o cualquier otra instalación portuaria<sup>25</sup>.

En segundo lugar, el transportista debe iniciar el transporte siguiendo el horario y los plazos previstos en el contrato, ya que en caso contrario, el incumplimiento de esta obligación deriva en responsabilidad por retraso en la salida, e incluso la suspensión o cancelación viaje.

En tercer lugar y ligado con la anterior obligación, el porteador está obligado a realizar el transporte sin interrupciones, siguiendo los plazos y el itinerario previstos, aunque el itinerario habitualmente no se encuentra recogido en el billete de viaje. Respecto del tiempo para la realización del transporte, el transportista está obligado a realizar el

---

<sup>23</sup> LÓPEZ QUIROGA, J. “Contrato de pasaje. Contrato de viaje combinado”, op.cit.,p. 441.

<sup>24</sup> ZUBIRI DE SALINAS, M. “El contrato de pasaje” op. cit., p.531.

<sup>25</sup> PACHECO CAÑETE, M. “Cuestiones de actualidad sobre la responsabilidad del transportista marítimo” en RDT, núm. 9, 2012, p.98.

transporte en el tiempo convenido en el contrato o en el tiempo que resulte razonable para llevarlo a cabo, en caso de falta de pacto. Asimismo, el artículo 698 CCom establece que el buque exclusivamente destinado al transporte de pasajeros debe conducirlos directamente al puerto o puertos de su destino, cualquiera que sea el número de pasajeros, haciendo todas las escalas que tenga marcadas en su itinerario.

En cuarto lugar, el porteador se encuentra obligado a suscribir el seguro obligatorio exigido en el art. 4 bis del Convenio de Atenas, según su enmienda ofrecida por el protocolo de 2002; normas desarrolladas en España por el RD de 22 de diciembre de 1989<sup>26</sup>.

En quinto lugar, el naviero que presta servicios de pasaje asume la obligación documental de remitir a la autoridad competente la lista de pasajeros, siguiente el formulado FAL núm. 6, según se desprende del desarrollo que de la Directiva 2010/65/UE, de 20 de octubre, por la que se establecen las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros.

En sexto lugar el transportista debe cumplir con la obligación accesoria de transportar el equipaje del pasajero. Pero dentro del equipaje hemos de distinguir el equipaje de mano o de camarote, que lleva el pasajero consigo y el equipaje de bodega o facturado, el cual es custodiado por el transportista y a su efecto expide un talón que ejerce de título de rescate, en tanto que legitima al pasajero una vez ha llegado a su destino y desea recuperar su equipaje.

Finalmente, y después de enumerar todos estos deberes del transportista, no hemos de olvidar que el porteador deberá realizar el transporte con la debida diligencia para llevar de forma segura al pasajero y su equipaje al puerto de destino convenido. Se trata de una obligación instrumental de hacer, de seguridad e integridad permanentes del pasajero que incumbe al transportista<sup>27</sup>.

---

<sup>26</sup> Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Seguro Obligatorio de Viajeros.

<sup>27</sup> NAVAS GARATEA, M., *La navegabilidad del buque...*, op.cit., pp. 855.

### 2.5.2 *Obligaciones del pasajero*

En primer lugar, tal como hemos dicho anteriormente, el precio del pasaje se suele pagar con anterioridad a la realización del viaje y esta obligación constituye la principal exigida al pasajero, que a su vez también es la causa del referido contrato<sup>28</sup>. Respecto de la forma en que puede efectuarse el pago se admiten todas las permitidas en Derecho, es por ello que es posible pagar tanto en dinero en efectivo como con documentos mercantiles, tales como la tarjeta de crédito o el cheque.

En cuanto a la fijación del precio del pasaje cuando no sea convenido, el Código de Comercio prevé en su artículo 693 la fijación judicial - norma que actualmente está totalmente desfasada-. En el caso de que el pasajero desistiese del viaje o se presentase con retraso después de salir el buque debería abonar el precio del pasaje igualmente (art. 694 Ccom). Finalmente, con el objetivo de asegurar el cobro del pasaje y la manutención por el transportista, el art. 704 CCom concede a éste último el derecho de retención, y en su caso, venta de los efectos pertenecientes al pasajero. Y le atribuye, además, un derecho de preferencia sobre los demás acreedores.

En segundo lugar, el pasajero debe presentarse en el lugar y momento determinado en el contrato, generalmente estas condiciones figuran en el billete y también suelen estar publicadas por las empresas en lugares públicos tales como el tablón de dentro de la estación marítima. Así pues, esta obligación se asimila a un deber de colaboración que se le exige al viajero a fin y efecto de facilitar al transportista la realización de su parte del contrato.

Asimismo, tal como prescribe el artículo 700 Ccom, los pasajeros deberán someterse, en todo momento, a las disposiciones del capitán en cuanto a la conservación del orden y policía a bordo, como consecuencia de la imposición del deber de seguridad que asume el transportista.

Finalmente se exige al pasajero la diligencia necesaria por su parte como miembro de la comunidad en viaje y además debe cuidar de su propia seguridad. Esta obligación consiste en no realizar actividades que perturben a los demás usuarios o a los medios y en llevar a cabo actos que puedan poner en peligro o alterar el orden público. Asimismo,

---

<sup>28</sup> 1274 CC: *En los contratos onerosos se entiende por causa, para cada parte contratante, la prestación o promesa de una cosa o servicio por la otra parte.*

también se le exige respetar y hacer un uso racional de las instalaciones del buque. Respecto de la propia seguridad, el pasajero debe adoptar todas las precauciones necesarias para no sufrir ningún daño, ya que en caso contrario, si el transportista demuestra que los daños causados no fueron causados por él quedará liberado de responsabilidad<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup> Vid. LÓPEZ QUIROGA, J. “Contrato de pasaje. Contrato de viaje combinado”, op.cit.,p. 443 y PULIDO BEGINES, J.L “El transporte marítimo (III). Otros contratos auxiliares de la navegación. El contrato de pasaje”, op.cit., pp. 150-151.



### 3. LA RESPONSABILIDAD EN EL CONTRATO DE PASAJE MARÍTIMO

#### *3.1 El régimen de responsabilidad en el ámbito internacional*

La responsabilidad del porteador varía según si se trata de transporte interior o de cabotaje, regido por el Código de Comercio o si se trata de un transporte internacional, sometido al Convenio de Atenas de 1974. A pesar de ello, conviene tener presente que será de aplicación, tanto para el transporte nacional como para el internacional, el régimen previsto en el Reglamento (CE) núm. 392/2009<sup>30</sup>, del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009 sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente, que por medio de incorporación determina la aplicación del Convenio de Atenas de 1974, modificado por el Protocolo de 2002<sup>31</sup>. El objetivo que persigue el Reglamento radica en conseguir el establecimiento de un régimen uniforme comunitario en el ámbito de la responsabilidad civil del porteador por daños a pasajeros y del seguro relativo al transporte de los pasajeros por mar, cuya disciplina será de aplicación tanto a los transportes internacionales como a los que se realicen dentro de un Estado parte<sup>32</sup>.

Respecto al ámbito de aplicación del Reglamento, el artículo 1 contempla el mismo se extiende a todo el transporte internacional, tal como lo prevé el art. 1.9 del Convenio de Atenas, es decir, todo aquel transporte que de acuerdo con el contrato de transporte, tenga el lugar de partida y el lugar de destino en Estados diferentes o en un mismo Estado, si con arreglo al contrato de transporte o al itinerario programado hay un puerto de escala intermedio en otro Estado, y también al transporte marítimo dentro de un mismo Estado miembro a bordo de buques de las clases A y B según el art. 4 de la Directiva 98/18/CE<sup>33</sup>, siempre y cuando el buque enarbole el pabellón de un Estado

---

<sup>31</sup> LÓPEZ QUIROGA, J. “Contrato de pasaje. Contrato de viaje combinado”, op.cit., p: 444.

<sup>32</sup> PACHECO CAÑETE, M. “Cuestiones de actualidad ...”, op. cit, pp. 91-92.

<sup>33</sup> Ha sido modificada por las Directivas: Directiva 2002/25/CE de la Comisión del 5 de marzo de 2002, Directiva 2002/84/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de noviembre de 2002, Directiva 2003/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de abril de 2003 y Directiva 2003/75/CE de la Comisión de 29 de julio de 2003.

En cuanto a los buques de las clases A y B el art. 4 los define así: los buques de clase A son buques de pasaje que realizan travesías nacionales distintos de los definidos para las clases B, C y D y los buques de clase B son los buques de pasaje que realizan travesías nacionales en las que no se alejan más de 20 millas de la línea de la costa, contadas a la altura media de la marea, donde pueden refugiarse los pasajeros en caso de naufragio.

miembro o esté matriculado en un Estado miembro, el contrato de transporte se haya concertado en un Estado miembro o el lugar de partida o de destino, están situados en un Estado miembro, según el contrato de transporte.

Asimismo, los Estados Miembros podrán aplicar el presente Reglamento a todos los transportes por mar en el interior de un Estado miembro.

Por su parte, el Convenio PAL no disciplina la totalidad del contrato de pasaje, sino que tan sólo establece un régimen imperativo de responsabilidad del transportista por daños causados a los pasajeros. No obstante, en los otros aspectos que no aparecen contemplados en las normas internacionales resulta de aplicación nuestro Derecho interno<sup>34</sup>.

Tal como establece el artículo 3 del Reglamento 392/2009, el régimen jurídico que regula el régimen de la responsabilidad con respecto a los pasajeros, sus equipajes y sus vehículos y las normas sobre el seguro u otra garantía financiera, estarán regidas por dicho Reglamento y por lo artículos 1 y 1 bis, 2.2, 3 a 16 y 18, 19, 20 y 21 del Convenio de Atenas y por las disposiciones de las directrices de la OMI que son vinculantes y que se adjuntan al mismo Reglamento.

El Convenio PAL prevé en su articulado los casos de responsabilidad por muerte o lesiones corporales sufridas por los pasajeros y por la pérdida o daños y retrasos sufridos por el equipaje acaecidos en el transcurso de un transporte internacional, siempre que el perjuicio fuese causado por culpa o negligencia del transportista o sus empleados o agentes si éstos actuaron en el desempeño de sus funciones, pero no contempla los supuestos de retraso, cancelación o denegación de embarque sufridos por los pasajeros durante el transporte, tal como sí contempla nuestro Derecho interno.

El art. 3.1 del Convenio dispone el régimen aplicable a las pérdidas originadas por daños al pasajero debido a un suceso relacionado con la navegación siempre y cuando estas pérdidas no superen las 250.000 unidades de cuenta por pasajero y transporte, y en caso de que tales pérdidas superen dicha cuantía, el transportista será también responsable, siempre y cuando no demuestre que el suceso no es imputable a su culpa o negligencia.

---

<sup>34</sup> PACHECO CAÑETE, M., “Cuestiones de actualidad ...”, pp. 90-91.

Por su parte, el artículo 3.2 del Convenio establece que el transportista será responsable, en primer lugar, por las pérdidas originadas por la muerte o las lesiones de un pasajero causadas por un suceso no relacionado con la navegación, si dicho suceso es imputable a la culpa o negligencia del transportista. En segundo lugar, el transportista será igualmente responsable de las pérdidas originadas por la pérdida o daños sufridos por el equipaje de camarote si el suceso que originó las pérdidas es imputable a su culpa y negligencia y tal se presumirá cuando dicho suceso esté relacionado con la navegación. Y, finalmente, el transportista será también responsable de las pérdidas originadas por pérdida o daños sufridos en el equipaje que no sea de camarote, es decir, el equipaje de bodega, a no ser que demuestre que el suceso que originó tales pérdidas no es imputable a su culpa o negligencia.

La responsabilidad prevista en el artículo 3 del Convenio de Atenas se extiende solamente a las pérdidas originadas por sucesos acaecidos durante el transporte (art. 3.6) y teniendo en cuenta lo previsto en el artículo 1.8, que prevé el período durante el cual abarca éste, se distinguen los diferentes tipos de responsabilidad:

En cuanto al pasajero y su equipaje de camarote, el período de transporte comprende el periodo durante el pasajero y/o su equipaje están a bordo del buque o en curso de embarque o desembarque y el período durante el que el pasajero y su equipaje de camarote son transportados por agua desde tierra al buque o viceversa (art. 1.8.a). Ahora bien, el intervalo en el cual el pasajero se encuentra en la terminal, estación marítima, en un muelle o en cualquier instalación portuaria no se incluye dentro del tiempo de transporte.

Con respecto al equipaje de camarote, el art. 1.8.b establece que también se entiende como período de transporte el que transcurre cuando el pasajero se encuentra en una terminal, estación marítima, muelle o cualquier instalación portuaria, si el transportista, su empleado o su agente se han hecho cargo de dicho equipaje y no lo han entregado al pasajero.

Por último, y respecto del equipaje que no sea de camarote -entiéndase el de bodega-, la responsabilidad se extiende durante el periodo comprendido entre el momento en que el transportista, su empleado o su agente se han hecho cargo de dicho equipaje en tierra o a bordo, y el momento en que el transportista, su empleado o su agente lo devuelven (1.8.c).

Así pues, tal como prevé el art. 3.6 del Convenio corresponde la carga de la prueba al perjudicado, pero a su vez se establece una presunción *iuris tantum* de culpa o negligencia del transportista en los supuestos en los que los perjuicios sufridos por el pasajero, sean resultado directo o indirecto de un naufragio, abordaje, varada, explosión, incendio o deficiencia del buque –suceso relacionado con la navegación–, así como, en general, en los supuestos de pérdida o daños sufridos por el equipaje, independientemente de su causa (responsabilidad por culpa presunta).

Ahora bien, según lo dispuesto en el artículo 6 del Convenio la responsabilidad del transportista quedaría excluida o atenuada si el transportista demuestra que la culpa o negligencia del pasajero han sido la causa de la muerte o las lesiones o de la pérdida o daños sufridos en el equipaje<sup>35</sup>.

### ***3.2 El régimen de responsabilidad interno***

Si realizamos un análisis de los diversos preceptos legales que versan sobre la responsabilidad del porteador en el caso de transporte de pasajeros por mar en nuestro ordenamiento jurídico podemos apreciar su escasez y fragmentariedad. En los artículos 693 a 705 del Ccom, reguladores del contrato de fletamento, se disciplina el contrato de pasaje y la responsabilidad del transportista, si bien el Código no alude a la responsabilidad en el caso de daños causados al pasajero y muchas de las normas contenidas en él no revisten de aplicación práctica, pues su carácter anticuado y dispositivo determina que la regulación del contrato de pasaje y de la responsabilidad que asume el transportista se contenga generalmente en un condicionado general al que se adhiere el pasajero.

En cualquier caso, es necesario indicar que con carácter general, la responsabilidad civil de los transportistas funciona con total independencia de las indemnizaciones que procedan con arreglo al régimen del seguro obligatorio de viajeros, sin que lo recibido por el pasajero en virtud de ese seguro reduzca, de ningún modo, el importe de aquéllas (art. 1.3 del Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros –RD 1575/1989)<sup>36</sup>.

---

<sup>35</sup> LÓPEZ QUIROGA, J. “Contrato de pasaje. Contrato de viaje combinado”, op.cit., p. 446.

<sup>36</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L; RUIZ SOROA, J.M., *Manual de Derecho de la navegación...*, op.cit., p.613.

Una vez dicho esto, hemos de tener en cuenta que, en cuanto a la responsabilidad por daños y perjuicios a los pasajeros, conviene diferenciarse entre la responsabilidad por retraso o inejecución del contrato y la nacida por daños corporales (muerte o lesiones); cuestión que abordamos a continuación.

### *3.2.1 Responsabilidad por retraso o inejecución del viaje*

Si llegado el momento convenido, el transportista, obligado a llevar a cabo el viaje, **cancela o suspende** el mismo antes de emprenderse éste, el artículo 697 CCom establece que si se trata de culpa exclusiva del capitán o del naviero, los pasajeros tendrán derecho a la devolución del pasaje y al resarcimiento de los daños y perjuicios sufridos. Por tanto el transportista estaría obligado a retornar el importe del pasaje y además a indemnizar por los daños y perjuicios causados a todos sus pasajeros a los cuales se les negó emprender el viaje o se les retrasó la partida. Ahora bien, estamos ante un caso distinto si la cancelación se debe a caso fortuito o fuerza mayor o a cualquiera otra causa independiente del capitán o del naviero, los pasajeros sólo tendrán derecho a la devolución del pasaje.

En el caso de que el **retraso de la partida del buque** se deba a una situación de innavegabilidad sobrevenida provisional del buque, nuestra legislación lo contempla para el contrato de pasaje como un incumplimiento contractual temporal de la obligación de iniciar el viaje en el momento convenido. De tal modo, los pasajeros tendrán derecho a permanecer a bordo y a recibir alimentación, alojamiento y servicios anejos por cuenta del buque mientras el retraso dure, siempre y cuando, no sea debido a caso fortuito o fuerza mayor<sup>37</sup>. Por tanto, si la avería es susceptible de reparación ordinaria, el pasajero podrá conformarse con esperar hasta su solución y el transportista deberá asumir el coste de dicha manutención.

Ahora bien, hemos de tener en cuenta el artículo 20 del Reglamento (UE) 1177/2010<sup>38</sup>, del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de noviembre, sobre los derechos de los pasajeros que viajen por mar y por vías navegables, porque establece una serie de exenciones, aplicables a los servicios de pasaje (art. 2). Los artículos 17, 18 y 19 del Reglamento tratan las exenciones sobre los deberes de asistencia, el transporte alternativo o reembolso del precio del billete y la indemnización, respectivamente.

---

<sup>37</sup> NAVAS GARATEA, M., *La navegabilidad del buque...*, op.cit., p. 854.

<sup>38</sup> Entró en vigor el 6 de enero de 2011 y es aplicable a España desde el 18 de diciembre de 2012.

Así pues, no serán de aplicación los artículos 17, 18 y 19 cuando estemos ante pasajeros con billetes abiertos hasta que no se especifique la hora, salvo si se trata de pasajeros titulares de un pase de transporte o abono de temporada.

Asimismo, tampoco serán de aplicación los artículos 17 y 19 (deberes de asistencia e indemnización) en el caso de aquellos pasajeros que hayan sido informados de la cancelación o del retraso antes de efectuar la compra del billete o cuando la cancelación o retraso se deban a causas imputables al pasajero. Por tanto se exonera de responsabilidad al transportista o al operador de terminal en los supuestos de culpa exclusiva (no de concurrencia de culpas) del pasajero, así como aquellos casos en los que el pasajero, pese a ser conocedor del retraso o de la cancelación, decide adquirir el billete y, en consecuencia, acepta las nuevas condiciones en las que se realizará el transporte. Ahora bien, aun en estas condiciones continúa el transportista obligado al cumplimiento de la obligación prevista en el art. 18, es decir, a ofrecer un transporte alternativo o a reembolsar el precio del billete cuando el servicio de pasaje ha sido cancelado o ha sufrido un retraso de más de noventa minutos.

Por otra parte, no será de aplicación el artículo 17.2, que se concreta en el deber de asistencia en su modalidad de alojamiento en los casos en que el retraso o la cancelación se deba a condiciones meteorológicas que hagan peligrosa la navegación, y tampoco será aplicable la compensación prevista en el artículo 19, si la cancelación o el retraso se debe a condiciones meteorológicas que hacen peligrosa la navegación del buque, o a circunstancias extraordinarias que entorpecen la ejecución del servicio de pasaje y que no hubieran podido evitarse incluso tras la adopción de todas las medidas oportunas<sup>39</sup>.

Finalmente, si el retraso excediese de 10 días, los pasajeros tendrán derecho a la devolución del pasaje, si lo solicitan y si fuese debido exclusivamente a culpa del capitán o del naviero, podrán también reclamar daños y perjuicios que se les hayan causado (artículo 698.2 Ccom).

Así pues, tal como dispone el artículo 698 Ccom, en el caso de **interrupción del viaje** ya empezado sólo deberán abonar el precio del pasaje en proporción a la distancia recorrida (*pro rata itineris*) y no tendrán derecho al resarcimiento de los daños y perjuicios si la interrupción fuese por caso fortuito o fuerza mayor, pero sí gozarán del

---

<sup>39</sup> PETIT LAVALL, M<sup>a</sup> V. “El reglamento (UE) núm. 1177/2010 y la protección de los pasajeros que viajan por mar”, RDT, núm. 12, 2013, pp.22.

derecho a la indemnización si la interrupción consistiese y fuese imputable exclusivamente a la culpa del capitán.

### 3.2.2 *Responsabilidad por daños y perjuicios al pasajero y al equipaje*

La responsabilidad del porteador frente al pasajero **por muerte o lesiones** causadas durante el transporte es consecuencia de la obligación de seguridad que asume el transportista. Se trata, por tanto, de una responsabilidad contractual<sup>40</sup>, derivada del compromiso adoptado por el transportista de trasladar al pasajero incólume al puerto de destino<sup>41</sup>.

En ese sentido, la responsabilidad del transportista se despliega contractualmente en el caso de incumplimiento de los extremos pactados, de ahí que se apunte a que el momento de origen de esta responsabilidad ha de venir indicado por la toma a su cargo del viajero y su equipaje, momento en que se inicia la ejecución del contrato y que normalmente, difiere del de la conclusión del pacto.

Aunque se diga que la obligación de seguridad no encuentre reflejo expreso en ninguna de las normas reguladoras del contrato de pasaje, esto no es óbice para que no se acepte como implícita en varias de las obligaciones vinculadas a ella y la prestación misma del contrato de transporte. Es decir, el transportista debe realizar el viaje con la diligencia necesaria para transportar al pasajero incólume, una vez el transportista asume la obligación de seguridad inherente al transporte y cuyo fundamento se encuentra en el principio de buena fe objetiva establecido en el artículo 1258 CC, en cuya virtud el transportista no responderá exclusivamente del cumplimiento del deber de prestación que asume por el contrato, sino también de todas las consecuencias que “según la naturaleza sean conformes a la buena fe”, por lo que afirmamos su carácter contractual<sup>42</sup>.

Si bien es cierto que no pesa sobre el transportista de personas una obligación de guarda y custodia equivalente a la que se exige al transportista de mercancías, ello no implica que aquél pueda obviar las condiciones de seguridad de los pasajeros. En este sentido,

---

<sup>40</sup> La doctrina mayoritariamente se pronuncia afirmando el carácter contractual de la responsabilidad del transportista por los daños causados a los pasajeros que se fundamenta en el artículo 1.101 del Código Civil, precepto que constituye la médula de la responsabilidad civil contractual en nuestro ordenamiento jurídico.

<sup>41</sup> PULIDO BEGINES, J.L., *El transporte marítimo (III). Otros contratos auxiliares...*, op.cit., p. 150.

<sup>42</sup> PACHECO CAÑETE, M., “Cuestiones de actualidad ...”, op.cit., pp. 97.

en caso de muerte o lesiones del pasajero, éste o sus derechohabientes deberán probar la concurrencia de culpa o negligencia por parte del naviero o su tripulación.

En cuanto a la regulación que trata los daños a los viajeros, en el transporte nacional, el Código de Comercio obvia cualquier regulación sobre este tipo de responsabilidad, por lo que resulta de aplicación, en tanto que el pasajero revista la condición de usuario, los artículos 147 y 148 del TRLGDCU que determinan la obligación del transportista de responder en estos casos e indemnizar al usuario de los transportes marítimos por los daños y perjuicios demostrados derivados de la utilización de tales servicios. Ahora bien, en tanto que el pasajero debe cuidar de su persona, en el contrato de pasaje le corresponde al pasajero, por regla general, la carga de la prueba de la culpa del naviero o de la de sus dependientes, siendo posible la culpa compartida por ambas partes. La doctrina entiende, a la luz del régimen general de responsabilidad que prevé el TRLGDCU en el artículo 147 y ss., que el naviero puede liberarse de su responsabilidad probando que tanto él como sus dependientes cumplieron diligentemente los requisitos reglamentarios de seguridad del pasajero establecidos, adoptando todos los cuidados y diligencias que la naturaleza del servicio requería<sup>43</sup>.

Respecto al **daño a los pasajeros** se puede diferenciar entre los que han tenido lugar con ocasión del transporte y los que se han producido a causa del transporte. En cuanto a los primeros, el transportista se liberaría cuando demuestre haber desplegado la diligencia ordinaria para asegurar la incolumidad del pasajero; para los otros, se deberá probar el caso fortuito. Por tanto, para liberarse de los daños acaecidos durante el transporte hay que demostrar que se cumplía con la normativa de seguridad en la navegación y el servicio era prestado con diligencia; pero en el caso de daños en caso de incidente se debe probar que se trataba de un caso fortuito<sup>44</sup>.

En segundo lugar y teniendo en cuenta que, generalmente, el transportista está obligado a transportar al pasajero y a su equipaje, constituyéndose esta como una obligación accesoria, nos planteamos en este punto la responsabilidad del transportista por **daños a**

---

<sup>43</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L., RUIZ SOROA, J.M, *Manual de Derecho de la navegación...*, op.cit. pp.614-615. Y aunque la cuestión es discutible, dada la escasa claridad con que se expresa la ley en este punto, creemos que esa responsabilidad será subjetiva, de modo que el transportista podrá exonerarse cuando pruebe que él mismo y sus dependientes han cumplido los requisitos reglamentarios establecidos y han adoptado los demás cuidados y diligencias que exige la naturaleza del servicio, pero objetiva y limitada a la cuantía de 3.005.060,5 euros, cuando los daños provengan de deficiencias probadas en la navegabilidad, equipos e instalaciones del buque.

<sup>44</sup> OLMEDO PERALTA, E., *Modernización de la normativa...*, op.cit., p.437.

**los equipajes.** En primer lugar hemos de saber que podemos distinguir hasta tres formas de equipaje, las cuales se rigen por un régimen jurídico distinto.

La primera distinción consiste en diferenciar el equipaje de cabina del equipaje en bodega, dependiendo de si el equipaje queda bajo el dominio efectivo del pasajero o si éste lo ha consignado para su custodia por el transportista. Además, dentro de las posesiones del pasajero que quedan a disposición del transportista hemos de incluir los vehículos<sup>45</sup>, para los casos en que los buques puedan albergar su carga.

El Código de Comercio es muy parco a la hora de regular el transporte del equipaje en los artículos 703 y 704 y solamente diferencia entre el equipaje cuya custodia se ha consignado al porteador y el equipaje que es cargado por el propio pasajero bajo su inmediata y peculiar custodia. El art. 703 dispone que *el pasajero será reputado cargador en cuanto a los efectos que lleve a bordo, y el capitán no responderá de lo que aquél conserve bajo su inmediata y peculiar custodia, a no ser que el daño provenga de hecho del capitán o de la tripulación.* De este precepto podemos deducir que el Código considera **equipaje de camarote** todos aquellos efectos, ya sean bienes, muebles o enseres, que el pasajero lleve a bordo consigo.

El **equipaje de bodega** es todo aquel equipaje que ha sido entregado al porteador para que lo guarde y custodie durante el trayecto y devolverlo a su dueño una vez finalizado éste. Como prueba de la entrega y para justificar el depósito, el transportista expide un talón de equipaje, el cual consiste en un título de legitimación para la retirada de los bultos. De tal forma, el transportista quedará liberado entregando el equipaje a la persona que presente el título que lo identifica. El régimen de responsabilidad es el propio al transporte de mercancías, por tanto son de aplicación los artículos 618 y 619 Ccom y las normas relativas al contrato de fletamento. Respecto del equipaje consignado a la tripulación existe una responsabilidad *ex receptum*, a la que serían de aplicación subsidiaria las normas propias del depósito, y que, implica la responsabilidad del transportista salvo en los supuestos de daños o pérdida por caso fortuito o fuerza mayor.

El **equipaje disponible** consiste en todos los bienes que se entregan al porteador para su traslado pero que durante unas horas determinadas se encuentran a disposición del

---

<sup>45</sup> El Código de Comercio no lo contempla como equipaje pero aplicamos el art. 1.5 del Convenio de Atenas que sí los incluye en el concepto de equipaje.

pasajero. En este sentido, no estamos ante una estricta responsabilidad *ex recepto*, puesto que estos bienes no se encuentran en todo momento bajo la custodia del porteador. Así pues, dependerá de si la pérdida o los daños se han causado en el momento en que se encontraban los objetos bajo el control del pasajero o no<sup>46</sup>. En el primer caso se aplicará el régimen del art. 703 Ccom, antes mencionado, para el equipaje de camarote, mientras que para el segundo caso aplicaremos la responsabilidad prevista para el equipaje de bodega.

### ***3.3 Las cláusulas de exoneración y limitación de la responsabilidad***

#### *3.3.1 A la luz de la vertiente nacional*

Desde antiguo, los transportistas han pretendido eliminar o limitar su responsabilidad para aminorar los riesgos económicos de su empresa. En este sentido hemos de tratar las cláusulas exonerativas de la responsabilidad del transportista y cuál es su valor en el momento presente. Entre las condiciones generales que se incluyen en el contrato de pasaje, considerado como un contrato de adhesión, el transportista puede incluir cláusulas por las que se elimine la responsabilidad del porteador.

La validez de estas cláusulas debe ser analizada a la luz de la normativa de condiciones generales de los contratos, es decir, el Texto Refundido de la Ley General de Defensa de Consumidores y Usuarios. Tal como dispone el artículo 86.2 TRLGDCU, se consideran abusivas las cláusulas que excluyan o limiten la responsabilidad del empresario en el cumplimiento del contrato, por los daños o por la muerte o lesiones causadas al consumidor y usuario por una acción u omisión de aquél. Así pues, dado que limita los derechos básicos del consumidor y del usuario se declara nula. Asimismo, tampoco se consideraban válidas con anterioridad a la vigencia de estas normas en virtud del artículo 1255 del Código Civil, precepto que establece como límite a la autonomía de la voluntad la ley, la moral y el orden público.

Respecto de las cláusulas que establecen la inversión de la carga de la prueba, también se consideran cláusulas limitativas porque exigen al pasajero que demuestre la culpa del

---

<sup>46</sup> ZUBIRI DE SALINAS, M. *La responsabilidad del transportista en el contrato de pasaje marítimo*. Barcelona: J.M. Bosch Editor. 1995. pp.352.

porteador, lo que no está permitido, dado que se encuentra específicamente regulado en el artículo 82.4.d TRLGDCU como una cláusula abusiva.

Estas cláusulas que conculcan cualquiera de estos preceptos son nulas de pleno derecho y, en consecuencia, ineficaces por lo que se tendrán por no puestas (art. 83 TRLGDCU). A pesar de la nulidad parcial que afecta a estas cláusulas en concreto, no afecta a la totalidad del contrato, ya que continuará en vigor y producirá plenos efectos en todo lo restante. Por tanto, en caso de declararse la nulidad parcial, el juez deberá integrar el contrato de acuerdo con el artículo 1258 CC, que en este caso serán las normas de derecho dispositivo relativas a la responsabilidad contractual.

### 3.3.2 *A la luz de la vertiente internacional*

El artículo 18 del Convenio de Atenas dispone, bajo el título de “Nulidad de estipulaciones contractuales”, la prohibición de establecer condiciones generales de los contratos de pasaje impuestas por los transportistas y convenidas con anterioridad al accidente causante de los daños, que tengan como objeto eximir o limitar la responsabilidad inferior a lo fijado en el mismo a cualquier persona responsable con respecto al pasajero. Esta prohibición operará en todo caso y de ahí que se deduzca que el Convenio configura el sistema de responsabilidad de carácter imperativo porque es imposible limitar la responsabilidad en ningún caso<sup>47</sup>.

Siguiendo el criterio de Mercedes Zubiri dónde este precepto configura un sistema de responsabilidad como de mínimos ya que no permite limitar la responsabilidad por debajo de lo fijado por el Convenio. Dicha limitación se concreta, por una parte, de manera cuantitativa porque radica en la prohibición de señalar una cifra mínima inferior a la instituida en los artículos 7 y 8, tal como se vio en líneas anteriores. Y de otra, de manera cualitativa prohibiendo el desplazamiento de la carga de la prueba, que recae sobre el transportista.

La consecuencia del artículo 18 desemboca en la nulidad e ineficacia de tales cláusulas exonerativas o limitativas de responsabilidad, aunque tal nulidad no afecte a la totalidad del contrato, dado que se trata de una nulidad parcial. Así pues, el artículo 18 se erige como una norma completa en tanto en cuanto que el contrato de transporte seguirá sujeto a las disposiciones del Convenio, es decir, sujeto a la norma que se ha pretendido

---

<sup>47</sup> ZUBIRI DE SALINAS, M., *La responsabilidad del transportista...*, op.cit. p. 221.

eliminar su eficacia. De tal forma podemos afirmar que el Convenio tiene carácter imperativo<sup>48</sup>.

Por tanto este régimen impuesto por el Convenio de Atenas está en consonancia con nuestro régimen nacional y, en concreto, con TRLGDCU, tal como vimos anteriormente.

### 3.3.3 *El criterio de la imputación*

En la teoría general de la responsabilidad civil existen dos criterios que determinan la existencia de responsabilidad de un sujeto, por un lado el que tiene en cuenta la conducta o la voluntad de un sujeto y por el otro el que prescinde de ésta. Estamos hablando de la responsabilidad basada en la culpa y la responsabilidad basada en el riesgo<sup>49</sup>.

Tal como afirma Matilde Pacheco, en el ámbito que nos ocupa la disyuntiva entre la responsabilidad por culpa *versus* la responsabilidad objetiva tiene características particulares ya que tradicionalmente, la primera de estas teorías ha sido representativa de los intereses de los armadores, mientras que la segunda refleja los intereses de los pasajeros defendidos por los Estados, que exigían sistemas más garantistas y que otorgaran mayor protección al viajero frente al poder contractual de los navieros.

Respecto del **transporte nacional**, en tanto en cuanto el Ccom no regula la responsabilidad por los daños causados a los pasajeros en caso de accidente resulta de aplicación, teniendo en cuenta que el pasajero adquiere la condición de usuario, lo previsto en los artículos 147 y 148 del Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de Consumidores y Usuarios, mediante el cual el usuario de los transportes marítimos tendrá derecho a ser indemnizado por los daños y perjuicios derivados del uso de tales servicios<sup>50</sup>.

Referente al **transporte internacional**<sup>51</sup>, la tesis que fundamenta la responsabilidad en la culpa del agente del daño está presente en nuestro Derecho vigente, regulador de la responsabilidad del transportista en el contrato de pasaje, en el que es aplicable lo

---

<sup>48</sup> ZUBIRI DE SALINAS, M., *La responsabilidad del transportista*, op.cit., p. 222.

<sup>49</sup> PACHECO CAÑETE, M., “Cuestiones de actualidad...”, op.cit. p. 99.

<sup>50</sup> PACHECO CAÑETE, M., “Cuestiones de actualidad...”, op.cit. p. 100.

<sup>51</sup> Vid. Art. 2 Convenio PAL que establece la aplicación del mismo en un transporte internacional siempre y cuando se cumplan alguna de las condiciones expuestas: que el buque enarbole el pabellón de un Estado Parte del convenio o esté matriculado en él o, que el contrato de transporte haya sido concertado en un Estado Parte del Convenio o, que de acuerdo con el contrato de transporte, el lugar de partida o el de destino estén situados en un Estado Parte del Convenio.

dispuesto en los artículos 3 y 4 del Convenio PAL, en virtud del cual el régimen de responsabilidad del transportista se fundamenta en dos pilares básicos: el sistema de responsabilidad por culpa o negligencia del transportista o de sus empleados o agentes si éstos actuaron en el ejercicio de sus funciones y en el derecho del porteador a limitar la cuantía de la deuda resarcitoria<sup>52</sup>.

Así pues, la tesis de la responsabilidad basada en el riesgo es la que parece cobrar fuerza en el Convenio de Atenas, conforme a su versión del Protocolo de Londres de 2002. El Reglamento (CE) 392/2009, aplicable también en nuestro ordenamiento jurídico, nos remite al art. 3 del Convenio y ello comporta la obligatoriedad de un seguro obligatorio que no puede ser inferior a 250.000 unidades de cuenta<sup>53</sup> y al reconocimiento de la acción directa del perjudicado frente al asegurador para el caso de la muerte o lesiones corporales.

Por otra parte, el art. 3 del mencionado Convenio, establece un sistema híbrido de responsabilidad del transportista que queda así: la responsabilidad será objetiva cuando las muertes o lesiones de un pasajero hayan sido causadas por un suceso relacionado con la navegación<sup>54</sup> –limitada cuantitativamente-, con lo que la culpa no intervendrá en ningún momento y, por otro lado, la responsabilidad basada en la culpa con inversión de la carga de la prueba cuando las pérdidas excedan de 250.000 unidades de cuenta. Y en cuanto a pérdidas originadas por un suceso no relacionado con la navegación, la culpa como criterio de imputación es totalmente operativo, ahora bien, será el demandante quién deberá probarla<sup>55</sup>.

Siguiendo con el criterio de Matilde Pacheco, es preciso tener en cuenta los dos estratos de responsabilidad que se prevén en el art. 3 del Convenio de Atenas:

Por un lado el transportista será responsable de las pérdidas originadas por la muerte o las lesiones del pasajeros causadas por un suceso relacionado con la navegación siempre y cuando estas pérdidas no superen las 250.000 unidades de cuenta por pasajero. En este caso, el transportista podrá exonerarse de su responsabilidad si demuestra que el suceso fue resultado de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil insurrección o un fenómeno

---

<sup>52</sup> PACHECO CAÑETE, M., “Cuestiones de actualidad...”, op.cit. p. 100.

<sup>53</sup> La unidad de cuenta hace referencia al Derecho Especial de Giro (art. 9 Convenio de Atenas).

<sup>54</sup> Vid. Art. 3.5.a Convenio PAL: Naufragio, zozobra, abordaje, varada, explosión, incendio o deficiencia del buque

<sup>55</sup> PACHECO CAÑETE, M., “Cuestiones de actualidad...”, op.cit. p. 103.

natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible o si prueba que fue totalmente causado por un acción u omisión intencionada de un tercero para causarlo. Por tanto estamos ante una responsabilidad objetiva limitada cuantitativamente y las únicas circunstancias que permiten al transportista liberarse de su responsabilidad son las anteriormente citadas.

Por otro lado, el artículo 3.1 *in fine* contempla el caso en que la cuantía supere las 250.000 unidades de cuenta por pasajero cuando el suceso está relacionado con la navegación marítima. En este supuesto la responsabilidad del transportista se basa en un criterio subjetivo con presunción de culpabilidad, de tal forma que éste deberá demostrar que el suceso que originó tales pérdidas no es imputable a su culpa o negligencia para exonerarse de su responsabilidad. Ahora bien, tal como establece el artículo 3.2 en el caso de que las pérdidas se originen por un suceso no relacionado con la navegación la responsabilidad del transportista se fundamenta en la culpa, pero corresponderá al demandante la carga de la prueba.

A pesar de todo lo expuesto, el artículo 7 del Convenio fija como tope máximo a la responsabilidad del transportista las 400.000 unidades de cuenta por pasajero, pero deja la puerta abierta a las legislaciones nacionales de los Estados Partes del mismo para que fijen límites de responsabilidad superiores al determinado por éste.

Por otra parte, hemos de hacer referencia también al límite de la responsabilidad respecto de la pérdida o daños sufridos por el equipaje y vehículos que se prevé en el artículo 8 del Convenio.

En primer lugar, en cuanto a la pérdida o los daños sufridos por el equipaje de camarote la responsabilidad del transportista no excederá en ningún caso de las 2250 unidades de cuenta por pasajero y transporte. Respecto de la responsabilidad del transportista por la pérdida o daños sufridos por vehículos, incluidos los equipajes transportados en el interiores de éstos o sobre ellos, en ningún caso excederá los 12.700 unidades de cuenta por vehículo y transporte. Y finalmente, la responsabilidad del transportista en cuanto a la pérdida o daños sufridos por equipajes que no se correspondan con los citados anteriormente, nunca excederá de 3375 unidades de cuenta por pasajero y transporte.

Una vez analizados todos los límites de responsabilidad es preciso añadir que el artículo 10 del Convenio invita al transportista y el pasajero pacten de forma expresa y por

escrito límites de responsabilidad más elevados a los que se han expuesto anteriormente y se corresponden con los determinados en los artículos 7 y 8 de la norma convencional.

#### *3.3.3.1 Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad*

Finalmente y para finalizar este punto, no podemos obviar el artículo 13 del Convenio que establece la pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad. Tal como hemos visto en líneas anteriores, los artículos 7, 8 y 10.1 disponen límites a la responsabilidad del transportista, los cuales no serán operativos ni tendrán eficacia en el caso de que se demuestre que los daños fueron consecuencia de un acto o de una omisión del mismo, obrando éste con la intención de causar esos daños o temerariamente y, a sabiendas, de que probablemente causarían tales daños.

Asimismo, el empleado o agente del transportista o del transportista ejecutor tampoco se podrán acoger a tal beneficio de la limitación de la responsabilidad, si se demuestra que los daños se produjeron a consecuencia de un acto o de una omisión de éstos, obrando con la intención de causar esos daños o temerariamente y, a sabiendas, de que probablemente causarían tales daños.

#### *3.3.3.2 La limitación de la responsabilidad de los dependientes. La cláusula Himalaya*

Es preciso tener en cuenta, una vez vista la limitación de la responsabilidad del transportista, la posibilidad de que los dependientes de éste puedan acogerse a tal beneficio. El artículo 11 del Convenio permite que los empleados o agentes del transportista puedan valerse de las fórmulas de defensa y acogerse a los límites de responsabilidad que se ofrecen al transportista o transportista ejecutor en la norma. Esta cláusula que reza bajo el título “Fórmulas de defensa y límites de responsabilidad de los empleados del transportista” es conocida como la “Cláusula Himalaya” tradicional en Derecho marítimo y que adquiere virtualidad en el Convenio. De esta forma se equiparan las posiciones del transportista y de sus empleados o agentes y se consigue que éstos últimos no reciban un trato peyorativo en comparación con su empresario. Ahora bien, para que los empleados o agentes se encuentren en pie de igualdad y

puedan gozar de la limitación de su responsabilidad se les exige que demuestren que actuaron en el desempeño de sus funciones<sup>56</sup>.

### ***3.4 Ejercicio de las acciones***

#### *3.4.1 Régimen internacional*

Antes de entrar a analizar la normativa autónoma que regula el ejercicio de las acciones hemos de ver las normas dispuestas en el artículo 15 del Convenio PAL y seguidamente ante qué jurisdicción podemos ejercitar dichas acciones.

El artículo 16 del Convenio establece un plazo de prescripción de dos años para poder entablar cualquier acción de resarcimiento de daños y perjuicios debidos a la muerte o a lesiones de un pasajero o a la pérdida o daños sufridos por el equipaje.

Asimismo establece el *dies a quo* o día a partir de cuándo empieza a contar el plazo de prescripción:

- En caso de lesión, el *dies a quo* se corresponde con la fecha del desembarco del pasajero.
- En caso de muerte, ocurrida durante el transporte, desde la fecha en que el pasajero debiera haber desembarcado, y en el caso de lesión sufrida durante el transporte y que dé como resultado el fallecimiento del pasajero después de su desembarco, desde la fecha del fallecimiento, siempre que este plazo no exceda de tres años contados a partir de la fecha del desembarco.
- En caso de pérdida o daños sufridos por el equipaje, desde la fecha del desembarco o desde la fecha en que debería haberse efectuado el desembarco, si ésta es posterior.

Por otra parte, dicho precepto prevé que los motivos de suspensión e interrupción de los plazos se regirán por la ley del tribunal que entienda en el asunto, es decir, la *lex fori*, pero también dispone que en ningún caso se podrá entablar una acción en virtud del presente Convenio una vez se hayan expirado uno de los siguientes plazos:

---

<sup>56</sup> Vid. ZUBIRI DE SALINAS, M., *La responsabilidad del transportista...*, op.cit., p.214-215.

- 5 años contados a partir del día de desembarco del pasajero o del día en que debería haberse efectuado el desembarco, si esta fecha fuera posterior, o, si el siguiente plazo expira antes,
- 3 años contados a partir del momento en que el demandante tuvo o es razonable suponer que tuviera conocimiento de la lesión, pérdida o daños causados por el suceso.

En cuanto a la jurisdicción competente, el artículo 17 dispone que las acciones que puedan incoarse en virtud de los artículos 3 y 4 del presente Convenio, se entablarán en el tribunal que elija el demandante, entre los que cita el precepto, y citamos más abajo, y siempre y cuando el tribunal se encuentre en un Estado Parte del mencionado Convenio y sujeto a la legislación interna del Estado Parte mediante la que se regule la jurisdicción debida en los Estados con posibles jurisdicciones múltiples:

- El tribunal del Estado donde resida habitualmente el demandado o de su establecimiento principal o,
- El tribunal del Estado de partida o del de destino señalados en el contrato de transporte o,
- El tribunal del Estado en que se encuentren el domicilio o la residencia habitual del demandante si el demandado tiene un establecimiento en ese Estado y está sujeto a su jurisdicción, o
- El tribunal del Estado en que se concertó el contrato de transporte si el demandado tiene un establecimiento en ese Estado y está sujeto a su jurisdicción.

#### *3.4.2 Régimen nacional*

Respecto de la legislación autónoma, en primer lugar hemos de tener en cuenta que es muy frecuente encontrarnos cláusulas de sometimiento al fuero del lugar del domicilio del transportista en los contratos de transporte, pero dichas cláusulas se consideran abusivas y por ende nulas, conforme a lo establecido en el artículo 90.2 TRLGDCU. Así pues, serán de aplicación las reglas generales previstas en el art. 62 de la Ley de Enjuiciamiento Civil.

En el transporte marítimo, el Código de Comercio prevé en su artículo 951.2 la prescripción de las acciones relativas al cobro del precio del pasaje y establece un plazo de 6 meses. A pesar de ello, este precepto no tiene ninguna virtualidad práctica hoy en día porque el precio del transporte se paga por adelantado.

Respecto de las acciones que corresponden al viajero, el artículo 952 Ccom establece una prescripción anual para el ejercicio de acciones que versen sobre falta de entrega o retrasos y daños sufridos en equipajes y mercancías. En cuanto a las acciones que se derivan del incumplimiento del contrato, nuestro Código de comercio carece de normas explícitas. Para solucionar esta laguna hemos de acudir a la prescripción general de quince años del artículo 1964 CC para las acciones personales, aunque no resulte nada útil por ser excesivamente larga en el caso que nos ocupa – el contrato de transporte- y no beneficie tampoco a ninguna de las partes.

## **4. EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA DE PASAJEROS POR MAR**

### ***4.1 Origen, noción y función del contrato de seguro***

Antes de definir el contrato de seguro tal y como se entiende y se configura actualmente, es preciso tener en cuenta que el origen del contrato de seguro se encuentra en el mar, dado los graves riesgos de pérdida o daño que amenazan a la navegación marítima, extendiéndose, posteriormente, en la Edad Moderna, desde este ámbito a los demás actividades y bienes terrestres. Los contratos de seguro aparecieron a comienzos del siglo XIV en las ciudades italianas, recibiendo por vez primera una regulación legal en las Ordenanzas de los Magistrados de Barcelona de 1484, que recopilaban usos consuetudinarios mediterráneos. Destacan posteriormente las normas reguladoras contenidas en las Ordenanzas de Burgos de 1538 y las de Bilbao de 1560, y en el extranjero las del *Guidon de la Mer* de 1556-1584, que pasaron a influir grandemente, a través de la Ordenanza marítima de Colbert de 1681, en los Códigos decimonónicos, entre ellos los españoles de 1829 y 1885<sup>57</sup>.

El transporte es una actividad económica de gran importancia para el desarrollo económico de un país que está sometido a riesgos y por ello se asegura, pero no todos los seguros de transporte son iguales ni se rigen por las mismas normas, aunque a todos supletoriamente pueda aplicarse la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro (art.2)<sup>58</sup> (en adelante LCS).

Anteriormente se analizó, como una de las obligaciones del porteador, el deber de suscribir un seguro obligatorio debido al mandato imperativo dispuesto en el artículo 4 bis del Convenio de Atenas de 1974.

Este precepto establece la obligación de que cualquier transportista que efectúe de hecho la totalidad o parte del transporte deberá disponer de un seguro u otra garantía financiera, tal como una garantía bancaria o de entidad financiera similar, que cubra su responsabilidad en virtud del presente con respecto a la muerte y lesiones de los

---

<sup>57</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L.; RUIZ SOROA, J.M., *Manual de Derecho de la navegación...*, op.cit., p. 854.

<sup>58</sup> BOQUERA MATARREDONA, J. “Seguro de transportes terrestres, Contratos de Seguro” en *Contratos Mercantiles*, vol. II. Cizur Menor (Navarra): Thomson Aranzadi, 2007, p. 1413.

pasajeros, y a tal efecto a cada buque se le expedirá un certificado que atestigüe que el seguro o la garantía financiera está en vigor conforme el anexo que incluye el Convenio.

En este sentido, nuestro Código de Comercio no define el contrato de seguro marítimo, pero de los artículos 1 de la LCS y 743 Ccom se desprende una **definición** que bien puede valer para definirlo como aquel contrato en virtud del cual, el asegurador se obliga mediante el cobro de una prima y, para el caso de que se produzcan los riesgos derivados de la navegación marítima, a indemnizar, dentro de los límites pactados, los daños sufridos al asegurado.

Asimismo, la **función** del seguro marítimo es estrictamente indemnizatoria, porque consiste en reparar el daño patrimonial sufrido por una persona y, en ningún caso, puede convertirse en una fuente de lucro o enriquecimiento para el asegurado (art. 26 LCS). Además éste se caracteriza por su carácter sinalagmático, oneroso, aleatorio, de empresa y de especial buena fe (*uberrimae bona fidei*)<sup>59</sup>.

#### ***4.2 Naturaleza jurídica y compatibilidad con el seguro obligatorio de viajeros***

Respecto a la naturaleza jurídica del seguro y siguiendo la línea de la legislación nacional, la inclusión del seguro de responsabilidad civil dentro del objeto del seguro marítimo se suele fundamentar en una interpretación amplia de los llamados “objetos comerciales sujetos a la navegación” a los que hace referencia el art. 743.8 Ccom. Sin embargo, este razonamiento no es del todo correcto porque nos encontramos ante un seguro de deudas, sin que el hecho de la navegación, del cual deriva su responsabilidad, permita aplicar otra normativa que la correspondiente a los seguros de responsabilidad civil, es decir, los artículos 73 y siguientes de la LCS. La regulación aplicable, en todo caso, no tiene carácter imperativo en virtud de la consideración como “grandes riesgos”<sup>60</sup> de la responsabilidad civil de vehículos marítimos (art. 44.2 LCS en relación con el 107.2.a LCS)<sup>61</sup>.

---

<sup>59</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L.; RUIZ SOROA, J.M., *Manual de Derecho de la navegación...*, op cit. pp. 854-855.

<sup>60</sup> Tal como afirma Ignacio Arroyo en *Estudios de Derecho Marítimo*, pp. 404-405: La ratio del art. 107.2 LCS descansa en la idea de los grandes riesgos. La LCS debe proteger al usuario o consumidor del seguro, de ahí la justificación de las normas imperativas y en beneficio del asegurado. Pero esto cambia cuando el asegurado no es un consumidor, en tanto que destinatario final del proceso productivo, sino que

El art. 75 LCS establece el mandato obligatorio de contratar un seguro de responsabilidad civil para el ejercicio de aquellas actividades que se determinen por el Gobierno en razón de su especial peligrosidad. La existencia de ciertas actividades con una marcada impronta de riesgo y peligrosas imponen la necesidad de una cobertura aseguraticia<sup>62</sup>.

Los seguros marítimos, y entre ellos, la modalidad del seguro de responsabilidad civil, se califican como un seguro de grandes riesgos tanto en el Derecho Comunitario como en nuestro ordenamiento jurídico, con la consiguiente posibilidad de que las partes puedan elegir la Ley aplicable y la aplicación de la legislación con carácter dispositivo. En este punto es preciso tener en cuenta el criterio de Ignacio Arroyo<sup>63</sup> acerca del carácter del seguro marítimo como de grandes riesgos en relación al artículo 44.2 y 107.2 LCS, porque si tenemos en cuenta que el seguro marítimo se rige por los principios dispositivo y de igualdad de partes, no regiría ni la aplicación imperativa de las normas de la LCS, ni la interpretación de la póliza en el sentido más favorable al asegurado ni a ninguna de las partes. Ahora bien, esto no obsta para que la LCS se pueda aplicar subsidiariamente en defecto de norma en el CCom o en el contrato, que serían prevalentes.

A pesar de todo no podemos pasar por alto la paradoja de que sean las partes las que haciendo uso de la autonomía que les concede el artículo 107.2 LCS, a la hora de escoger la ley aplicable, elijan que sean de aplicación la LCS al seguro marítimo.

Por otra parte, el transporte de pasajeros implica la **suscripción de dos contratos de seguro diferentes** pero, a su vez, **compatibles**. En primer lugar, el transportista efectivo debe contratar un seguro de responsabilidad civil para cubrir la eventual responsabilidad civil en la que pueda incurrir por daños a terceros. Y en segundo lugar, el empresario que se dedica al transporte marítimo colectivo debe contratar un seguro obligatorio de viajeros para cubrir los accidentes sufridos por los pasajeros en la utilización de un transporte público colectivo.

---

se trata de una organización empresarial dotada de medios suficientes para negociar equilibradamente las condiciones de la cobertura y por ello no pueda afirmarse la necesidad de una especial protección legislativa. Por eso la LCS excluye de su ámbito de aplicación a los seguros sobre grandes riesgos.

<sup>61</sup> GIRGADO PERANDONES, P. “Los seguros marítimos y aéreos” en MARTÍNEZ SANZ, F. (Dir.) *Manual de Derecho del Transporte*. Madrid: Marcial Pons, 2010, p. 559.

<sup>62</sup> VEIGA COPO, A. “Contrato de seguro” en *Tratado de Contratos*, op.cit., p. 5787.

<sup>63</sup> ARROYO, I. *Estudios de Derecho Marítimo*. Barcelona : J.Mª. Bosh, 2001, pp. 403-404.

Así pues la suscripción del primero no obsta para la contratación del segundo es más ambos son necesarios y pueden convivir al mismo tiempo. A mayor abundamiento, el seguro obligatorio de viajeros (SOV) es una forma de protección de los usuarios del transporte, compatible con la responsabilidad civil del transportista, tal como establece el artículo 2.3 del RSOV, porque el SOV no sustituye ni libera a las empresas de transporte de la responsabilidad civil en que pudieran incurrir por razón del transporte (ni siquiera frente a los viajeros, pues la indemnización del SOV no reduce el importe de dicha indemnización)<sup>64</sup>.

### ***4.3 Elementos personales del contrato***

La forma de asegurar la responsabilidad civil naviera se caracteriza por el monopolio ejercido por los Clubs P&I, es decir los Clubes de Protección e Indemnización. Así Hill Prados en *Los clubs de protección e indemnización en el campo del seguro marítimo*, p. 85 los define: Los P&I Clubs están constituidos como “*Companies limited by guarantee and not having a share capital*” es decir, como sociedades de responsabilidad limitada por garantía cuyo capital no se halla dividido en acciones. Siguiendo el criterio de Sierra Noguero en *El seguro obligatorio de responsabilidad civil del propietario del buque (Real Decreto 1616/2011)* en Revista Española de Seguros, núm. 152, 2012, pp. 361-369: Cada club P&I se constituye conforme el derecho nacional del país donde tiene su sede social, por lo que la singular forma societaria puede variar de uno a otro, pero no así su naturaleza mutua, que es elemento definitorio de todo ellos. El Grupo Internacional de clubes P&I es una asociación a través de la cual los clubes P&I cooperan para el mejor desarrollo del seguro P&I que cada uno ofrece individualmente. Actualmente el Grupo Internacional está compuesto por trece clubes P&I<sup>65</sup> y la mayor parte de ellos son grupos de sociedades. La sociedad matriz se establece actualmente en Reino Unido, en Noruega, en Suecia, en Japón, en Estados Unidos, en Bermudas o en Luxemburgo, pero realmente son gestionados por el país originario de constitución.

Como ventaja, el aseguramiento de los clubes se realiza a “precio de coste”, es decir, sin añadir un porcentaje de beneficio comercial a favor del club P&I, que no tiene ánimo de

---

<sup>64</sup> BROSETA PONT, M.; MARTÍNEZ SANZ, F. *Manual de Derecho Mercantil*, vol. II. 20a ed. Madrid: Tecnos, 2013.

<sup>65</sup> vid. <http://igpandi.org/Group+Clubs>

lucro. Su objetivo radica en facilitar a que sus mutualistas dispongan de un seguro al mejor precio posible.

Pero como contrapartida, el propietario, naviero u operador del buque inscrito debe asumir la incertidumbre financiera sobre el coste anual del seguro P&I debido a la mutualización de los riesgos comunes. Es decir, el mutualista del club P&I no paga una prima de seguro en sentido estricto, sino que contribuye al sostenimiento de los gastos y pérdidas del club, a cambio de estar asegurado en el mismo. La cuantificación económica de la contribución del mutualista es variable, porque depende de los resultados positivos o negativos de su club P&I, de los siniestros que haya que indemnizar, de la correcta gestión de los fondos y de otras variables.

#### ***4.4 Interés y riesgo asegurados***

El transportista debe contratar un seguro de responsabilidad civil para proteger al asegurado contra la realización de un riesgo, que atenta contra su patrimonio. Esto es así, porque la actividad del transporte es uno de los sectores empresariales en que la creación de riesgos justifica la imposición al porteador, o mejor dicho, al empresario del transporte, de un régimen de responsabilidad objetiva o cuasiobjetiva por los daños que se ocasionan en dicha actividad<sup>66</sup>.

El interés asegurable es el objeto del contrato de seguro marítimo y se define como la relación económica de un sujeto con una cosa. Y en cuanto al objeto de cobertura se corresponde con el riesgo del nacimiento a cargo del naviero de la obligación de indemnizar a un tercero los daños y perjuicios causados por el transporte marítimo. En dicho transporte, además del naviero, pueden identificarse otros sujetos interesados en proteger su propia responsabilidad (p.ej., el porteador). Su importancia es básica para la explotación de la actividad naviera porque sin el aseguramiento de la responsabilidad civil, probablemente, dicha actividad no se podría llevar a cabo.

Los riesgos cubiertos son heterogéneos e incluyen los siguientes: la responsabilidad por muerte, lesiones, enfermedades de la tripulación, pasajeros, estibadores y personal auxiliar del naviero, los daños a objetos fijos (muelles, diques, etc.), la responsabilidad

---

<sup>66</sup> ÁLVAREZ LATA, N. “Responsabilidad civil por actividades empresariales en sectores de riesgo” en *Lecciones de Responsabilidad Civil*. Navarra: Aranzadi, 2002, p. 314.

derivada de la explotación o utilización del buque a consecuencia del transporte, entre otros<sup>67</sup>.

#### ***4.5 Ejercicio de la acción directa***

Nuestra LCS prevé en el artículo 76 la posibilidad que el perjudicado o sus herederos puedan ejercer la acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar, sin perjuicio de que después el asegurador repita contra el asegurado si la conducta fue dolosa. Además, la acción directa es inmune a las excepciones que puedan corresponder al asegurador contra el asegurado. Y a efectos del ejercicio de esta acción, el asegurado deberá manifestar al perjudicado o a sus herederos la existencia del contrato de seguro y su contenido.

No obstante lo previsto en nuestro ordenamiento jurídico, como en la práctica actual los seguros de responsabilidad naviera se contratan con Clubs P&I, la figura de la acción directa se desvirtúa. En este sentido, la práctica actual del seguro de responsabilidad civil asumida por los Clubs P&I intenta excluir la acción directa del perjudicado contra el asegurador a través del diseño del contrato de seguro. De esta manera la obligación indemnizatoria del asegurador, que se basa en el principio “*pay to be paid rule*”, nace una vez el asegurado ha saldado su deuda de responsabilidad con el perjudicado. Por tanto el siniestro no nace con la realización del hecho dañoso, sino con el pago de la deuda de responsabilidad<sup>68</sup>.

En este sentido y para apoyar lo anteriormente dicho, cito el FJ 3 de la Sentencia núm. 52/2011 del Juzgado de lo Mercantil núm.1 de Las Palmas de Gran Canaria que dispone que:

*“En el caso presente, el contrato de seguro es del tipo llamado de protección e indemnización conocido como seguro P&I (protection and indemnity), carente de regulación positiva en Derecho español, seguro de responsabilidad civil del naviero, como seguro de base mutualista, en el que los propios armadores o personas relacionadas, se organizan mediante clubs para darse cobertura entre sí mismos, sometidos a la legislación del país en que se han constituido, siendo válida la sumisión a una legislación determinada, que suele ser la inglesa y válida*

---

<sup>67</sup> ARROYO, I. *Compendio de Derecho Marítimo*. 3a. ed. Madrid: Tecnos, 2009, p. 179.

<sup>68</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L.; RUIZ SOROA, J.M., *Manual de Derecho de la navegación...*, op cit. p. 874.

*asimismo la cláusula de arbitraje en Londres, también usual: ambas figuran en el contrato de seguro del presente caso. En este tipo de seguro, el riesgo asegurado es la responsabilidad que genera el daño que pueda causar a tercero, no en el sentido de que le cubren aquella indemnización que deba pagar, sino que le satisfacen aquella indemnización que ya ha tenido que pagar al tercero, de aquí que no contemple siquiera la posibilidad de acción directa del tercero frente a la aseguradora. No es el clásico seguro de responsabilidad civil, sino el seguro de indemnización efectiva, que cubre al asegurado el quebranto patrimonial sufrido por haber indemnizado al tercero» ( STS 1ª 688/2003, 3-7 , Seabank; en el mismo sentido, SSAP Guipúzcoa 1ª 69/2005, 5-4 y La Coruña 6ª 241/2007, 29-6 )”.*

Pero a pesar del fundamento jurídico expuesto, considero oportuno también dar la vuelta a esta teoría teniendo en cuenta la postura que defienden Gabaldón García y Ruiz Soroa<sup>69</sup> acerca de la admisibilidad de la acción directa en este tipo de seguros P&I. Ambos autores sostienen que la configuración de los seguros de protección e indemnización excluyen la posibilidad de que el perjudicado pueda exigir directamente su cumplimiento y por tanto es contraria a preceptos imperativos. Pero a su vez, este tipo de cláusulas que no permiten el ejercicio de la acción directa, han sido consideradas como válidas en otros sistemas jurídicos, como el inglés. En este punto se nos plantea la cuestión de que si el seguro está regulado materialmente por una ley extranjera, en este caso la inglesa, podría argüirse ante un tribunal español la inexistencia de la acción directa?

Para responder a esta pregunta es necesario hacer una lectura previa al art. 107.6 LCS, relativo a las normas de derecho internacional privado en materia de seguros, puesto que precisa que cualquiera que sea la ley aplicable al contrato de seguro deberán respetarse las normas de orden público español. Por tanto la norma extranjera que regule el contrato cede en este punto ante el precepto interno protector de los derechos de los perjudicados.

Finalmente no podemos cerrar este punto sin hacer mención a lo regulado en el Anteproyecto de Ley de la Navegación Marítima porque en su artículo 465, incluido dentro de los seguros de responsabilidad civil, establece lo siguiente:

*La obligación del asegurador de indemnizar en esta clase de seguros existe desde que surge la responsabilidad de su asegurado ante el tercero perjudicado. Este último tendrá acción directa*

---

<sup>69</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L.; RUIZ SOROA, J.M., *Manual de Derecho de la navegación...*, op cit. pp. 874-875.

*contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de su obligación. Será inválido cualquier pacto contractual que altere lo dispuesto en este artículo.*

En otras palabras, este precepto se refiere directamente a los Clubs de protección e indemnización y hace caer la configuración de los seguros P&I porque vetan el ejercicio de la acción directa del perjudicado hacia el asegurador (el Club P&I).

#### **4.6 Régimen jurídico. Del Reglamento 392/2009 al RD 270/2013**

El Reglamento (CE) núm. 392/2009 de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas por mar en caso de accidente se enmarca dentro de la política común de transportes con el objetivo de incrementar la seguridad del transporte marítimo de pasajeros y de garantizar un nivel de indemnización adecuado. En este sentido, la finalidad de dicho reglamento reside en adoptar las medidas previstas en el Protocolo de Londres de 2002 que modificó el Convenio de Atenas de 1974.

Este Reglamento está en vigor desde 2009, tal como indica el artículo 12 del mismo y es aplicable desde el 31 de diciembre de 2012. Por tanto, la norma implica la aplicación en todo el espacio europeo del régimen del Convenio de Atenas en su versión modificada de 2002 y abarca tanto los transportes marítimos internacionales como los nacionales<sup>70</sup>.

El Reglamento (CE) núm. 392/2009 de 23 de abril de 2009 dispone en su artículo 3, bajo el título de responsabilidad y seguro, que el régimen de responsabilidad respecto de los pasajeros, sus equipajes y vehículos, y las normas del seguro u otra garantía financiera se regirán por dicho Reglamento, que incorpora las normas relativas del Convenio de Atenas de 1974.

El artículo 4 bis del Convenio establece que los buques que estén autorizados para transportar más de 12 pasajeros y les sea de aplicación dicha norma deberán tener un seguro u otra garantía financiera. En este sentido, la autoridad competente del Estado Parte, una vez haya comprobado que se ha cumplido con lo dispuesto en el mencionado precepto, expedirá un certificado al buque, que atestigüe que el seguro u otra garantía financiera está en vigor conforme lo dispuesto en el Convenio.

Por otra parte, el artículo 254 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre) establece que el

---

<sup>70</sup> ZUBIRI DE SALINAS, M.. “La responsabilidad del transportista de personas en los reglamentos comunitarios relativos al transporte aéreo, ferroviario y marítimo”, RDT, núm. 4, 2010, pp. 85-86.

Gobierno determinará reglamentariamente la obligación de tener asegurada la responsabilidad civil derivada de la explotación de buques. Así pues, el Real Decreto 270/2013, de 19 de abril, sobre el certificado del seguro o la garantía financiera de la responsabilidad civil en el transporte de pasajeros por mar en caso de accidente recoge el mandato del Reglamento 392/2009, que establece el régimen comunitario de responsabilidad y el seguro aplicables al transporte de pasajeros por mar, en virtud de lo dispuesto en el Convenio de Atenas.

El objeto del Real Decreto 270/2013 es regular la expedición y control del certificado acreditativo del seguro o garantía financiera distinta del seguro que cubra la responsabilidad civil de los transportistas por mar en caso de muerte o lesiones de los pasajeros derivadas de un accidentes, tal como dispone el artículo 3 del Reglamento 392/2009 (art. 1 RD 270/2009).

#### ***4.7 Cobertura de la responsabilidad civil***

El RD 270/2013 establece en el artículo 3 que la responsabilidad civil se cubrirá mediante la formalización de un seguro o mediante una garantía financiera distinta del seguro. De esta forma, la Dirección General de la Marina Mercante expedirá un certificado acreditativo siempre que el seguro o la garantía se hayan suscrito con una entidad de las recogidas en el citado precepto y, entre ellas, destaco los Clubes de Protección e Indemnización integrados en el Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización, que a la práctica, son los que suelen asegurar la responsabilidad naviera. Además, este certificado podrá extenderse tanto a los buques matriculados en España como para los buques que estén matriculados en otros Estados (art.6.5 RD 270/2013).

La Dirección General de la Marina Mercante solamente expedirá el certificado si el seguro o la garantía financiera se ha formalizado con las entidades descritas en el artículo 3.1 o con los Clubes de Protección e Indemnización no integrados en el Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización para cubrir la responsabilidad civil<sup>71</sup>.

---

<sup>71</sup> En la Disposición final segunda del RD 270/2013 se faculta al Ministerio de Fomento para autorizar a los Clubes de Protección e Indemnización no integrados en el Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización para cubrir la responsabilidad civil.

En cuanto a la duración de la cobertura, ésta será por tiempo no superior a un año y se entenderá siempre referida al horario de España peninsular, a tal efecto, la duración del certificado no será nunca superior a la vigencia del seguro o a la garantía financiera en que se basa su expedición (arts. 5 y 6.4 RD 270/2013).

#### *4.7.1 Obligación de cobertura de la responsabilidad civil del transportista de pasajeros por mar en caso de accidente*

El artículo 2 del RD 270/2013 exige la obligación de mantener un seguro o una garantía financiera para cubrir la responsabilidad a todo transportista que efectúe la totalidad o parte del transporte de pasajeros por mar y dicho régimen de responsabilidad se regirá por el Reglamento 392/2009.

Este precepto establece la prohibición de navegar a todo buque español dedicado al transporte de pasajeros por mar si no lleva a bordo el certificado acreditativo de la existencia del seguro o garantía financiera, que tenga plena validez. Asimismo también establece la prohibición de entrada o salida en puerto a cualquier buque extranjero, a los que sea aplicable el Reglamento 392/2009 y no lleven a bordo un certificado de seguro u otra garantía financiera en vigor y expedido conforme el Reglamento europeo, que cubra hasta el límite de responsabilidad estipulado en dicha norma comunitaria.

#### *4.7.2 Excepción a la obligación de poseer un seguro u otra garantía financiera: buques clase A y B*

La Disposición transitoria primera del RD 270/2013 contempla dos excepciones para los buques de clase A y B, tal como son definidos por el artículo 4 del Decreto 1247/1999 de 16 de julio<sup>72</sup>, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles. Este Decreto incorpora a nuestro ordenamiento jurídico lo dispuesto en la Directiva 98/18/CE, del Consejo, de 17 de marzo, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje, la cual pretende establecer un marco uniforme de medidas de seguridad del transporte marítimo, independientemente del pabellón que enarbolan los buques, que realicen viajes

---

<sup>72</sup> El ámbito de aplicación de este Decreto se concentra en buques de pasaje nuevos, a los buques de pasaje existentes de eslora igual o superior a 24 metros y a las naves de pasaje de gran velocidad.

nacionales en un Estado miembro, con la finalidad de incrementar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente<sup>73</sup>.

En cuanto a los buques de clase A son definidos, tanto por la Directiva como por el Decreto 1247/1999 de 16 de julio, como los “buques de pasaje que realizan travesías distintas de las definidas para las clases B, C y D”. Respecto de los buques de clase B, el precepto los define como los “buques de pasaje que realizan travesías que no se alejan más de 20 millas de la línea de costa, contadas a la altura de la media de la marea, donde pueden refugiarse los pasajeros en caso de naufragio”.

En el caso de los buques de clase A, que realicen viajes exclusivamente entre puertos o puntos en los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, no tendrán que cumplir con la obligación del artículo 2 del Real Decreto 270/2013 hasta el 31 de diciembre de 2014. Y en el caso de los buques de clase B, que realicen viajes exclusivamente entre puertos o puntos en los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, no estarán obligados a cumplir la obligación contemplada en el artículo 2 hasta el 31 de diciembre de 2018.

#### *4.7.3 Solicitud del certificado y procedimiento*

El procedimiento de solicitud y expedición de los certificados se regirá por el RD 270/2013 y por la Ley 30/1992 de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en todo lo que el RD no prevea.

La solicitud se efectuará ante la Dirección General de la Marina Mercante por el transportista o las entidades que cubran la responsabilidad y con una antelación no inferior a 30 días desde la fecha en que se pretenda que tenga efectos el certificado, salvo casos excepcionales en que se podrá reducir el plazo siempre que se justifique (art. 6).

Es preciso tener en cuenta que el modelo de documento acreditativo del seguro a los efectos de demostrar que se cuenta con cobertura, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento y, por tanto, con el seguro obligatorio impuesto por el Convenio de Atenas, debe ser el incluido en el anexo 1 del Reglamento 392/2009.

---

<sup>73</sup> Vid. Explicación de motivos del Decreto 1247/1999.

#### *4.7.4 Régimen sancionador*

El artículo 8 del Decreto establece que las capitanías marítimas deberán incoar el correspondiente expediente sancionador y ordenar la inmovilización de los buques en el caso de incumplimiento de la obligación de llevar a bordo el certificado de seguro u otra garantía financiera en vigor. Tal infracción calificada como grave se encuentra tipificada en el artículo 307.3.c y .q del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

En este caso estamos ante una infracción contra la ordenación del tráfico marítimo y el artículo 312.2.a.1º TRLPEMM establece que la sanción consistirá en multa de hasta 120.000 €.

Asimismo el plazo de prescripción de tal infracción grave será de tres años, plazo que empezará a contar desde la total consumación de la conducta constitutiva de la infracción.

## 5. EL SEGURO OBLIGATORIO DEL VIAJERO

### 5.1 *Noción y finalidad*

El empresario marítimo dedicado al transporte público colectivo de personas está obligado a contratar, además del seguro de responsabilidad, un seguro privado de accidentes a favor de cada uno de sus pasajeros. Así resulta de lo establecido por los artículos 5 y 10.d Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros (Real Decreto 1575/1989 de 22 de diciembre) (en adelante RSOV), que incluye como medio de transporte sometido al mismo, las embarcaciones de matrícula y pabellón españoles.

El seguro obligatorio de viajeros consiste en una modalidad especial de los seguros de accidentes o de los seguros privados de accidentes individuales y su finalidad reside en cubrir los accidentes sufridos por las personas en la utilización de un transporte público colectivo, en este caso el marítimo, y de ahí que la obligación de suscribirlo pese sobre los transportistas de viajeros, que en este caso serían los tomadores.

El RSOV de 1989 ha configurado el régimen del seguro obligatorio de viajeros como el de un seguro privado y de accidentes. En este sentido, la calificación del SOV como un seguro de accidentes<sup>74</sup> supone, por un lado que no se pueda prescindir del concepto de accidente que la LCS establece, pero, por otro lado, tampoco se puede prescindir de la especial incidencia que sobre la cobertura que presta este seguro tiene carácter específico del riesgo que con él se cubre<sup>75</sup>.

El SOV no es un seguro simple, se celebra en un contrato único por el transportista y la entidad aseguradora y a través de este se cubre de un riesgo homogéneo a una pluralidad de asegurados. Así se trata de un seguro de grupo, que se estructura como un seguro de abono, aunque se trate de un seguro de personas, que se regula por la póliza flotante del artículo 8 LCS<sup>76</sup>, de tal forma la declaración de abono se efectúa en relación a los viajeros transportados. Asimismo, este seguro también se caracteriza por ser un seguro por cuenta ajena porque son los viajeros los asegurados<sup>77</sup>.

---

<sup>74</sup> El SOV es un seguro de accidente individual en cuanto que cubre el accidente producido por un riesgo determinado, el que representa en sí el desplazamiento por medio de transporte público colectivo de personas y todo lo que ello lleva consigo de una manera directa (VÉRGEZ SÁNCHEZ, M. “El seguro obligatorio de viajeros como seguro de accidentes”, Revista Española de Seguros, núm. 64, 1990, p. 99.

<sup>75</sup> VÉRGEZ SÁNCHEZ, M., “El seguro obligatorio...”, op. cit., p. 100.

<sup>76</sup> VÉRGEZ SÁNCHEZ, M., “El seguro obligatorio ...”, op.cit, p. 97.

<sup>77</sup> SÁNCHEZ CALERO, F., “Incidencias de la Ley de contrato de seguro en el seguro obligatorio de viajeros”, RES, núm. 64, 1990, p. 67.

En la actualidad se concibe como un seguro privado que los transportistas deberán contratar con cualquier compañía de seguros y de ella recibirá la indemnización el viajero en caso de accidente, previo cumplimiento de los requisitos exigidos por el artículo 13 RSOV. Es un seguro de accidentes, porque lo que hace el transportista es concertar este seguro, siendo el riesgo objeto de cobertura el accidente y no la responsabilidad civil del transportista, que puede y, normalmente, será objeto de una cobertura distinta e incluso con otra compañía aseguradora<sup>78</sup>.

El SOV es un seguro obligatorio que se concierta en contrato privado y que desarrolla una función social por el grado de seguridad que ofrece a la vida ciudadana<sup>79</sup>. Así pues, tal como establece el artículo 1 del RSOV, el seguro obligatorio de viajeros tiene como objetivo indemnizar a éstos o a sus derechohabientes, cuando sufra daños corporales en un accidente que tenga lugar con ocasión del desplazamiento en un medio de transporte público colectivo de personas, siempre que concurren las circunstancias que establece el mencionado reglamento. En esta línea, el artículo 3 del Reglamento establece que la cobertura garantizada por este seguro comprende exclusivamente indemnizaciones pecuniarias y la asistencia sanitaria, cuando, como consecuencia de un accidente producido en las circunstancias del art.1, se produzca muerte, invalidez permanente o incapacidad temporal del viajero.

El seguro obligatorio de viajeros tiene por objeto cubrir los accidentes que se le cause al pasajero por causa fortuita o de fuerza mayor o incluso por culpa de la propia víctima, puesto que el artículo 9 RSOV sólo excluye a los asegurados que provoquen dolosamente los accidentes o en situaciones que, al menos, deben ser calificadas como culpa grave (hallarse en estado de embriaguez, bajo los efectos de las drogas, etc.)<sup>80</sup>.

La protección del seguro obligatorio de viajeros se extiende a todos los usuarios de medios de transporte marítimo español, con motivo u ocasión de los viajes que realicen cuando tengan su origen en territorio nacional, con independencia de cuál sea su destino. La cobertura alcanza tanto a los pasajeros (provistos del correspondiente título de transporte, incluidos los menores exentos del pago del pasaje) como a los auxiliares de la empresa transportista adscritos al vehículo y al personal de la administración pública en el ejercicio de las funciones que le son propias (art. 6 Real Decreto 1575/89).

---

<sup>78</sup> ZUBIRI DE SALINAS, M., "El contrato de pasaje", op.cit., p. 546.

<sup>79</sup> VÉRGEZ SÁNCHEZ, M., RES, "El seguro obligatorio...", op. cit., p. 96.

<sup>80</sup> ZUBIRI DE SALINAS, M., "El contrato de pasaje", op.cit., p. 546.

## 5.2 Riesgo e interés asegurados

El riesgo se identifica con la posibilidad de sufrir un daño corporal a consecuencia de la actuación de una causa cualificada y en consecuencia el interés protegido se identifica con la integridad corporal; esta doble característica daño y daño corporal parece ser la causante de los problemas existentes a la hora de encuadrar este seguro en las categorías tradicionales. En este sentido, *son los viajeros son los titulares del interés y como tales los asegurados*<sup>81</sup>. El artículo 7 RSOV establece que los riesgos cubiertos consisten en lesiones corporales que sufran los viajeros a consecuencia directa de choque, vuelco, alcance, rotura, explosión, incendio, reacción, golpe exterior y cualquier otra avería o anomalía que afecte o proceda del vehículo, en este caso, un buque.

Este seguro extiende su cobertura a los riesgos de fallecimiento y de lesiones corporales del pasajero como consecuencia de accidentes acaecidos durante el viaje e incluso a los de antes del comienzo del mismo, una vez que el buque se hubiese puesto a disposición de los pasajeros, o a su finalización, mientras el asegurado se encuentre dentro del mismo. En general, también se cubren los accidentes sufridos por el asegurado al entrar o salir del buque, cuando se halla sobre la plancha, escala o pasarelas que lo conectan con el muelle, al igual que durante su traslado del o al buque mediante embarcaciones auxiliares, así como durante la entrega o retirada del equipaje<sup>82</sup>.

Como podemos observar, el artículo 7 establece los riesgos que están cubiertos, pero en todo caso será preciso, tal como dispone el art. 100 LCS, que la lesión derive de una causa violenta y externa “ajena a la intencionalidad del asegurado”, pues si, según dice el artículo 102, el asegurado provoca intencionalmente el accidente, el asegurador se libera de la obligación, lo cual se desprende de la aplicación del principio recogido en el art. 19 LCS cuando establece que el asegurador no está obligado al pago de la prestación cuando el siniestro ha sido causado por mala fe del asegurado<sup>83</sup>.

Así pues, no serán las partes quienes delimitan el riesgo, sino que tratándose de un seguro obligatorio, su delimitación responde por un lado al hecho real determinante del riesgo -el transporte-, y por otro lado a razones de política jurídica sobre el tipo de

---

<sup>81</sup> SÁNCHEZ CALERO, F., “Incidencias de la Ley de contrato de seguro...”, op.cit., p. 67.

<sup>82</sup> PILOÑETA ALONSO, L.M. “Contratación del transporte y la navegación” en *Tratado de Contratos*, op.cit., p. 5366.

<sup>83</sup> SÁNCHEZ CALERO, F., “Incidencias de la Ley de contrato de seguro...”, op.cit., p. 69.

protección que se quiere establecer<sup>84</sup>. Y por ende, resulta lógico, que si de lo que se trata es de cubrir el riesgo que resulta de algo tan elemental como el uso del transporte público, se asegure únicamente en atención al hecho de que el asegurado sea usuario legítimo del medio de transporte y que no se hagan distinciones por razón de edad o de las circunstancias personales del usuario.

Si nos ceñimos a la determinación del accidente en sí, teniendo en cuenta lo descrito en el art. 100 LCS, el elemento dañoso ha de referirse a un proceso que tiene diversas fases que, en tanto en cuanto no se completa su realización, no tendremos el siniestro, pues la lesión corporal ha de derivar de determinadas causas y, a su vez, para que la lesión se califique como accidente a los efectos de su aseguramiento, ha de producir los efectos concretos de invalidez (temporal o permanente) o la muerte. En definitiva, es precisa una sucesión encadenada por su relación de casualidad entre causas y efectos<sup>85</sup>.

### **5.3 Régimen jurídico**

Respecto del régimen jurídico, tal como dispone el artículo 2.4 RSOV, el seguro obligatorio de viajeros se rige por lo dispuesto en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, el mismo Reglamento (RSOV) y demás disposiciones que le sean de aplicación.

Teniendo en cuenta que la Ley de Contrato de Seguro incluye los seguros de accidentes dentro de la sección 3.a del Título III, regulador del seguro de personas, –artículos 100 a 104-, se entiende que al seguro obligatorio de viajeros, en tanto que modalidad especial del seguro de accidentes, le serán de aplicación las disposiciones comunes contenidas en los artículos 80 a 82, sin perjuicio de la excepción contenida en el artículo 82 respecto a los gastos de asistencia sanitaria o la remisión que hace el artículo 104 al art. 38 para determinar la cuantía de la indemnización.

Asimismo, el artículo 100 LCS *in fine* establece que las disposiciones contenidas en los artículos 83 a 86 del seguro de vida y el primer párrafo del artículo 87 son también aplicables a los seguros de accidentes.

---

<sup>84</sup> VÉRGEZ SÁNCHEZ, M., RES, “El seguro obligatorio...”, op. cit., p. 101.

<sup>85</sup> SÁNCHEZ CALERO, F., “Incidencias de la Ley de contrato de seguro...”, op.cit., p. 70.

La remisión al artículo 83 busca resolver, con base en los criterios que sienta este precepto, las cuestiones que se plantean cuando tomador y asegurado son personas diferentes en el seguro de accidentes. La existencia de interés se presume en el seguro de accidentes cuando tomador y asegurado son la misma persona, pero, cuando esto no ocurre, la LCS quiere que, al igual que ocurre en el seguro de vida para caso de muerte, la persona portadora del riesgo preste su consentimiento por escrito, salvo que pueda presumirse de otro modo su interés por la existencia del seguro.

Por su parte, el envío al artículo 84 pretende resolver los problemas que puedan plantearse en la designación del beneficiario, la forma y la falta de designación, en la distribución de la indemnización en caso de pluralidad de beneficiarios (art. 86 LCS) y en la revocación de la designación del beneficiario (art. 87.1 LCS). Y ello porque, en el seguro de accidentes, la figura del beneficiario es especialmente significativa, cuando del accidente resulta la muerte del asegurado.

#### ***5.4 Contenido del contrato de seguro obligatorio de viajeros***

##### ***5.4.1 Obligaciones del asegurado***

El artículo 13 del RSOV dispone las diferentes obligaciones del asegurado y entre ellas y, considerando que es la más importante y que da lugar a las demás, el asegurado deberá justificar su condición de tal mediante el billete o documento que le habilite para el transporte oneroso o gratuito, o por medio de certificación emitida por la autoridad o empresa que ordenó la prestación del servicio durante el viaje, así como por cualquier otro medio de prueba admitido en derecho.

Así pues, en caso de accidente, tanto el asegurado como el beneficiario, deberán formular el aviso ante el transportista sobre el vehículo en que haya ocurrido el accidente o al personal de las empresas que preste servicio en los medios de transporte, o esté al frente de las estaciones, administraciones o instalaciones.

Asimismo, el asegurado o los beneficiarios deberán probar los daños corporales ocasionados por el accidente mediante certificaciones facultativas en las que se describan las lesiones sufridas y la certificación literal del Registro Civil en caso de muerte (art. 13.2 RSOV). En otras palabras, corresponde al asegurado o al beneficiario

la carga de de la prueba de los daños corporales consecuencia del accidente. Pero por el contrario, será la empresa aseguradora la que deberá probar que el accidente se provocó en estado de embriaguez, etc., o destruir la apariencia no intencionada de los hechos ocurridos, para que se determine la exclusión del pago de indemnización.

#### 5.4.2 *Obligaciones del tomador*

En primer lugar, y tal como hemos avanzado en líneas anteriores, en tanto que estamos ante un seguro de suscripción obligatoria, todo transportista de pasajeros deberá concertar, en todo caso, un seguro obligatorio de viajeros -adoptando en este sentido, la posición de tomador- con cualquiera de las entidades aseguradoras que estén autorizadas por el Ministerio de Economía y Hacienda para operar en el ramo de accidentes, en interés de los viajeros, que son los asegurados (art. 5 RSOV)<sup>86</sup>.

En segundo lugar, tal como exige el artículo 12.1.a RSOV el tomador deberá pagar la prima del seguro, que después repercutirá al viajero incorporándola al precio del transporte. Al tratarse de un seguro de grupo, perteneciente a la categoría de los seguros de abono, es obvio que la prima que ha de pagar el tomador del seguro al asegurador depende de la entidad real de los riesgos que este asuma, es decir, el número de viajeros que el porteador transporte. En este sentido, el tomador aplicará en cada billete la tarifa de primas acordada con el asegurador.

Por tanto, el tomador del seguro pagará al asegurador en los plazos pactados mensual, trimestral o anualmente, la prima estipulada, que está en función de los viajeros que transporte.

Relacionado con el funcionamiento de este seguro, como un seguro de abono, es preciso tratar la determinación de la prima<sup>87</sup>. Independientemente de lo establecido en el artículo 14 RSOV, en la que se entiende que es el transportista el que recauda las primas de los asegurados, el Reglamento sólo se refiere en el art. 12 a que el transportista, como tomador del seguro, deberá pagar la prima, cuyo importe repercutirá al viajero incorporándolo al precio del transporte. De ello, no debe desprenderse que los

---

<sup>86</sup> Así pues, en caso contrario, la falta de aseguramiento implica la violación de una obligación administrativa, que desata el régimen sancionador.

<sup>87</sup> Siguiendo el criterio de Vérguez Sánchez, en el caso de las pólizas flotantes o los seguros de abono no se aplica el régimen de la suspensión de los efectos del contrato por retraso en el pago de la prima, puesto que tal régimen está previsto para los seguros en los que el vencimiento de la obligación del pago de la primera es anterior al sometimiento del riesgo.

aseguradores determinen la prima global que el transportista repercutirá según su criterio en los usuarios. La movilidad de las personas que utilizan el transporte y la naturaleza bilateral del contrato de seguro exige una justa reciprocidad entre la prima pagada por el viajero y la cobertura real a él aplicada y hace conveniente que sean los aseguradores quienes fijen, a través del correspondiente estudio de todos los datos y las características de la empresa del transportista, el importe de las tarifas que debe pagar cada usuario del transporte, estableciéndose en el contrato al respecto el oportuno sistema de control sobre la empresa de transporte para saber luego los viajeros reales que han utilizado el transporte<sup>88</sup>.

En tercer lugar, tal como dispone el artículo 12.1.b RSOV, el transportista, en tanto que tomador de este seguro, deberá dejar constancia por escrito, en caso de accidente, de los avisos de siniestro que reciba y de todos los datos y circunstancias que sirvan para calificarlo, así como de las comprobaciones realizadas con ese objeto.

En cuarto lugar, y último, el transportista deberá comunicar al asegurador la ocurrencia del accidente, las actuaciones realizadas para aminorar las consecuencias del siniestro y realizar todo lo necesario para que los asegurados o beneficiarios puedan obtener las prestaciones del seguro obligatorio.

### ***5.5 Indemnización***

En caso de ser merecedor del cobro de una indemnización en virtud del SOV, los límites máximos a percibir por fallecimiento o lesiones corporales serán los dispuestos por las diferentes categorías contempladas en el anexo que contiene el RSOV y que realiza una relación gradual de los diferentes tipos de lesiones.

Finalmente, tal como avanzados en apartados anteriores, la compatibilidad de este seguro de accidentes con otros seguros permite que el viajero que sufra daños personales pueda percibir también, él o sus causahabientes, de forma cumulativa, las indemnizaciones que le correspondan por el régimen de accidentes de trabajo derivado de la Seguridad Social, de los eventuales contratos de seguro de accidentes, bien de

---

<sup>88</sup> VÉRGEZ SÁNCHEZ, M., “El seguro obligatorio de viajeros...”, op.cit., pp.98-99.

forma individual o de grupo (como puede ser el complementario de la Seguridad Social suscrito por el empresario para quien trabaje), las derivadas de la responsabilidad civil del propio transportista , o las que puedan proceder de la responsabilidad de un tercero<sup>89</sup>.

---

<sup>89</sup> SÁNCHEZ CALERO, F. *Seguro de accidentes*, Grandes Tratados. Ley del Contrato de Seguro. Ed. Aranzadi. 2005, p.4.

## 6. CONCLUSIONES

Una vez finalizado el presente trabajo que ha tenido por objeto el análisis del contrato de pasaje, la responsabilidad en que podría incurrir el porteador en caso de producir daños o pérdidas al pasajero y el aseguramiento de la misma por medio de dos seguros diferentes, que extienden su cobertura a riesgos distintos, es preciso cerrar este estudio con una valoración sobre la situación del transporte marítimo de pasajeros. Tal y como se ha podido ver, el buque es el objeto que da origen al transporte marítimo y se erige como el eje de una serie de relaciones jurídicas que se entrelazan entre ellas para confluir en un punto en concreto y cumplir con el objetivo común: el transporte del pasajero a su destino.

Si bien es cierto que el transporte marítimo de pasajeros es un sector importante en España, teniendo en cuenta su extensa costa, su legislación interna no es una prueba palpable de ello. En primer lugar, el Código de Comercio requiere de una profunda renovación urgente para diseñar una nueva regulación más acorde y apropiada al momento actual. El contrato de pasaje se disciplina en sede de contratos de fletamento, cuando se trata de un contrato de explotación naviera que difiere del fletamento. De suerte que contamos con normativa comunitaria e internacional que es aplicable a España y que apoyan y dan una mejor cobertura a los pasajes marítimos de pasajeros.

A mayor abundamiento, considero que todavía queda mucho trabajo por hacer a fin y efecto de mejorar la regulación internacional aplicable al transporte marítimo de pasajeros porque, dado el carácter internacional del mismo, debería gozar de un régimen armónico e igualitario que salvase las diferencias que suscitan los diferentes regímenes internos de cada Estado.

Por nuestra parte, el Anteproyecto de la Ley de la Navegación Marítima lleva más de una década esperando a aprobarse, dado que el primer anteproyecto que vio la luz data del año 2004. Si algún día el ALGENMAR alcanza la gloria y logra ser aplicable habrá cumplido su objetivo, que no es otro que unificar nuestro Ordenamiento en la materia, mediante la remisión a los textos internacionales reguladores de la materia.

Por otra parte, el aseguramiento de la responsabilidad del naviero se lleva a cabo mediante dos pólizas de seguro diferentes pero que gozan de mutua compatibilidad: una que cubre la responsabilidad civil del naviero y otra que cubre los accidentes acaecidos durante el transporte. La exigencia de la suscripción de ambos seguros obra en beneficio

del pasajero porque le brinda una mayor protección, dada la diferente cobertura que ofrecen.

Ahora bien, la particularidad se da en el caso de los primeros, debido el carácter internacional de la navegación marítima, los navieros aseguran sus buques en Clubs de P&I y esto choca frente a nuestra regulación porque estas pólizas se regulan por la ley extranjera propia del Club.

En primer lugar, el seguro que ofrece el Club P&I no es un seguro de responsabilidad civil, sino que como bien indica su título, consiste en un seguro de indemnización, el cual cubre la indemnización que su asegurado debe abonar al tercero perjudicado en caso de que acontezca el suceso, que da lugar al pago de la misma (esta configuración descansa en el conocido principio “pay to be paid rule”. Por otra parte, también es preciso destacar el tema candente de la acción directa y su posible ejercicio por parte del perjudicado porque no está clara su admisibilidad y nuestra jurisprudencia tampoco se decanta por ninguna postura en concreto.

Finalmente y, tal como mencionamos en líneas anteriores, la compatibilidad entre los dos seguros no supone ningún impedimento a la hora de cobrar las indemnizaciones procedentes de ambos, siempre y cuando, los daños sufridos concurren con los riesgos cubiertos, que contemplan las dos pólizas.

## 7. BIBLIOGRAFÍA

### DOCTRINA

ÁLVAREZ LATA, Natalia. “Responsabilidad civil por actividades empresariales en sectores de riesgo” en *Lecciones de Responsabilidad Civil*. Navarra: Aranzadi, 2002, pp. 307-329.

ARROYO, Ignacio. *Compendio de Derecho Marítimo*. 3ª ed. Tecnos, 2009.

ARROYO, Ignacio. *Estudios de Derecho Marítimo*, t. III, Barcelona : J.Mª. Bosh, 2001.

BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, Alberto, CALZADA CONDE, Mª Ángeles. *Contratos mercantiles* t. II, 5ª ed. Navarra: Aranzadi, 2013.

BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, Alberto, CALZADA CONDE, Mª Ángeles. *Contratos mercantiles*, vol. II. 3ª ed. Navarra: Thosom Aranzadi, 2007.

BROSETA PONT, Manuel; MARTÍNEZ SANZ, Fernando. *Manual de Derecho Mercantil*, vol. II. 20ª ed. Madrid: Tecnos, 2013.

DE LA CUESTA RUTE, J.M., VALPUESTA GASTAMINZA, E. *Contratos Mercantiles*, t. III. Barcelona: Bosch, 2007.

GABALDÓN GARCÍA, José Luis, RUIZ SOROA, José María. *Manual de derecho de la navegación marítima. Otros contratos de explotación naviera*. 3ª ed. Madrid : Marcial Pons, 2006.

HILL PRADOS, Mª Concepción. *Los clubs de protección e indemnización en el campo del seguro marítimo*. Barcelona: J.M.Bosch Editor S.A., 1992.

MARTÍNEZ SANZ, Fernando (Dir.) ; PUETZ, Achim (Coord.). *Manual de Derecho del Transporte*. Madrid : Marcial Pons, 2010.

NAVAS GARATEA, Maximiliano, *La navegabilidad del buque en el Derecho Marítimo Internacional*. Victoria-Gasteiz: Servicio de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2013.

OLMEDO PERALTA, Eugenio. “Modernización de la normativa sobre el contrato de pasaje marítimo: la nueva posición jurídica del pasajero” en ACHIM PUETZ (Coord.), *La nueva ordenación del mercado de transporte*,. Madrid: Marcial Pons, 2013.

RODRÍGUEZ BERCOVITZ, RODRÍGUEZ CANO (Dir.), MORALEJO IMBERNÓN, Nieves, QUICIOS MOLINA, Susana (Coords.), *Tratado de Contratos T. V.* Valencia: Tirant lo Blanch, 2009.

SÁNCHEZ CALERO, Fernando. *Seguro de Accidentes. Grandes Tratados. Ley del Contrato de Seguro.* Ed. Aranzadi. 2005. (BIB 2005/2075).

ZUBIRI DE SALINAS, Mercedes. *La responsabilidad del transportista en el contrato de pasaje marítimo.* Barcelona: J.M. Bosch Editor, 1995.

## REVISTAS

PACHECO CAÑETE, Matilde. *Cuestiones de actualidad sobre la responsabilidad del transportista marítimo.* Revista de Derecho del Transporte, núm. 9, 2012, pp.85-109.

PETIT LAVALL, M<sup>a</sup> Victoria. *El reglamento (UE) núm. 1177/2010 y la protección de los pasajeros que viajan por mar.* Revista de Derecho del Transporte. Nº 12 (2013), pp.11-29. ISSN: 1889-1810

SÁNCHEZ CALERO, Fernando. *Incidencia de la Ley de contrato de seguro en el seguro obligatorio de viajeros.* Revista Española de Seguros, núm. 64, 1990, pp. 63-73.

SIERRA NOGUERO, Eliseo. *El seguro obligatorio de responsabilidad civil del buque (Real Decreto 1616/2011)* en Revista Española de Seguros, núm. 152, 2012, pp. 343-375.

VÉRGEZ SÁNCHEZ, Mercedes. *El seguro obligatorio de viajeros como seguro de accidentes.* Revista Española de Seguros, núm.64, 1990, pp. 95-105.

ZUBIRI DE SALINAS, Mercedes. *La responsabilidad del transportista de personas en los reglamentos* en Revista de Derecho del Transporte, núm.4, 2010, pp. 67-100.

## LEGISLACIÓN

- Nacional

Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.

Real Decreto de 22 de agosto de 1885, por el que se publica el Código de Comercio.

Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil.

Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Seguro Obligatorio de Viajeros.

Decreto 1247/1999 de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles.

Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de Defensa de Consumidores y Usuarios.

Real Decreto 270/2013, de 19 de abril, sobre el certificado del seguro o la garantía financiera de la responsabilidad civil en el transporte de pasajeros por mar en caso de accidente.

Real Decreto 5/2011 por el que se aprueba el Texto Refundido de Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Proyecto de Ley de la Navegación Marítimo de 29 de noviembre del 2013

- Comunitaria

Directiva 98/18/CE del Consejo de 17 de marzo de 1998 sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje.

Reglamento (CE) núm. 392/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009 sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente.

Reglamento (UE) 1177/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de noviembre, sobre los derechos de los pasajeros que viajen por mar y por vías navegables.

- Internacional

Texto Refundido del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974.



El contrato de pasaje, la responsabilidad del porteador marítimo de pasajeros y su aseguramiento by [Solé Ruiz, Lidia](#) is licensed under a [Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional License](#).

Puede hallar permisos más allá de los concedidos con esta licencia en <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.ca>