



**midap**



UNIVERSITAT  
ROVIRA i VIRGILI



**Universidad**  
Zaragoza  
1542

**Juan Antonio Rodríguez Izquierdo**

**EL CONTRATO DE PASAJE EN LA LEY DE  
NAVEGACIÓN MARÍTIMA: RÉGIMEN DE  
RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR Y TUTELA  
DE LOS DERECHOS DE LOS PASAJEROS.**

**TRABAJO DE FIN DE MÁSTER**

**Dirigido por el Dr. Gerardo García-Álvarez García**

**Las Palmas de Gran Canaria  
2024**

## RESUMEN:

El presente trabajo aborda el estudio del régimen de responsabilidad del porteador marítimo y la tutela de los derechos de los pasajeros derivados de la celebración de un contrato de pasaje. La Ley de Navegación Marítima establece un régimen jurídico complejo que descansa en tres normas internacionales fundamentales: el Convenio de Atenas -en su versión enmendada por el Protocolo de Londres de 2002-, el Reglamento (CE) núm. 392/2009 y el Reglamento (UE) núm. 1177/2010, regulaciones que a su vez se complementan con disposiciones del legislador nacional y los respectivos legisladores autonómicos. La materia, por tanto, se analiza en conexión con los tipos de responsabilidad derivados de su incumplimiento y la consecuente incoación tanto de procedimientos sancionadores por parte de la Administración, como de reclamaciones por parte de los pasajeros ante los organismos de protección al consumidor y ante los tribunales de la jurisdicción civil y mercantil.

Palabras clave: contrato de pasaje, régimen de responsabilidad, derechos de los pasajeros, Ley de Navegación Marítima.

“The passage contract in the Maritime Navigation Law: the carrier's liability regime and the protection of the rights of passengers.”

## ABSTRACT:

This paper addresses the study of the liability regime of the maritime carrier and the protection of the rights of passengers derived from the celebration of a passage contract. The Maritime Navigation Law establishes a complex legal regime that rests on three fundamental international norms: the Athens Convention - amended by the 2002 Protocol -, Regulation (EC) 392/2009 and Regulation (EU) 1177/2010, regulations that in turn are complemented by provisions of the national legislator and the respective autonomous legislators. The subject matter, therefore, is analyzed in connection with the types of liability derived from its non-compliance and the consequent initiation of both sanctioning procedures by the Administration, as well as claims by passengers before consumer protection agencies and before the courts of civil and commercial jurisdiction.

Keywords: passage contract, liability regime, passenger rights, Maritime Navigation Law.

## ÍNDICE

0. Resumen (p.2)
1. Abreviaturas (p.5).
2. Introducción (p.7)
3. El contrato de pasaje en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (p.8)
  - 3.1. Naturaleza jurídica (p.9)
  - 3.2. Caracteres esenciales del contrato de pasaje (p.10)
  - 3.3. Delimitación de figuras afines (i.e. transporte amistoso, transporte gratuito) (p.11)
  - 3.4. Contenido del contrato (p.13)
    - 3.4.1. Obligaciones del porteador marítimo (p.14)
      - 3.4.1.1. Estado de navegabilidad (p.15)
      - 3.4.1.2. Obligación de realizar el viaje (p.15)
      - 3.4.1.3. Interrupción del viaje (p.16)
      - 3.4.1.4. Deberes con respecto al equipaje (p.16)
      - 3.4.1.5. Privilegio y derecho de retención (p.17)
    - 3.4.2. Derechos y obligaciones del pasajero (p.18)
    - 3.4.3. Extinción del contrato (p.19)
  4. Régimen de responsabilidad del porteador (pp.20-50)
    - 4.1. Antecedentes: la responsabilidad en el ámbito nacional e internacional (p.20)
    - 4.2. El régimen de responsabilidad establecido en la Ley de Navegación Marítima (p.21)
      - 4.2.1. Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974 (PYE/PAL) (pp.23-37)
        - 4.2.1.1. Conceptos relevantes para la comprensión de la normativa: pasajero, equipaje, transporte, transportista y transportista ejecutor (p.24)
        - 4.2.1.2. Responsabilidad por lesiones y muerte del pasajero (p.27)
        - 4.2.1.3. Responsabilidad por daños al equipaje, incluyendo vehículos (p.29)
        - 4.2.1.4. Limitación de la responsabilidad del porteador, pérdida del derecho a limitar y causas de exoneración (p.32)
        - 4.2.1.5. La prescripción de la acción de responsabilidad frente al porteador (p.33)
        - 4.2.1.6. La responsabilidad solidaria (p.34)
        - 4.2.1.7. El seguro obligatorio de la responsabilidad del porteador y el ejercicio de la acción directa frente al asegurador (p.36)

4.2.2. Reglamento (CE) núm. 392/2009, del Parlamento Europeo y el Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente (pp.37-39)

4.2.2.1. Ámbito de aplicación y estructura de la norma (p.37)

4.2.2.2. Limitación global de responsabilidad (p.38)

4.2.2.3. Aspectos novedosos: el derecho de anticipo, la obligación de información y la indemnización por equipos de ayuda a la movilidad (p.38)

4.2.3. Reglamento (UE) núm. 1177/2010, del Parlamento Europeo y el Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) núm. 2006/2004 (pp.39-50)

4.2.3.1. Ámbito de aplicación y estructura de la norma (p.40)

4.2.3.2. Derechos de las personas con discapacidad y de las personas con movilidad reducida (p.42)

4.2.3.3. Responsabilidad del transportista por retraso, interrupción o inejecución del contrato. Limitación de la responsabilidad y causas de exoneración (p.44)

4.2.3.4. Normas generales sobre la información y las reclamaciones (p.46)

4.2.3.5. La ejecución, los organismos nacionales de ejecución y disposiciones finales (p.47)

4.2.3.6. La interpretación del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (p.47)

4.2.3.7. La especial problemática de las empresas navieras dedicadas a los circuitos de excursión y turísticos (p.49)

5. La potestad sancionadora sobre el porteador marítimo derivada de la vulneración de los derechos de los pasajeros (pp.50-59)

5.1. Sucinta referencia a legislación autonómica canaria, como legislación tipo, de protección al consumidor en el ámbito del transporte marítimo de pasajeros (p.53)

5.2. Procedimientos administrativos sancionadores en materia de transporte marítimo de pasajeros en el ámbito de la comunidad autónoma de Canarias (p.55)

6. Reflexiones en relación a la jurisprudencia sobre transporte marítimo de pasajeros (p.59)

7. Conclusiones (p.63)

8. Bibliografía (p.66)

## ABREVIATURAS

Convenio de Atenas	Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974 y los protocolos que lo modifican de los que España sea parte, en particular el Protocolo de 2002 del Convenio (PYE/PAL).
DEG	Derecho especial de giro.
OMI	Organización Marítima Internacional.
FMI	Fondo Monetario Internacional.
Directiva 98/18/CE	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 núm. 392/2009	Reglamento (CE) núm. 392/2009, del Parlamento Europeo y el Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente.
Reglamento núm. 1177/2010	Reglamento (UE) núm. 1177/2010, del Parlamento Europeo y el Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) núm. 2006/2004.
PMR	Personas con movilidad reducida.
LOPJ	Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial.
LEC	Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil.
LNM	Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.
CCo	Real Decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio.
CC	Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil.
TRLPEMM	Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

TRLGDCU	Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias.
LCGC	Ley 7/1998, de 13 de abril, sobre condiciones generales de la contratación.
LOTMC	Ley 12/2007, de 24 de abril, de Ordenación del Transporte Marítimo de Canarias.
TJUE	Tribunal de Justicia de la Unión Europea.
STS	Sentencia del Tribunal Supremo.
SAP	Sentencia de la Audiencia Provincial.
BOE	Boletín Oficial del Estado.

## 2. Introducción.

El presente trabajo pretende abordar el estudio del régimen de responsabilidad del porteador marítimo configurado por la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, así como los derechos de los pasajeros conforme a la normativa comunitaria, constituidos básicamente por las disposiciones de tres cuerpos normativos internacionales: (i) el Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974 y los protocolos que lo modifican de los que España sea parte, en particular el Protocolo de 2002 del Convenio (PYE/PAL); (ii) el Reglamento (CE) núm. 392/2009, del Parlamento Europeo y el Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente; y (iii) el Reglamento (UE) núm. 1177/2010, del Parlamento Europeo y el Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) núm. 2006/2004.

La justificación de la elección del referido objeto se basa en dos argumentos: (i) la originalidad del ámbito de estudio; (ii) la relevancia económica y social de la materia.

De una parte, pese a que la materia concierne a millones de personas que año tras año viajan en buque en travesías marítimas nacionales e internacionales, apenas ha sido objeto de estudio en tesis doctorales. A este respecto, en la investigación preliminar realizada a fin de evaluar la idoneidad del objeto del trabajo, advertí que se han publicado tesis doctorales relativas al transporte de mercancías por mar y su régimen de responsabilidad. Sin embargo, no es frecuente la elección del régimen de responsabilidad aplicable en el transporte marítimo de pasajeros como objeto de una tesis doctoral, tal vez por la relativa novedad de la Ley de Navegación Marítima y por tratarse de una materia dominada por regulaciones de ámbito comunitario.

De otra, resulta notoria la relevancia económica y social de la materia, tanto para los usuarios como para las navieras, pues unos y otras han de conocer el régimen de responsabilidad que nace con ocasión de la celebración del contrato de pasaje. Los usuarios necesariamente se cuestionarán cómo se regulan las eventuales reclamaciones por daños personales o en los equipajes y vehículos, así como por retrasos, cancelaciones

y otras incidencias, mientras que los armadores y compañías navieras tendrán especial interés en conocer las exclusiones de su responsabilidad, tanto civil como en el ámbito sancionador.

A continuación se expone el esquema del trabajo, justificando la integración y vínculos entre los distintos epígrafes. Como es de ver, en primer lugar se presentan las características del contrato de pasaje en la vigente Ley de Navegación Marítima, analizando las obligaciones y derechos de cada una de las partes. Posteriormente el enfoque pasaría al régimen de responsabilidad del porteador y la configuración de los derechos de los pasajeros, con el estudio de las principales normativas estatales y comunitarias que los regulan. Finalmente se abordará la incoación de expedientes sancionadores por infracción de la normativa; algunas reflexiones en relación a la jurisprudencia sobre transporte marítimo de pasajeros; y las conclusiones del trabajo, con la bibliografía utilizada.

### 3. El contrato de pasaje en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

La Ley de Navegación Marítima regula el contrato de pasaje en el Capítulo III del Título IV, artículos 287 a 300, ambos incluidos. La LNM, por tanto, dedica catorce artículos a la materia, pero se ha de tener en cuenta que gran parte de su regulación es remitida a convenios internacionales.

El artículo 287.1 LNM ofrece el siguiente concepto legal de contrato de pasaje:

“Por el contrato de pasaje marítimo el porteador se obliga, a cambio del pago de un precio, a transportar por mar a una persona y, en su caso, su equipaje.”

Y el párrafo 2º del citado precepto, precisa, en cuanto a su ámbito de aplicación, que las disposiciones del Capítulo III (“Del contrato de pasaje”) no se aplicarán al transporte amistoso ni al pasaje clandestino. Sin embargo, sí se aplicará este capítulo a los transportes gratuitos realizados por un porteador marítimo de pasajeros.

De la precedente definición se infiere que la obligación esencial del porteador (“transportista” en la terminología del Convenio de Atenas) es el traslado del pasajero por

mar. De hecho, algún autor ha apuntado que “el concepto legal no exige el traslado de un puerto a otro, pues basta el traslado por mar, pudiendo ser entre dos embarcaciones o entre dos puntos marítimos sin que el origen y el destino sean puertos, aunque sea lo habitual”<sup>1</sup>.

### 3.1. Naturaleza jurídica.

El legislador ha incluido el Capítulo III “Del contrato de pasaje” en el extenso Título IV “De los contratos de utilización del buque”, es decir, el pasaje está ubicado en el mismo Título que otros contratos como el arrendamiento de buque, el contrato de fletamento y el contrato de arrendamiento náutico. Se confiere así al pasaje un carácter autónomo del que carecía en la regulación inmediatamente anterior -la del Código de Comercio-, donde el pasaje formaba parte de la sección dedicada al contrato de fletamento, tal como será analizado en el apartado 4.1 del presente trabajo.

Como sostiene PULIDO BEGINES<sup>2</sup>, “de acuerdo con la normativa legal y con la ubicación sistemática de la disciplina del contrato en la Ley de Navegación Marítima, cabe considerar al pasaje como una modalidad *sui generis* y autónoma de transporte. Como tal, el contrato de pasaje participa también de la naturaleza jurídica propia de los contratos de obra, de manera que la obligación principal del porteador es una obligación de resultado.” Y el autor añade “se trata de un transporte *sui generis*, caracterizado por la existencia de una obligación principal, de resultado, que es la de transportar al pasajero al punto indicado en contrato, y al menos una obligación accesoria, de medios, que es la de velar por su seguridad durante el trayecto.”

Para ARROYO MARTÍNEZ<sup>3</sup> el pasaje es “una modalidad del contrato de transporte marítimo dotada de características propias en razón de la persona del pasajero”, que no se asimila al fletamento en tanto que es “un contrato autónomo de transporte marítimo, que reúne los elementos esenciales de la prestación: traslado de un lugar a otro por vía marítima mediante precio, puntualidad (responsabilidad por retraso) y seguridad del

---

<sup>1</sup> ARROYO MARTÍNEZ, I. (2015). *Curso de derecho marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*. Civitas, p. 631.

<sup>2</sup> PULIDO BEGINES, J.L. (2016) <<Artículo 287. Concepto>>. En: ARROYO MARTÍNEZ, I. y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.). *Comentarios a Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima*. Thomson Reuters Aranzadi, p. 925.

<sup>3</sup> ARROYO MARTÍNEZ, I. (2015). *Curso de derecho marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*. Civitas, p. 631.

pasajero y/o su equipaje (la obligación de vigilancia). Así, este autor sostiene que “esta calificación no se desvirtúa por el hecho de que el porteador se obligue a proporcionar al pasajero una habitación o cabina y la manutención necesaria, porque esas obligaciones son prestaciones accesorias e indispensables para la actuación de la prestación fundamental de transporte, el traslado de la persona del pasajero de un lugar a otro; y se reputan accesorias porque no siempre son necesarias, dependiendo su necesidad de las circunstancias geográficas y temporales del transporte; resultan, sin embargo, esenciales cuando las condiciones así lo exigen sin que la manutención y la cabina sean prestaciones características de otro contrato independiente”.

### 3.2. Caracteres esenciales del contrato de pasaje.

A partir de la definición ofrecida por el artículo 287.1 LNM, la doctrina<sup>4</sup> ha extraído una serie de notas esenciales que configuran el contrato de pasaje, e, indirectamente, excluyen otros supuestos de transporte que no habrían de recibir esta calificación. Cabe sintetizarlas del siguiente modo:

-Bilateralidad: el pasaje es un contrato en virtud del cual se produce un intercambio recíproco entre porteador y pasajero (el pago de un precio a cambio del transporte). Y ello, pese a que en la ejecución propiamente del transporte, pueda intervenir una pluralidad de porteadores.

-Consensualidad: el contrato se perfecciona por el mero consentimiento, sin que sea preceptiva su formalización escrita para su validez, sin perjuicio de que la LNM exija, en su artículo 288.1, que el porteador extienda inexcusadamente un billete de pasaje o, al menos, un tique en servicios portuarios y regulares en el interior de zonas delimitadas por la autoridades marítimas (art. 288.2 LNM). Esta posibilidad de que el billete, en líneas regulares, sea sustituido por el menos detallado tique, parece sugerir que la intención del legislador es simplemente obligar al porteador a documentar el contrato.

---

<sup>4</sup> PULIDO BEGINES, J.L. (2016) <<Artículo 287. Concepto>>. En: ARROYO MARTÍNEZ, I. y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.). Comentarios a Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Thomson Reuters Aranzadi, pp. 925-926.

-Onerosidad: la definición del artículo 287.1 LNM exige, entre otros aspectos esenciales, el pago de un precio<sup>5</sup>, a fin de calificar al contrato como de pasaje. Opinión que comparte la doctrina mayoritaria. En este sentido, se ha de tener presente que, por ejemplo, el Reglamento núm. 1177/2010 únicamente considera transportista a aquel que ofrece “servicios de pasaje”, entendidos éstos como servicio comercial de transporte de pasajeros por mar o por vías navegables realizado conforme un horario hecho público (nótese el carácter comercial de los servicios).

-Contrato de adhesión: El contrato de pasaje es, con carácter general, un contrato de adhesión. Y es que, en la mayor parte de los supuestos de pasaje que se realiza en líneas regulares de navegación, nos encontramos ante una contratación en masa, en la que las compañías transporte marítimo utilizan sus propios modelos estandarizados de contrato - donde establecen sus propias “condiciones generales”- al que se someten los pasajeros<sup>6</sup>.

-Contrato mercantil: el transporte marítimo de pasajeros es una actividad económica típicamente empresarial, ya que su desarrollo exige al transportista (armador<sup>7</sup> o empresa naviera<sup>8</sup>) disponer de recursos de alto valor económico -buques, dotación, etc.

-Contrato complejo: junto a la prestación principal que es, como hemos destacado en el anterior apartado 3.1, el acto material del transporte de una persona por mar de un punto a otro, pueden convenirse otras prestaciones accesorias como el traslado del equipaje, proporcionar al pasajero manutención o una habitación o cabina.

### 3.3. Delimitación de figuras afines (i.e. transporte amistoso y transporte gratuito).

---

<sup>5</sup> La falta de precio nos conduciría a la existencia de otras figuras contractuales, como el transporte gratuito, el transporte amistoso o el pasaje clandestino, tal como será analizado en el apartado 3.3 del presente trabajo.

<sup>6</sup> Pasajeros que, de ordinario, reunirán la condición de consumidores y se encontrarán, por tanto, protegidos por la normativa correspondiente, en particular, el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias y la Ley 7/1998, de 13 de abril, sobre condiciones generales de la contratación.

<sup>7</sup> La LNM define al armador en su artículo 145.1: “Es armador quien, siendo o no su propietario, tiene la posesión de un buque o embarcación, directamente o a través de sus dependientes, y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad”.

<sup>8</sup> El naviero es definido en el artículo 145.2 LNM: “Se entiende por naviero o empresa naviera la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.”

El artículo 287.2 LNM establece, en cuanto a su ámbito de aplicación, que las disposiciones del Capítulo III (“Del contrato de pasaje”) no se aplicarán al transporte amistoso ni al pasaje clandestino. Sin embargo, sí se aplicará este capítulo a los transportes gratuitos realizados por un porteador marítimo de pasajeros. Resulta, por tanto, conveniente conocer en qué consisten estas otras modalidades de transporte.

No existe en la LNM una definición de “transporte amistoso”. Para la doctrina más autorizada es aquél en virtud del cual, con fundamento en la relación personal existente entre el porteador y la persona viajera -amistad, cortesía o por cualquier otra causa de magnanimitad-, el porteador desarrolla el servicio de transporte desinteresadamente y sin percibir contraprestación económica alguna por parte de la referida persona. Es decir, en tanto que no existe una relación contractual entre ambas partes, no cabe formular reclamaciones por incumplimiento contractual. Sin perjuicio de que, en caso de que ocurra un siniestro durante el transporte que cause daños a la persona transportada, ésta podrá invocar el régimen de responsabilidad extracontractual (artículo 1902 del Código Civil).

Adviértase que, en sintonía con la LNM, tanto el Reglamento núm. 1177/2010 como el Convenio de Atenas exigen también, para ser aplicables, la existencia de una relación comercial entre las partes. De un lado, para el Convenio de Atenas “pasajero” es solamente la persona transportada en un buque en virtud de un contrato de transporte<sup>9</sup>, o, en su defecto, la persona que, con el consentimiento del transportista, viaja acompañando a un vehículo o a animales vivos amparados por un contrato de transporte de mercancías. De otro, el Reglamento núm. 1177/2010 establece que sólo se aplica a los pasajeros que utilicen “servicios de pasaje”, entendido éste como un servicio comercial de transporte de pasajeros por mar o por vías navegables realizado conforme a un horario hecho público.

La doctrina<sup>10</sup> ha defendido la aplicación analógica del régimen contractual del pasaje al transporte gratuito<sup>11</sup>, es decir, aquellos casos en que, aunque el porteador no percibe contraprestación económica por parte del viajero, el transporte se realiza en virtud de que

---

<sup>9</sup> Aunque la definición de “contrato de transporte” contenida en el artículo 1.2 del Convenio no alude a que medie precio.

<sup>10</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L. (2012). *Curso de derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*. Marcial Pons, p. 592.

<sup>11</sup> La LNM no contiene una definición de “transporte gratuito”.

el porteador se ha obligado a ello (a título de ejemplo, podríamos considerar los niños de corta edad que viajan de manera gratuita acompañando a sus padres). La ausencia del carácter oneroso -elemento esencial del pasaje- en el transporte gratuito impide considerar estos supuestos como contratos de pasaje, pero el legislador ha decidido la aplicación analógica de su régimen jurídico (art. 287.2 LNM).

Finalmente, cuando la LNM descarta la aplicación del régimen contractual del contrato de pasaje al denominado “pasaje clandestino”, hemos de entender que el legislador pretende negar la condición de pasajero a los “polizones”. Los polizones son personas que embarcan sin conocimiento del porteador del buque, sin que exista vínculo contractual alguno en virtud del cual se preste el transporte. A este respecto, el artículo 11 LNM establece el deber del capitán de cualquier buque que se dirija a puerto español de informar a la Administración marítima de la presencia de polizones a bordo y, en caso de que proceda por obligación normativa, llevar a cabo su entrega a las autoridades competentes. Al igual que con los supuestos de transporte amistoso, en los casos en que los polizones sufran daños durante el transporte podrán reclamar frente al porteador en base al régimen de responsabilidad extracontractual (1902 CC).

### 3.4. Contenido del contrato.

El billete de pasaje es el documento que refleja el contrato entre porteador y pasajero. Conforme al artículo 288.1 LNM el porteador extenderá obligatoriamente el billete, que contendrá, como mínimo, los siguientes datos: (i) lugar y fecha de emisión; (ii) nombre y dirección del porteador; (iii) nombre del buque; (iv) clase y número de cabina o acomodación; (v) precio del transporte o carácter gratuito del mismo; (vi) punto de salida y destino; (vii) fecha y hora de embarque y de llegada a destino, así como duración estimada del viaje; (viii) indicación sumaria de la ruta y escalas previstas; (ix) las restantes condiciones en que haya de realizarse el transporte.

No obstante lo anterior, para las embarcaciones que presten servicios portuarios y regulares en el interior de zonas delimitadas por las autoridades marítimas, el artículo 298.2 LNM permite que el billete de pasaje sea sustituido por un tique que contenga únicamente el nombre del porteador, el servicio efectuado y el importe de éste.

El porteador podrá emitir el billete al portador o a favor de persona determinada, si bien en éste último caso sólo puede transmitirse mediando el consentimiento del porteador (art. 289 LNM). Pese a la previsión legal, lo habitual será que el billete tenga carácter nominativo, especialmente en las travesías desarrolladas en buques operados por grandes empresas navieras.

### 3.4.1. Obligaciones del porteador marítimo.

La LNM dedica a estas obligaciones básicas del porteador los artículos 288 a 293 (nótese, que los deberes del porteador con respecto al equipaje son tratados en un apartado independiente). Tal como anticipamos en el apartado dedicado a la naturaleza jurídica del contrato, en el pasaje existe una obligación principal del porteador, de resultado, cual es la de transportar por mar a una persona y, en su caso, su equipaje, entre dos puntos concretados en el contrato.

Esa obligación principal comprende, o se desgajan de ella, diversas obligaciones del porteador para con el pasajero. Singularmente, subyace en esta obligación principal una obligación instrumental o accesoria del transporte, y es la obligación de seguridad o integridad: se ha de transportar al pasajero sano y salvo a su destino. Esta obligación de seguridad o integridad es de medios, no de resultado, y tiene carácter de obligación contractual; así lo sostiene la generalidad de la doctrina<sup>1213</sup>. Ambas obligaciones, la del transporte por mar entre dos puntos y la de seguridad, son esenciales del contrato de pasaje, y, por ende, su incumplimiento podría conllevar bien la resolución del contrato, bien la posible exigencia de responsabilidades derivadas de la muerte o lesiones del

---

<sup>12</sup> Gabaldón García se muestra partidario en los siguientes términos: “Realizar el viaje con la diligencia necesaria para desembarcar incólume al pasajero. El transportista asume frente al pasajero una obligación de seguridad o de integridad, que si bien es de naturaleza distinta a la de custodia, tiene una significación instrumental paralela, en cuanto que está teleológicamente ordenada a conseguir la incolumidad del pasajero. Y, según opinión doctrinal extendida, esta obligación de seguridad se configura como obligación de medios, no de resultado.” En: GABALDÓN GARCÍA, J.L. (2012). *Curso de derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*. Marcial Pons, p. 594.

<sup>13</sup> Pulido Begins interpreta que: “Se trata de una obligación que no impone al porteador la consecución del resultado consistente en hacer llegar al pasajero a su destino en plena integridad física, sino la de adoptar las medidas necesarias e idóneas para ello. Por consiguiente, la obligación de trasladar al pasajero a su destino es de resultado, pero la accesoria de trasladarlo incólume es de medios.” PULIDO BEGIES, J.L. (2016) <<Artículo 292. Interrupción del viaje>>. En: ARROYO MARTÍNEZ, I. y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.). *Comentarios a Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima*. Thomson Reuters Aranzadi, p. 936.

pasajero, o de los daños o pérdida causados a su equipaje. Analicemos ahora la regulación de estas obligaciones en la LNM.

#### 3.4.1.1. Estado de navegabilidad.

En primer lugar, la obligación de seguridad tiene su reflejo normativo en el artículo 290 LNM, que establece la obligación del porteador de poner a disposición del pasajero, en el tiempo y lugar convenidos, el buque en estado de navegabilidad, convenientemente armado, equipado y aprovisionado, para realizar el transporte convenido, garantizando, como es lógico, la seguridad y la comodidad de los pasajeros a bordo, de acuerdo con la práctica habitual en el tipo de viaje contratado. Es decir, junto a la navegabilidad náutica<sup>14</sup> (estanqueidad del buque, propulsión, tripulación, etc.), se exige al porteador proporcionar también la navegabilidad comercial (servicios complementarios o habituales en los usos como alojamiento, manutención, asistencia médica en la forma establecida reglamentariamente, etc.). El porteador ha de poner a disposición las concretas plazas de acomodación adquiridas por los pasajeros, así como los espacios dedicados a los de su clase (ex art. 290.2).

#### 3.4.1.2. Obligación de realizar el viaje.

Naturalmente, a la obligación principal del porteador -transportar por mar a una persona entre dos puntos- la LNM dedica un precepto en que ésta se concreta, el artículo 291, en virtud del cual el porteador ha de emprender el viaje, sin demora injustificada, hasta el punto de destino y por la ruta pactada (a falta de pacto, por la más conveniente según las circunstancias). Y, si se ha comprometido a ello -o los usos o la normativa lo exigen-, deberá prestar servicios complementarios (manutención, una habitación o cabina, etc.) y/o asistencia médica.

En relación con las demoras se ha de tener presente, como será analizado en el apartado 3.4.3. del presente trabajo, que las modificaciones importantes en horarios y escalas

---

<sup>14</sup> PULIDO BEGINES, J.L. (2016) <<Artículo 290. Estado de navegabilidad>>. En: ARROYO MARTÍNEZ, I. y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.). Comentarios a Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Thomson Reuters Aranzadi, pp. 931-932.

previstas, incluyendo la desviación del buque de la ruta pactada, se han contemplado como uno de los supuestos de extinción del contrato de pasaje (art.297, letra c LNM).

#### 3.4.1.3. Interrupción del viaje.

Establece el artículo 292 LNM que, si el viaje se interrumpiera por avería del buque antes de llegar al puerto de destino, el porteador habrá de asumir los gastos de manutención y alojamiento mientras el buque es reparado. Además, el precepto dispone que, en caso de que el buque quedara inhabilitado definitivamente o el retraso pudiera perjudicar gravemente a los pasajeros, el porteador proveerá a su costa el transporte hasta el destino pactado, sin perjuicio de las responsabilidades exigibles. En puridad, la responsabilidad del porteador por retraso, interrupción e inejecución del contrato es ampliamente regulada en el Reglamento 1177/2010, de aplicación en nuestro país, y cuyas disposiciones serán analizadas en el apartado 4.2.3. de este trabajo.

#### 3.4.1.4. Deberes con respecto al equipaje.

El artículo 294 LNM establece que “el porteador deberá transportar, juntamente con los viajeros e incluido en el precio del billete, el equipaje, con los límites de peso y volumen fijados por el porteador o por los usos”, y, a continuación, aclara que “lo que excede de los límites indicados será objeto de estipulación especial, con obligación de informar previamente al pasajero de estas limitaciones y su coste”.

Cuando el artículo 294 LNM habla de “equipaje” ha de entenderse aquellos enseres o utensilios personales, ya que, como veremos en el apartado 4.2.1.3. de este trabajo, los bienes que no tengan tal naturaleza habrán de ser considerados “mercancía” o “carga ordinaria”, que se somete a una tipología contractual y a un régimen de responsabilidad diversos.

El anterior precepto es complementado por el artículo 295, que recoge la definición de los tipos de equipaje que podrán, en su caso, embarcar en el buque junto al pasajero. Veámoslo:

“295.1. A los efectos del artículo anterior, se consideran equipaje los bultos o vehículos de turismo transportados por el porteador en virtud de un contrato de pasaje, excluyéndose los que lo sean por un contrato de transporte de mercancías o los animales vivos.

2. Se considera equipaje de camarote exclusivamente aquel que el pasajero tenga en su camarote, o en el vehículo transportado, o sobre este, o el que conserve bajo su posesión, custodia o control.

3. Se consideran equipaje de bodega los vehículos de turismo y bultos entregados al porteador. (...)”

La clasificación reviste una singular importancia, ya que el régimen de responsabilidad establecido como consecuencia de la pérdida o daños al equipaje es distinto en función de la tipología afectada, como abordaremos en el apartado 4.2.1.3. de este trabajo.

Por lo demás, la LNM dispone que el porteador habrá de registrar en el billete o en un talón complementario determinados datos del equipaje que fuera admitido a bordo (entre otros, peso y número de bultos o vehículos transportados, nombre del pasajero y del porteador, puerto de salida y destino, valor declarado, precio del transporte, etc.).

Además, en virtud del artículo 232 LNM no podrán embarcarse mercancías peligrosas sin previa declaración de su naturaleza al porteador y sin el consentimiento de éste para su transporte. En este sentido, la LNM autoriza en todo momento a desembarcar, destruir o convertir en inofensivas las mercancías peligrosas -incluso en el caso de embarque correctamente declarado- si llegan a constituir un peligro real para las personas o las cosas, sin derecho a indemnización, a no ser que el porteador sea responsable de la situación de peligro o bien cuando proceda su abono en “avería gruesa”<sup>15</sup>.

### 3.4.1.5. Privilegio y derecho de retención.

Como veremos en el apartado siguiente, naturalmente, una de las principales obligaciones del pasajero es el pago del precio del pasaje. Ante el eventual impago, el artículo 296

---

<sup>15</sup> El artículo 347 LNM establece que “existe acto de avería gruesa cuando, intencionada y razonablemente, se causa un daño o gasto extraordinario para la salvación común de los bienes comprometidos en un viaje marítimo con ocasión de estar todos ellos amenazados por un peligro”.

LNM establece -mediante remisión a los artículos 236<sup>16</sup> y 237<sup>17</sup> LNM- un doble mecanismo en virtud del cual el equipaje transportado está afecto al pago del precio del pasaje. En definitiva, se permite al porteador percibir el importe adeudado a través de dos privilegios: de una parte, el porteador está facultado para retener el equipaje de bodega del pasajero; de otra, el porteador podrá acudir al expediente de depósito y venta de mercancías o equipajes solicitando a un notario la venta de las mismas.

### 3.4.2. Derechos y obligaciones del pasajero.

El artículo 293.1 es el único que dedica la LNM a regular los derechos del pasajero. Ello sucede porque el precepto aborda la materia mediante la remisión a la normativa de la Unión Europea, es decir, el pasajero tendrá derecho a exigir del porteador el cumplimiento de las numerosas obligaciones que la normativa comunitaria impone a éste último. Como constatación general, cabe decir que los derechos del pasajero y las obligaciones del porteador tienen un carácter correlativo: por cada derecho existirá la correspondiente obligación de la otra parte.

Las obligaciones del pasajero se sintetizan en el abono del precio del pasaje, la presentación al embarque -se entiende que en la hora y condiciones convenidas en el contrato- y la observación de las disposiciones establecidas para mantener el buen orden y la seguridad a bordo (art. 293.2 LNM). En este sentido, cabe traer a colación el artículo 176 LNM que recoge la tradicional condición de “autoridad pública” del capitán del buque, cuyo rol esencial es el de mantener el orden y la seguridad a bordo, y que, en suma, habilita al capitán a adoptar cuantas medidas de policía estime necesarias para mantener el orden en el buque, así como para garantizar la seguridad de cuantos se encuentren a bordo, estando obligados tanto los miembros de la dotación como el resto de personas embarcadas a acatar sus órdenes.

---

<sup>16</sup> 236 LNM: “Las mercancías transportadas estarán afectas preferentemente al pago del flete, demoras y otros gastos ocasionados por su transporte hasta su entrega y durante los quince días posteriores, salvo que en este último plazo se hayan transmitido por título oneroso a un tercero de buena fe.”

<sup>17</sup> 237 LNM. “1. El porteador tendrá derecho a retener en su poder las mercancías transportadas mientras no perciba el flete, las demoras y demás gastos ocasionados por su transporte. No podrá ejercitarse este derecho en contra del destinatario que no sea el fletador, salvo que en el conocimiento o carta de porte conste la mención de que el flete es pagadero en destino. 2. Asimismo, podrá acudir al expediente de depósito y venta de mercancías o equipajes solicitando a un notario la venta de las mercancías, con la misma limitación en lo referente al destinatario no fletador.”

### 3.4.3. Extinción del contrato.

La LNM establece cinco causas legales en virtud de las cuales se extingue el contrato de pasaje, sin perjuicio de que hemos de entender que, al encontrarnos ante un contrato consensual, sería posible que se incluyeran causas adicionales. Así pues, se extinguirá el contrato en los siguientes casos:

- a) Falta de embarque del pasajero en la fecha y hora fijadas: la consecuencia es que el porteador hará suyo el precio del pasaje, salvo que la causa de la falta de embarque sea la muerte o enfermedad del pasajero o de los familiares que le acompañasen -y esta hubiera sido notificada sin demora- o que se hubiera podido sustituir al pasajero por otro.
- b) Cuando por causas fortuitas el viaje se hiciera imposible o se demorase: en estos casos, el porteador devolverá el precio del pasaje y quedará exento de responsabilidad.
- c) Modificación importante en horarios, escalas previstas, desviación del buque de la ruta pactada, plazas de acomodación adquiridas, etc. Si el pasajero opta por la resolución, tendrá derecho a reclamar el precio total del pasaje o de la parte proporcional del mismo correspondiente al trayecto que falte por realizar, así como, si la modificación no se debiera a causas justificadas, a solicitar una indemnización de daños y perjuicios.
- d) Si antes de comenzar el viaje o durante su ejecución surgieran eventos bélicos que expusieran al buque o al pasajero a riesgos imprevistos: esta causa habilita a ambas partes a solicitar la resolución del contrato sin indemnización.
- e) Si una vez comenzado el viaje el pasajero no puede continuarlo por causas fortuitas: el porteador tendrá derecho a percibir la parte proporcional del precio según el trayecto realizado.

En relación a las referidas causas de resolución, ha de tenerse presente la regulación establecida por el Reglamento (UE) núm. 1177/2010, del Parlamento Europeo y el Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) núm. 2006/2004, que aborda particularmente los derechos de los pasajeros y las obligaciones de los porteadores marítimos respecto a las cancelaciones, retrasos, interrupciones del viaje o cambio de itinerario, asistencia a las personas con discapacidad y a las personas con movilidad reducida, etc. Esta normativa será tratada de manera detallada en el apartado 4.2.3. del presente trabajo.

#### 4. El régimen de responsabilidad del porteador.

##### 4.1. Antecedentes: la responsabilidad en el ámbito nacional e internacional.

El Código de Comercio de 1885, publicado por el Real Decreto de 22 de agosto de 1885, contemplaba el pasaje en los artículos 693 a 705<sup>18</sup>. Esta regulación formaba parte de la Sección primera, relativa al contrato de fletamiento, que a su vez estaba integrada en el Título III sobre los contratos especiales del comercio marítimo. En otras palabras, para el Código de Comercio el pasaje no presentaba carácter autónomo, sino que constituía una modalidad del más amplio contrato de fletamiento (artículos 652 a 718).

En cuanto a la responsabilidad del porteador, antes de la promulgación de la Ley de Navegación Marítima, en España convivían dos sistemas en virtud de los cuales el régimen de responsabilidad del porteador era distinto según si el viaje tenía carácter

---

<sup>18</sup> Pérez Moriones realiza las siguientes consideraciones en relación a la regulación del contrato de pasaje en el Código de Comercio: “Se trataba, en cualquier caso, de una regulación fragmentaria o incompleta: en primer lugar, porque no se preveía la responsabilidad del transportista en caso de accidente causado al pasajero, y, en segundo lugar, porque, en relación con la responsabilidad por incumplimiento, el Código de Comercio se limitaba a regular los supuestos de fallecimiento del pasajero antes del inicio del viaje -art. 696 CCo-, de suspensión del viaje antes de su inicio -art. 697 CCo- y de interrupción del viaje ya comenzado y de retraso de salidas del buque -art. 698 CCo-; previsiones que quedaron superadas con el tiempo. Además, las normas eran esencialmente dispositivas, lo que conducía a que el régimen del contrato de pasaje quedara en manos de los transportistas.” En: PÉREZ MORIONES, A. (2019). La protección del pasajero en caso de incumplimiento de la obligación de transporte en la Ley de Navegación Marítima. Revista de Derecho del Transporte núm. 24, pp. 100-101.

interior<sup>19</sup> o de cabotaje<sup>20</sup> o si, por el contrario, se trataba de una travesía internacional<sup>21</sup>. Para los transportes internos o de cabotaje regían las disposiciones del Código de Comercio mientras que para el transporte internacional resultaba de aplicación el Convenio de Atenas, cuyas disposiciones serán analizadas en el apartado 4.2.1. del presente trabajo.

Con la promulgación de la Ley de Navegación Marítima, el legislador decidió unificar el régimen jurídico, aplicando al transporte interno o de cabotaje la regulación de la responsabilidad que hasta entonces regía únicamente en contratos de pasaje de carácter internacional.

#### 4.2. El régimen de responsabilidad establecido en la Ley de Navegación Marítima.

La Ley de Navegación Marítima regula algunas cuestiones relativas a la responsabilidad del porteador así como sus obligaciones relativas a suscribir seguros, etc., pero el artículo 298 de la LNM remite los aspectos principales de la regulación del régimen de responsabilidad a la legislación adoptada por la Unión Europea -Convenio de Atenas, Reglamento núm. 392/2009 y Reglamento núm. 1177/2010. Además, se ha de tener presente que también resulta de aplicación al contrato de pasaje la normativa estatal general de protección de los consumidores, así como, en su caso, la autonómica que regule la prestación del servicio de transporte marítimo en el territorio de una determinada comunidad autónoma (i.e. Ley 12/2007, de 24 de abril, de Ordenación del Transporte Marítimo de Canarias).

---

<sup>19</sup> “Navegación interior” es la que transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto o de otras aguas interiores marítimas españolas (tal como definida en el artículo 8.2 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante).

<sup>20</sup> “Navegación de cabotaje” es la que, no siendo navegación interior, se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción (tal como definida en el artículo 8.2 del TRLPEMM).

<sup>21</sup> “Navegación exterior” es la que se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y puertos o puntos situados fuera de dichas zonas (tal como definida en el artículo 8.2 del TRLPEMM).

En este sentido, PULIDO BEGINES<sup>22</sup> señala que “la aspiración del legislador quizá sea excesiva, porque establecer que <<en todo caso>> la responsabilidad del porteador se determinará con esos cauces señalados con exclusión de otros es una afirmación demasiado tajante que pueda resultar equívoca. Parece evidente que serán de aplicación al caso que nos ocupa el sistema de determinación de fuentes vigente en nuestro Ordenamiento, así como el mecanismo de la analogía, necesario para completar las inevitables lagunas. Asimismo, debe tenerse en cuenta que algunos aspectos de la responsabilidad del porteador pueden derivar no de lo dispuesto en las leyes especiales marítimas, sino en otras normas del Ordenamiento.” (...)

Veamos entonces cuáles serían las principales normas de aplicación:

- (i) Reglamento (CE) núm. 392/2009, del Parlamento Europeo y el Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente;
- (ii) Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974 y los protocolos que lo modifican de los que España sea parte, en particular el Protocolo de Londres de 2002 (PYE/PAL);
- (iii) Reglamento (UE) núm. 1177/2010, del Parlamento Europeo y el Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) núm. 2006/2004;
- (iv) la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima;
- (v) las leyes autonómicas que regulen, en su caso, derechos de los pasajeros con carácter adicional o complementario a la normativa estatal y comunitaria;
- (vi) Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias;
- (vii) Ley 7/1998, de 13 de abril, sobre condiciones generales de la contratación.

---

<sup>22</sup> PULIDO BEGINES, J.L. (2016) <<Artículo 298. Régimen de responsabilidad>>. En: ARROYO MARTÍNEZ, I. y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.). Comentarios a Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Thomson Reuters Aranzadi, p. 948.

#### 4.2.1. Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974 (PYE/PAL).

El artículo 298.1 de la LNM establece que la responsabilidad del porteador se rige, en todo caso, por el Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974 (PYE/PAL), los protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte, las normas de la Unión Europea y esta ley. El apartado 2º del referido precepto aclara que este régimen es imperativo para cualquier contrato de pasaje marítimo, y, por lo tanto, carecerán de efecto cualesquiera “cláusulas contractuales que pretendan directa o indirectamente atenuar o anular aquella responsabilidad en perjuicio del titular del derecho a exigir las indemnizaciones”.

La LNM entró en vigor en España el 25 de septiembre de 2014, pero antes de esa fecha, en concreto, a partir del primero de enero de 2013, la regulación del Convenio de Atenas, incluidas las modificaciones contenidas en su Protocolo del año 2002 hecho en Londres, eran de aplicación en el ámbito comunitario -bajo ciertas condiciones-, ya que fueron introducidas para los transportes marítimos dentro de un mismo Estado Miembro por el Reglamento (CE) núm. 392/2009, del Parlamento Europeo y el Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente. En cualquier caso, nuestro país se adhirió también al Protocolo de 2002 con la publicación en el Boletín Oficial del Estado del instrumento de ratificación el 1 de septiembre de 2015.

El Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas constituyó un salto cualitativo en la regulación de la responsabilidad en el transporte de pasajeros por vía marítima, incrementando notablemente la responsabilidad del transportista derivada de lesiones o muerte del pasajero o de pérdida o daños a su equipaje (los límites establecidos a las indemnizaciones en el Protocolo de 2002 han sido considerado elevados por la generalidad de la doctrina o, cuando menos, suficientes). Para ello, la norma distingue diferentes grados de responsabilidad del porteador en función de si la causa que la origina se encuentra en un suceso relacionado con la navegación del buque -respecto de los que se establece una responsabilidad cuasi objetiva del transportista- o si, por el contrario, se

trata de un hecho no vinculado a la navegación (respecto de los cuales recae en el pasajero la carga de la prueba de que la actuación del transportista fue culpable o negligente).

4.2.1.1. Conceptos relevantes para la comprensión de la normativa: pasajero, equipaje, transporte, transportista y transportista ejecutor.

Como hemos indicado anteriormente por remisión del artículo 298 LNM, el régimen de responsabilidad está conformado por el Convenio de Atenas y los protocolos que lo hayan modificado de los que España sea parte. Por este motivo, todas las referencias que en adelante se harán al Convenio de Atenas han de entenderse realizadas a la versión enmendada por el Protocolo de Londres, de 1 de noviembre 2002.

El artículo 1 del Convenio de Atenas define los conceptos de “pasajero” y “equipaje” que se han de tener en cuenta en la aplicación del Convenio:

“«Pasajero» es toda persona transportada en un buque:

- a) en virtud de un contrato de transporte, o
- b) 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.”

“Por «equipaje» se entiende cualquier artículo o vehículo transportado por el transportista en virtud de un contrato de transporte, con exclusión de:

- a) Los artículos y vehículos transportados en virtud de una carta de fletamiento, un conocimiento de embarque o cualquier otro contrato cuyo objeto primordial sea el transporte de mercancías, y
- b) animales vivos”

La definición de equipaje que contiene el artículo 295 LNM<sup>23</sup> es plenamente compatible con la del Convenio de Atenas.

---

<sup>23</sup> Analizado en el apartado 3.4.1.4. de este trabajo.

Esta precisión, en el ámbito de aplicación del Convenio y de la LNM, en base a la cual se excluyen los artículos y vehículos transportados en virtud de una carta de fletamiento o de un conocimiento de embarque, no es menor. Téngase presente que un vehículo podrá ser considerado “equipaje” y, como tal, encontrarse sometido al Convenio de Atenas, si se ha celebrado un contrato de pasaje, pero también ese mismo vehículo podrá ser considerado “mercancía” y quedar excluido del ámbito de aplicación del Convenio de Atenas si, por el contrario, se ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque<sup>24</sup>.

En este sentido, es preciso apuntar que los límites de responsabilidad derivada de los daños causados al referido vehículo serán muy diferentes en función de si viaja como “equipaje” o si viaja como “mercancía”. También serán distintos los plazos de prescripción de acciones para reclamar posibles daños al automóvil. En definitiva, presenta singular importancia el tipo de contrato celebrado en orden a determinar el régimen de responsabilidad aplicable al transportista.

Por otra parte, el referido artículo 1 del Convenio, en su apartado 8º, precisa el periodo que comprende la responsabilidad derivada del contrato de transporte. En virtud de este inciso, son de observar algunas singularidades:

- El transporte con respecto al pasajero y al equipaje “de camarote” -aquel que viaja custodiado por él mismo o que se encuentra dentro de su vehículo a bordo- comprende el periodo a bordo del buque pero también el del embarque y desembarque<sup>25</sup>.

---

<sup>24</sup> El artículo 277.2 LNM establece que “los contratos de transporte marítimo de mercancías, nacional o internacional, en régimen de conocimiento de embarque y la responsabilidad del porteador, se regirán por el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, los protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte y esta ley”. Este Convenio ha sido modificado por los Protocolos de Bruselas de 1968 y de Londres de 1979 (ambos instrumentos son conocidos conjuntamente como las “Reglas de la Hay-Visby”).

<sup>25</sup> Así lo han asumido resoluciones como la Sentencia de la Audiencia Provincial de Baleares núm. 225/2023, de 22 de Marzo de 2023 [ECLI:ES:APIB:2023:612]. Veámoslo:

“En el supuesto de autos, se advierte que la caída del pasajero se enmarcaría en el ámbito de responsabilidad del transportista en cuanto se produjo en relación a suceso de la navegación, cual fue el desembarque a través de la pasarela del buque, supuesto previsto expresamente en la normativa aplicable, evidenciado su déficit en medidas de seguridad el hecho reconocido por la parte demandada de haber instalado en ella una moqueta pocos días después de ocurrir el siniestro de autos. No se advierte, ni se alega, que en el suceso concurriera alguna de las circunstancias que permitirían al transportista eludir su responsabilidad”.

- Respecto del pasajero, el transporte no comprende el periodo durante el cual éste se encuentra en una terminal, estación marítima o muelle.
- Respecto del equipaje de camarote, en cambio, el transporte sí comprende el periodo en que éste se encuentra en una terminal, estación marítima o muelle, si el transportista se ha hecho cargo del referido equipaje y no lo ha entregado al pasajero.
- Respecto al equipaje que no sea de camarote, el transporte comprende el periodo en que el transportista está a cargo del mismo, hasta el momento en que lo entrega al pasajero.

Como es de ver, a fin de considerar que un incidente, que causa daños o pérdidas respecto del equipaje, se ha producido durante el transporte, la cuestión fundamental es determinar quién tenía la custodia en ese momento del equipaje, si el pasajero o el transportista.

Por último, antes de entrar propiamente en la regulación de la responsabilidad establecida en el Convenio, es preciso advertir una particularidad del referido artículo 1 en relación a la inclusión de los conceptos de transportista y transportista ejecutor.

De conformidad con la definición del citado precepto, “transportista” es toda persona que concierta, o en cuyo nombre se concierta<sup>26</sup>, un contrato de transporte, tanto si el transporte es efectuado por dicha persona como por un transportista ejecutor; el “transportista ejecutor” es una persona distinta del transportista que efectúa parte o la totalidad del transporte, en su condición de propietario, fletador o empresa explotadora del buque. La disquisición no es menor ya que estos conceptos tienen especial relevancia en las atribuciones de responsabilidad derivada de los daños a los pasajeros y sus equipajes, que será abordada en el epígrafe 4.2.1.6. correspondiente a “La responsabilidad solidaria”.

---

<sup>26</sup> Como señala Gabaldón García, existe un error en la traducción del texto al español: “La expresión <<en nombre de otro>> resulta netamente desafortunada y equívoca, pues es claro que quien contrata en nombre de otro (representante directo) no puede merecer la calificación de transportista contractual (que lo será el representado). En realidad, no parece sino tratarse de un grave error de traducción, tal como muestran las versiones en francés e inglés del texto oficial, que utilizan (*rectius*) la expresión <<por cuya cuenta>> (<<on behalf of whom>>, dice el texto inglés). En: GABALDÓN GARCÍA, J.L. Op. Cit., p. 591.

#### 4.2.1.2. Responsabilidad por lesiones y muerte del pasajero.

El artículo 3 del Convenio de Atenas es la piedra de bóveda de toda la regulación. El precepto regula la responsabilidad del transportista tanto por sucesos relacionados con la navegación como por aquellos sucesos no relacionados con la navegación.

El apartado 5º del mismo precepto aclara que se entiende como “sucesos relacionados con la navegación” el naufragio, zozobra, varada, explosión, incendio o deficiencia del buque. Y, como “deficiencias del buque”<sup>27</sup>, ha de entenderse el incumplimiento de las normas o protocolos de seguridad. La carga de la prueba de que el suceso ocurrió durante el transporte recae en el demandante.

##### - Sucesos relacionados con la navegación.

El apartado 1º del artículo 3 del Convenio determina que el transportista será responsable, durante la realización del transporte, de las pérdidas originadas por la muerte o las lesiones causadas al pasajero por un suceso relacionado con la navegación a menos que demuestre que: (i) el suceso resultó de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil, insurrección o un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable o irresistible; o (ii) el suceso fue totalmente causado por la acción u omisión intencionada de un tercero.

Como es de ver, ante un incidente que pueda encuadrarse en los “sucesos relacionados con la navegación”, la responsabilidad del transportista es quasi objetiva, en tanto el demandante acredite la realidad del incidente y el importe de los daños. Sin embargo, la posición de la jurisprudencia -salvo en supuestos muy claros de vinculación del suceso con la navegación- es proclive a requerir la existencia de cierto grado de culpa o negligencia, tal vez por influencia de los requisitos previstos para la acción de reclamación de responsabilidad extracontractual, en base a la cual muchos pasajeros sustancian sus demandas.

---

<sup>27</sup> Artículo 3.5.c) Convenio de Atenas: “por «deficiencia del buque» se entiende cualquier funcionamiento defectuoso, fallo o incumplimiento de las reglas de seguridad aplicables con respecto a cualquier parte del buque o de su equipo que se utilice para el escape, la evacuación, el embarco y el desembarco de los pasajeros; o que se utilice para la propulsión, el gobierno, la seguridad de la navegación, el amarre, el fondeo, la llegada o la salida de un puesto de atraque o fondeadero, o la contención de la avería después de inundación; o que se utilice para la puesta a flote de los dispositivos de salvamento.”

- Límite de responsabilidad.

Conforme al referido artículo 3, el límite de la responsabilidad por lesiones o muerte de un pasajero no habría de exceder de 250.000 unidades de cuenta, por pasajero en cada caso concreto (el Convenio fija estos límites con referencia a los Derechos Especiales de Giro<sup>28</sup> para los países que sean miembros del Fondo Monetario Internacional<sup>29</sup>). El precepto precisa que si las pérdidas superan los 250.000 DEG, el transportista será también responsable, salvo que demuestre que el suceso que originó las pérdidas no es imputable a su culpa o negligencia.

No obstante las cifras indicadas, se ha de tener en cuenta que el artículo 7 del mismo texto legal precisa que la indemnización máxima por muerte o lesiones a un pasajero, no podrá exceder en ningún caso los 400.000 DEG por pasajero en cada caso concreto. En este límite no se incluyen los intereses generados por la suma reclamada ni las costas judiciales, ex artículo 10 del Convenio. Los Estados Parte del Convenio pueden ampliar este límite pero nunca fijar un importe máximo inferior. En este sentido, el artículo 10 del Convenio reconoce la posibilidad de que transportista y pasajero acuerden de forma expresa límites superiores a los 400.000 DEG.

- Sucesos no relacionados con la navegación.

El apartado 2º del artículo 3 del Convenio establece que el transportista es también responsable de las pérdidas ocasionadas por la muerte o lesiones de un pasajero causadas por sucesos no relacionados con la navegación, siempre y cuando el suceso sea imputable a la culpa o negligencia del transportista, sus empleados o agentes (en el desempeño de sus funciones como tales). Por supuesto, el precepto determina que la carga de la prueba de la existencia de culpa o negligencia recae en el demandante.

En cualquier caso, de conformidad con el artículo 6 del Convenio de Atenas, si el transportista acredita que la causa del perjuicio es imputable a la culpa o negligencia del

---

<sup>28</sup> Artículo 9.1 del Convenio de Atenas: “La unidad de cuenta a que se hace referencia en el presente Convenio es el derecho especial de giro, tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cuantías a que se hace referencia en el artículo 3, apartado 1, el artículo 4 bis, apartado 1, el artículo 7, apartado 1, y el artículo 8, se convertirán en moneda nacional del Estado a que pertenezca el tribunal que entienda en el asunto, utilizando como base el valor que tenga dicha moneda en relación con el derecho especial de giro en la fecha del fallo o en la fecha que hayan convenido las partes. (...)"

<sup>29</sup> España es miembro del FMI desde 15 de Septiembre de 1958.

pasajero -o que ésta ha contribuido en alguna medida-, es posible atenuar o incluso eximir la responsabilidad del transportista.

#### 4.2.1.3. Responsabilidad por daños al equipaje, incluidos vehículos.

El régimen de responsabilidad del transportista por daños producidos en el equipaje de los pasajeros -incluidos sus vehículos si viajan a bordo en virtud de un contrato de pasaje- se caracteriza por varias notas que lo diferencian del sistema establecido para las pérdidas derivadas de la muerte o lesiones de los pasajeros.

Las diferencias más significativas consisten en que en el Convenio de Atenas: (i) la exigencia que pesa sobre el pasajero de demostrar la culpa o negligencia del transportista varía -e incluso, se suprime, invirtiendo la carga de la prueba- en función del tipo de equipaje dañado/perdido; (ii) los límites de responsabilidad en caso de daños personales se aplican “por pasajero en cada caso concreto” mientras que respecto a daños materiales al equipaje o vehículo se aplican “por pasajero y transporte”; y (iii) se han establecido tres importes de responsabilidad máxima distintos que se aplican teniendo en cuenta el tipo de equipaje de que se trate y quién tenga la custodia o vigilancia del mismo en el momento del incidente. Además, se ha de destacar que el Convenio de Atenas no ha fijado ningún importe mínimo de responsabilidad en relación a las reclamaciones aceptadas por el transportista, de manera que la existencia de los daños y su magnitud ha de ser demostrada por el pasajero.

Veamos la previsión de la norma respecto a la culpa y la negligencia (artículo 3, apartados 3º y 4º del Convenio). En relación al equipaje de camarote el transportista es responsable si el suceso que origina los daños o la pérdida del equipaje es imputable a su culpa o negligencia, pero se presume dicha culpa o negligencia cuando el incidente pueda encuadrarse en los “sucedidos relacionados con la navegación”. En cambio, respecto al equipaje que no sea de camarote, es decir, el que no se encuentra en su camarote ni tampoco está bajo custodia/vigilancia del pasajero (por ejemplo, un vehículo que viaja en la bodega del buque), el transportista será responsable de la pérdida o daños sufridos a menos que demuestre que el suceso causante de los mismos no es imputable a su culpa o

negligencia<sup>30</sup> (adviértase en este último caso la inversión de la carga de la prueba en los equipajes que no sean de camarote).

Por otra parte, como hemos señalado, los límites respecto al equipaje operan por pasajero y transporte. Los máximos indemnizables como consecuencia de la responsabilidad (artículo 8 del Convenio), son los siguientes:

- Equipaje que se encuentren en el camarote del pasajero o que se halle bajo custodia o vigilancia del pasajero: no excederá en ningún caso de 2.250 DEG por pasajero y transporte.
- Pérdida o daños sufridos por vehículos, incluyendo los equipajes transportados en su interior o sobre los mismos: no excederá en ningún caso de 12.700 DEG por vehículo y transporte.
- Pérdida o daños de equipaje no incluido en los apartados anteriores (equipaje que no esté bajo custodia/vigilancia del pasajero y que no se encuentre en su vehículo; por ejemplo, pertenencias entregadas por el pasajero al transportista para su custodia durante la travesía marítima): no excederá en ningún caso de 3.375 DEG por pasajero y transporte.

Como en el caso de las reclamaciones derivadas de lesiones o muerte, el artículo 10 del Convenio reconoce también para el equipaje la posibilidad de que transportista y pasajero pacten de forma expresa límites superiores a los señalados en el párrafo anterior. Y ello,

---

<sup>30</sup> En la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil núm. Seis de Barcelona de 17 de mayo de 2018 [ECLI:ES:JMB:2018:6177] se apreció exoneración de la responsabilidad del porteador en los daños padecidos por un vehículo durante el transporte, en tanto que se debieron a circunstancias meteorológicas extraordinariamente adversas. Veámoslo:

“La cuestión se centra por tanto en determinar si existe o no responsabilidad del transportista en los daños causados en el vehículo o si la misma queda exonerada por las condiciones meteorológicas adversas. Aunque la parte actora se limita a fundar su reclamación en la normativa genérica contenida en el Código Civil, lo cierto es, que existe una normativa específica aplicable al presente caso. Partimos del Reglamento 392/2009 de 23 de abril de 2.009 relativo a la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente, que traslada al ámbito comunitario la aplicación del Convenio de Atenas de 1.974 relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar. El citado texto en su artículo 3.4 exime totalmente de responsabilidad al transportista marítimo de los hipotéticos daños del vehículo del pasajero si se hubieran originado por causas que no le fueran imputables. En el presente caso, se dieron condiciones meteorológicas adversas con vientos de nivel 9 en la escala Beaufort, con olas de hasta 9 metros. (...) Por tanto estas circunstancias meteorológicas imprevistas y adversas, son causa de exoneración de responsabilidad del transportista marítimo.”

aunque posible, no es una práctica habitual, ya que el contrato de pasaje, en líneas generales, se caracteriza por el sometimiento o adhesión del pasajero a las condiciones de contratación predispuestas por el transportista.

En todo caso, se ha de tener en cuenta que el pasajero tiene una vía para excluir estas limitaciones a la responsabilidad del transportista: el artículo 299.2 LNM determina que, si el equipaje se transporta con valor declarado, y éste ha sido aceptado por el porteador, el límite de la responsabilidad se corresponderá con ese valor.

Otras notas que diferencian el tratamiento de la responsabilidad de los daños sufridos por el equipaje son las previsiones que establece el Convenio respecto a los objetos de valor, la forma de notificar los daños al transportista y la posibilidad de establecer una franquicia deducible en relación a los daños en el propio contrato de pasaje. A saber:

- Ausencia de responsabilidad del transportista respecto a objetos de valor no declarados: El transportista no incurre en responsabilidad respecto de pérdida o daños sufridos por dinero, efectos negociables, oro, plata, joyería, ornamentos, obras de arte u otros objetos de valor, salvo que dichos objetos hayan sido entregados al transportista y éste los haya aceptado para custodiarlos. En caso de aceptación, será responsable hasta el límite de 3.375 DEG por pasajero, salvo pacto en contrario por un límite superior<sup>31</sup>.
- Notificación escrita de la pérdida o los daños sufridos por el equipaje: el artículo 15 del Convenio de Atenas determina que la notificación del pasajero no es necesaria si, cuando se entrega el equipaje, el personal del transportista lo examina conjuntamente con el pasajero a efectos de determinar su estado. Para el caso de que el examen conjunto no se produzca, los daños visibles deben ser notificados por el pasajero antes de desembarcar o durante el desembarque en relación al equipaje de camarote; y, respecto de otro tipo de equipaje, en el momento en que sea devuelto al pasajero. La pérdida o los daños no visibles sufridos por el equipaje deben ser notificados al transportista dentro del plazo de 15 días siguientes al desembarco o la fecha de devolución del equipaje. Por supuesto, si el pasajero incumple con alguno de los requisitos anteriores se presume, salvo prueba en contrario, que recibió su equipaje en buen estado.

---

<sup>31</sup> De conformidad con el artículo 5 del Convenio de Atenas.

- El apartado 4º del artículo 8 del Convenio permite que el transportista y el pasajero acuerden que la responsabilidad del primero esté sujeta a una franquicia deducible no superior a 330 DEG en caso de daños producidos en un vehículo, y de 149 DEG en caso de pérdida o daños padecidos en otros artículos de equipaje. Esta suma sería deducida del importe al que ascienda la pérdida o daños sufrida.

#### 4.2.1.4. Limitación de la responsabilidad del porteador, pérdida del derecho a limitar y causas de exoneración.

El artículo 299.1 LNM establece que la responsabilidad del porteador se limita a las cantidades establecidas en el Convenio de Atenas y los protocolos que lo modifican que estén vigentes en España.

A este respecto, tanto para las reclamaciones derivadas de lesiones o muerte del pasajero, como para aquellas que tienen su fundamento en la pérdida o daños al equipaje, el artículo 13.1 del Convenio establece una importante previsión respecto al derecho a limitar la responsabilidad en caso de mala fe o temeridad: el transportista perderá el derecho a limitar su responsabilidad (recordemos, la limitación de 400.000 DEG para lesiones o muerte del pasajero y las diversos límites para los daños al equipaje: 2.250 DEG, 12.700 DEG y 3.375 DEG) si se demuestra que los daños o la pérdida del equipaje fueron consecuencia de un acto u omisión del transportista que comporte que: (i) existió la intención de causar los daños; o (ii) se realizó temerariamente, con el conocimiento de que esos daños probablemente se iban a causar con su acción u omisión.

El apartado 2º del referido precepto determina que la misma pérdida del derecho a limitar la responsabilidad se establece en relación a los empleados o agentes del transportista o del transportista ejecutor, si se dan las circunstancias expresadas en el párrafo anterior.

En cuanto a las causas de exoneración de responsabilidad, tal como se anticipó en el apartado 4.2.1.2., el artículo 6 del Convenio establece que si el transportista logra acreditar que la culpa o negligencia del pasajero ha sido la causa -o ha contribuido a ello- de la muerte o lesiones de éste, o de la pérdida o daños a su equipaje, será posible atenuar o incluso eximir de responsabilidad al transportista.

#### 4.2.1.5. La prescripción de la acción de responsabilidad frente al porteador.

El artículo 16.1 del Convenio de Atenas establece un sistema de prescripción de acciones idéntico tanto para los casos de acciones de resarcimiento de daños debidos a muerte y lesiones del pasajero, como para aquellas acciones cuyo origen sea la pérdida o daños sufridos por los equipajes. El plazo de prescripción fijado por el referido precepto es el de dos años. No obstante, el artículo 16.2 precisa que el cómputo de plazo variará en función de si nos encontramos ante lesiones, muerte o daños al equipaje. Veámoslo:

- Lesiones: comienza a contarse a partir del desembarco de los pasajeros.
- Muerte ocurrida durante el transporte: desde la fecha en que el pasajero debería haber desembarcado. Si el fallecimiento se produce con posterioridad al desembarco, pero debido a una lesión producida durante el transporte, el plazo se contará desde la fecha de fallecimiento del pasajero, siempre y cuando este plazo no exceda de tres años desde la fecha de desembarco.
- Pérdida o daños sufridos en el equipaje: el plazo se computa desde la fecha del desembarco o desde la fecha en que debería haberse efectuado el desembarco, si ésta última fuera posterior.

Por otra parte, el artículo 16.3 del Convenio establece que para determinar los motivos de suspensión y de interrupción de los plazos de prescripción rige la ley del tribunal que entienda en el asunto, por tanto, en España sería de aplicación el Código Civil, al igual que la Ley de Enjuiciamiento Civil, que es supletoria de la LNM. Existe, sin embargo, una salvedad, que sería una suerte de plazo de caducidad encubierto<sup>32</sup>, y es que el

---

<sup>32</sup> En relación a la interpretación del doble plazo de prescripción y caducidad, cabe traer a colación la Sentencia de la Audiencia Provincial de Alicante núm. 1196/2022, 30 de Septiembre de 2022 [ECLI:ES:APA:2022:2396]:

“Como se desprende de la norma transcrita, la regulación especial del Convenio de Atenas condiciona el ejercicio de la acción no solo a un plazo de vigencia sino a su ejercicio dentro de un limitado arco temporal, limitando por vía de la caducidad, el ejercicio efectivo de la acción. En efecto, las acciones de daños y perjuicios por muerte, lesiones o pérdida o daños con ocasión de una navegación marítima están sometidas a un doble plazo, uno de prescripción de dos años y otro de caducidad que puede ser de cinco o de tres años. Se trata de plazo excluyentes, no sucesivos, pues producida durante la navegación una lesión, y desde la fecha del desembarco, se inicia el cómputo del plazo bianual de prescripción -que cabe interrumpir conforme a las normas generales- no obstante lo cual, una vez transcurridos cinco años desde la fecha del desembarco o de tres desde que el lesionado tiene conocimiento de la lesión, siempre y cuando éste aspirara con anterioridad al quinquenal, no es posible ya ejercicio de acción alguna aunque no esté prescrita. Ambos plazos se computan conforme a las reglas generales de la ley del tribunal que conoce del litigio.”

Convenio prevé que en ningún caso se pueda entablar una acción una vez expirado uno de los siguientes plazos:

-cinco años contados a partir de la fecha de desembarco del pasajero o del día en que hubiera debido efectuarse el desembarco, si esta fecha fuera posterior; o, si el plazo siguiente expira antes

-tres 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.

Recordemos que estas disposiciones sobre la prescripción tienen carácter imperativo, por lo que, aunque existiera un pacto en contrario entre las partes, a fin de reducir los plazos en beneficio del transportista, este acuerdo no se reputaría válido. Lo que sí permite el apartado 4º del artículo 16 es la celebración de un acuerdo entre las partes para prorrogar el plazo e incluso la declaración de prórroga formulada unilateralmente por el transportista, en beneficio, claro está, del pasajero perjudicado.

#### 4.2.1.6. La responsabilidad solidaria.

Como consecuencia de la dinámica comercial de las compañías de transporte marítimo, es frecuente que un contrato de pasaje celebrado por una empresa naviera X se desarrolle con un buque propiedad de un armador Y cuya dotación o tripulación mantenga una relación laboral con una naviera Z. La LNM elude resolver esta problemática directamente, de manera que se ha de aplicar, por vía de la remisión<sup>33</sup>, las previsiones del régimen de responsabilidad del porteador establecidas en el Convenio de Atenas.

Pues bien, a fin de que eventuales reclamaciones judiciales deducidas por los pasajeros frente a alguna de las referidas navieras no sean desestimadas por falta de legitimación, el artículo 4 del Convenio de Atenas establece un régimen de responsabilidad solidario cuando en la prestación de los servicios de transporte intervienen varios operadores. A

---

<sup>33</sup> A diferencia de ello, el artículo 278 de la LNM, que regula la responsabilidad del porteador por pérdida, daños o retraso en el transporte de mercancías, sí que realiza una distinción entre porteador contractual y porteador efectivo, estableciendo un régimen de responsabilidad solidaria entre ambos, al margen de contemplar la eventual acción de repetición del primero frente al segundo cuando la responsabilidad sólo sea imputable a éste último.

estos efectos, el Convenio distingue entre las figuras del “transportista” y del “transportista ejecutor”, de manera que, aunque el primero -con el cual el pasajero ha celebrado el contrato- haya confiado la ejecución del transporte o de parte de éste a un transportista ejecutor, el transportista seguirá siendo responsable de lo que ocurra en el transporte completo<sup>34</sup>. En cuanto a la parte del transporte ejecutada por el transportista ejecutor, la responsabilidad del transportista alcanza a los actos y omisiones del primero o de sus empleados y agentes, siempre y cuando actúen en el desempeño de sus funciones.

No obstante, el referido precepto precisa que, en casos en que tanto el transportista como el transportista ejecutor sean responsables, y en la medida en que lo sean, su responsabilidad será solidaria. Es decir, tendrán derecho a repetir uno frente al otro en relación a las indemnizaciones que hubieran satisfecho en virtud de una responsabilidad que no les correspondiera soportar.

A pesar de que rige un régimen de solidaridad entre los distintos transportistas -el “transportista” y el “transportista ejecutor”-, cuando ocurre un siniestro indemnizable en una travesía marítima, en la práctica procesal, lo usual es que el pasajero interponga su demanda o deduzca su reclamación únicamente contra el transportista con el que ha celebrado el contrato de pasaje, pese a que también tendría la opción de demandar tanto al transportista “ejecutor”<sup>35</sup> como a la compañía aseguradora. En cualquier caso, recordemos que si el transportista es condenado al pago de una indemnización derivada de una acción u omisión del “transportista ejecutor”, podría ejercitar el derecho de repetición contra éste último y, al margen de la previsión normativa, ello suele establecerse en el texto de los convenios o acuerdos celebrados entre transportista y transportista ejecutor.

Por último, cabe destacar que el artículo 4.3 del Convenio de Atenas determina que los acuerdos especiales o renuncias que efectúe el transportista, en virtud de las cuales asuma obligaciones no impuestas por el Convenio, no le serán de aplicación al transportista

---

<sup>34</sup> Naturalmente, el artículo 4 establece que tanto transportista como transportista ejecutor están obligados a cumplir las disposiciones del Convenio.

<sup>35</sup> Por transportista ejecutor podemos entender, a estos efectos, cualquier otra empresa naviera o armador -distinta del transportista- que desarrolla una parte o la totalidad del servicio de transporte: ello ocurre, por ejemplo, tanto cuando el transportista no es propietario del buque, como en el supuesto de que la tripulación pertenezca a otra empresa naviera distinta del transportista que ha celebrado el contrato con el pasajero.

ejecutor salvo manifestación por escrito de su consentimiento. En otras palabras, el transportista ejecutor no vendría obligado a cumplir un acuerdo celebrado entre el transportista y el pasajero en virtud del cual se mejora la cobertura indemnizatoria en caso de siniestro, si finalmente el referido siniestro ocurre como consecuencia de la responsabilidad del transportista ejecutor.

4.2.1.7. El seguro obligatorio de la responsabilidad del porteador y el ejercicio de la acción directa frente al asegurador.

Previene el artículo 4 bis del Convenio de Atenas que, cuando el Convenio resulte aplicable, el transportista que ejecute el transporte en un buque autorizado a transportar más de doce pasajeros, estará obligado a contratar un seguro u otra garantía financiera, que cubra su responsabilidad respecto a la muerte y lesiones de los pasajeros con arreglo a los límites que fija el Convenio, es decir, como mínimo el seguro obligatorio no será inferior a 250.000 DEG por pasajero en cada caso concreto.

La referida obligación ha tenido su traslación a la LNM, concretamente, al artículo 300.1:

“El porteador efectivo que ejecute el transporte en un buque que transporte más de doce pasajeros estará obligado a suscribir un seguro obligatorio de responsabilidad por la muerte y lesiones corporales de los pasajeros que transporte, con un límite por cada pasajero y cada accidente no inferior a lo que establezcan los convenios y las normas de la Unión Europea. Reglamentariamente se regularán los detalles de este seguro obligatorio y del certificado que los buques deberán llevar obligatoriamente a bordo”.

Además de la obligación de contar con un seguro obligatorio, el Convenio de Atenas introduce la llamada “acción directa” frente a las compañías aseguradoras. En concreto, se establece que, hasta el límite de cobertura del seguro, podrá promoverse una reclamación de indemnización “directamente contra el asegurador u otra persona proveedora de la garantía financiera” (artículo 4 bis).

La LNM ha contemplado también la acción directa en el párrafo 2º del referido artículo 300, en los siguientes términos:

“El perjudicado tendrá acción directa contra el asegurador hasta el límite de la suma asegurada. El asegurador podrá oponer las mismas excepciones que correspondieran al porteador de acuerdo con el artículo 3 del Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar y, en su caso, el hecho de que el accidente fue causado dolosamente por el asegurado. Podrá además oponer en todo caso el límite de responsabilidad establecido en el artículo 7 del Convenio, incluso en el caso de que su asegurado lo hubiera perdido de acuerdo con el artículo 13 del Convenio.”

En este punto, se ha de destacar la importancia del precepto anterior en términos prácticos, y es que la posibilidad de ejercitar una acción directa contra la compañía aseguradora aumenta exponencialmente las posibilidades de percepción de una indemnización por parte del pasajero.

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

#### 4.2.2.1. Ámbito de aplicación y estructura de la norma.

El Reglamento núm. 392/2009 entró en vigor el 29 de mayo de 2009, si bien su aplicación efectiva a los Estados miembros de la Unión fue diferida hasta el 1 de enero de 2013. La norma se estructura en doce artículos y dos anexos. El Reglamento establece la regulación de la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente en el ámbito de la Unión y se aplica a los buques de las clases A y B<sup>36</sup>, tal como definidos en el artículo 4 de la Directiva 98/18/CE<sup>37</sup>, siempre y cuando se presente alguna de las siguientes situaciones: (i) el buque enarbola el pabellón de un Estado miembro o está matriculado en un Estado miembro; (ii) el contrato de transporte se ha concertado en un

---

<sup>36</sup> La clase A la conforman los buques de pasaje que realizan travesías nacionales y son distintos a los definidos en las clases B, C y D. La clase B, por su parte, comprende los buques de pasaje que realizan travesías nacionales en las que no se alejan más de veinte millas de la línea de costa.

<sup>37</sup> Directiva 98/18/CE del Consejo, de 17 de marzo de 1998, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje .

Estado miembro; o (iii) el lugar de partida o destino, de acuerdo con el contrato de transporte, está situado en un Estado miembro.

El objetivo del Reglamento, como hemos apuntado en el párrafo anterior, consiste en establecer un régimen comunitario uniforme -en todo el espacio europeo- de responsabilidad y seguro aplicable al transporte de pasajeros por mar. Para ello incorpora, en su Anexo I, las disposiciones del texto refundido del Convenio de Atenas de 1974 (en su versión enmendada por el Protocolo de Londres de 2002) y, en su Anexo II, las Directrices de la Organización Marítima Internacional para la aplicación del Convenio de Atenas (aprobadas por el Comité Jurídico de la OMI el 19 de octubre de 2006). Tal como se analizó el apartado 4.2.1., en virtud de esta regulación comunitaria que incorpora las disposiciones del Convenio de Atenas, se incrementan considerablemente los límites de responsabilidad del transportista derivados de lesiones o muerte del pasajero y de daños o pérdida de su equipaje.

#### 4.2.2.2. La limitación global de responsabilidad.

Aunque el Reglamento incorpora, mediante el Anexo I, los límites a la responsabilidad del transportista establecidos en el Convenio de Atenas en caso de muerte o lesiones del pasajero y de pérdida o daños a su equipaje, en el artículo 5 realiza una importante aclaración: se mantienen vigentes los derechos del transportista y del transportista ejecutor a invocar las limitaciones de responsabilidad de conformidad con el Convenio internacional sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo de 1976, modificado por el Protocolo de 1996 (se prevé incluso la aplicación de cualesquiera instrumentos futuros que enmiednen el referido Convenio internacional).

#### 4.2.2.3. Aspectos novedosos: el derecho de anticipo, la obligación de información y la indemnización por equipos de ayuda a la movilidad.

Al margen de introducir en el ámbito comunitario el régimen de responsabilidad establecido en el Convenio de Atenas -ya abordado en el apartado 4.1. del presente trabajo- el Reglamento núm. 392/2009 presenta otros aspectos novedosos que no están previstos en el Convenio de Atenas. Cabe destacar que: (i) establece, en su artículo 7, la obligación de los transportistas de facilitar a los pasajeros información adecuada y

comprendible sobre los derechos que les amparan en virtud del propio Reglamento; (ii) determina, en su artículo 6, que en supuestos de lesiones o muerte de un pasajero, debidos a sucesos relacionados con la navegación, se reconozca a los pasajeros y sus derechohabientes la posibilidad de solicitar el abono de un anticipo proporcional al daño para sufragar sus necesidades económicas inmediatas -este anticipo<sup>38</sup> podrá ser de hasta 21.000 euros en caso de muerte; (ii) se prevé la responsabilidad del transportista en caso de pérdida o daños sufridos por equipos de ayuda a la movilidad u otros equipos específicos que utilice un pasajero con movilidad reducida (la indemnización que, en su caso, hubiera de abonar el transportista, equivaldrá al valor de sustitución del equipo o, cuando proceda, al coste de su reparación, ex artículo 4 del Reglamento).

4.2.3. Reglamento (UE) núm. 1177/2010, del Parlamento Europeo y el Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) núm. 2006/2004.

El Reglamento núm. 1177/2010 entró en vigor el 6 de enero de 2011 con el objetivo, declarado en su Preámbulo, de asegurar un alto nivel de protección a los pasajeros<sup>39</sup>, asimilable al que éstos tienen garantizado en normativas reguladoras de otros medios de transporte<sup>40</sup>. El presupuesto del que parte la necesidad de aprobar esta regulación tuitiva es el reconocimiento de que el pasajero es la parte más débil en el contrato de transporte y, por ello, se ha de velar porque existan unos niveles mínimos de protección frente a las grandes compañías de transporte marítimo.

De este contexto se derivan dos notas esenciales de la norma: su carácter imperativo y ser un estándar mínimo.

---

<sup>38</sup> El precepto establece que el abono del anticipo no constituirá reconocimiento de responsabilidad por parte del transportista. No obstante, podemos presumir que en muchos casos el pasajero tendrá muy difícil lograr la satisfacción de este derecho de anticipo.

<sup>39</sup> En este sentido, adviértase el carácter complementario de la regulación, a la vista de que el Reglamento núm. 392/2009 únicamente se ocupa de la responsabilidad del transportista de pasajeros por mar en caso de accidente (lesiones o muerte del pasajero y pérdida o daños a su equipaje).

<sup>40</sup> Pérez Moriones sostiene que “la protección que el Reglamento núm. 1177/2010 ofrece al pasajero marítimo afectado por una cancelación o un retraso, no resulta comparable al de otros modos de transporte, particularmente al previsto para el transporte aéreo”. En: PÉREZ MORIONES, A. (2019). La protección del pasajero en caso de incumplimiento de la obligación de transporte en la Ley de Navegación Marítima. Revista de Derecho del Transporte núm. 24, p. 103.

Por una parte, el carácter imperativo viene establecido por el artículo 6 que, de manera tajante, establece que los derechos y obligaciones regulados no podrán ser objeto de exención. En particular, no serán válidas la introducción de cláusulas de exención de responsabilidad como tampoco las cláusulas restrictivas de derechos de los pasajeros. Además, el artículo 5.1 refuerza el carácter imperativo impidiendo que se eluda la responsabilidad a través de la delegación del cumplimiento de las obligaciones en otra persona jurídica<sup>41</sup>.

De otra, el Reglamento tiene el carácter de regulación mínima. En palabras del Preámbulo, “nada debe impedir que los transportistas ofrezcan a los pasajeros condiciones contractuales más favorables”, y también los Estados miembro pueden legislar mejorando las condiciones contractuales mínimas que fija el Reglamento.

Lo cierto es que el Reglamento incrementa, y mucho, las obligaciones de las compañías de transporte y los derechos económicos de los pasajeros en caso de retrasos o cancelaciones (resultará frecuente su invocación en relación a las líneas marítimas regulares, ya que en caso de retrasos o cancelaciones que no deriven de situaciones excepcionales, los transportistas podrían tener que abonar el coste de las pernoctaciones en hoteles, satisfacer compensaciones o indemnizaciones, etc.). Además, se exige a los transportistas poner información detallada a disposición de los pasajeros respecto de sus derechos, mantener activo un servicio de gestión de reclamaciones, implementar determinadas políticas de no discriminación y asistencia en relación a las personas con discapacidad y las personas movilidad reducida<sup>42</sup>, etc.

#### 4.2.3.1. Ámbito de aplicación y estructura de la norma.

El ámbito de aplicación del Reglamento está recogido en su artículo 2, y comprende a los pasajeros que utilicen: (i) servicios de pasaje cuyo puerto de embarque esté situado en

---

<sup>41</sup> Art. 5.1 del Reglamento núm. 1177/2010: “Si el cumplimiento de las obligaciones que se derivan del presente Reglamento ha sido confiado al transportista ejecutor, al proveedor de billetes o a cualquier otra persona, el transportista, la agencia de viajes, el operador turístico o el operador de terminal que haya delegado tales obligaciones serán, no obstante, responsables de las acciones y omisiones de dicha parte ejecutante, en el marco de sus funciones.”

<sup>42</sup> Para profundizar en la materia y constatar las diferencias de los derechos de las personas con discapacidad en otros medios de transporte en el ámbito de la Unión, puede consultarse: GARCÍA ÁLVAREZ, B. (2022). La protección europea de las personas con discapacidad o con movilidad reducida en el transporte: derechos de los viajeros. Revista de Derecho del Transporte núm. 30, pp. 177-208.

territorio de un Estado miembro; (ii) servicios de pasaje cuyo puerto de embarque esté situado fuera del territorio de un Estado miembro y cuyo puerto de desembarque esté situado en territorio de un Estado miembro, siempre que el operador del servicio sea un “transportista de la Unión”<sup>43</sup>; (iii) cruceros<sup>44</sup> cuyo puerto de embarque esté situado en el territorio de un Estado miembro. No obstante, respecto a los pasajeros de los cruceros, no se aplicarán los artículos 16.2 (obligación de información por parte del transportista al pasajero en caso de pérdida de servicios de conexión de transporte debidos a una cancelación o a un retraso), 18 (transporte alternativo y reembolso en caso de cancelación o retraso en la salida), 19 (indemnización por el precio del billete en caso de retraso en la llegada), y 20.1 y 20.4 (exenciones). Por otra parte, se ha de destacar que la aplicación del Reglamento comprende no solamente al transporte realizado por mar, sino también al desarrollado a través de “vías navegables”, es decir, lagos, ríos o canales -tanto de carácter natural como artificial.

Conforme al artículo 2.2 el Reglamento no se aplicará: (i) en buques autorizados para transportar hasta 12 pasajeros; (ii) en buques en los que la tripulación esté compuesta por tres personas como máximo o cuyo servicio de pasaje en su totalidad cubra una distancia inferior a 500 metros, en un solo sentido; (iii) en circuitos de excursión y turísticos (excepto cruceros); (iv) en buques no propulsados por medios mecánicos y buques de pasaje históricos, autorizados a transportar hasta 36 pasajeros.

El Reglamento núm. 1177/2010 contiene 31 artículos<sup>45</sup>, divididos en seis capítulos, acompañados por cuatro anexos. El Capítulo I aborda las disposiciones generales, el

---

<sup>43</sup> La definición se encuentra en el artículo 3, letra e, del Reglamento núm. 1177/2010, «transportista de la Unión»: todo transportista establecido en el territorio de un Estado miembro o que ofrece transporte mediante servicios de pasaje con destino al territorio de un Estado miembro o a partir del mismo.

<sup>44</sup> A este respecto, conviene tener presente las diferencias entre el contrato de pasaje y el crucero que esboza ARROYO MARTÍNEZ, I. (2015). *Curso de derecho marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*. Civitas, p. 638. “El crucero marítimo se distingue del pasaje y del fletamiento de cruceros por viaje. En el pasaje, las eventuales prestaciones de cabina y alojamiento son accesorias respecto de la prestación fundamental de transporte; en el crucero no, porque todas tienen carácter esencial: tan importante es llegar a todos los puertos (que no son intermedios o de escala, sino de llegada) como satisfacer las otras necesidades del pasajero (alojamiento, manutención, excursiones, conferencias, juegos, visitas a museos, etc.). El crucero tampoco se identifica con el denominado <<fletamiento de cruceros>>, que tiene por objeto las relaciones entre el titular del buque (fletante) y el operador o responsable del crucero, que ocupa la posición de fletador. En el fletamiento, el pasajero o el colectivo de pasajeros no son parte contractual.”

<sup>45</sup> Pérez Moriones ha destacado que, al contrario de lo que sucede en otros medios de transporte, el Reglamento núm. 1177/2010 no regula las consecuencias de la denegación de embarque -salvo para las personas con discapacidad- ni tampoco los efectos de la denominada “renuncia” del pasajero a embarcar. Por ello, de acuerdo con la posición de esta autora, éstos supuestos quedan en la autonomía de la voluntad, con el tratamiento que le dispensen las empresas navieras en sus condiciones generales de contratación al

Capítulo II los derechos de las personas con discapacidad y de las personas con movilidad reducida, el Capítulo III las obligaciones de los transportistas y de los operadores de las terminales en caso de interrupción del viaje, el Capítulo IV las normas generales sobre la información y las reclamaciones, el Capítulo V la ejecución y los organismos nacionales de ejecución, y, por último, el Capítulo VI contiene las disposiciones finales. Los cuatro anexos al Reglamento precisan diferentes aspectos relativos a la forma de ejercitar los derechos y de prestar asistencia a las personas con discapacidad y a las personas con movilidad reducida.

El Capítulo I de disposiciones generales, contiene básicamente los artículos dedicados al objeto, ámbito de aplicación, las definiciones de algunos conceptos relevantes, el carácter imperativo del Reglamento y la inadmisibilidad de las exenciones; cuestiones todas ellas abordadas en los apartados 4.2.3. y 4.2.3.1. del presente trabajo. Analicemos en este punto, por tanto, los restantes capítulos del Reglamento, con particular atención a las disposiciones que regulan las obligaciones de los transportistas y los derechos de los pasajeros.

#### 4.2.3.2. Derechos de las personas con discapacidad y de las personas con movilidad reducida.

Conforme al artículo 7.1 del Reglamento núm. 1177/2010, los transportistas, agencias de viaje y operadores turísticos no podrán negarse a aceptar reservas, expedir billetes o embarcar a personas bajo la justificación de la discapacidad o la movilidad reducida de los pasajeros; tampoco podrá ofrecerse a estas personas billetes con un coste adicional.

Sin embargo, el artículo 8 establece una serie de excepciones, que permiten a los transportistas, agencias de viajes y operadores turísticos, negarse a aceptar una reserva de una persona con discapacidad o PMR, si ello está debidamente motivado o justificado, bien por el cumplimiento de los requisitos de seguridad establecidos por las autoridades competentes, bien porque el diseño del buque o de las infraestructuras o equipos

---

pasaje, y a la posible invocación, por parte del pasajero al que se le deniegue el embarque, de normas de aplicación general, como el artículo 1124 del Código Civil en relación a la resolución del contrato. En: PÉREZ MORIONES, A. (2019). La protección del pasajero en caso de incumplimiento de la obligación de transporte en la Ley de Navegación Marítima. Revista de Derecho del Transporte núm. 24, pp. 104-111.

portuarios, imposibiliten llevar a cabo de forma segura las operaciones de embarque, desembarque o el transporte de las referidas personas<sup>46</sup>. En cualquier caso, si se denegare el embarque con base en alguna de estas situaciones, se ha de adoptar todas las medidas posibles para proponer a la persona afectada un transporte alternativo aceptable en un servicio de pasaje o en un crucero operado por el transportista. En este sentido, el artículo 8, apartado 3º, regula una situación excepcional: la denegación de embarque a una persona con discapacidad o PMR, que hubiere cumplido con la preceptiva notificación ex artículo 11.2 de sus necesidades específicas de alojamiento, asiento o servicios requeridos, en el momento de efectuar la reserva o antes de la compra (plazo que deberá ser de al menos 48 horas antes de la necesidad de asistencia), ello conllevará que se deba ofrecer al pasajero afectado y a su acompañante, en su caso, la posibilidad de elegir entre el derecho al reembolso y el transporte alternativo.

Finalmente, los artículos 9, 10 y 11 del Reglamento contemplan los derechos de las personas con discapacidad o PMR referidos a la información sobre accesibilidad, asistencia en puertos y buques, y condiciones de la prestación de la asistencia, respectivamente. Estos artículos han de complementarse con los cuatro anexos al Reglamento que, tal como fue anticipado en el apartado anterior, precisan diferentes aspectos relativos a la forma de ejercitar los derechos y la asistencia de las personas con discapacidad y de las personas con movilidad reducida.

A este respecto, se ha de destacar que el incumplimiento de los derechos de las personas con discapacidad y PMR cuando viajan a bordo de los buques es relativamente frecuente en la práctica. Adviértase que buena parte de la flota comercial que presta servicios de pasaje en nuestro país no está renovada, y, en muchas ocasiones los buques cuentan con más de veinte años de servicio, por lo que el diseño con el que fueron configurados no consideraba las necesidades de las personas con discapacidad y PMR (por ejemplo, uno de los problemas que se presentan en la práctica es la falta y/o avería de los ascensores que permiten que los pasajeros con movilidad reducida accedan de una cubierta a otra).

---

<sup>46</sup> A este respecto, nótese que el art. 8.4 del Reglamento 1177/2010 permite a los transportistas, agencias de viaje y operadores turísticos, exigir que la persona con discapacidad o PMR sea acompañada por otra persona capaz de facilitarle la asistencia requerida, si bien este acompañante ha de viajar gratuitamente en el buque.

Ello, como será analizado en el apartado 5. de este trabajo, podrá dar lugar a la incoación de expedientes sancionadores por parte de diferentes Administraciones.

#### 4.2.3.3. Responsabilidad del transportista por retraso, interrupción o inejecución del contrato. Limitación de la responsabilidad y causas de exoneración.

Como hemos anticipado al tratar la estructura de la norma, el Capítulo III del Reglamento recoge las obligaciones de los transportistas y de los operadores de las terminales en caso de interrupción del viaje. En este sentido, siguiendo la encomiable síntesis de GABALDÓN GARCÍA<sup>47</sup>, cabe señalar que “en cuanto a los derechos de los pasajeros por cancelación o retrasos, el reglamento parte de un derecho de pronta información (a más tardar treinta minutos después de la hora de salida programada), configurando después un cuadro de facultades y correspondientes deberes de los transportistas, que puede resumirse así:

- 1) Previsión de cancelación o retraso en la salida de más de noventa minutos: el transportista debe ofrecer aperitivos, comida y refrescos gratuitos, en función del tiempo de espera y cuando pueda razonablemente hacerlo (art. 17.1).
- 2) Cancelación o retraso en la salida que requiera una estancia de una o varias noches: el transportista, siempre que sea materialmente posible, debe ofrecer gratuitamente alojamiento adecuado, a bordo o en tierra, así como el transporte de ida y vuelta al lugar de alojamiento, además de las comidas y refrigerios señalados en el número anterior. No obstante podrá limitar a un máximo de tres noches, a razón de 80 euros por noche y pasajero, el coste total del alojamiento en tierra (art. 17.2).
- 3) Cancelación o retraso de más de noventa minutos de un servicio de transporte (este derecho no se aplica a los cruceros): el transportista debe ofrecer a los pasajeros la posibilidad de optar entre el reembolso de los billetes o un transporte alternativo en condiciones satisfactorias (art.18).
- 4) Retraso en la llegada a destino del servicio de transporte (no se aplica a los cruceros): los pasajeros podrán pedir una indemnización, cuyo importe se sitúa en unos mínimos del 25 o del 50 por 100 del precio del billete, en función del tiempo de retraso y su relación con el tiempo del viaje programado (art. 19).”

---

<sup>47</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L. (2012). *Curso de derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*. Marcial Pons, p. 608.

Como se puede anticipar, el derecho a la indemnización por retraso en la llegada, regulado en el artículo 19 del Reglamento, es probablemente el más invocado por los pasajeros y el que mayor coste económico comporta a los operadores de transporte. Y ello porque el derecho se reconoce al pasajero, “sin renunciar a su derecho al transporte”, es decir, es a su llegada a destino cuando podrá solicitar la indemnización debida al retraso. Gráficamente es posible clarificar los casos en que se genera el referido derecho de indemnización de como mínimo el 25% del importe del billete:

Tiempo mínimo de retraso	Duración estimada de la travesía
Una hora	Hasta cuatro horas.
Dos horas	Mayor de cuatro horas e inferior o igual a ocho horas.
Tres horas	Superior a ocho horas e inferior o igual a veinticuatro horas
Seis horas	Más de veinticuatro horas
Si el retraso es superior al doble del tiempo indicado en los apartados anteriores, la indemnización alcanzará el 50% del precio del billete.	
En los contratos de transporte referidos a un viaje de ida y vuelta, la indemnización por retraso en la llegada se calcula en relación al 50% del precio abonado por el servicio de pasaje completo.	

No obstante, el artículo 20 del Reglamento dispone una serie de relevantes exenciones que implican la inexistencia de obligación del transportista de indemnizar al pasajero (tanto en la modalidad de proveer alojamiento o manutención en caso de retraso en la salida como en la de compensar económicamente el retraso en la llegada). En concreto, estarán exentos de indemnizar cuando el transportista acredite que la cancelación o el retraso, tanto en la salida como en la llegada, se debe a: (i) condiciones meteorológicas que hacen peligrosa la navegación del buque; o (ii) circunstancias extraordinarias<sup>48</sup> que

<sup>48</sup> García Álvarez ha apuntado el diferente tratamiento en las regulaciones comunitarias de la obligación de asistencia del transportista, en función de cuál haya sido el medio de transporte empleado por el pasajero. En: GARCÍA ÁLVAREZ, B. (2022). La protección europea de las personas con discapacidad o con movilidad reducida en el transporte: derechos de los viajeros. Revista de Derecho del Transporte núm. 30., p. 196. “En el transporte ferroviario y en el transporte aéreo la obligación de asistencia del transportista se mantiene intacta aun cuando el retraso se debió a circunstancias extraordinarias, ajenas a la voluntad de la

enterpecen la ejecución del servicio de pasaje y no hubieran podido evitarse incluso tras la adopción de todas las medidas oportunas<sup>49</sup>.

Finalmente, se ha de destacar que las disposiciones del Reglamento núm. 1177/2010 no impiden a los pasajeros solicitar ante los tribunales nacionales (con arreglo al Derecho nacional correspondiente), indemnizaciones por daños y perjuicios derivados de cancelaciones o retrasos de servicios de transporte (artículo 21).

#### 4.2.3.4. Normas generales sobre la información y las reclamaciones.

El Capítulo IV del Reglamento contiene estipulaciones muy importantes para lograr la finalidad perseguida de asegurar un elevado nivel de protección a los pasajeros, asimilable al que éstos tienen garantizado en normativas reguladoras de otros medios de transporte. En concreto, el artículo 22 obliga a los transportistas y operadores de terminal a poner a disposición de los pasajeros información adecuada -y en formato accesible<sup>50</sup>- durante todo el viaje; el artículo 23.1, por su parte, establece la obligación de transportistas, operadores de terminal y, en su caso, de las autoridades portuarias, de poner a disposición de los pasajeros información<sup>51</sup> sobre los derechos que amparan a éstos en virtud del Reglamento<sup>52</sup>; esta información habrá de proporcionarse tanto a bordo de los buques,

---

empresa de transporte, al contrario de lo que sucede en el transporte marítimo y en el transporte por carretera que contienen ciertas limitaciones en semejantes supuestos extraordinarios”.

<sup>49</sup> Las condiciones meteorológicas y las circunstancias extraordinarias se ejemplifican en los Considerandos 16 y 17 del Preámbulo del Reglamento núm. 1177/2010. Veámoslo:

“(16) Entre las condiciones meteorológicas que ponen en peligro la seguridad de la navegación del buque cabe señalar, de manera no exhaustiva, vientos fuertes, mar agitado, corriente fuerte, condiciones difíciles debido a la presencia de hielo, niveles de agua extremadamente altos o bajos, huracanes, tornados e inundaciones.

(17) Entre las circunstancias extraordinarias cabe señalar, de manera no exhaustiva, catástrofes naturales (como incendios y terremotos), atentados terroristas, guerras y conflictos armados militares o civiles, insurrecciones, confiscaciones militares o ilegales, conflictos laborales, desembarco de personas enfermas, heridas o fallecidas, operaciones de búsqueda y rescate en el mar o vías navegables, medidas necesarias para proteger el medio ambiente, decisiones adoptadas por los organismos encargados del tráfico o por las autoridades portuarias, o decisiones adoptadas por las autoridades competentes en lo que se refiere al orden público y la seguridad, así como la cobertura de las necesidades de transporte urgente.”

<sup>50</sup> Elaborada en diferentes idiomas y prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad y PMR.

<sup>51</sup> Como en el caso de la información sobre el viaje, también se requiere que esté en formato accesible, elaborada en diferentes idiomas y prestando atención a las necesidades de las personas con discapacidad y PMR.

<sup>52</sup> A este respecto, la Comisión, con el propósito de facilitar el cumplimiento de la obligación de información, ha elaborado un resumen de las disposiciones del Reglamento en las lenguas oficiales de la Unión, resumen que podrán ser utilizado por parte de los sujetos obligados a proporcionar la información (art. 23.2 Reglamento núm. 1177/2010).

como en los puertos y terminales portuarias, en su caso; el artículo 23.3 determina que los transportistas y demás sujetos obligados en el artículo 23.1, habrán de informar adecuadamente a los pasajeros sobre cómo ponerse en contacto con el organismo responsable de la ejecución de las disposiciones del Reglamento designado por el Estado miembro: en definitiva, se trata de informar al pasajero sobre cuál es el organismo competente para resolver las eventuales reclamaciones que se desee deducir frente al transportista. Finalmente, el artículo 24.1 obliga a los transportistas y operadores de terminal a disponer de un mecanismo accesible de tramitación de las reclamaciones que formulen los pasajeros en relación a los derechos que les reconoce el Reglamento, reclamaciones que deberán ser respondidas en los plazos fijados por el segundo párrafo del referido precepto.

#### 4.2.3.5. La ejecución, los organismos nacionales de ejecución y disposiciones finales.

Los capítulos V y VI del Reglamento núm. 1177/2010 desarrollan cuestiones relativas a la implementación de la normativa en los Estados miembros. Cabe destacar las siguientes: (i) la designación de un organismo encargado de velar por el cumplimiento del Reglamento que resuelva las reclamaciones presentadas por los pasajeros con ocasión de su incumplimiento; (ii) la elaboración periódica de informes sobre la ejecución de las disposiciones del Reglamento por los organismos referidos en el punto anterior; (iii) la cooperación entre los organismos de ejecución a fin de lograr la aplicación coherente del Reglamento; (iv) la necesidad de que los Estados miembros determinen un régimen sancionador aplicable a las infracciones relativas a las disposiciones del Reglamento; (v) la determinación de la fecha de entrada en vigor y la referencia a que el Reglamento núm. 1177/2010 modifica el Reglamento (CE) núm. 2006/2004, etc.

#### 4.2.3.6. La interpretación del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

Resulta preciso apuntar que, en el marco de un procedimiento de decisión prejudicial, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Cuarta) dictó una Sentencia el 2 de septiembre de 2021 (asunto C-570/19; Irish Ferries Ltd contra National Transport Authority) [ECLI:EU:C:2021:835]<sup>53</sup>, en virtud de la cual clarifica la interpretación de

---

<sup>53</sup> El litigio se planteó entre Irish Ferries Ltd y la National Transport Authority (la Autoridad Nacional de Transportes irlandesa) en relación con las condiciones de indemnización de los pasajeros afectados por la

ciertos aspectos de los preceptos 18, 19, 20.4, 24 y 25 del Reglamento núm. 1177/2010 que se analizan en el presente trabajo. Presentan especial interés las siguientes consideraciones del TJUE:

-Artículo 18: Cuando se produzca una cancelación en un servicio de pasaje y no exista ningún servicio de transporte alternativo, en virtud del derecho al transporte alternativo en condiciones comparables que asiste al pasajero, el transportista está obligado a ofrecer un servicio de transporte alternativo vinculado a otros medios de transporte como el ferrocarril, o el transporte por carretera, etc. También estará obligado el transportista a sufragar los eventuales costes adicionales en que incurra el pasajero hasta su llegada al destino final.

-Artículo 19: El concepto de “precio del billete” en base al cual se calcula el derecho a la indemnización por retraso en la llegada ha de incluir los costes referidos a los extras elegidos por el pasajero, tales como la reserva de un camarote o de un compartimento para animales, o incluso el acceso a salas vip.

-Artículo 20.4: No está comprendido en el concepto de “circunstancias extraordinarias” (las que exoneran de responsabilidad al transportista de conformidad con el artículo 20 del Reglamento) la entrega tardía de un buque de transporte de pasajeros que ha provocado la cancelación de todos los trayectos que debía efectuar el referido buque en el marco de una nueva ruta marítima.

-Artículo 24: de acuerdo con la interpretación del TJUE, el precepto no impone a los pasajeros que soliciten beneficiarse de la indemnización prevista en el artículo 19 la obligación de presentar su reclamación en el plazo de dos meses a partir de que se prestó o hubiera debido prestarse el servicio de transporte.

-Artículo 25: son competencia del organismo responsable de la ejecución del Reglamento los servicios de pasaje efectuados desde un puerto situado dentro del Estado miembro y también aquellos servicios de pasaje que se realicen desde un puerto situado en el

---

cancelación de los trayectos entre Dublín (Irlanda) y Cherburgo (Francia), debido a la entrega tardía de un buque al transportista. La entrega tardía del buque provocó la cancelación de todos los trayectos que éste debía efectuar en el marco de una nueva ruta marítima.

territorio de otro Estado miembro con destino al primero, siempre y cuando éste último servicio de transporte pueda reputarse como un trayecto de ida y vuelta que ha sido cancelado en su totalidad.

Como es de ver, la interpretación del TJUE de los referidos preceptos resulta proclive a garantizar el alto nivel de protección de los derechos de los pasajeros que configuró el Reglamento núm. 1177/2010, y, con el tiempo, estos criterios de interpretación se verán reflejados en la doctrina seguida por los tribunales de nuestro país.

#### 4.2.3.7. La especial problemática de las empresas navieras dedicadas a los circuitos de excursión y turísticos.

Una de las cuestiones trascendentales que determina el Reglamento es la de su ámbito de aplicación, en tanto que determina la exclusión de las empresas cuya actividad está centrada en circuitos de excursión y turísticos por vía marítima (excepto los cruceros) y el de los transportes realizados a bordo de embarcaciones están autorizadas a transportar como máximo 12 pasajeros.

Las razones de su exclusión del ámbito de aplicación del Reglamento parecen encontrarse en la dimensión, en muchos casos se trata de pequeñas empresas que realizan servicios de transporte marítimo -generalmente de propiedad familiar o de reducida facturación-, que no podrían hacer frente al coste económico de implementar las obligaciones y el cumplimiento de los derechos de los pasajeros establecidos en el referido Reglamento (i.e. indemnizaciones económicas por retraso o cancelación, abono del coste de estancia en hoteles, prestar un servicio de transporte alternativo ante una cancelación, etc.).

A este respecto, podríamos alcanzar la conclusión de que a un relevante número de empresas navieras, generalmente de pequeño tamaño, que operan en nuestro país realizando circuitos turísticos o de excursión, no les resultarían de aplicación las obligaciones impuestas en relación con los pasajeros por el Reglamento núm. 1177/2010 sino que sus obligaciones se regirían únicamente por aquella normativa estatal o autonómica que les resultara de aplicación en función de su concreta actividad.

Sin embargo, la posición en la doctrina no es unánime. En efecto, ciertos autores<sup>54</sup> se han pronunciado en sentido contrario, sosteniendo que la LNM establece, para todo contrato de pasaje, que su régimen de responsabilidad del porteador sea el configurado por la normativa europea y, por tanto, entienden que el Reglamento núm. 1177/2010 debería aplicar también a las compañías que desarrollan esta actividad.

Desde nuestro punto de vista, la cuestión no es nada clara y existen argumentos tanto a favor como en contra de aplicar las disposiciones del Reglamento. Pese a que operativamente ha de considerarse que está justificado que empresas de transporte marítimo, con un nivel reducido de tamaño o facturación, no estén sometidas a las mismas obligaciones que las grandes navieras, lo cierto es que para los pasajeros genera inconvenientes, ya que su nivel de protección es menor cuando viajan en circuitos turísticos o de excursión, o en embarcaciones pequeñas autorizadas a transportar un máximo de doce pasajeros. Además, ha de advertirse que la situación genera incertidumbre en los pasajeros, derivada del desconocimiento respecto a cuál es la normativa que les ampara en estos casos.

En este sentido, sería deseable que las Administraciones Públicas realizaran cierta pedagogía con las navieras pequeñas y clarificaran en qué medida éstas tienen, o no, que cumplir con determinadas obligaciones normativas.

## 5. La potestad sancionadora sobre el porteador marítimo derivada de la vulneración de los derechos de los pasajeros.

La complejidad de la normativa que protege a los pasajeros dificulta el conocimiento por los propios pasajeros de sus derechos, puesto que, dependiendo de donde ocurra el siniestro, al margen de que rija la normativa europea y estatal, tendremos posiblemente

---

<sup>54</sup> Pérez Moriones sostiene la postura favorable a considerar aplicable el Reglamento núm. 1177/2010 a todos los pasajeros marítimos, incluidos los que viajen en circuitos de excursión o turísticos. En: PÉREZ MORIONES, A. (2019). La protección del pasajero en caso de incumplimiento de la obligación de transporte en la Ley de Navegación Marítima. Revista de Derecho del Transporte núm. 24, p. 103. “Así, mientras que la ley se aplica a todo contrato de pasaje -art. 287 LNM-, el Reglamento excluye de su ámbito de aplicación a los pasajeros que viajen en determinados buques o en circuitos de excursión y turísticos - art. 1.2 del Reglamento-, por lo que estos últimos no disfrutan de los derechos que reconoce el Reglamento en caso de cancelación o retraso. Cuestión distinta es que se considere que la voluntad del legislador español ha sido extender los derechos reconocidos en el Reglamento núm. 1177/2010 a todos los pasajeros marítimos, ya que, como hemos indicado, la LNM no contiene exclusión alguna; solución que compartimos.”

normativa autonómica de aplicación. En muchos casos la operativa de las compañías navieras consiste en no facilitar el acceso a la información o publicarla de manera difusa, dispersa y poco accesible en sus respectivas páginas web, como medio de protección frente a la incoación de eventuales expedientes sancionadores por parte de la Administración -al tener publicada la información sobre los derechos- pero que al mismo tiempo resulte improbable que los usuarios logren obtener el conocimiento necesario de los referidos derechos que les asisten en su relación con los porteadores marítimos.

A lo largo de los anteriores apartados hemos expuesto cómo en la regulación de la responsabilidad del porteador marítimo de pasajeros intervienen diversas normas nacionales e internacionales. Pero no se ha de olvidar que también resulta de aplicación al contrato de pasaje la normativa estatal general de protección de los consumidores, así como, en su caso, la posible normativa autonómica que regule la prestación del servicio de transporte marítimo en el territorio correspondiente.

En efecto, tanto en los supuestos en que se produzcan daños personales y materiales durante el transporte, como en aquellos casos en que el transportista incurra en retrasos, cancelaciones o cualesquiera otros incumplimientos de las condiciones pactadas con el pasajero, resultarán de aplicación al contrato de pasaje las disposiciones contenidas en el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias. En este sentido, baste señalar que el transportista, como prestador de servicios, está naturalmente sujeto al régimen general de responsabilidad establecido en el artículo 147 TRLGDCU, en virtud del cual será responsable de los daños y perjuicios causados a los consumidores y usuarios, salvo que acredite que ha actuado diligentemente y cumpliendo con las exigencias normativas de su actividad. Igualmente resultará de aplicación al transportista marítimo de pasajeros el régimen especial de responsabilidad regulado en el artículo 148 TRLGDCU<sup>55</sup> -con el límite de la cuantía de 3.005.060,52 euros-, por disponerlo así expresamente el propio precepto.

---

<sup>55</sup> Artículo 148 TRLGDCU: “Se responderá de los daños originados en el correcto uso de los servicios, cuando por su propia naturaleza, o por estar así reglamentariamente establecido, incluyan necesariamente la garantía de niveles determinados de eficacia o seguridad, en condiciones objetivas de determinación, y supongan controles técnicos, profesionales o sistemáticos de calidad, hasta llegar en debidas condiciones al consumidor y usuario. En todo caso, se consideran sometidos a este régimen de responsabilidad los servicios sanitarios, los de reparación y mantenimiento de electrodomésticos, ascensores y vehículos de

Paralelamente, se ha de destacar que, con carácter general, serán también aplicables a los contratos de pasaje las disposiciones de la Ley 7/1998, de 13 de abril, sobre condiciones generales de la contratación. En este sentido, compartimos la siguiente posición de ARROYO MARTÍNEZ<sup>56</sup>: “Como normalmente el contrato de pasaje se realiza en líneas regulares de navegación, el usuario no tiene oportunidad de discutir las condiciones del transporte y acepta el formulario impreso, siendo el reverso del billete el único documento contractual que recoge los derechos y obligaciones de las partes. La triple circunstancia de ser impuestas por una de las partes (el transportista), que es un profesional o empresario (armador o empresa naviera), y haber sido redactadas con la finalidad de ser incorporadas a una pluralidad de contratos (los de pasaje de la línea regular) hace que también sea aplicable la Ley 7/1998, de 13 de abril, sobre condiciones generales de la contratación.”

Finalmente, en materia de protección del pasajero, en su condición de consumidor, se ha de destacar el papel fundamental de las autoridades de consumo de las diferentes comunidades autónomas, ya que en la mayor parte de los supuestos los usuarios presentan sus reclamaciones ante las Oficinas Municipales de Información al Consumidor de sus respectivos municipios o ante la Dirección General de Consumo de la respectiva comunidad autónoma, y son éstas las que tratan de mediar entre el cliente y la empresa transportista, a fin de alcanzar una solución amistosa al conflicto planteado. En la misma línea, se han establecido en las distintas comunidades autónomas sistemas arbitrales de consumo (cuya gestión se encomienda a las denominadas Juntas Arbitrales de Consumo), de carácter voluntario para consumidor y empresa, donde las partes tratan de resolver el conflicto confiándolo a un órgano arbitral que mediará entre ambas y dictará un laudo que resultará vinculante aunque, ciertamente, estos procedimientos presentan el inconveniente de resultar preceptivo un previo sometimiento o adhesión del transportista al sistema arbitral. No obstante la existencia de los citados mecanismos, se ha de apuntar que los pasajeros frecuentemente se ven abocados a acudir a los tribunales si aspiran a obtener una compensación económica derivada de la vulneración de sus derechos.

---

motor, servicios de rehabilitación y reparación de viviendas, servicios de revisión, instalación o similares de gas y electricidad y los relativos a medios de transporte. (...).”

<sup>56</sup> ARROYO MARTÍNEZ, I. (2015). *Curso de derecho marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*. Civitas, pp. 631-632.

5.1. Sucinta referencia a la legislación autonómica canaria, como legislación tipo, de protección al consumidor en el ámbito del transporte marítimo de pasajeros.

Como muestra de la normativa autonómica protectora de los pasajeros que viajan por mar, podemos destacar la Ley 12/2007, de 24 de abril, de Ordenación del Transporte Marítimo de Canarias, que siete años antes de la promulgación de la LNM, estableció en su artículo 24 un conjunto muy amplio de derechos, mejorando incluso en algunos aspectos los derechos contemplados en el Reglamento núm. 1177/2010. Cabría agrupar estos derechos en tres grupos:

-Derechos relativos al acceso a la información de los pasajeros y la accesibilidad de PMR: nótese que, aunque regulados de forma menos pormenorizada que en el Reglamento núm. 1177/2010, podría estimarse que el ánimo de las previsiones contempladas es el mismo. Veámoslo:

- “a) Disponer de unos servicios de transporte marítimo seguros, asequibles, y de calidad.
- b) Recibir en todo momento información completa y detallada sobre los servicios ofertados por las empresas navieras y sus condiciones de prestación, incluyendo precios, trayectos, horarios, buques a utilizar y tiempo estimado.
- c) Disponer de unos servicios accesibles y adaptados a las necesidades de las personas de movilidad reducida de acuerdo con la legislación aplicable y su normativa de desarrollo, recibiendo gratuitamente la debida asistencia.
- d) Disponer de información detallada sobre las incidencias que puedan afectar a los servicios contratados, en particular, en caso de retraso sobre el horario previsto, suspensión o cancelación, y denegación de embarque, y sobre los derechos que les asisten en estas situaciones.”

-Derechos de los pasajeros en caso de retraso, cancelación o denegación de embarque: adviértase que la indemnización establecida por la LOTMC en caso de retraso resulta incluso más beneficiosa para el pasajero que la establecida en el Reglamento núm. 1177/2010, ya que en el primer caso se exige únicamente un retraso de dos horas para obtener el reembolso íntegro del billete -con independencia del resto de derechos-,

mientras que en el supuesto de aplicar el Reglamento europeo la indemnización oscilaría entre el 25% y el 50% del precio del billete en función del retraso sufrido y la duración estimada de la travesía marítima. Además, en cuanto a los supuestos en que sean precisas las pernoctaciones, la LOTMC no establece un importe máximo de indemnización, mientras que el Reglamento núm. 1177/2010 faculta a los transportistas a limitar el importe de la indemnización a 80 euros<sup>57</sup> por noche y pasajero, por un máximo de tres noches. Veámoslo:

- “e) Ser atendidos, de manera gratuita, en los casos de retraso, suspensión o cancelación, y denegación de embarque, con comida y refrescos suficientes en función del tiempo de espera, y en los casos en que sea preciso pernoctar, alojamiento en un establecimiento hotelero, además de transporte entre el puerto y el lugar de alojamiento, salvo causa de fuerza mayor.
- f) Obtener el reembolso del billete o, en su caso, acceder a un transporte alternativo, lo más rápido posible y de calidad análoga, en los supuestos de retraso de una hora, suspensión, cancelación o denegación de embarque, que hagan inútil para el pasajero el desplazamiento, salvo causa de fuerza mayor.
- g) Recibir una compensación económica equivalente al precio del billete por cualquier retraso o similar superior a dos horas sobre el horario oficial de salida, salvo causa de fuerza mayor. Esta compensación lo será con independencia del resto de derechos.”

-Previsiones generales respecto al fundamento de las reclamaciones: tanto la LOTMC como el Reglamento núm. 1177/2010 (art. 21) permiten a los pasajeros fundar sus reclamaciones en otras normativas que les amparen. En el caso de la LOTMC, se prevé:

---

<sup>57</sup>García Álvarez ha observado que se ha establecido en la regulación comunitaria una injustificada diferencia en relación a la limitación del coste de las pernoctaciones, dependiendo del medio de transporte empleado por el pasajero (en el transporte aéreo y en el ferrocarril no se ha fijado limitación al coste). En: GARCÍA ÁLVAREZ, B. (2022). La protección europea de las personas con discapacidad o con movilidad reducida en el transporte: derechos de los viajeros. Revista de Derecho del Transporte núm. 30. pp. 196-197. “El derecho de asistencia del viajero concretamente respecto al alojamiento se halla limitado en el caso del transporte por mar a 80 euros por noche durante un máximo de tres (art. 17.2 del Reglamento 1177/2010 por mar), y en el transporte por carretera a 80 euros por noche durante dos como máximo [art. 21.b) del Reglamento 181/2011 por carretera]. Esta diferencia entre el transporte por carretera y el transporte marítimo respecto al transporte ferroviario y al transporte aéreo, que no incluyen ninguna limitación, no tiene suficiente fundamento. En estos dos últimos modos de transporte solo se hace referencia a los costes necesarios, suficientes o razonables (arts. 32.2 del Reglamento 2021/782 ferroviario, y 9 del Reglamento 261/2004).”

- “h) Reclamar contra las navieras que presten los servicios en el caso de deficiencias apreciadas en dicha prestación.
- i) Ser indemnizados de los daños materiales y, en su caso, personales y morales, que puedan sufrir con ocasión de la prestación del servicio de acuerdo con la legislación vigente.
- j) Cualquier otro derecho que les otorguen las leyes y los reglamentos.”

La LOTMC establece un ámbito de aplicación más amplio que el del propio Reglamento núm. 1177/2010, ya que no excluye a las empresas cuya actividad consista en la realización de circuitos turísticos por vía marítima. Así, el artículo 2.1 establece:

“La presente ley se aplica a la actividad de transporte marítimo de pasajeros y mercancías en embarcaciones debidamente registradas a cambio de una remuneración, con independencia de la finalidad que tenga y del carácter directo o indirecto de la contraprestación económica, así como al arrendamiento de embarcaciones de recreo, con o sin tripulación, motos acuáticas y cualquier otro artefacto acuático.”

Además, la LOTMC establece la aplicación de la anterior regulación respecto de un conjunto muy amplio de pasajeros, ya que considera tales a los que utilicen servicios de transporte de pasajeros o mixtos -buques de carga y pasaje-, con independencia de la modalidad de contratación y del carácter regular u ocasional del servicio de transporte<sup>58</sup>.

## 5.2. Procedimientos administrativos sancionadores en materia de transporte marítimo de pasajeros en el ámbito de la comunidad autónoma de Canarias.

En el ámbito de la comunidad autónoma de Canarias, la LOTMC determina que la regulación, ordenación y planificación del transporte marítimo desarrollado exclusivamente entre puertos o puntos del litoral del archipiélago es competencia del Gobierno de Canarias. Como hemos expuesto en el apartado anterior, la ley canaria confiere un conjunto amplio de derechos a los pasajeros que emplean servicios de

---

<sup>58</sup> Artículo 23 de Ley 12/2007, de 24 de abril, de Ordenación del Transporte Marítimo de Canarias.

transporte marítimo, derechos cuyo incumplimiento por parte de los porteadores puede suscitar la incoación de expedientes sancionadores.

En este sentido, en virtud del artículo 4 LOTMC corresponde a la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Movilidad del Gobierno de Canarias la gestión, inspección, control y régimen sancionador del transporte marítimo y de las actividades relacionadas con el mismo, en el ámbito de la comunidad autónoma.

En relación al régimen sancionador -objeto de este apartado del trabajo-, la LOTMC dedica por completo su Título III, que comprende los artículos 30 a 42. Analicemos estas disposiciones:

El Capítulo I (artículos 26 y 27) establece el sometimiento de las empresas que prestan servicios de transporte marítimo a las medidas de control de la Administración; en particular, en el artículo 26 LOTMC se determina la obligación de los transportistas de disponer a bordo de los buques -además de las autorizaciones y documentos exigidos por otras normativas de aplicación- de un libro oficial de reclamaciones. Este libro de reclamaciones habrá de estar a disposición de los usuarios, de manera que una copia de cada reclamación que deduzca un pasajero sea remitida por el transportista en un plazo máximo de diez días a la Administración competente para su tramitación y resolución (27.2 LOTMC).

A este respecto, la LOTMC remite el procedimiento de tramitación de las reclamaciones a la normativa vigente en la comunidad autónoma en materia de consumidores y usuarios, principalmente, a la Ley 3/2003, de 12 de febrero, del Estatuto de los Consumidores y Usuarios de la Comunidad Autónoma de Canarias, en cuyo desarrollo se ha dictado el Decreto 90/2023, de 25 de mayo, por el que se regulan los servicios de atención a la clientela, las características y el procedimiento de obtención de las hojas de reclamaciones y su tramitación administrativa en las relaciones de consumo<sup>5960</sup>.

---

<sup>59</sup> Publicado en el Boletín Oficial de Canarias núm. 109. Miércoles 7 de junio de 2023 – 1836.

<sup>60</sup> El Decreto 90/2023, de 25 de mayo, deroga la regulación del procedimiento de tramitación de las hojas de reclamaciones establecida en el Decreto 225/1994, de 11 de noviembre, por el que se regulan las hojas de reclamaciones de los consumidores y usuarios de la Comunidad Autónoma de Canarias.

El Capítulo II LOTMC está dedicado a la inspección de los servicios de transporte marítimo. Resulta de interés apuntar que, naturalmente, la potestad de inspección y vigilancia de los servicios de transporte se atribuye a los servicios de inspección de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Movilidad. En concreto, es la Dirección General de Transportes la que asume, en materia sancionadora de transporte marítimo, entre otras, las siguientes competencias: la inspección, control y régimen sancionador de la actividad de transporte marítimo, sin perjuicio de las competencias que tengan reconocidas otras AA.PP. de la CA de Canarias; la iniciación de los procedimientos sancionadores con motivo de la comisión de infracciones a la normativa reguladora del transporte marítimo de Canarias y el nombramiento de instructor; la resolución de los procedimientos sancionadores por infracciones leves a la normativa reguladora del transporte marítimo de Canarias, etc.

No obstante, nos encontramos ante una materia en la que, por concernir a los pasajeros en su condición de consumidores y por encontrarse la actividad del transporte conectada a la obligación de preservar la seguridad de la vida humana en el mar, existen competencias sancionadoras atribuidas a otras AA.PP.

Paralelamente, cabe destacar que: (i) la función inspectora se ejerce de oficio<sup>61</sup> o como consecuencia de la interposición de una denuncia (artículo 29.1 LOTMC); y (ii) los hechos constatados por los inspectores, en su condición de autoridad, tendrán valor probatorio, sin perjuicio de las pruebas de descargo que puedan aportar los interesados en ejercicio de su derecho de defensa (artículo 28.2 LOTMC).

El Capítulo III de la LOTMC regula las infracciones y sanciones. Las infracciones se clasifican en muy graves, graves y leves (artículos 31, 32 y 33, respectivamente). Cabe destacar, por su relación con la vulneración de los derechos de los pasajeros, algunas de las infracciones establecidas:

Muy graves:

“31.5. Prestar servicios de transporte o de alquiler de embarcaciones en condiciones que pongan en riesgo la seguridad de las personas.

---

<sup>61</sup> Por propia iniciativa de los inspectores, o por la orden recibida de un superior o petición razonada de otros órganos.

31.6. Prestar cualquier transporte de pasajeros o de mercancías en número o peso superiores al permitido.”

Graves:

“32.2. Incumplir las condiciones propias de las líneas de transporte regular por:

a) Modificar las condiciones de regularidad; b) No iniciar la prestación en el plazo fijado. (...)

32.3. El incumplimiento de las condiciones de prestación de los transportes, salvo que deba calificarse de muy grave por afectar a la seguridad de las personas al conllevar peligro grave o directo, o cuando ocasione daños al medio ambiente.

32.4. El incumplimiento del deber de información, hacerlo de modo incorrecto o insuficiente, o falsear los datos.

32.8. La no remisión de las reclamaciones formuladas por los usuarios, lo que incluye su envío tras requerimiento administrativo.”

Leves:

“33.1. Las irregularidades cometidas en la prestación de los servicios que afecten a las frecuencias y horarios y no sean calificados como graves.

33.2. El trato descortés dispensado a los usuarios.

33.3. No mantener las embarcaciones en las condiciones necesarias de limpieza y conservación para garantizar la correcta prestación del servicio de transporte.

33.5. La demora en la remisión de las reclamaciones formuladas por los usuarios.

33.6. No respetar los derechos de los pasajeros, con independencia de las compensaciones a que aquellos tengan derecho de acuerdo con lo previsto en esta Ley.”

El artículo 36 LOTMC establece las sanciones derivadas de la comisión de las infracciones, contemplando las siguientes: apercibimiento, multa, cese de la actividad, caducidad de la autorización, inhabilitación para el transporte marítimo, y resolución del contrato de obligación de servicio público. Las multas podrán imponerse en las siguientes escalas: infracciones leves, hasta 10.000 euros; infracciones graves, desde 10.001 hasta 150.000 euros; infracciones muy graves, desde 150.001 hasta 300.000 euros. Naturalmente, la LOTMC establece la graduación de la cuantía en función de diversos criterios como: el beneficio obtenido por la comisión de la infracción, la repercusión

social de la misma, la negligencia o intencionalidad, el daño causado o la gravedad del riesgo creado, la reincidencia, y cualquier otra circunstancia que pueda incidir en el grado de responsabilidad, en sentido atenuante o agravante.

Finalmente, el procedimiento sancionador se regula en el Capítulo IV LOTMC, en virtud del cual se establece: (i) la posibilidad de que la Administración adopte medidas provisionales como la suspensión temporal de la actividad hasta el cumplimiento de los requisitos exigidos, la inmovilización de una embarcación o la suspensión del servicio de transporte (artículo 41); (ii) que el plazo máximo de notificación de la resolución del procedimiento sancionador será de un año desde la fecha de su incoación.

Como reflexión, resulta preciso señalar que la incoación de expedientes sancionadores derivados de la vulneración de los derechos de los pasajeros contemplados en la normativa autonómica es relativamente frecuente. Téngase presente que en Canarias, por su condición de archipiélago, la utilización de los servicios de transporte marítimo por la población es muy intensa. El transporte por vía marítima en Canarias es esencial para la actividad económica de las empresas y trabajadores de las islas, y son numerosas las personas que residen en una isla y trabajan en otra isla diferente. En consecuencia, las incidencias a bordo y el incumplimiento de la normativa por las empresas navieras dedicadas al transporte de pasajeros resulta, estadísticamente, casi inevitable.

## 6. Reflexiones en relación a la jurisprudencia sobre transporte marítimo de pasajeros.

El régimen de responsabilidad del porteador que regula la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima y la normativa comunitaria, por un lado, y los diversos derechos de los pasajeros, por otro, suscitan numerosos problemas de aplicación práctica para los Juzgados y Tribunales españoles. Estimo que los más relevantes serían los siguientes:

- La dispersión normativa: el contrato de pasaje celebrado entre un pasajero y una empresa naviera se somete a un régimen de responsabilidad configurado por múltiples normas de rango europeo, estatal y autonómico.

El sistema definido por el artículo 298.1 de la Ley de Navegación Marítima, en apariencia claro y conciso, consiste en establecer que la responsabilidad del porteador se regirá, en

todo caso, por el Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974 (PYE/PAL), los protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte, las normas de la Unión Europea y la propia LNM. Sin embargo, es lo cierto que esta breve disposición no ha generado certidumbre en la inmensa mayoría de operadores jurídicos sino todo lo contrario<sup>62</sup>.

-Jurisprudencia heterogénea y escaso acceso a la casación: fruto de la dispersión normativa, de su carácter internacional y de tratarse de una materia desarrollada en sus aspectos principales por unos pocos despachos de abogados asesores de armadores y compañías navieras, tanto los Juzgados de lo Mercantil como los Juzgados de Primera Instancia llegan a soluciones muy diversas ante supuestos de hecho similares. Existe disparidad de criterios en la interpretación de la normativa -Convenio de Atenas y Reglamentos comunitarios- también entre las Audiencias Provinciales. Nótese que, en virtud del principio de justicia rogada, los jueces han de ceñirse a los argumentos de las partes para resolver los procedimientos, y lo cierto es que en esta materia frecuentemente se padece desconocimiento y/o confusión<sup>63</sup> por parte de los operadores jurídicos a la hora

---

<sup>62</sup> Con frecuencia, las partes discrepan respecto a si resulta o no aplicable la regulación del Convenio de Atenas. En este sentido, cabe traer a colación la siguiente Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona núm. 943/2020, de 10 de Diciembre de 2020 [ECLI:ES:APB:2020:12286], que refleja la anterior cuestión: “Y, por último, en cuanto al fondo, dice la apelante que es aplicable a la materia el Convenio de Atenas de 1974 y, en cualquier caso, niega la existencia de negligencia de clase alguna por su parte. (...) En el caso concreto, al dirigirse la acción frente al transportista, es aplicable el Convenio de Atenas de 1974 relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, y el Reglamento (CE) 392/09 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009 sobre responsabilidad de pasajeros por mar en caso de accidente. La parte actora omite absolutamente cualquier referencia a esta normativa, y lo mismo ocurre con la sentencia apelada, que prescinde de dicha norma. Y la consecuencia de la aplicación de las expresadas normas es la sujeción a las mismas en cuanto a la definición de la responsabilidad y a lo límites indemnizatorios establecidos en ellas.”

<sup>63</sup> Como muestra, la diferente interpretación del plazo de prescripción del Convenio de Atenas que realizan las partes en el procedimiento resuelto en la Sentencia de la Audiencia Provincial de Cádiz núm. 1191/2022, de 14 de Diciembre de 2022 [ECLI:ES:APCA:2022:2656]:

“A juicio de esta Sala, la apelante realiza una interpretación incorrecta del plazo de prescripción de dos años que se contiene en el artículo 16 del Convenio de Atenas y, de la remisión que se hace al Derecho nacional. Dicho precepto establece un plazo de prescripción de los años y un dies a quo para el inicio del cómputo del plazo de prescripción, que en el caso de lesión corporal, es la fecha de desembarco del pasajero. La remisión que se hace al Derecho nacional lo es sólo para determinar los motivos de suspensión y de interrupción de los plazos de prescripción, para los que rige la ley del tribunal que entienda en el asunto, con la limitación que en todo caso establece, al prever que no se podrá entablar una acción en virtud del Convenio una vez expirado uno de los siguientes plazos: a) un plazo de cinco 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 plazo siguiente expira antes; b) un plazo de tres 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. Tal y como interpretamos el artículo 16.3, lo que debe entenderse es que la interrupción o suspensión de la prescripción se rige por el Derecho nacional pero, sin que la aplicación de

de invocar y aplicar correctamente las normas relevantes. Además, la complejidad de la normativa y la intervención colateral -pero relevante- de las normas protectoras de los consumidores no facilitan el correcto enfoque de los asuntos.

A este respecto, como refiere PULIDO BEGINES<sup>64</sup>, “debe tenerse en cuenta que en nuestro Derecho operan reglas muy permisivas sobre concurrencia de responsabilidad contractual y extracontractual, por lo que cabe afirmar que los pasajeros que sufran cualquier tipo de daño durante el trayecto podrán recurrir a la vía del art. 1902 Cod. Civil, como ha declarado el Tribunal Supremo [Aunque la jurisprudencia no es unánime. Vid. SSTS de 30 de abril de 1959 y de 3 de octubre de 1967. En contra, STS de 18 de junio de 1995]. Se abre pues, para el perjudicado, la posibilidad de accionar tanto por vía contractual como extracontractual”.

Paralelamente, los procedimientos relativos a reclamaciones de pasajeros -ya sea por lesiones corporales o por vulneración de otros derechos protegidos en los Reglamentos comunitarios- frecuentemente presentan una escasa cuantía económica, lo cual conlleva en la práctica que únicamente una pequeña parte de las sentencias dictadas sean recurridas ante las Audiencias Provinciales, mucho menos ante el Tribunal Supremo. Como resultado, los criterios y pronunciamientos son diversos en función de la doctrina seguida por las distintas Audiencias Provinciales -naturalmente, cabe anticipar que en territorios costeros -especialmente, en los archipiélagos- los litigios en materia de transporte de pasajeros serán más numerosos y los tribunales, por tanto, tendrán una mayor experiencia.

- La competencia de los Juzgados de lo Mercantil: El artículo 86 bis.1º de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, determina en su primer párrafo la competencia de los Juzgados de lo Mercantil respecto de las cuestiones que sean del orden jurisdiccional civil en materia de Derecho marítimo. Sin embargo, como resultado de la modificación operada en virtud de la LO 7/2022, de 27 de julio, en el segundo párrafo del referido precepto se señala que, por excepción a lo establecido en el párrafo anterior, los Juzgados de lo Mercantil no serán competentes para conocer de las cuestiones en

---

la legislación del tribunal que entienda del asunto pueda permitir la interposición de la demanda más allá de los plazos de 5 o 3 años que contempla, según los casos.”

<sup>64</sup> PULIDO BEGINES, J.L. (2016) <<Artículo 298. Régimen de responsabilidad>>. En: ARROYO MARTÍNEZ, I. y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.). Comentarios a Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Thomson Reuters Aranzadi, p. 949.

materia del Reglamento (UE) núm. 1177/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) núm. 2006/2004.

A nuestro parecer, esta regulación del artículo 86 bis implica que procedimientos como reclamaciones por daños a los pasajeros y sus equipajes sean competencia de los Juzgados de lo Mercantil -por tratarse de materia de Derecho marítimo-, mientras que otros procedimientos que tengan origen en los derechos de los pasajeros regulados en el Reglamento núm. 1177/2010 (i.e. retrasos, cancelaciones, derechos de asistencia, accesibilidad e información de las personas con discapacidad y PMR, etc.) deban ser asumidos por los Juzgados de Primera Instancia del orden jurisdiccional civil. La paradoja de la nueva regulación del 86 bis consiste en que los Juzgados de lo Mercantil, especializados en las cuestiones marítimas desde hace años, ya no podrán asumir los litigios referidos a los derechos regulados por el Reglamento núm. 1177/2010, puesto que, si ello sucediera, los transportistas demandados siempre podrían formular una declinatoria, al amparo del artículo 63 y concordantes de la LEC, denunciando la falta de competencia del Juzgado para conocer de la demanda.

En este punto, cabría cuestionarse los beneficios de la referida modificación del artículo 86 bis. Desde nuestro punto de vista, la reforma pretende descargar<sup>65</sup> de asuntos a los Juzgados de lo Mercantil a costa de incrementar los procedimientos asumidos por los Juzgados de Primera Instancia no especializados en materia de transportes. Sin embargo, cabe considerar que no resulta muy coherente que ciertos procedimientos con origen en un contrato de pasaje sean asumidos por los Juzgados de lo Mercantil mientras que otros procedimientos con origen en el mismo contrato de pasaje -los relativos al Reglamento núm. 1177/2010- deban ser asumidos por los Juzgados de Primera Instancia.

En definitiva, la materia de Derecho marítimo exige una especialización importante por parte de los operadores jurídicos y, por tanto, parece adecuado que sean los Juzgados de

---

<sup>65</sup> Así lo reconoce el propio Preámbulo de la LO 7/2022:

“La presente ley persigue que no se frustren las muy positivas aspiraciones que justificaron la creación de los Juzgados de lo Mercantil y de las secciones especializadas de las Audiencias Provinciales por la Ley Orgánica 8/2003, de 9 de julio, a cuyo fin es indispensable descargar de competencias a esos juzgados y a esas secciones. (...) En cuanto contratantes y usuarios de esos servicios de transporte, los pasajeros podrán ejercitar ante los Juzgados de Primera Instancia todas aquellas pretensiones que consideren legítimas con base en esos reglamentos de la Unión Europea.”

lo Mercantil los que conozcan de todos los procedimientos relativos al Derecho marítimo, como sucedía hasta antes de producirse la reforma del artículo 86 bis de la LOPJ, aprobada en virtud de la Ley Orgánica 7/2022, de 27 de julio. Y es que, cabe estimar que la aludida reforma podría haberse evitado a través de la dotación de mayores recursos a los Juzgados de lo Mercantil, lo que hubiera permitido mantener la especialización de los mismos en todos los litigios en materia de Derecho marítimo.

## 7. Conclusiones.

El régimen de responsabilidad del porteador establecido por la Ley de Navegación Marítima resulta de muy compleja aplicación, debido a la necesidad de conjugar una pluralidad de normas de origen comunitario, estatal y autonómico. De una parte, la ley estatal ha de convivir y someterse necesariamente a los Reglamentos europeos que regulan la materia -principio de primacía del Derecho europeo- y, de otra, las leyes promulgadas por las diferentes comunidades autónomas tienen el declarado objetivo de mejorar la protección de los derechos de los consumidores de sus territorios, así como de establecer matices y requisitos adicionales que precisan las obligaciones administrativas de las empresas navieras que operan en la comunidad autónoma de referencia.

Tal como hemos abordado a lo largo del presente trabajo, la complejidad del sistema, derivada fundamentalmente de la dispersión normativa, implica una dificultad o exigencia adicional, tanto para los usuarios o pasajeros de las líneas de transporte marítimo, como para los operadores jurídicos, ya que resulta muy arduo conocer cómo interactúan las distintas normas y cuáles son las aplicables en un supuesto concreto.

Sin perjuicio de lo anterior, es indudable que la remisión que realiza la Ley de Navegación Marítima de la regulación del régimen de responsabilidad del porteador a las disposiciones del Convenio de Atenas y a las normas de la Unión Europea -singularmente el Reglamento núm. 392/2009 y el Reglamento núm. 1177/2010-, ha incrementado notablemente las responsabilidades exigidas a los transportistas en el desarrollo de su actividad empresarial y, correlativamente, ha contribuido a equiparar los derechos de los pasajeros del transporte marítimo a los previstos en la normativa para otros medios de transporte como el avión o el ferrocarril. Aunque esta última cuestión, la equiparación de la protección dispensada al pasajero que viaja por mar en relación con la protección

regulada en la Unión para otros medios de transporte, no resulta plenamente satisfactoria, en tanto que existen diferencias en el tratamiento de determinados deberes y obligaciones del transportista -en función del medio de transporte- que presentan escasa justificación.

Desde este punto de vista, estimamos acertada la pretensión del legislador español de introducir un régimen de responsabilidad único que se aplique a todo contrato de pasaje, con independencia de que la navegación sea de cabotaje o internacional, superando así las limitaciones de la regulación del Código de Comercio de 1885. El transporte marítimo de pasajeros es, en efecto, una actividad esencial para la economía europea y para la propia cohesión social de la Unión; y, en consecuencia, parece no solamente oportuno, sino imprescindible, que la regulación se aplique de manera uniforme en los Estados Miembros. Éste último fue el objetivo del Reglamento núm. 392/2009, que constituyó indudablemente un paso adelante en la integración europea, e introdujo en la Unión, aunque de manera gradual y diferida en el tiempo, la aplicación de las disposiciones del Convenio de Atenas, en virtud de las cuales se incrementaron notablemente los límites de responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente.

Paralelamente, resulta preciso apuntar, tal como hemos abordado en anteriores apartados, que la aplicación práctica de la normativa que regula el transporte marítimo de pasajeros presenta numerosos problemas, derivados tanto de la pluralidad de normas de diverso origen que rigen la materia, como de la aplicación paralela de la legislación protectora de los consumidores y de la dificultad de los operadores jurídicos de dominar la referida regulación y la inevitable interacción de diferentes cuerpos normativos.

Por otra parte, del análisis de los derechos de los pasajeros y su tutela mediante la potestad sancionadora cabe extraer algunas conclusiones. De un lado, que comunidades autónomas como Canarias se adelantaron al legislador comunitario, con la promulgación de leyes y reglamentos que brindan una protección equiparable en muchos aspectos a la configurada por el Reglamento núm. 1177/2010. De otro, podemos advertir que, como sucede en tantos otros ámbitos, el control que es capaz de ejercer la Administración -que padece una notable insuficiencia de medios- sobre el cumplimiento efectivo de la normativa que ampara a los pasajeros es limitado y, en la práctica, los expedientes sancionadores precisan de una previa proactividad por parte de los pasajeros o usuarios afectados en términos de acreditar las eventuales infracciones y la vulneración de sus derechos.

Finalmente, cuestión de suma importancia es la situación de incertidumbre en la que se encuentran las empresas cuya actividad está focalizada en el desarrollo de circuitos o excursiones turísticas por vía marítima (excluidos los cruceros). El Reglamento núm. 1177/2010 -que confiere numerosos derechos a los pasajeros en supuestos de cancelación del viaje, retrasos, etc.- establece en su artículo 2.2 que no se aplicarán sus disposiciones a los pasajeros que viajen en circuitos de excursión o turísticos o en buques autorizados a transportar como máximo a doce pasajeros. Sin embargo, tal como hemos analizado, la LNM establece en sus artículo 287 y 298 que las disposiciones contempladas a lo largo del Capítulo III de la LNM (“Del contrato de pasaje”), y, en particular, el régimen de responsabilidad del porteador, se aplicarán a todo contrato de pasaje marítimo, quedando sin efecto cualesquiera cláusulas contractuales que pretendan directa o indirectamente atenuar aquella responsabilidad en perjuicio del pasajero. En este sentido, hemos apuntado como ello ha llevado a un sector doctrinal a considerar que la voluntad del legislador es extender los derechos contemplados en el Reglamento núm. 1177/2010 a todos los contratos de pasaje. Sin embargo la cuestión no es en absoluto clara, y también podríamos interpretar que si los circuitos turísticos y de excursión han sido excluidos del ámbito de aplicación del Reglamento, la LNM ha de ser coherente con la normativa europea y respetar la referida exclusión.

A este respecto, adviértase que se presentan en la práctica numerosos supuestos especialmente problemáticos, por ejemplo, los transportistas que prestan servicios de pasaje a islotes del archipiélago canario o balear, o los que desarrollan su actividad turística en la costa gallega (i.e. excursiones a las Islas Cíes), en donde, dependiendo de si existe un asentamiento poblacional permanente, podríamos hallarnos ante una línea marítima de carácter regular y concluir que resulta de aplicación el Reglamento núm. 1177/2010, mientras que cuando la travesía tuviera una finalidad de ocio -especialmente, si el punto de destino se encuentra en islas deshabitadas- podríamos considerar que nos encontramos ante una tipología de transporte marítimo expresamente excluida del ámbito de aplicación del Reglamento, por su carácter de excursión o circuito turístico. En cualquier caso, y con independencia de que se deba o no aplicar el Reglamento, en muchos supuestos la legislación autonómica del territorio donde operen las referidas empresas navieras que desarrollan circuitos turísticos o excursiones, las someterá a obligaciones para con los pasajeros similares a las contempladas en el citado Reglamento.

## 8. Bibliografía.

Legislación analizada:

- Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974 y los protocolos que lo modifican de los que España sea parte, en particular el Protocolo de 2002 del Convenio (PYE/PAL).
- Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 y sus Protocolos de Bruselas de 1968 y de Londres de 1979 (ambos instrumentos son conocidos conjuntamente como las “Reglas de la Haya-Visby”).
- Convenio internacional sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo de 1976, modificado por Protocolo de 1996.
- Reglamento (CE) nº 392/2009, del Parlamento Europeo y el Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente.
- Reglamento (UE) nº 1177/2010, del Parlamento Europeo y el Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2006/2004.
- Directiva 98/18/CE del Consejo, de 17 de marzo de 1998, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje.
- Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial.

- Ley Orgánica 7/2022, de 27 de julio, de modificación de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, en materia de Juzgados de lo Mercantil.
- Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil.
- la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.
- 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 Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias.
- Ley 7/1998, de 13 de abril, sobre condiciones generales de la contratación.
- Ley 3/2003, de 12 de febrero, del Estatuto de los Consumidores y Usuarios de la Comunidad Autónoma de Canarias.
- Ley 12/2007, de 24 de abril, de Ordenación del Transporte Marítimo de Canarias.
- Decreto 90/2023, de 25 de mayo, por el que se regulan los servicios de atención a la clientela, las características y el procedimiento de obtención de las hojas de reclamaciones y su tramitación administrativa en las relaciones de consumo.
- Decreto 225/1994, de 11 de noviembre, por el que se regulan las hojas de reclamaciones de los consumidores y usuarios de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Monografías, artículos y capítulos de libro:

- ARROYO MARTÍNEZ, I. (2015). *Curso de derecho marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*. Civitas, pp. 631-638.
- GABALDÓN GARCÍA, J.L. (2012). *Curso de derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*. Marcial Pons, pp. 586-609.
- PULIDO BEGINES, J.L. (2016) <<Del contrato de pasaje>>. En: ARROYO MARTÍNEZ, I. y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. (dirs.). *Comentarios a Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima*. Thomson Reuters Aranzadi, p. 923-961.
- PÉREZ MORIONES, A. (2019). *Revista de Derecho del Transporte* núm. 24, pp. 93-135.
- GARCÍA ÁLVAREZ, B. (2022). La protección europea de las personas con discapacidad o con movilidad reducida en el transporte: derechos de los viajeros. *Revista de Derecho del Transporte* núm. 30, pp. 177-208.

Jurisprudencia:

- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Cuarta) de 2 de septiembre de 2021 (asunto C-570/19; Irish Ferries Ltd contra National Transport Authority) [ECLI:EU:C:2021:835]
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Baleares núm. 225/2023, de 22 de Marzo de 2023 [ECLI:ES:APIB:2023:612]

- Sentencia de la Audiencia Provincial de Cádiz núm. 1191/2022, de 14 de Diciembre de 2022 [ECLI:ES:APCA:2022:2656]
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Alicante núm. 1196/2022, 30 de Septiembre de 2022 [ECLI:ES:APA:2022:2396]
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona núm. 943/2020, de 10 de Diciembre de 2020 [ECLI:ES:APB:2020:12286]
- Sentencia del Juzgado de lo Mercantil núm. Seis de Barcelona de 17 de mayo de 2018 [ECLI:ES:JMB:2018:6177]