



CONTRATO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS TERRESTRE, MARÍTIMO Y AÉREO

Blanca Romero Matute

Profesora Titular de Universidad
Departamento de Derecho Mercantil
Universidad de Cádiz

M^a Paz Martín Castro

Profesora Titular de Universidad
Departamento de Derecho Mercantil
Universidad de Cádiz

EL CONTRATO DE TRANSPORTE. TIPOLOGÍA

El contrato de transporte es aquel por el cual un empresario (*porteador*) se obliga, a cambio de un precio, a trasladar de un lugar a otro a personas o cosas. El porteador se obliga a obtener un resultado preciso: el efectivo traslado de personas o bienes de un lugar a otro.

T I P O L O G Í A

<i>Medio</i>	<i>Transporte terrestre</i> <i>Transporte marítimo.</i> <i>Transporte aéreo</i>	Carretera Ferrocarril Transporte fluvial →
<i>Objeto</i>	<i>Transporte de personas</i> <i>Transporte de cosas</i>	
<i>Ámbito</i>	<i>Transporte nacional</i> <i>Transporte internacional.</i>	
<i>Servicio</i>	<i>Transporte de línea regular</i> <i>Transporte discrecional.</i>	

Además de la que se realiza por las aguas del mar, también se considera **navegación marítima** la que se lleva a cabo por las aguas de los **ríos, canales, lagos, o embalses** naturales o artificiales, cuando sean **accesibles** para los buques **desde el mar**, pero sólo hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como en los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general (art. 1 LNM).

TRANSPORTE DE PERSONAS. CONCEPTO Y REGULACIÓN

R E G U L A C I ÓN

Por carretera

Ley de [Ordenación de los Transportes Terrestres](#) (LOTT) y su [Reglamento de desarrollo](#) (ROTT).

Contratos-tipo y las condiciones generales elaborados por la Administración pública.

Reglamento (UE) nº 181/2011, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, [sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar](#)

Ferroviario

Ley 38/2015, de 29 de septiembre, [del Sector Ferroviario](#), además de la LOTT y el ROTT.

Reglamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, [sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril](#).

Convenio relativo a los [Transportes Internacionales por Ferrocarril](#) (COTIF), de 1980, en particular, su Apéndice A «Reglas Uniformes relativas al Contrato de Transporte Internacional de Viajeros y Equipajes por Ferrocarril (CIV)».

Condiciones generales de transporte ferroviario de viajeros del Comité Internacional de Transp. por Ferr. ([CGC-CIV/PRR](#))

Transporte marítimo

Ley 14/2014, de 24 de julio, [de Navegación Marítima](#) (arts. 287 a 300), que se remite en materia de responsabilidad a las normas internacionales

Reglamento (CE) n.º 1177/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, [sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables](#).

Reglamento (CE) n.º 392/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, [sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente](#), que incorpora como Anexo el Convenio de Atenas.

Convenio de Atenas de 1974, [relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar](#), modificado por [Protocolo de 2002](#).

Transporte aéreo

Ley 48/1960, de 21 de julio, [de Navegación Aérea](#). RD 2047/1981 de 20 de agosto, [por el que se establecen normas a seguir en caso de cancelación de plazas y reembolso de billetes en el transporte aéreo](#)

Convenio de Montreal [para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional](#), de 28 de mayo de 1999.

Reglamento (CE) 2027/1997, del Consejo, de 9 de octubre, [sobre responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente](#).

Reglamento (CE) nº 261/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, [por el que se establecen las normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos](#).

ELEMENTOS PERSONALES. OBLIGACIONES 1

El **VIAJERO O PASAJERO** es quien contrata en nombre propio frente a aquél su traslado de un lugar a otro en condiciones de seguridad. Es la persona trasladada de un punto a otro mediante un contrato de transporte.

O B L I G A C I O N E S

- ✓ Pagar el precio, normalmente por adelantado.
- ✓ Presentarse en el lugar y el momento pactados para la realización del viaje. El incumplimiento de la misma exonerará de responsabilidad al transportista y le dará derecho a reclamar los daños y perjuicios, fijados en el importe del billete.

Existen normas específicas previstas en materia de **viajes combinados** (ya estudiadas).

Para el transporte **aéreo**, el artículo 95 LNA y el RD 2047/1981 de 20 de agosto, por el que se establecen normas a seguir en caso de cancelación de plazas y reembolso de billetes en el transporte aéreo: las Compañías aéreas pueden compensar el perjuicio que les ocasione la cancelación de plazas o la no utilización de la reserva de un vuelo imponiendo un cargo del 20% del importe del billete, válido según condiciones contractuales.

En el **marítimo**, cuando el pasajero no embarcase en la fecha fijada, en cuyo caso 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 se haya notificado sin demora o se haya podido sustituir al pasajero por otro.

- ✓ El viajero estará obligado a ocupar la plaza que le corresponda en función de su billete.
- ✓ El viajero estará obligado a comportarse en atención a unas normas mínimas de educación de tal forma que no podrá realizar actividades que puedan perturbar a los demás usuarios o al medio de transporte, realizar actividades peligrosas o alterar el orden público debiendo, además, cuidar de su propia seguridad

ELEMENTOS PERSONALES. OBLIGACIONES 2

El **PORTEADOR** es quien asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos. En consecuencia es quien asume la obligación de realizar el transporte (porteador contractual).

O B L I G A C I O N E S

- ✓ Trasladar al viajero incólume hasta el lugar de destino y ello debe hacerlo en las condiciones de seguridad, confort y rapidez pactadas o que resulten usuales.
- ✓ Obligación de proporcionar al viajero un asiento, la manutención necesaria, no hacer escalas fuera de lo pactado, etc.
- ✓ Admitir al pasajero y su equipaje, dentro de los límites de peso y volumen. Puede excluir del transporte a los viajeros que representen un peligro para la seguridad o incomoden de forma intolerable a los demás viajeros (particularmente en el transporte aéreo y ferroviario).
- ✓ El transportista asume también la obligación de entrega del equipaje facturado por el viajero una vez llegados al lugar de destino, normalmente contra la entrega del talón de equipaje.
- ✓ Asimismo, el porteador ha de suscribir los seguros obligatorios para cubrir su responsabilidad o el seguro obligatorio de accidentes a favor de los viajeros.
- ✓ En el transporte aéreo, ferroviario y marítimo el porteador asume unas obligaciones de información a los pasajeros (resumen de normas sobre responsabilidad y plazos para presentar una reclamación).

ESPECIALIDADES DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE VIAJEROS

ELEMENTOS FORMALES

C
A
R
R
E
T
E
R
A

No tiene que constar por escrito el contrato, **excepto** para los **transportes por autobús y autocar regulados por el Reglamento (UE) nº 181/2011**, en los que el transportista tiene que emitir necesariamente un billete al viajero, a menos que otros documentos concedan el derecho al transporte, pudiendo documentarse en formato electrónico.

Se ha de expedir un **billete** (y, en su caso, talón de equipaje) que no tiene que ser nominativo. Es un **título de legitimación**: se considerará como persona que ha contratado el transporte aquella que se presente en el momento de comenzar el viaje con el billete.

El título de transporte prueba *iuris tantum* la conclusión y el contenido del contrato de transporte.

El título de transporte ferroviario es **transferible** si no es nominativo y el viaje no ha comenzado. Podrá emitirse en forma de registro electrónico de datos.

Las empresas ferroviarias deberán facilitar a los usuarios del ferrocarril la adquisición de billetes: los billetes se suelen vender en taquillas o expendedores automáticos, a bordo del tren o a través de tecnologías de la información muy extendidas (como por Internet o por teléfono).

Deberá indicar como mínimo

- a) el transportista o los transportistas;
- b) la observación de que el transporte queda sometido, pese a cualquier cláusula en contrario, a las Reglas uniformes CIV;
- c) cualquier otra indicación necesaria para probar la conclusión y el contenido del contrato de transporte y que permita al viajero hacer valer los derechos que puedan resultar de este contrato.

F
E
R
R
O
V
I
A
R
I
O

ESPECIALIDADES DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE VIAJEROS

RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR: CARRETERA 1

TRANSPORTES POR CARRETERA DISCRECIONALES Y /O TURÍSTICOS: Las agencias de viaje contratarán **en nombre propio** el correspondiente transporte tanto con los transportistas como con los usuarios.

TRANSPORTES REGULARES POR CARRETERA: Las agencias de viaje contratan **siempre en nombre del transportista**, actuando como comisionista por cuenta ajena.

RÉGIMEN GENERAL

Los *daños sufridos por el viajero en su persona* constituyen un **supuesto de responsabilidad contractual**. El transportista de personas se obliga a llevarlas de un lugar a otro, pero se obliga a hacerlo de modo que lleguen indemnes a su destino. Se rige por la legislación civil específica del contrato de obra y la general sobre el incumplimiento de los contratos (art. 1.101 y ss. C.c.). Específicamente la responsabilidad por los daños derivados de la circulación está regulada por el RDLeg. 8/2004, de 29 de octubre, [por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor](#).

En todo transporte público de viajeros, los daños que sufran éstos estarán cubiertos por dos seguros: el seguro obligatorio de responsabilidad civil y seguro obligatorio de viajeros.

Carga de la prueba: El porteador tiene que probar que no es responsable del incumplimiento de su obligación de conducir sano y salvo al viajero (culpa exclusiva de la víctima o fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo).

REGIMEN REGLAMENTO 181/2011. AUTOBÚS Y AUTOCAR

En los transportes en **autobús y autocar** con embarque o desembarque dentro de la Unión Europea, tanto **discrecionales** como los **regulares** cuya distancia programada sea igual o **superior a 250 kilómetros** regulados por el Reglamento (UE) nº 181/2011, los viajeros en caso de accidente tendrán derecho a:

1. Indemnización por fallecimiento o lesiones. **Importe:** se calcula según su Derecho nacional, teniendo en cuenta que el límite máximo no será inferior a 220.000 € por viajero.

Al respecto dice el art. 21 LOTT que, en los transportes en autobús y autocar, el transportista responderá, en los términos previstos en el Reglamento (UE) n. o 181/2011, en la medida en que éstas no estén cubiertas íntegramente por el seguro obligatorio de viajeros, por el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria o por cualquier otro seguro.

2. Asistencia adecuada y proporcionada a los viajeros para sus necesidades prácticas inmediatas tras el accidente. Esta asistencia incluirá, cuando resulte necesario, alojamiento, comida, ropa, transporte y prestación de primeros auxilios. La asistencia prestada no constituirá reconocimiento de responsabilidad.

V
I
A
J
E
R
O
S

ESPECIALIDADES DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE VIAJEROS

RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR: CARRETERA 2

E
Q
U
I
P
A
J
E
S

EQUIPAJE

Se entiende por *equipaje los bultos que acompañan al viajero durante el viaje a bordo de la bodega, la baca o el remolque del mismo vehículo.*

El porteador responderá por los daños, pérdidas y averías que sufran los equipajes de los viajeros de la misma manera en que responde, con carácter general, el transportista de mercancías. Ahora bien, no se aplica la Ley que regula el Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

En los transportes en **autobús y autocar regulados por el Reglamento (UE) nº 181/2011**: la responsabilidad de los transportistas por los daños o pérdidas que sufran los equipajes como consecuencia de **accidentes**, salvo que expresamente se pacten unas cuantías o condiciones más favorables para el viajero, estará limitada a 1.200 euros por pieza de equipaje.

En los transportes **no regulados por Regl. 181/2011, o en todos los supuestos en los que no se deriven de un accidente**: la responsabilidad por los daños o pérdidas que sufran los equipajes estará limitada, salvo que expresamente se pacten unas cuantías o condiciones más favorables para el viajero, a 450 euros por pieza.

BULTOS DE MANO

La vigilancia de los bultos de mano (todo pequeño objeto destinado al abrigo, adorno o uso personal que un viajero lleve consigo a bordo del habitáculo del vehículo) corresponde al viajero y serán de su cuenta los daños que éstos puedan sufrir a bordo del vehículo, salvo que pruebe la responsabilidad de la empresa transportista, en cuyo caso serán de aplicación las limitaciones previstas para los equipajes.

En todo caso, se considerará responsable a la empresa transportista de la pérdida o deterioro de los bultos de mano ocurrida en el momento en que, con ocasión de una parada, todos los ocupantes hubieran abandonado el vehículo sin que, inmediatamente después, el conductor hubiera cerrado las puertas.

ESPECIALIDADES DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE VIAJEROS

RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR: CARRETERA 3

CANCELACIÓN, INTERRUPCIÓN, RETRASO

RÉGIMEN GENERAL

La responsabilidad del porteador por retraso o la falta de ejecución total o parcial del mismo no se rige por los preceptos de la LCTTM, sino por legislación civil específica del contrato de obra y la general sobre el incumplimiento de los contratos (art. 1.101 y ss. C.c.).

REGIMEN REGLAMENTO 181/2011. AUTOBÚS Y AUTOCAR

Para los transportes **regulares** por autobús y autocar cuyo punto de embarque o desembarque esté situado en la UE y cuya **distancia** programada sea igual o **superior a 250 kms.** (se excluye de este régimen a los transportes discrecionales), el Reglamento (CE) 181/2011 dispone sobre el porteador

1. Obligación de **información** accesible.
 2. Sin perjuicio de cualquier otra reclamación que corresponda al viajero, en caso de previsible o efectiva **cancelación** o **retraso significativo** (*cifrado en más de 120 minutos*) o **sobreserva**, ofrecimiento inmediato al viajero para que elija entre:
 - a) **La continuación** o **recorrido alternativo** hasta el destino final sin coste, en la primera ocasión posible y en condiciones comparables;
 - b) **El reembolso del precio del billete** y, si procede, un servicio de vuelta gratuito en autobús o autocar al primer punto de partida. Se exceptúa en los casos de condiciones meteorológicas extremas o a grandes catástrofes naturales.
- La falta de ofrecimiento al viajero se penaliza: indemnización del 50 % del precio del billete, además del reembolso del precio del billete.
3. En caso de **avería** durante el viaje, el transportista facilitará bien la continuación del servicio con otro vehículo, o bien transporte hasta un punto de espera o una estación adecuados desde donde sea posible la continuación del viaje.
 4. Para los viajes de duración superior a tres horas, se prevé una **obligación de asistencia** al viajero en caso de cancelación o retraso en la salida de más de 90 minutos. En caso de incumplimiento, los viajeros tienen derecho a una compensación económica.

ESPECIALIDADES DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE VIAJEROS

RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR: FERROVIARIO 1

Reglamento (UE) 2021/782, de 29 de abril de 2021, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril. COTIF 1980, Apéndice A Reglas Uniformes sobre Contrato de Transporte Internacional de Viajeros y Equipajes por Ferrocarril (CIV)».

El porteador responde por el daño resultante de la muerte, de las lesiones o de cualquier otro daño o la integridad física o mental del viajero, causados por un accidente en relación con la explotación ferroviaria durante su estancia en los coches, su entrada o salida.

Supuestos de exención de esta responsabilidad

- ✓ los causados por circunstancias exteriores a la explotación que el ferrocarril, a pesar de la diligencia requerida, no haya podido evitar.
- ✓ los debidos a culpa del viajero.
- ✓ los debidos a terceros que el ferrocarril no haya podido evitar.

En caso de **MUERTE** del viajero, los daños y perjuicios comprenderán:

- ✓ los gastos necesarios a consecuencia del fallecimiento, especialmente los de transporte del cadáver y los de las exequias;
- ✓ si la muerte no hubiere sido instantánea, los daños y perjuicios previstos para las lesiones.
- ✓ pago de la obligación de alimentos de las personas dependientes del viajero muerto.

En caso de **LESIONES** o de cualquier otro daño a la integridad física o mental del viajero, los daños y perjuicios comprenderán:

- ✓ los gastos necesarios, especialmente los de tratamiento y los de transporte;
- ✓ la reparación del perjuicio económico causado, bien por la incapacidad total o parcial para el trabajo, bien por el aumento de las necesidades.

Los daños y perjuicios deberán satisfacerse en forma de capital o de renta (a elección del beneficiario).

En cuanto a la **cuantía** de la indemnización y la posible indemnización por otros conceptos, las Reglas CIV se remiten a los Derechos nacionales, fijándose un importe máximo de 175.000 derechos especiales de giro cuando el Derecho nacional prevea un límite máximo por un importe inferior.

ANTICIPO a pagar a más tardar en quince días para atender las necesidades económicas inmediatas que no podrá ser inferior a 21.000 unidades de cuenta en caso de muerte.

V
I
A
J
E
R
O
S

I
N
D
E
M
N
I
Z
A
C
I
O
N
E
S

ESPECIALIDADES DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE VIAJEROS

RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR: FERROVIARIO 2

E
Q
U
I
P
A
J
E
S

D
E
M
A
N
O

F
A
C
T
U
R
A
D
O

La vigilancia de los bultos de mano que lleve consigo incumbe al viajero.

No obstante el transportista responde:

- ✓ En caso de muerte y de lesiones de viajeros, el transportista será responsable también de sus bultos de mano.
- ✓ Cuando el daño o avería de los bultos de mano sea culpa del transportista.

En estos casos el transportista deberá reparar el daño hasta un límite de 1.400 unidades de cuenta por cada viajero.

El transportista será responsable de:

- ✓ daño resultante de la pérdida total o parcial y de la avería de los equipajes facturados que se produzcan desde el momento en que el transportista se hace cargo de los mismos hasta su entrega
- ✓ retraso en la entrega.

CAUSAS DE EXONERACIÓN: El porteador queda exonerado cuando los daños sean debido:

- ✓ a una falta del viajero (expedición como equipajes de objetos excluidos del transporte)
- ✓ un vicio propio de los equipajes facturados (falta o defecto de embalaje; naturaleza especial de los equipajes).
- ✓ a circunstancias que el transportista no haya podido evitar.

INDEMNIZACIÓN EN CASO DE PÉRDIDA O AVERÍA

- ✓ El transportista deberá reembolsar el precio pagado por el transporte de los equipajes y
- ✓ Una indemnización de:
 - si se ha probado el importe del daño, una indemnización igual a dicho importe, sin que exceda de 80 unidades de cuenta por kg. de peso bruto que falte o de 1.200 unidades de cuenta por bulto;
 - si no se ha probado el importe del daño, una indemnización de 20 unidades de cuenta por kg. de peso bruto que falte o de 300 unidades de cuenta por bulto.

La modalidad de la indemnización, por kilogramo que falte o por bulto, quedará determinada por las condiciones generales de transporte.

ESPECIALIDADES DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE VIAJEROS

RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR: FERROVIARIO 3

RETRASOS EQUIPAJE FACTURADO VIAJEROS

El transportista deberá pagar, por cada período indivisible de 24 horas a partir de la petición de entrega y hasta un máximo de catorce días:

- ✓ si se prueba que se ha producido un perjuicio, comprendida una avería, una indemnización igual al importe del perjuicio hasta un máximo de 0,80 unidades de cuenta por kg. de peso bruto de los equipajes o de 14 unidades de cuenta por bulto, entregados con retraso;
- ✓ si no se prueba el perjuicio, una indemnización a tanto alzado de 0,14 unidades de cuenta por kg. de peso bruto de los equipajes o de 2,80 unidades de cuenta por bulto, entregados con retraso.

La modalidad de indemnización, por kilogramo o por bulto, quedará determinada por las condiciones generales de transporte.

En ningún caso la indemnización por retraso podrá ser superior a la de pérdida total de los equipajes.

Cuando se prevea un retraso en la llegada de más de 60 minutos, el viajero deberá poder elegir inmediatamente entre:

- El reintegro del importe total del billete correspondiente a la parte del viaje no efectuadas y a la parte ya efectuadas si el viaje ha perdido razón de ser, y, en ese caso, un servicio de regreso al punto de partida.
- La continuación del viaje o la conducción por una vía alternativa al punto de destino final, en condiciones de transporte comparables, en la fecha posterior que convenga al viajero. Si su opción es continuar el trayecto inicial a pesar del retraso, el viajero tiene derecho a recibir una indemnización. La indemnización mínima en caso de retraso asciende al 25 % del precio abonado por el billete en caso de retraso de entre 60 y 119 minutos 50 % del precio abonado por el billete por un retraso de al menos 120 minutos.

Las compañías están obligadas a informar a los viajeros de los retrasos y suspensiones de trenes tan pronto como dispongan de esa información. Derecho de asistencia (alimentos y bebidas gratuitos).

EXONERACIÓN DE RESPONSABILIDAD: Cuando se deba a comportamientos de terceros o a circunstancias ajenas a la explotación ferroviaria que el transportista, a pesar de la diligencia requerida, no haya podido evitar; por culpa del viajero.

ESPECIALIDADES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS

ELEMENTOS FORMALES

El porteador **extenderá inexcusablemente el billete de pasaje**, que contendrá, al menos, las siguientes menciones:

- a) Lugar y fecha de emisión.
- b) Nombre y dirección del porteador.
- c) Nombre del buque.
- d) Clase y número de cabina o de la acomodación.
- e) Precio del transporte o carácter gratuito del mismo.
- f) Punto de salida y destino.
- g) Fecha y hora de embarque, así como la de llegada o la duración estimada del viaje.
- h) Indicación sumaria de la ruta a seguir, así como de las escalas previstas.
- i) Las restantes condiciones en que haya de realizarse el transporte.

Además, si se entrega al porteador **equipaje** de bodega, el porteador registrará en el billete o en un **talón complementario** los datos siguientes:

- a) Número y peso de los bultos o vehículos.
- b) Nombre y sede del establecimiento principal del porteador.
- c) Nombre del pasajero.
- d) Puerto de salida y de destino.
- e) Eventual valor declarado.

Para las embarcaciones que presten servicios portuarios y regulares en el interior de zonas delimitadas por las autoridades marítimas, el **billete de pasaje podrá ser sustituido por un tique** que indicará el nombre del porteador, el servicio efectuado y el importe de éste.

El billete de pasaje podrá **emitirse al portador o a favor de persona determinada**. En este último caso, solo podrá transmitirse con el consentimiento del porteador.

ESPECIALIDADES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS

RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR 1

R
É
G
I
M
E
N
J
U
R
Í
D
I
C
O

Reglamento (CE) 392/2009 sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidentes que establece un régimen armonizado de responsabilidad y seguro aplicable al transporte de pasajeros por mar que se basa en:

- ✓ En el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, de 1974.
- ✓ En las Directrices de la Organización Marítima Internacional (OMI) para la aplicación del Convenio de Atenas adoptado en 2006.

Se aplica a todo transporte internacional y al transporte marítimo dentro de un mismo Estado miembro a bordo de buques de las clases A y B cuando:

- ✓ el buque enarbola el pabellón de un Estado miembro o está matriculado en un Estado miembro;
- ✓ el contrato de transporte se ha firmado en un Estado miembro;
- ✓ el lugar de partida o destino, de acuerdo con el contrato de transporte, están situados en un Estado miembro.

Los Estados miembros pueden aplicar este Reglamento a todos los transportes por mar en el interior del mismo.

El Convenio de Atenas distingue entre:

- ✓ **Porteador ejecutor:** persona distinta del transportista contractual que, siendo el propietario, el fletador o la empresa explotadora del buque, efectúa de hecho la totalidad o parte del transporte. Es la persona que realiza o ejecuta el transporte, con independencia de la titularidad de los medios: lo relevante es que detente la disponibilidad del buque
- ✓ **Transportista contractual.** El transportista contractual es el responsable de lo que ocurra en el transporte completo, así como de las acciones u omisiones del transportista ejecutor y de sus empleados o agentes.

Se establece la **RESPONSABILIDAD SOLIDARIA** del transportista contractual y del transportista ejecutor.

ESPECIALIDADES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS

RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR 2

P
A
S
A
J
E
R
O
S

PERÍODO DE RESPONSABILIDAD

Fase propiamente acuática: comprende tanto la presencia a bordo del buque, como las operaciones de embarque o desembarque y, si aparece comprendido en el precio del pasaje o si el porteador ha puesto la embarcación a disposición del pasajero, el traslado por agua desde tierra firme al buque o viceversa.

RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD

El criterio de imputación es la CULPA: la causa del daño ha de ser imputable a culpa o negligencia del porteador o de sus empleados o agentes, cuando éstos actuaron en el desempeño de sus funciones. Corresponde al pasajero, en cuanto demandante, demostrar la culpa o negligencia del porteador salvo:

Presunción *iuris tantum* de culpa

- ✓ naufragio,
- ✓ abordaje,
- ✓ varada,
- ✓ explosión,
- ✓ incendio,
- ✓ deficiencia o
- ✓ innavegabilidad del buque

Supuestos de exclusión de responsabilidad

- ✓ Cuando la muerte o las lesiones del pasajero hayan sido causadas por la culpa o negligencia de la propia víctima.
- ✓ El Tribunal Supremo establece que el riesgo de sufrir una enfermedad repentina los pasajeros de la embarcación, no proveniente de la utilización de los servicios que le son prestados, queda fuera de la obligación de indemnizar los daños sufridos por el prestador del servicio contratado.

INDEMNIZACIONES

Cuando la causa de la muerte o las lesiones sufridas por un pasajero sean un suceso relacionado con la navegación, el transportista que efectuó la totalidad o parte del transporte abonará un ANTICIPO PROPORCIONAL AL DAÑO. El pago del anticipo no constituye reconocimiento de responsabilidad. El límite máximo de la responsabilidad por muerte o lesiones corporales es de 400.000 unidades de cuenta por cada pasajero y transporte, salvo que el transportista hay actuado dolosamente.

ESPECIALIDADES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS

RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR 3

E
Q
U
I
P
A
J
E
S

D
E
C
A
M
A
R
O
T
E
F
A
C
T
U
R
A
D
O

PERÍODO DE RESPONSABILIDAD

Fase propiamente acuática (idéntico al supuesto anterior), pero se extiende también al período en que el pasajero se encuentra en una terminal o en cualquier otra instalación marítima, si el transportista, sus empleados o sus agentes se han hecho cargo del equipaje y no ha sido devuelto.

RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD

El criterio de imputación es la CULPA el porteador (idéntico al supuesto muerte o lesiones del pasajero).
Presunciones *iuris tantum de culpa* cuando el daño ha sido resultado directo o indirecto del naufragio, abordaje, varada, explosión, incendio o deficiencia del buque.

INDEMNIZACIONES

Salvo que el transportista haya actuado dolosamente, los límites de responsabilidad son de 2.250 unidades de cuenta.

PERÍODO DE RESPONSABILIDAD

El período de responsabilidad abarca desde que el transportista, sus empleados o sus agentes se hacen cargo de él hasta su devolución.

RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD

El criterio de imputación es la CULPA el porteador (idéntico al supuesto muerte o lesiones del pasajero).
PARTICULARIDAD: Se establece una presunción *iuris tantum* de la culpa o negligencia del porteador con independencia de la naturaleza del suceso generador de la pérdida o daño.

INDEMNIZACIÓN EN CASO DE PÉRDIDA O AVERÍA

Salvo actuación dolosa del transportista, los límites de responsabilidad son de:

- ✓ 12.700 unidades de cuenta, para daños sufridos por vehículos incluidos equipajes transportados en o sobre ellos; y
- ✓ 3.375 unidades de cuenta, para los restantes equipajes, por pasajero y transporte.

ESPECIALIDADES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS

RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR 4

Aplicable en el ámbito nacional para trayectos menores a 250 kms.

INTERRUPCIÓN O RETRASO DEL VIAJE

- Si por **averías** del buque el viaje se interrumpiera antes de llegar al puerto de destino, el porteador deberá correr con los **gastos de manutención y alojamiento** de los pasajeros mientras el buque se repara.
- Si el buque quedara **inhabilitado** definitivamente o el retraso pudiera perjudicar gravemente a los pasajeros, el porteador deberá proveer a su costa el **transporte hasta el destino** pactado, sin perjuicio de las **responsabilidades** exigibles.
- Cuando por **causas fortuitas el viaje** se hiciera imposible o se demorase, el porteador **devolverá el precio** del pasaje y quedará exento de responsabilidad.
- Podrá **resolverse** el contrato de pasaje por el pasajero por toda **modificación importante** en horarios, escalas previstas, desviación del buque de la ruta pactada, las plazas de acomodación y las condiciones de comodidad convenidas, en cuyo caso, tendrá derecho a la **devolución** del precio total del pasaje o de la parte proporcional del mismo correspondiente al trayecto que falte por realizar y a la **indemnización** de daños y perjuicios, si la modificación no se debiera a causas justificadas.

R
É
G
I
M
E
N

N
A
C
I
O
N
A
L

ESPECIALIDADES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS

RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR 5

Este régimen sólo es aplicable a los **servicios regulares de más de 250 kilómetros en el ámbito de la Unión Europea**.

Los pasajeros deben ser **informados** adecuadamente en caso de **cancelación** o **retraso** de algún servicio de pasaje o de un crucero.

Cuando un transportista prevea que un pasaje va a ser cancelado o retrasarse más de 90 minutos, ofrecerá inmediatamente a los pasajeros:

1. **Escoger entre la conducción hasta el destino final o el reembolso del precio del billete** correspondiente a la parte del viaje no efectuada y a la parte del viaje efectuada, si el viaje ha perdido razón de ser para el pasajero, en el plazo de siete días. Si procede, en este caso, el pasajero tiene derecho a un servicio de vuelta.

2. Asistencia:

- ✓ aperitivos, comida y refrescos gratuitos suficientes si pueden suministrarse razonablemente.
- ✓ salvo que el transportista demuestre que se debe a condiciones meteorológicas que hacen peligrosa la navegación, siempre que sea posible y necesario, ofrecerá alojamiento a bordo o en tierra. El transportista podrá limitar a 80 € por noche y por pasajero, para un máximo de tres noches, el coste total del alojamiento en tierra.

3. Indemnización:

- ✓ Pago de indemnizaciones en el plazo máximo de un mes, salvo cuando la cancelación o el retraso se deban a condiciones meteorológicas peligrosas o a circunstancias extraordinarias (recae la carga de la prueba en el transportista).
- ✓ El nivel mínimo de la indemnización: 25 % del precio del billete para los retrasos de como mínimo: a) 1 hora en el caso de viajes igual o inferior a 4 horas; b) 2 horas en el caso de viajes superior a 4 horas, pero igual o inferior a 8 horas; c) 3 horas en el caso de viajes superior a 8 horas, pero igual o inferior a 24 horas, o d) 6 horas en el caso de viajes de duración superior a 24 horas.
- ✓ Si el retraso es superior al doble del tiempo la indemnización corresponderá al 50 % del precio del billete.

Estos derechos no podrán ser invocados en los billetes abiertos (salvo abono de temporada) ni por los pasajeros que hayan sido informados de la cancelación o retraso antes de comprar el billete o cuando se deban a causas imputables al pasajero.

ESPECIALIDADES DEL TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS

ELEMENTOS FORMALES

N
A
C
I
O
N
A
L

El porteador tiene que extender inexcusablemente el *billete de pasaje* (art. 92 Ley Navegación aérea)

El billete de pasaje es un documento nominativo e intransferible (art. 93 Ley de Navegación Aérea).

Menciones mínimas

- ✓ lugar y fecha de emisión
- ✓ nombre y dirección del transportista
- ✓ punto de salida y destino
- ✓ nombre del pasajero
- ✓ clase y precio del transporte
- ✓ fecha y hora del viaje
- ✓ indicación sumaria de la vía a seguir y de las escalas previstas

I
N
T
E
R
N
A
C
I
O
N
A
L

Se prevé la emisión de un *documento de transporte*, individual o colectivo, aunque también cabe recurrir a cualquier otro medio que deje constancia de los elementos esenciales del transporte.

En el transporte aéreo resultan, sin embargo, frecuentes los *acuerdos de combinación de pasajes o acuerdos de interlínea*, a través de los cuales una compañía aérea acepta pasajeros con billetes emitidos en nombre de otra. El pasajero puede, por tanto, embarcar en un viaje utilizando los servicios de varios transportistas aéreos, pero con un único billete emitido por uno sólo de ellos. Estos acuerdos entre compañías aéreas también hacen posible la venta, endoso y aceptación recíproca de billetes entre compañías.

ESPECIALIDADES DEL TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS

RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR 1

R
É
G
I
M
E
N
J
U
R
Í
D
I
C
O

El 28 de mayo de 1999 se acordó en Montreal un Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, por el que se establecen unas nuevas normas mundiales sobre responsabilidad en caso de accidente en el transporte aéreo internacional.

En la Unión europea el Reglamento (CE) n° 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, ha sido modificado por el Reglamento (CE) n° 889/2002 de 13 de mayo, a fin de ajustarlo a lo dispuesto en el Convenio de Montreal.

Con ello se ha creado un **sistema uniforme de responsabilidad para el transporte aéreo**, tanto nacional como internacional.

RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD

El transportista es responsable de los daños causados por la sola razón de que el motivo o accidente que los causó se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.

Se trata de un sistema de **responsabilidad objetiva pero no absoluta** pues se prevén supuestos de exoneración (art. 20, sobre interrupción o interferencia del nexo causal por la propia víctima) y en algunos otros se valora la diligencia del transportista (p.e., en relación con los retrasos).

Se establece:

- ✓ un sistema de responsabilidad ilimitada en caso de muerte o lesión del pasajero y
- ✓ un sistema de responsabilidad limitada y uniforme para la pérdida, daño o destrucción del equipaje y para los perjuicios ocasionados por los retrasos.

Además, las aerolíneas deben:

- ✓ abonar las indemnizaciones por adelantado y sin demora;
- ✓ demostrar que disponen de un seguro adecuado que garantice la disponibilidad de los fondos para la indemnización;
- ✓ facilitar el cobro de las compensaciones sin promover largos litigios.

ESPECIALIDADES DEL TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS

RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR 2

P
A
S
A
J
E
R
O
S

INDEMNIZACIONES

No hay límite económico fijado para la responsabilidad en caso de lesiones o muerte del pasajero.

Introduce un sistema de dos niveles:

- ✓ Para los daños de hasta 113.100 DEG (cantidad aproximada en divisa local), la compañía aérea no podrá impugnar las reclamaciones de indemnización.
- ✓ Por encima de dicha cantidad, existe una presunción de culpabilidad, por lo que la compañía aérea sólo podrá impugnar una reclamación en caso de que pueda probar que no hubo de su parte negligencia ni otro acto u omisión ilícito.

ANTICIPO

En caso de muerte o lesión de un pasajero, la compañía aérea deberá abonar, en el plazo de quince días desde el día de la identificación de la persona con derecho a la indemnización, un anticipo para cubrir las necesidades económicas inmediatas. En caso de fallecimiento, este anticipo no podrá ser inferior a 16000 DEG.

ESPECIALIDADES DEL TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS

RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR 3

E
Q
U
I
P
A
J
E
S

D
E
M
A
N
O

F
A
C
T
U
R
A
D
O

RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD

Con respecto al equipaje no facturado, la compañía aérea sólo es responsable de los daños causados por su culpa.

INDEMNIZACIONES

La compañía aérea es responsable en caso de destrucción, pérdida o daños del equipaje hasta la cantidad de 1.131 DEG (importe aproximado en divisa local).

RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD

Con respecto al equipaje facturado, es responsable aún cuando esté exento de culpa, salvo que el equipaje ya estuviese dañado.

INDEMNIZACIÓN La compañía aérea es responsable en caso de destrucción, pérdida o daños del equipaje hasta la cantidad de 1.131 DEG (importe aproximado en divisa local), salvo declaración de valor.

ESPECIALIDADES DEL TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS

RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR 4

RETRASOS

EQUIPAJE

FACTURADO

La compañía aérea es responsable del daño siempre que no haya tomado todas las medidas razonables para evitar el daño o le haya sido imposible tomar dichas medidas.

21 días es el período de retraso a partir del cual la compañía debe tratar el equipaje como perdido y no como retrasado.

No hay normas establecidas sobre cómo debe tratar la compañía aérea las situaciones de retrasos del equipaje. El principio general es el de cubrir los gastos de primera necesidad generados como resultado del retraso en la entrega del equipaje.

- ✓ Algunas aerolíneas ofrecen a sus pasajeros compensaciones para cubrir sus gastos de primera necesidad .
- ✓ Otras pagan una cantidad por día hasta un máximo de días.
- ✓ Otro caso es el de las compañías que realizan los pagos una vez comprobadas las facturas de los gastos en que los que ha incurrido el pasajero.

La responsabilidad en caso de retraso del equipaje se limita a 1.131 DEG.

PASAJEROS

En caso de retraso del pasajero, la compañía aérea es responsable del daño siempre que no haya tomado todas las medidas razonables para evitar el daño o le haya sido imposible tomar dichas medidas.

La responsabilidad en caso de retraso del pasajero se limita a 4.694 DEG.

ESPECIALIDADES DEL TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS

RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR 5

OVERBOOKING, CANCELACIÓN Y GRAN RETRASO EN LA UNIÓN EUROPEA

En el ámbito europeo es aplicable el Reglamento (CE) nº 261/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen las normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos a:

- ✓ los vuelos prestados por aviones que partan de un aeropuerto situado en la UE
- ✓ o que partiendo de un tercer país con destino a otro situado en la UE sean operados por un transportista comunitario.

Compensación económica

- ✓ 250 euros (vuelos hasta 1500 Km.)
- ✓ 400 (vuelos intracomunitarios de más de 1500 Km. y los demás entre 1500 y 3500 Km.)
- ✓ 600 euros (el resto).

Estas compensaciones se abonarán sin perjuicio del derecho de los pasajeros a exigir ante los tribunales una compensación adicional por daños y perjuicios de conformidad con lo previsto en el Convenio de Montreal.

Además:

- ✓ **Devolución** del precio del billete correspondiente a la parte o partes del viaje no efectuadas si el vuelo no tiene razón de ser en relación con el plan inicial de viaje del pasajero y, en su caso, vuelo de vuelta al punto de partida lo más rápido posible, o
- ✓ **Conducción al destino final** lo más rápidamente posible o, en su caso, en fecha posterior. En este caso la compensación económica podrá reducirse un 50% si la diferencia horaria con la original es inferior a 2 horas en vuelos de 1500 Km., inferior a 3 horas en vuelos comunitarios de más de 1500 Km. o los otros entre 1500 y 3500 Km. e inferior a 4 horas en el resto de vuelos.

Tener comida y refrescos suficientes durante la espera.

Alojamiento en hotel si hay que pernoctar (incluye el transporte al hotel).

Dos llamadas telefónicas, fax o correo electrónicos

ESPECIALIDADES DEL TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS

RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR 5

OVERBOOKING, CANCELACIÓN Y GRAN RETRASO EN LA UNIÓN EUROPEA 2

C
A
N
C
E
L
A
C
I
Ó
N

Se aplica el mismo régimen que en caso de *overbooking*, salvo que no habrá derecho a compensación:

- ✓ Si se comunica al pasajero con dos semanas de antelación la cancelación,
- ✓ Si se informa al pasajero en el plazo entre dos semanas y siete días promoviendo un transporte alternativo que permita salir con no más de dos horas de antelación y llegar con no más de cuatro horas de retraso o
- ✓ Si se informa al pasajero con menos de siete días de antelación si se ofrece otro vuelo que permita salir con no más de una hora de antelación y llegar con dos horas de retraso.

R
E
T
R
A
S
O

No se establecen compensaciones dinerarias automáticas para los casos de **retraso**. No obstante, **tendrán derecho a compensación económica según una sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 19 de noviembre de 2009**. Este derecho a compensación (el mismo que en caso de *overbooking*) se producirá cuando un pasajero soporte una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas en su llegada al destino final, siempre que no se deba a causas extraordinarias.

En el caso de un retraso, respecto de la hora prevista de salida, superior a 2 horas en vuelos de hasta 1500 Km., superior a 3 horas en vuelos intracomunitarios de más de 1500 Km. o extracomunitarios entre 1500 y 3500 Km. y superior a 4 horas en el resto de vuelos, los afectados tendrán derecho a:

- ✓ Tener comida y refrescos suficientes durante la espera.
- ✓ Dos llamadas telefónicas, fax o correo electrónicos.
- ✓ Alojamiento en hotel si hay que pernoctar (incluye el transporte al hotel).
- ✓ Devolución del precio del billete correspondiente a la parte o partes del viaje no efectuadas si el vuelo no tiene razón de ser en relación con el plan inicial de viaje del pasajero y, en su caso, vuelo de vuelta al punto de partida lo más rápido posible si el retraso es de más de cinco horas.

RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

PRESCRIPCIÓN DE ACCIONES

CARRETERA

Muerte y lesiones

Responsabilidad contractual: 5 años.

Responsabilidad extracontractual: 1 año

Equipajes: 1 año

FERROVIARIO

Muerte o lesiones: tres años, aunque se extingue el derecho de acción si no se notifica al transportista en el plazo de 12 meses el accidente que ha provocado la muerte o las lesiones del viajero.

Equipajes: un año.

MARÍTIMO y AÉREO

Dos años.

Seguros

Seguro de responsabilidad civil: 2 años.

Seguro de personas: 5 años.

El **derecho especial de giro** es una unidad definida por el Fondo Monetario Internacional, cuyo valor es la suma de los de determinadas cantidades de varias monedas: El valor de la moneda del DEG se determina sumando los valores en dólares estadounidenses, basados en los tipos de cambio del mercado, de una canasta de monedas principales (dólar estadounidense, euro, yen japonés, libra esterlina y renminbi chino). El valor de la moneda del DEG se calcula diariamente y la canasta de valoración se revisa y ajusta cada cinco y se publica en el sitio del FMI en Internet (http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx). A 12 de febrero de 2021 estaba 1.189 euros