

EL REGLAMENTO (UE) NÚM. 1177/2010 Y LA PROTECCIÓN DE LOS PASAJEROS QUE VIAJAN POR MAR*

M.^a Victoria Petit Lavall
Catedrática de Derecho mercantil
Universidad Jaume I

RESUMEN

El Reglamento (UE) núm. 1177/2010 introduce un régimen mínimo de protección de los pasajeros que viajan por mar o por vías navegables similar al existente en los otros modos de transporte. Los transportistas que efectúen servicios de pasaje y cruceros incluidos en su ámbito de aplicación tienen las obligaciones de información, asistencia, reembolso del precio del billete o transporte alternativo y compensación económica, en los casos de «interrupción del viaje» que integra los supuestos de cancelación, retraso (a la salida y a la llegada) e interrupción del servicio de pasaje o del crucero ya iniciado. Este régimen es compatible con cualesquiera otras indemnizaciones por los daños y perjuicios causados por la cancelación o el retraso de los servicios de transporte previstos en Derecho interno.

Palabras clave: contrato de pasaje y crucero, protección del pasajero, derechos mínimos, interrupción del viaje: cancelación, retraso e interrupción del servicio de pasaje ya iniciado.

Regulation (EU) No 1177/2010 and Protection of Passengers Travelling by Sea

ABSTRACT

Regulation (EU) No. 1177/2010 introduces a minimum level of protection of passengers when traveling by sea and inland waterway similar to that in the other modes. A carrier who provides passenger services and cruises included in its scope has the obligations of information, assistance, reimbursement of the ticket price or re-routing and compensation, in case of «interrupted travel». That integrates the assumptions of cancellation, delay (at departure and in arrival) and interrupted passenger service or cruise already begun. This scheme is compatible

* Fecha de recepción del trabajo: 11/07/2013. Fecha de aceptación del trabajo: 02/09/2013.

El presente trabajo se enmarca en el Proyecto «La eficiencia del transporte como objetivo de la actuación de los poderes públicos: competencia, liberalización y responsabilidad», Ministerio de Economía y Competitividad, 2013-2015, DER2012-37543-C03-01 (IP M.^a Victoria Petit Lavall).

with any other compensation provided in national law for damages caused by the cancellation or delay of passenger services.

Keywords: passenger service and cruise, duty of care, passengers' minimum rights, interrupted travel: cancelation, delay and interrupted passenger service already begun.

SUMARIO: I. INTRODUCCIÓN.—II. EL REGLAMENTO (UE) NÚM. 1177/2010: 1. Contenido y ámbito de aplicación. 2. Los derechos de los pasajeros en caso de «Interrupción del viaje». 3. Los supuestos de posible exclusión de los derechos mínimos de los pasajeros.—III. LOS EFECTOS DEL REGLAMENTO (UE) NÚM. 1177/2010 EN DERECHO INTERNO.

I. INTRODUCCIÓN

1. Hace más de una década, la Comisión Europea fijó como objetivo en el Libro Blanco de 12 de septiembre de 2001: «La política Europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad» la introducción de medidas de protección de los pasajeros en todos los modos de transporte, configuradas como un mínimo de protección teniendo en cuenta las características específicas de cada modo, al mismo tiempo que destinadas a facilitar la movilidad y la integración social; y a crear condiciones equitativas de competencia para los operadores¹. Sitúa la Comisión al consumidor en el centro de la política de transportes, entendiendo que el mercado sólo puede considerarse abierto cuando los beneficios de la liberalización son percibidos por los consumidores finales y no sólo por los operadores².

En cumplimiento de dicho objetivo desde entonces se han venido adoptado distintos Reglamentos de protección de los pasajeros, que contienen una extensión singular del contenido de la obligación de protección propia del transportista³, estableciendo algunas normas sobre compensación y asistencia a los pasajeros en casos de denegación de embarque, de cancelación del viaje y/o de interrupción del viaje ya iniciado, y de «gran» o «grave» retraso. Todos ellos contienen reglas particulares ante supuestos de incumplimiento o cumplimiento defectuoso de la obligación de traslado, por un lado estableciendo un régimen más protector de los derechos de los pasajeros respecto del previsto en los distintos Convenios internacionales y, por otro, regulando aspectos no contenidos en éstos⁴.

¹ COM (2001) 370.

² D. BOCCHESI, *Passengers' Rights and carriers' liability*, Roma, Nuova Cultura, 2013, p. 49; J. F. LECLERCQ, «Do ferry companies and cruise ships offer sufficient protection to passengers travelling by sea and inland waterway?», http://justitie.belgium.be/nl/binaries/Merc%20EN%20Abstract%202012_tcm265-210645.pdf.

³ L. TULLIO, «La obligación de protección en el transporte marítimo y aéreo», *RDT*, núm. 11, 2013, pp. 19 y 20; M. PIRAS, «International Recent Development: European Union-Maritime Passenger Transport», *Tulane Maritime Law Journal*, Summer, 2012, p. 259.

⁴ M. BRIGNARDELLO, «I diritti dei passeggeri nel trasporto marittimo e nelle altre modalità: uniformità e differenze», *Il Diritto Marittimo*, 2012-2013, p. 788; M. CASANOVA y M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei Trasporti*, II, *La disciplina contrattuale*, 2.ª ed., Milano, Giuffrè, 2012, pp. 162 y 163.

En concreto son los siguientes reglamentos: 1) Transporte aéreo: Reglamento (CE) núm. 261/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero, por el que se establecen 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, y se deroga el Reglamento (CEE) núm. 295/91; y el Reglamento (CE) núm. 1107/2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo⁵; 2) Transporte ferroviario: Reglamento (CE) núm. 1371/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril, y 3) Reglamento (UE) núm. 181/2011, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) núm. 2006/2004 (entró en vigor el pasado mes de marzo de 2013).

Junto a éstos, también en transporte por mar y por vías navegables, siendo el Reglamento (UE) núm. 1177/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre, sobre los derechos de los pasajeros que viajen por mar y por vías navegables, que entró en vigor el 6 de enero de 2011 y es aplicable desde el pasado 18 de diciembre de 2012 (art. 31); objeto del presente análisis⁶.

2. Tras una década, de nuevo la Comisión en su Comunicación de 19 de diciembre de 2011 «Perspectiva europea sobre los pasajeros. Comunicación sobre los derechos de los pasajeros en todos los modos de transporte»⁷ ha incidido en la necesidad de reforzar la aplicación de las normas actuales, así como de mejorarlas en caso necesario. La liberalización experimentada por el sector del transporte —siguiendo a la Comisión— no puede ir en detrimento de la calidad del servicio; y además los tribunales y autoridades nacionales deben aplicar la legislación comunitaria de forma uniforme, sin distorsiones en el mercado. Fundamentalmente los problemas de interpretación y aplicación del Reglamento (CE) núm. 261/2004, han conllevado que la Comisión inicie un análisis de la aplicación de esta normativa y retome la iniciativa para intentar solucionar y paliar los defectos detectados en su aplicación en estos años. De hecho recientemente se ha publicado la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo de modificación del Reglamento (CE) núm. 261/2004⁸.

Parece pues que las instituciones comunitarias finalmente no se han inclinado, como venía sugiriendo la doctrina, por un diseño unitario para todos los modos

⁵ Junto a ellos el Reglamento (CE) núm. 1008/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (transparencia de precios); y el Reglamento (CE) núm. 889/2002, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo, por el que se modifica el Reglamento (CE) núm. 2027/97, del Consejo, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente.

⁶ Junto a él, el Reglamento (CE) núm. 392/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril, relativo a la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente; que basado en el *Convenio de Atenas* relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, de 1974, modificado por el protocolo de 2002 sobre el transporte de pasajeros; y en las Directrices de la Organización Marítima Internacional (OMI) para la aplicación del Convenio de Atenas adoptado en 2006, establece un régimen armonizado de responsabilidad y seguro aplicable al transporte de pasajeros por mar.

⁷ COM (2011) 0898 final.

⁸ COM (2013) 130 final, 13 de marzo de 2013.

de transporte, aunque contemplando las particularidades propias de cada uno por sus características específicas y sus mercados⁹. Y ello pese a que la propia Comisión ha elaborado un decálogo de derechos de los pasajeros común a todos los modos (Comunicación de diciembre 2011)¹⁰.

II. EL REGLAMENTO (UE) NÚM. 1177/2010

1. Contenido y ámbito de aplicación

1. El Reglamento se estructura en seis capítulos: I) Disposiciones generales (arts. 1 a 6); II) Los derechos de las personas con discapacidad y con movilidad reducida (arts. 7 a 15), también regulados en los cuatro anexos del Reglamento; III) Las obligaciones de los transportistas y de los operadores de terminales en caso de «interrupción del viaje» (arts. 16 a 21); IV) Normas generales sobre información y reclamaciones (arts. 22 a 24); V) Directrices de determinación de los organismos nacionales responsables de la ejecución del Reglamento (arts. 25 a 28), y VI) Disposiciones finales (arts. 29 a 31).

Su contenido puede dividirse en dos partes principales: los derechos y la protección de los pasajeros con discapacidad y con movilidad reducida y las correspondientes obligaciones de los transportistas y operadores de terminal; y los derechos y protección de los pasajeros, incluyendo aquéllos con discapacidad y con movilidad reducida, en caso de «interrupción del viaje». De este modo incluye el Reglamento el régimen de protección de los pasajeros con discapacidad y con movilidad reducida, como ya lo hizo el Reglamento (CE) núm. 1371/2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril y posteriormente también el Reglamento (UE) núm. 181/2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar; y a diferencia de lo previsto en transporte aéreo, que ha sido objeto de dos reglamentos separados (2004 y 2006 respectivamente).

2. El ámbito de aplicación se contiene en el art. 2.1 del Reglamento (UE) núm. 1177/2010.

Se protege a los pasajeros que utilicen servicios de pasaje¹¹, siempre que:

- El puerto de embarque esté situado en el territorio de un Estado miembro.
- El puerto de embarque esté situado fuera del territorio de un Estado miembro y su puerto de desembarque esté situado en el territorio de un Estado miembro, siempre que el operador del servicio sea un transportista de la Unión.

⁹ L. TULLIO, «La obligación de protección en el transporte marítimo y aéreo», *op. cit.*, p. 27; M. BRIGNARDELLO, «I diritti dei passeggeri nel trasporto marittimo e nelle altre modalità: uniformità e differenze», *op. cit.*, pp. 790 y ss.

¹⁰ *Vid.* una exposición sobre el contenido de esta comunicación por B. GARCÍA ÁLVAREZ, «Los derechos de los viajeros en la Unión Europea: a propósito de la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, de 19 de diciembre de 2011», *Cuadernos de Derecho Transnacional* (octubre 2012), vol. 4, núm. 2, pp. 284 y ss.

¹¹ «Servicio comercial de transporte de pasajeros por mar o por vías navegables realizado conforme a un horario hecho público» [art. 3.f)].

El concepto de transportista de la Unión se contiene en el art. 3.e), entendiendo por tal «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». Al respecto debe tenerse en cuenta pues el régimen de acceso al mercado de transporte marítimo contenido en el Reglamento (CEE) núm. 4055/86, del Consejo, de 22 de diciembre, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros¹²; y en el Reglamento (CEE) núm. 3577/92, del Consejo, de 7 de diciembre, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo)¹³.

También se extiende la aplicación a los pasajeros que viajen en crucero, siendo definido como el «servicio de transporte por mar o por vías navegables realizado exclusivamente con fines de placer o recreativos, completado con alojamiento y otros servicios, con estancia a bordo superior a dos noches» [art. 3.t)]. En este caso se exige que el puerto de embarque esté situado en el territorio de un Estado miembro [art. 2.1.c)] y, además, no resultan de aplicación los derechos previstos en los arts. 16.2, 18, 19 y 20.1 a 4 (*vid. infra*).

El ámbito de aplicación se completa con la exclusión de cinco categorías de servicios de pasaje, básicamente los efectuados en buques de pequeñas dimensiones (art. 2.2 a 4):

1. Los prestados en buques autorizados a transportar hasta doce pasajeros.
2. Los que se lleven a cabo en pequeños buques de hasta un máximo de tres miembros de tripulación.
3. Los que se lleven a cabo en buques que cubran distancias inferiores a 500 metros en un solo sentido.
4. Los circuitos de excursión y turísticos (salvo los cruceros).
5. Los correspondientes a buques no propulsados por medios mecánicos, originales o reproducciones singulares de buques históricos proyectados antes de 1965 y construidos predominantemente con los materiales de origen, autorizados a transportar hasta 36 pasajeros.

Además, el Reglamento tiene una *vacatio* de dos años, pues se faculta a los Estados miembros para que hasta el 18 de diciembre de 2014 puedan excluir temporalmente de la aplicación de este Reglamento a los buques de menos de 300 toneladas de Registro Bruto dedicados al cabotaje¹⁴, así como los servicios de pasaje cubiertos por obligaciones de servicio público¹⁵, contratos de servicio público o

¹² DO L 378, de 31 de diciembre de 1986, p. 1.

¹³ DO L 364, de 12 de diciembre de 1992, p. 7.

¹⁴ Lo que afectará en España a los transportes entre islas. *Vid.* M. ZUBIRI DE SALINAS, «El contrato de pasaje», en A. BERCOVITZ (dir.), *Contratos mercantiles* t. II, 5.ª ed., Navarra, Aranzadi, 2013, p. 513.

¹⁵ Al respecto, *vid.* los arts. 257 y 260 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, *BOE*, núm. 253, de 20 de octubre de 2011; y el Real Decreto 1516/2007, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público, *BOE*, núm. 283, de 26 de noviembre de 2007.

servicios integrados, siempre que los derechos de los pasajeros estén garantizados «debidamente» y «de una forma similar» en el Derecho nacional (art. 2.4).

3. De este modo, el Reglamento resulta de aplicación a los servicios de transporte comercial de pasajeros (servicios de pasaje) con determinados buques que cubran distancias iguales o superiores a 500 metros realizados conforme a un horario hecho público [art. 3.f)], cuando el puerto de embarque esté situado en el territorio de un Estado miembro o el puerto de embarque esté situado fuera del territorio de un Estado miembro pero su puerto de desembarque esté situado en el territorio de un Estado miembro si el operador del servicio es un transportista de la Unión¹⁶. También se aplica a los cruceros, definidos en el art. 3.t).

Debe destacarse, por tanto, que el Reglamento no sólo es de aplicación a los servicios de pasaje y cruceros entre puertos situados en el territorio de los Estados miembros, sino también entre esos puertos y los situados fuera de su territorio (considerando 3), así como a los servicios de pasaje internos, al no requerir que el transporte se efectúe entre dos Estados miembros. Además, no sólo es de aplicación al transporte por mar sino que se extiende al transporte por vías navegables, siendo éstas definidas como la «masa, o sistema de masas interconectadas, de aguas interiores navegables, de carácter natural o artificial, que se utilizan para transporte, como lagos, ríos o canales o cualquier combinación de éstos» [art. 3.i)].

4. El sujeto sobre el que recaen las obligaciones y la consiguiente responsabilidad por incumplimiento, siguiendo el Reglamento, es el «transportista» definido como aquella «persona física o jurídica (distinta de un operador turístico, una agencia de viajes o un proveedor de billetes) que ofrece transporte al público en general mediante servicios de pasaje o cruceros». Parece pues que se trata de la figura que el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar de 1974 (modificado por el Protocolo de Londres de 1 de noviembre de 2002) identifica como transportista contractual [art. 1.1.a)]¹⁷, exigiéndose además que opere directamente en el mercado vendiendo sus servicios de transporte marítimo a la generalidad de los pasajeros¹⁸. No obstante, también se extiende la aplicación al transportista de hecho, denominado transportista ejecutor (art. 5). Además, se imponen una serie de obligaciones al operador de terminal u «organismo público o privado ubicado en el territorio de un Estado miembro que sea responsable de la administración y la gestión de una terminal portuaria» (obligación de información).

¹⁶ S. ZUNARELLI, «Il Regolamento (UE) n. 1177/2010 sui diritti dei passeggeri che viaggiano per mare: obblighi di vettori e di operatori dei terminali e problemi applicativi», *Il Diritto Marittimo*, 2012-2013, pp. 779 y 780.

¹⁷ «Toda persona que concierta un contrato de transporte actuando por cuenta propia o en nombre de otro, tanto si el transporte es efectuado por dicha persona como por un transportista ejecutor».

¹⁸ *Vid.* S. ZUNARELLI, «Il Regolamento (UE) n. 1177/2010 sui diritti dei passeggeri che viaggiano per mare: obblighi di vettori e di operatori dei terminali e problemi applicativi», *op. cit.*, p. 780, que añade que un armador que concluya con un operador turístico un contrato para la utilización del buque en exclusiva en beneficio sólo de los clientes de este último parece quedar excluido del concepto de «transportista» previsto en el Reglamento.

2. Los derechos de los pasajeros en caso de «interrupción del viaje»

1. El Reglamento (UE) núm. 1177/2010 contiene en sus arts. 6 a 21 los derechos de los pasajeros, que tienen el carácter de mínimo de protección, al prever expresamente el art. 6 que no pueden ser objeto de exención o limitación, en particular mediante la introducción de cláusulas en el contrato de transporte; es decir, no pueden ser derogados total o parcialmente. El carácter de mínimo se refuerza precisamente en el art. 21, al facultar expresamente a los pasajeros a solicitar ante los tribunales nacionales, con arreglo a Derecho nacional, indemnizaciones por los daños y perjuicios resultantes de la cancelación o el retraso del servicio de transporte¹⁹ (*vid. infra*).

El mínimo de protección al pasajero se otorga —como se sigue del título dado al Capítulo III— en caso de «interrupción del viaje». No se define qué se entiende por interrupción, pero del contenido del Reglamento deriva que integra los supuestos de cancelación, retraso (a la salida y a la llegada) e interrupción del servicio de pasaje o del crucero ya iniciado. Es decir, integra los llamados «impedimentos» en la prestación de transporte, que incluyen los impedimentos antes y después de la salida. Estos impedimentos al suministro de la prestación de transporte recaen en la esfera de riesgo del porteador y prescinden de la imputabilidad del hecho impeditivo (por eso se denominan impedimentos y no incumplimientos por el Código de la Navegación italiano)²⁰.

Por el contrario no regula —a diferencia de lo que sucede en transporte aéreo— el supuesto de denegación de embarque²¹, salvo en su art. 8 para las personas con discapacidad o movilidad reducida.

2. Pues bien, en caso de cancelación o retraso del transporte contiene el Reglamento (UE) núm. 1177/2010 las obligaciones a cargo del transportista o del operador de terminal y correlativamente los derechos del pasajero, que se concretan en: información; asistencia; transporte alternativo y reembolso; e indemnización (o compensación económica).

¹⁹ D. BOCCHESI, *Passengers' Rights and carriers' liability*, *op. cit.*, pp. 68 y 69.

²⁰ L. TULLIO, «La obligación de protección en el transporte marítimo y aéreo», *op. cit.*, p. 23. Sobre los impedimentos en el contrato de pasaje en la doctrina italiana, *vid. LEFEBVRE, PESCATORE y TULLIO, Manuale di Diritto della Navigazione*, 13.ª ed., Milano, Giuffrè, 2013, pp. 458 y ss.; A. ZAMPONE, en *Trattato breve di Diritto marittimo*, II, *I contratti di utilizzazione Della nave e la responsabilità del vettore* (coord. A. ANTONINI), Milano, Giuffrè, 2008, pp. 83 y ss.; *id.*, *Il rischio dell'impossibilità Della prestazione nel contratto di passaggio*, Napoli, Jovene, 2008, en especial, pp. 84 y ss.; E. G. ROSAFIO, «La disciplina degli impedimenti anteriori alla partenza nel trasporto marittimo di persone», *Giust. Civ.*, 2005, pp. 465 y ss. Por el contrario, I. GONZÁLEZ CABRERA, «Retraso, cancelación y denegación de embarque: un análisis comparado de su tratamiento en el Derecho de la navegación marítima y aérea», *RDT*, núm. 11, 2013, pp. 89 y 90, se muestra crítica con el régimen comunitario que hace recaer en la esfera del porteador el deber de asistencia aun cuando no le sea imputable la causa del incumplimiento o cumplimiento defectuoso de la prestación de transporte.

²¹ Su ausencia se debe, a juicio de la Comisión, en que «en el transporte ferroviario y por vías navegables, apenas se han dado hasta ahora casos de denegación de embarque, en particular por sobrerreservas. Por tanto, este derecho no se contempla en estos modos» (apdo. 1.2, Comunicación 2011, *op. cit.*).

a) *El deber de información* se contiene en los arts. 16 y 23. En los supuestos de cancelación o de retraso de la salida del servicio el transportista o, en su caso, el operador del terminal debe informar de la situación lo antes posible, y necesariamente a más tardar treinta minutos después de la hora de salida programada, a los pasajeros que partan de las terminales portuarias²² (o, en su caso y si es posible, a los que partan de los puertos)²³, y les comunicará la hora estimada de salida y de llegada tan pronto como disponga de estas previsiones. En la hipótesis de que tales circunstancias produzcan la pérdida de un servicio de conexión deberán adoptar cuantas medidas estén a su alcance para informarles de las conexiones alternativas. Además, si los pasajeros fueran personas con discapacidad o con movilidad reducida tales datos deberán ser suministrados en unos formatos accesibles para ellos. Así, puesto que sólo es necesario informar pasados treinta minutos de la hora prevista de salida, a los efectos de esta obligación no resulta relevante el retraso inferior en la salida. Puede pues decirse que a los efectos de aplicación del presente Reglamento sólo tienen relevancia los retrasos de más de treinta minutos²⁴, aun cuando las demoras inferiores también son retrasos. Junto al art. 16 completan el derecho de información los arts. 22 y 23, que establecen respectivamente la obligación de suministrar información durante el viaje y los derechos que asisten a los pasajeros²⁵.

b) *El art. 17 regula el deber de asistencia*. Éste sólo debe prestarse en casos de cancelación o de retraso en la salida con respecto a la programada de más de noventa minutos, calificado de «grave retraso»²⁶. Se concreta en aperitivos, comida y refrescos gratuitos suficientes en función del tiempo que sea necesario esperar, así como en su caso alojamiento y el desplazamiento desde la terminal portuaria a dicho lugar. Debe destacarse que la regulación que efectúa el Reglamento de esta obligación es realmente criticable al ser fácilmente eludible y requerir de una valoración de su «razonabilidad» y «posibilidad»²⁷. En efecto, las atenciones alimentarias sólo deben prestarse si están disponibles o pueden suministrarse razonablemente; y el alojamiento sólo debe prestarse siempre y cuando sea materialmente posible. Además, éste debe «ser adecuado, a bordo o en tierra»²⁸. Un alojamiento

²² El art. 3.k) Reglamento (UE) núm. 1177/2010 define terminal portuaria como la «terminal, dotada como (*rectius*, con) personal de un transportista o un operador de terminal, de un puerto que cuenta con instalaciones, como mostradores de facturación, taquillas de venta de billetes o salas de espera, y con personal para el embarque de pasajeros que viajan en servicios de pasaje o en un crucero».

²³ El art. 3.j) Reglamento (UE) núm. 1177/2010, define puerto como el «lugar o zona geográfica que se ha habilitado y dotado de instalaciones para permitir la recepción de buques en los que los pasajeros puedan embarcar, o de los que pueden desembarcar, de forma regular».

²⁴ De ello se deriva que si sólo es necesario informar pasados treinta minutos de la hora prevista de salida, a los efectos de esta obligación no resulta relevante el retraso en la salida inferior a treinta minutos. En este sentido, P. BAENA BAENA, «Obligaciones de los transportistas y operadores de terminal en caso de cancelación o retraso del viaje por mar», *op. cit.*, p. 1905.

²⁵ Al respecto, *vid.* también el considerando 21 del Reglamento (UE) núm. 1177/2010.

²⁶ Considerando 13.

²⁷ S. ZUNARELLI, «Il Regolamento (UE) n. 1177/2010 sui diritti dei passeggeri che viaggiano per mare: obblighi di vettori e di operatori dei terminali e problemi applicativi», *op. cit.*, p. 784; I. GONZÁLEZ CABRERA, «Retraso, cancelación y denegación de embarque...», *op. cit.*, pp. 91, 106 y 111.

²⁸ Sin embargo, por «adecuado» entiende I. GONZÁLEZ CABRERA, «Retraso, cancelación y denegación de embarque...», *op. cit.*, p. 103, que el alojamiento no debe de tener «un mínimo de confort e intimidad»,

adecuado «no tiene por qué consistir en una habitación de hotel, sino que puede ser cualquier otro alojamiento disponible... en los casos debidamente justificados de circunstancias urgentes y extraordinarias, el transportista debe poder aprovechar plenamente las instalaciones pertinentes disponibles, en colaboración con las autoridades civiles» (considerando 13). En todo caso, cabe limitarlo a 80 euros/noche y pasajero y por un máximo de tres noches, dicha suma no incluye el precio del transporte entre la terminal portuaria y el lugar de alojamiento²⁹.

c) *El derecho a un transporte alternativo o al reembolso del precio del billete* se contiene en el art. 18. Junto al deber de asistencia, cuando el transportista prevea que un servicio de pasaje vaya a ser cancelado o a retrasarse en la salida con respecto a la programada más de noventa minutos se debe ofrecer a los pasajeros de forma inmediata la posibilidad de optar por: a) la conducción hasta el destino final, en condiciones de transporte comparables, con arreglo al contrato de transporte, en la primera ocasión que se presente y sin coste adicional, o b) el reembolso del precio del billete en un plazo máximo de siete días³⁰ y, si procede, un servicio de vuelta gratuita al primer punto de partida, con arreglo al contrato de transporte, en la primera ocasión que se presente. No obstante dichos derechos (conducción o reembolso) sólo surgen efectivamente cuando el servicio de pasaje ha sido cancelado o ha sufrido un retraso de más de noventa minutos.

El tenor del precepto prevé que la conducción hasta el destino final se efectúe en condiciones de transporte comparables, pero «con arreglo al contrato de transporte» y en la primera ocasión que se presente, por lo que salvo que el contrato prevea algo distinto, en principio parece derivarse que dicha conducción deberá efectuarse por mar y no por otro modo de transporte. Más claro queda por lo que respecta a la vuelta al punto de partida, que ni siquiera prevé que sea en condiciones de transporte comparables.

d) La cuarta obligación del transportista y correlativo derecho de los pasajeros es el *derecho a obtener una compensación económica o «indemnización»* en terminología del Reglamento en caso de retraso en la llegada, regulada en el art. 19. La misma tiene por finalidad garantizar una segura y rápida indemnización al pasajero, sin necesidad de probar el daño sufrido y, al mismo tiempo, sirve para poner freno a los incumplimientos del contrato por el transportista, aunque

opinión que no puede compartirse por cuanto para eso ha previsto el Reglamento precisamente los casos de circunstancias urgentes y extraordinarias.

²⁹ El deber de asistencia se configura como «una obligación legal que integra el contrato y que se enmarca en el contexto más amplio de la obligación de protección». L. TULLIO, «La obligación de protección en el transporte marítimo y aéreo», *op. cit.*, p. 23.

³⁰ El pago del reembolso previsto en el apartado 1, letra b), y en el apartado 2 se efectuará en un plazo de siete días, en metálico, por transferencia bancaria electrónica, transferencia bancaria o cheque por el valor del coste íntegro del billete —al precio al que se compró— correspondiente a la parte o partes del viaje no efectuadas y a la parte o partes del viaje efectuadas, si el viaje ha perdido razón de ser en relación con el plan de viaje inicial del pasajero. Con el acuerdo del pasajero, el reembolso total del billete podrá efectuarse mediante vales u otros servicios por un importe equivalente a la tarifa a la que se compró, siempre que las condiciones sean flexibles, en particular con respecto al periodo de validez y al destino (art. 18.3).

las cuantías establecidas en este Reglamento no son tan disuasorias como las previstas para el transporte aéreo³¹.

Así, tanto si el transporte parte dentro de la hora programada como si parte con retraso y llega tarde a su destino respecto de la hora prevista en el contrato, el transportista deberá indemnizar al pasajero como mínimo³² en un 25 por 100 del precio del billete, en aquellos retrasos de al menos:

- a) Una hora en el caso de viajes programados de duración igual o inferior a cuatro horas.
- b) Dos horas en el caso de viajes programados de duración superior a cuatro horas e igual o inferior a ocho horas.
- c) Tres horas en el caso de viajes programados de duración superior a ocho horas e igual o inferior a veinticuatro horas.
- d) Seis horas en el caso de viajes programados de duración superior a veinticuatro horas.

Si el retraso es superior al doble de los anteriores tiempos la indemnización será del 50 por 100 del precio del billete.

En caso de que el contrato de transporte incluya un viaje de ida y vuelta, la indemnización por retraso a la llegada, de cualquiera de los dos trayectos, se calculará en relación al 50 por 100 del precio abonado por el transporte (art. 19.4). Dicha previsión pretende evitar que la indemnización se vea reducida en los casos en que el retraso se produzca en el trayecto de vuelta, pues a menudo el precio de la vuelta de un billete adquirido para un transporte ida-vuelta es inferior.

El porcentaje de indemnización debe calcularse en relación con el precio que ha pagado el pasajero realmente por el transporte (art. 19.3), sin que puedan deducirse de la misma los costes de transacción (tasas, gastos telefónicos, sellos). No obstante, se admite que el transportista establezca un umbral mínimo por debajo del cual no abonará indemnización alguna, siempre que no exceda de seis euros (art. 19.6). Aun cuando el tenor de la norma no es muy claro parece que la suma mínima viene referida a la compensación y no al precio del transporte³³.

También otorga el art. 19.2 la posibilidad de reclamar indemnización a los pasajeros titulares de un pase de transporte o abono de temporada que sufran repetidamente demoras en la llegada durante su periodo de validez. Ahora bien, el propio Reglamento se remite a las disposiciones del transportista en materia de indemnización. Éstas deberán contener los criterios aplicables a los retrasos a

³¹ Con acierto M. PIRAS, «International Recent Development: European Union-Maritime Passenger Transport», *op. cit.*, pp. 259 y 260.

³² Queda a salvo la facultad del transportista de establecer contractualmente compensaciones más elevadas. *Vid.* S. ZUNARELLI, «Il Regolamento (UE) n. 1177/2010 sui diritti dei passeggeri che viaggiano per mare: obblighi di vettori e di operatori dei terminali e problemi applicativi», *op. cit.*, p. 784.

³³ En este sentido, M. CASANOVA y M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei Trasporti*, II, *La disciplina contrattuale*, *op. cit.*, p. 165.

la llegada y al cálculo de las indemnizaciones. Es decir, el Reglamento se remite en consecuencia a las condiciones contractuales del transportista o, si existe, a la correspondiente normativa de cada Estado, exigiendo que contengan el régimen de indemnización para el supuesto de retraso; régimen que en todo caso deberá respetar el mínimo previsto por el propio Reglamento como se deriva del art. 6 del Reglamento.

Por último, se exige que la indemnización sea abonada en el plazo de un mes a contar desde la presentación de la correspondiente reclamación y deberá ser en efectivo si así lo requiere el pasajero (art. 19.5).

3. Aun cuando el art. 19 sólo regula la indemnización en caso de retraso en la llegada, debemos entender que dicho precepto también resulta de aplicación en los casos de cancelación del servicio de pasaje y de conducción al pasajero hasta destino final en condiciones de transporte comparables, como prevé el art. 18, si este transporte alternativo llega con retraso. Dicha interpretación deriva de lo previsto en el art. 20.2 que excluye de aplicación el art. 19 cuando los pasajeros han sido informados «de la cancelación o del retraso» antes de comprar el billete o cuando «la cancelación o el retraso» sean por causa imputable al pasajero; del art. 20.4 que también excluye de aplicación el art. 19 cuando «la cancelación o el retraso» sean por causa de fuerza mayor; así como del considerando 14 (UE) núm. 1177/2010³⁴.

Además, debe destacarse que el presente Reglamento no contiene un concepto de cancelación del viaje, a diferencia del Reglamento (CE) núm. 261/2004, que define cancelación de vuelo como «la no realización de un vuelo programado y en el que había reservada al menos una plaza» [art. 2.1)]. Pese a ello, debemos entender que dicho concepto es válido para el transporte marítimo y que además se incluyen en la cancelación los supuestos de interrupción del viaje ya iniciado, teniendo los pasajeros los mismos derechos que en caso de ausencia de salida. Ésta es la interpretación que ha dado el TJUE (Sala 3.^a), en Sentencia de 13 de octubre de 2011³⁵, ante el planteamiento de la cuestión prejudicial de si el término «cancelación» debe interpretarse en el sentido exclusivo de ausencia de salida del vuelo en los términos programados o también en el sentido de cualquier circunstancia que haga que dicho vuelo con reserva haya despegado pero no llegue a su destino, incluido el regreso forzoso por circunstancias técnicas al aeropuerto de origen. Jurisprudencia que es aplicable al transporte por mar, como así se refleja en el considerando 19³⁶.

³⁴ «En caso de cancelación o retraso de algún servicio de pasaje, los transportistas deben proporcionar a los pasajeros el pago de indemnizaciones basadas en un porcentaje del precio del billete, salvo cuando la cancelación o el retraso se deban a condiciones meteorológicas que pongan en peligro la seguridad de la navegación del buque o a circunstancias extraordinarias imposibles de evitar aun cuando se hubiesen adoptado todas las medidas oportunas». M. CASANOVA y M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei Trasporti*, II, *La disciplina contrattuale*, op. cit., p. 182.

³⁵ Asunto C 83/10, Petición de decisión prejudicial del Juzgado de lo Mercantil núm. 1 de Pontevedra (varios pasajeros-Air France, S. A.).

³⁶ I. GONZÁLEZ CABRERA, «Retraso, cancelación y denegación de embarque...», op. cit., p. 90.

3. Los supuestos de posible exclusión de los derechos mínimos de los pasajeros

1. El Reglamento contiene en su art. 20 bajo la denominación «exenciones», aplicable sólo a los servicios de pasaje, como deriva del art. 2, varios supuestos en los que se permite que los transportistas y operadores de terminal puedan eximirse del cumplimiento de las obligaciones previstas en los artículos precedentes.

Debe destacarse que en ningún caso puede eximirse al transportista u operador de terminal de la obligación y el correlativo derecho de información del pasajero contenido en el art. 16 para los supuestos de cancelación o de retraso de la salida lo antes posible o a más tardar treinta minutos después de la hora de la salida programada. En consecuencia, las exclusiones o exenciones afectan a los deberes de asistencia (art. 17); transporte alternativo o reembolso del precio del billete (art. 18); e indemnización (art. 19).

2. Así, no son aplicables los arts. 17, 18 y 19 a los pasajeros con billetes abiertos hasta que no se especifique la hora de salida, salvo si se trata de pasajeros titulares de un pase de transporte o abono de temporada (art. 20.1).

Tampoco resultan aplicables los arts. 17 y 19 a aquellos pasajeros que hayan sido informados de la cancelación o del retraso antes de efectuar la compra del billete o cuando la cancelación o el retraso se deban a causas imputables al pasajero. Es decir, se exonera, como es lógico, de responsabilidad al transportista o al operador de terminal en los supuestos de culpa exclusiva (no de concurrencia de culpas) del pasajero, así como aquellos casos en los que el pasajero pese a ser conocedor del retraso o de la cancelación decide adquirir el billete y, en consecuencia, acepta las nuevas condiciones en las que el transporte va a ser realizado. Ahora bien, aun en estas condiciones continúa el transportista obligado al cumplimiento de la obligación prevista en el art. 18, esto es, a ofrecer un transporte alternativo o a reembolsar el precio del billete cuando el servicio de pasaje ha sido cancelado o ha sufrido un retraso de más de noventa minutos.

En tercer lugar, no es de aplicación el art. 17.2, esto es, el deber de asistencia concretado en alojamiento en los casos en que el retraso o la cancelación se deban a condiciones meteorológicas que hagan peligrosa la navegación. De este modo, el deber de asistencia, tal y como ha sido configurado por el Reglamento, queda relegado sólo a los supuestos en que concurra otra causa de fuerza mayor («circunstancias extraordinarias» en terminología del Reglamento), por lo que en la práctica será casi inexistente.

Por último, la compensación prevista en el art. 19 no será aplicable cuando la cancelación o el retraso se deban a condiciones meteorológicas que hacen peligrosa la navegación del buque, o a circunstancias extraordinarias que entorpecen la ejecución del servicio de pasaje y que no hubieran podido evitarse incluso tras la adopción de todas las medidas oportunas.

Debe destacarse que al igual que se ha previsto en el resto de los modos de transporte, por un lado, incumbe la carga de la prueba de las condiciones me-

teorológicas adversas o de las circunstancias extraordinarias al transportista (cfr. considerando 15); y, por otro, que el propio preámbulo establece una enumeración no exhaustiva de condiciones meteorológicas que ponen en peligro la seguridad de la navegación del buque: vientos fuertes, mar agitado, corriente fuerte, presencia de hielo, niveles de agua extremadamente altos o bajos, huracanes, tornados e inundaciones (considerando 16); y de circunstancias extraordinarias: 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 (considerando 16)³⁷. Se tratan todos ellos de causas de fuerza mayor o caso fortuito o de impedimentos no imputables al transportista.

El considerando 19 completa el sistema entendiendo que la interpretación de circunstancia extraordinaria y de condición meteorológica debe efectuarse siguiendo la doctrina del TJUE contenida en sus sentencias sobre transporte aéreo; en concreto de 22 de diciembre de 2008 (Wallentin)³⁸ y de 19 de noviembre de 2009 (Sturgeon)³⁹, posteriormente seguidas por otras⁴⁰. Así, para que un transportista pueda exonerarse del deber de alojamiento y del pago de la compensación a los pasajeros en casos de retraso y cancelación del viaje, debe probar: 1.º la existencia de «circunstancias extraordinarias»; y además, 2.º que dichas circunstancias extraordinarias no podrían haberse evitado incluso si se hubieran adoptado todas las medidas razonables.

La delimitación del concepto «circunstancias extraordinarias» se ha llevado a cabo por el TJUE de modo restrictivo, por cuanto constituye una excepción a la obligación de compensación económica establecida en protección del pasajero como consumidor. No obstante, la enumeración ejemplificativa de circunstancias extraordinarias no implica que estos acontecimientos constituyan *per se* una circunstancia extraordinaria, sino que pueden dar lugar a ello. Debe tratarse de circunstancias que no sean inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo y que escapen a su control efectivo⁴¹.

³⁷ P. ej., se añaden los fallos en el suministro de electricidad, combustible, gas o agua no imputables al transportista. J. F. LECIÈRECO, «Do ferry companies and cruise ships offer sufficient protection to passengers travelling by sea and inland waterway?», *op. cit.*

³⁸ Asunto C 549/07, Petición de decisión prejudicial del Handelsgericht Wien (Austria) (*F. Wallentin c/Alitalia*), parágrafos 20 y ss.

³⁹ Sentencia del TJUE (Sala 4.ª) de 19 de noviembre de 2009, *Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon y Alana Sturgeon c/Condor Flugdienst GmbH (C-402/07)* y *Stefan Böck y Cornelia Lepuschitz c/Air France, S. A. (C-432/07)*, Peticiones de decisión prejudicial: Bundesgerichtshof-Alemania y Handelsgericht Wien-Austria, asuntos acumulados C-402/07 y C-432/07.

⁴⁰ D. BOCCHESI, *Passengers' Rights and carriers' liability*, *op. cit.*, pp. 90 y 91.

⁴¹ Sobre esta sentencia, *vid.* un análisis por J. CROON, «Placing Wallentin-Hermann in Line with Continuing Airworthiness. A Possible Guide for Enforcers of EC Regulation 261/2004», *Air & Space Law*,

Pero no sólo debe la compañía demostrar que concurre una circunstancia extraordinaria, sino que la misma no se hubiese podido evitar incluso adoptando todas las medidas razonables. También el TJUE ⁴² ha definido qué debe entenderse por «todas las medidas razonables», considerando que se trata de aquellas medidas que respondan a unas condiciones técnica y económicamente soportables para el transportista (aéreo) en el momento de producirse la circunstancia extraordinaria. Debe la compañía demostrar que incluso utilizando todos los medios materiales, personales y financieros de los que dispone en el momento le ha sido manifiestamente imposible evitar las circunstancias, salvo a costa de aceptar sacrificios insoportables para las capacidades de su empresa. No es suficiente para acreditar que se han adoptado todas las medidas razonables el respeto de las normas mínimas de mantenimiento ⁴³. Además, se exige que la compañía planifique sus viajes (vuelos) teniendo en cuenta precisamente el riesgo de la posible aparición de circunstancias extraordinarias ⁴⁴.

Ésta es la interpretación que se ha venido siguiendo por la jurisprudencia en Derecho interno. Así se ha considerado que no constituye un supuesto de fuerza mayor del art. 1.105 CC, las condiciones meteorológicas adversas, al no tratarse de condiciones que no hubieran podido preverse, pues se conocían con anterioridad (supuesto de retraso en la línea de Ceuta-Algeciras) [SAP Cádiz (Sección 6.ª), 25 de mayo de 2011 ⁴⁵; SAP Madrid (Sección 21.ª), 20 de mayo de 2008 ⁴⁶ (avería en las hélices del buque no constituye un supuesto de fuerza mayor ajeno a la actuación del prestador del servicio, anormal e imprevisible); SAP Valencia (Sección 11.ª), 27 de diciembre de 2002 ⁴⁷ (avería en los motores); SAP Madrid (Sección 9.ª), 23 de abril de 2004 ⁴⁸ (explosión de una caldera afectando a la refrigeración del motor principal); SAP Sevilla (Sección 8.ª), 20 de enero de 2003 ⁴⁹ (incidencia de un temporal durante la navegación y avería mecánica del buque en un crucero por el mediterráneo); SAP Madrid (Sección 12.ª), 26 de septiembre de 2012 ⁵⁰ (condiciones meteorológicas en crucero por el Egeo)]. Por el contrario se ha entendido que existe un supuesto de caso fortuito en un pasaje a Méjico, la constancia de una depresión tropical que posteriormente se convirtió en el huracán Wilma «pues muchas depresiones tropicales quedan en eso y otras pasan a tormenta tropical y algunas se convierten en huracán, el porcentaje de que una tormenta tropical se convierta en huracán es del 57 por 100, en la época en que se realizó el viaje de los actores no era época de huracanes» [SAP Alicante

núm. 36, 2011, pp. 1 y ss.; A. KINGA y P. MENDES DE LEON, «Regulation (EC) 261/2004 in the Light of the Recent Decisions of the European Court of Justice: Time for a Change?», *Air & Space Law*, vol. 35, 2010, pp. 105 y ss.

⁴² STJUE de 22 de diciembre de 2008 (parágrafo 40); STJUE de 12 de mayo de 2011.

⁴³ STJUE de 22 de diciembre de 2008 (parágrafo 43).

⁴⁴ STJUE de 12 de mayo de 2011. Asunto C 294/10, Petición de decisión prejudicial del Augstakās Tiesas Senāts (*A. Eglītis y E. Ratnieks c/Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija*) (*Air Baltic*).

⁴⁵ JUR 2013/89144.

⁴⁶ AC 2008/1140.

⁴⁷ JUR 2003/44157.

⁴⁸ JUR 2004/237476.

⁴⁹ AC 2003/1903.

⁵⁰ AC 2012/1918.

(Sección 6.^a), 4 de junio de 2008⁵¹; SAP Madrid (Sección 11.^a), 28 de mayo de 2009⁵²; SAP Madrid (Sección 13.^a), 2 de julio de 2009⁵³]; pero mantiene la posición contraria ante el mismo huracán Wilma la SAP Madrid (Sección 19.^a), 7 de junio de 2007⁵⁴; o la SAP Alicante (Sección 8.^a), 26 de abril de 2012⁵⁵.

3. En el caso de cruceros incluidos dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, a saber, aquellos cuyo puerto de embarque esté situado en el territorio de un Estado miembro [art. 2.1.c)], carecen los pasajeros de los derechos previstos en el art. 16.2 (información en caso de pérdida de un servicio de conexión), exclusión lógica puesto que carece de sentido en los viajes de crucero; y de los previstos en los arts. 18 y 19, puesto que ya se contienen en la Directiva 93/314, de 13 de junio de 1990. Por el contrario, no puede en ningún caso excluirse el derecho de asistencia del art. 17.

III. LOS EFECTOS DEL REGLAMENTO (UE) NÚM. 1177/2010 EN DERECHO INTERNO

1. El Reglamento (UE) núm. 1177/2010 aplicable desde el pasado 18 de diciembre de 2012 tiene indudables consecuencias en la normativa interna reguladora del contrato de pasaje, aún hoy contenida en el CCo (arts. 693 a 795), puesto que todavía no ha sido derogado por la esperada Ley de Navegación Marítima, en fase de Anteproyecto de Ley de 31 de octubre de 2012, que contiene el régimen del contrato de pasaje dentro del Título IV, de los contratos de utilización del buque, en el Capítulo III (arts. 274 a 287).

2. Debe destacarse que aun cuando el Reglamento (UE) núm. 1177/2010 se aplica al transporte por aguas interiores y de cabotaje su ámbito de aplicación, como deriva del art. 2.2, es más restringido que el previsto en el CCo al excluir los servicios de pasaje efectuados con determinados tipos de buque o determinados transportes (circuitos de excursión y turísticos excepto los cruceros). Además, los arts. 2.1.c) y 20.1 excluyen la aplicación de determinadas normas de protección previstas en el Reglamento para los cruceros y para los pasajeros con billetes abiertos respectivamente, por lo que resultarán aplicables a estos transportes el TRLGDCU y el CCo⁵⁶. En los demás casos, esto es, cuando el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) núm. 1177/2010 y la normativa interna coincidan, goza de prevalencia la norma comunitaria (art. 6).

Además, de modo expreso el propio art. 21 del Reglamento (UE) núm. 1177/2010 establece la compatibilidad de los derechos mínimos e inderogables contenidos en el mismo con cualesquiera otras indemnizaciones por los daños y perjuicios (tanto patrimoniales como morales) causados por la cancelación

⁵¹ JUR 2008/309886.

⁵² JUR 2009/365742.

⁵³ AC 2009/1796.

⁵⁴ JUR 2007/259361.

⁵⁵ AC 2012/1802.

⁵⁶ D. BOCCHESI, *Passengers' Rights and carriers' liability*, op. cit., pp. 93 y 94.

o el retraso de los servicios de transporte previstos en Derecho nacional, incluidos los derivados de la aplicación de la Directiva sobre viajes combinados, aplicables al contrato de crucero. Así pues, en principio siguen siendo de aplicación los preceptos contenidos en el CCo, en concreto, los arts. 693 a 795, muy alejados de la actual realidad, que regulan aunque con carácter muy fragmentario el transporte de pasajeros por mar, esto es, el contrato de pasaje⁵⁷. Estos preceptos son aplicables por analogía al transporte fluvial de personas, ante la ausencia de una regulación específica⁵⁸, pues aun cuando los arts. 1.601 a 1.603 CC contienen una parca regulación de los transportes por agua tanto de personas como de cosas, como deriva título de la sección en la que están incardinados, su contenido no aborda el transporte de pasajeros. En todo caso, resultan de aplicación en lo no previsto en el propio Código las normas de Derecho privado de contratos del CC, la LCGC, y en especial el TRLGDCU, pues el pasajero debe ser calificado como consumidor, con independencia del motivo de su viaje, sea personal o profesional⁵⁹.

3. Se regulan en el Código los distintos supuestos previstos en el Reglamento e incluidos bajo el concepto de «interrupción del viaje», esto es, tanto la cancelación, como el retraso a la salida y a la llegada.

El art. 697 CCo contiene el régimen de la cancelación. Así si el viaje se suspende, sea por culpa exclusiva del capitán o del naviero, sea por caso fortuito o fuerza mayor o por cualquier otra causa, los pasajeros tienen derecho a la devolución del precio del pasaje. Sólo en caso de suspensión por culpa exclusiva del capitán o del naviero tienen además derecho al resarcimiento de los daños y perjuicios. La protección ofrecida por el Reglamento en caso de cancelación es mucho más amplia que la prevista en el Código. Se les otorga un amplio derecho de información, un derecho de asistencia, el derecho a un transporte alternativo o al reembolso del billete y un derecho de compensación económica con independencia de que la causa de la cancelación sea imputable o no al transportista. Es decir, en caso de cancelación del servicio de pasaje, con independencia de la causa, los pasajeros gozan de los derechos mínimos establecidos por éste, que incluyen también la devolución del precio del billete contemplada en el CCo. Y además, siguiendo el art. 21 del Reglamento (UE) núm. 1177/2010, estará el transportista obligado a indemnizar los daños y perjuicios ocasionados al pasajero cuando la cancelación sea por culpa exclusiva del capitán o del naviero.

Por su parte, el art. 698, párrafo 1.º CCo regula el supuesto de interrupción del viaje comenzado, obligando a los pasajeros a pagar el pasaje *pro rata itineris* o

⁵⁷ J. L. PULIDO BEGINES, «El transporte marítimo (III). Otros contratos auxiliares de la navegación. El contrato de pasaje», en MARTÍNEZ SANZ (dir.), *Manual de Derecho del Transporte*, Madrid, Marcial Pons, 2010, p. 148, califica esta normativa de «obsoleta, incompleta y poco depurada técnicamente».

⁵⁸ Por el contrario, el transporte fluvial de mercancías se halla regulado por la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías (disp. adic. 1.ª). Vid. L. M. PILONETA, «Contrato de pasaje», en R. BERCOVITZ (dir.), *Tratado de Contratos* t. V, 2.ª ed., Tirant lo Blanch, p. 6327.

⁵⁹ I. ARROYO, *Compendio de Derecho marítimo*, Madrid, Tecnos, 2002, p. 158; GABALDÓN y RUIZ SOROA, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, 3.ª ed., Madrid, Marcial Pons, 2006, p. 606; L. M. PILONETA, «Contrato de pasaje», *op. cit.*, p. 6335; F. TAJANI, «Tutela del passeggero: il Consiglio di Stato conferma la particolare natura del consumatore di servizi di trasporto», *Il Diritto Marittimo*, 2012-2013, pp. 898 y ss.

en proporción a la distancia recorrida, teniendo éstos derecho a indemnización de daños y perjuicios sólo si la interrupción es por culpa exclusiva del capitán. Puesto que, como se ha visto, el régimen previsto en el Reglamento (UE) núm. 1177/2010 para la cancelación es de aplicación a la interrupción del viaje ya iniciado, también debe entenderse que son de aplicación los preceptos los derechos contenidos en el mismo, cualquiera que sea la causa de la interrupción del viaje iniciado. Queda a salvo la indemnización por daños y perjuicios prevista en el CCo en caso de que la interrupción sea imputable al transportista (por culpa del capitán).

Y del mismo modo sucede con el régimen del retraso en la salida del buque contenido en el párrafo 2.º del art. 698 CCo, que prevé que los pasajeros tienen derecho a permanecer a bordo y a la alimentación por cuenta del buque, salvo que el retraso sea debido a caso fortuito o fuerza mayor. Además, si el retraso es superior a diez días, tienen derecho a solicitar la devolución del pasaje. Queda, no obstante, en vigor, la indemnización por daños y perjuicios prevista sólo en caso de que el retraso en más de diez días sea debido exclusivamente a la culpa del capitán o del naviero, que en la realidad actual constituye un supuesto de laboratorio.

En consecuencia, siguiendo el art. 21 del Reglamento (UE) núm. 1177/2010 en nuestro ordenamiento actual, además de los derechos mínimos de información, asistencia, reembolso o transporte alternativo y compensación económica en caso de retraso a la llegada, el pasajero podrá solicitar una indemnización de daños y perjuicios sólo si la cancelación; la interrupción del viaje iniciado; el retraso en la salida en más de diez días; son debidos exclusivamente a la culpa del capitán o del naviero.

No regula el CCo el supuesto de retraso en la llegada. No obstante dicho silencio, con acierto se ha venido entendiendo que dada la naturaleza jurídica del contrato de pasaje que, como todo contrato de transporte de pasajeros participa de la del arrendamiento de obra, el transportista se obliga a llegar a destino en el momento estipulado, por lo que es responsable por retraso culpable⁶⁰. Tradicionalmente los transportistas han venido incluyendo en los clausulados de sus contratos cláusulas exoneradoras de responsabilidad por retraso en los supuestos de ausencia de dolo o de culpa, que la doctrina ha entendido que eran nulas, máxime si se tiene en cuenta el art. 86 TRLGDCU⁶¹. Tras el Reglamento (UE) núm. 1177/2010 la posible duda ha quedado zanjada⁶².

Menores problemas plantea el régimen de los cruceros, pues a ellos resultan de aplicación en especial los arts. 150 y ss. TRLGDCU que regulan los viajes combinados⁶³.

⁶⁰ L. M. PILONETA, «Contrato de pasaje», *op. cit.*, pp. 6342 y 6364.

⁶¹ J. L. PULIDO BEGINES, «El transporte marítimo (III). Otros contratos auxiliares de la navegación. El contrato de pasaje», *op. cit.*, p. 150; PILONETA, p. 6364.

⁶² M. ZUBIRI DE SALINAS, «El contrato de pasaje», en A. BERCOVITZ (dir.), *Contratos mercantiles*, *op. cit.*, pp. 536, 537 y 542; P. BAENA BAENA, «Obligaciones de los transportistas y operadores de terminal en caso de cancelación o retraso del viaje por mar», *op. cit.*, p. 1914.

⁶³ *Vid.*, entre otras SSAP de Barcelona (Sección 19.ª) de 18 de diciembre de 2007 (AC 2008/475) (crucero por el Danubio) y las sentencias arriba citadas.

4. Junto al CCo deben de tenerse en cuenta una serie de leyes dictadas por distintas Comunidades Autónomas que, en desarrollo de sus respectivos Estatutos al amparo del art. 149.1.20 CE, han asumido competencias sobre el transporte marítimo ejecutado exclusivamente en aguas de la respectiva Comunidad. Esta competencia ha sido además reconocida por el 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, cuyo art. 6.1.a) dentro del concepto marina mercante, de competencia estatal, incluye la actividad de transporte marítimo, a excepción del «que se lleva a cabo exclusivamente entre puertos o puntos de una misma Comunidad Autónoma, que tenga competencias en esta materia, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales»⁶⁴.

En concreto, estas normas autonómicas son las siguientes:

1) La Ley de la Comunidad Autónoma de Baleares 11/2010, de 2 de noviembre, de ordenación del transporte marítimo de las Islas Baleares. Regula el transporte por mar entre puertos o puntos situados exclusivamente en el litoral de las Islas Baleares, sin conexión con otros puertos o puntos de otros ámbitos territoriales (art. 1). Su art. 25 contiene los derechos de los pasajeros reproduciendo casi literalmente el contenido del Reglamento comunitario. No obstante debe destacarse que los derechos del pasajero en caso de retraso sólo se contemplan cuando éste es superior a dos horas, frente a los noventa minutos del Reglamento (CE), por lo que resulta de aplicación la norma comunitaria (art. 6 Reglamento).

2) La Ley 12/2007, de 24 de abril, de Ordenación del Transporte Marítimo de Canarias, aplicable al transporte que se desarrolle por mar exclusivamente entre puertos o puntos del litoral de Canarias, cuyo art. 24 enumera los derechos de los pasajeros, entre los que se encuentran incluidos los derechos mínimos previstos en el Reglamento, aunque su régimen tampoco coincide totalmente con lo dispuesto en el mismo.

También debe mencionarse, la Ley 2/2008, de 6 de mayo, por la que se desarrolla la libre prestación de servicios de transporte marítimo de personas en aguas interiores de Galicia, aunque de naturaleza administrativa no regula los derechos de los pasajeros.

5. Por último, el régimen del contrato de pasaje se contiene en el Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima (arts. 274 a 287). Aun cuando se trata de una norma proyectada pueden destacarse, dentro del ámbito del presente análisis, los siguientes aspectos: 1.º) la acertada remisión del art. 280.1 al Derecho de la UE al prever que «el pasajero tendrá derecho a exigir del porteador el cumplimiento de las obligaciones que le incumben de acuerdo con las normas de la Unión Europea»; 2.º) La expresa regulación de la interrupción del viaje, debiendo de correr el porteador con los gastos de manutención y alojamiento de los pasajeros mientras el buque se repara, en caso de que por averías del buque el viaje se

⁶⁴ J. L. PULIDO BEGINES, *Instituciones de Derecho de la navegación marítima*, Tecnos, 2009, pp. 151 y 152.

interrumpa «antes de llegar a puerto de destino» (art. 279)⁶⁵, y 3.º) la deficiente regulación de las causas de extinción o resolución del contrato contenida en el art. 284⁶⁶.

Este precepto faculta al pasajero para resolver el contrato: 1.º) cuando el viaje se cancele («se hiciera imposible») o se demore por causa fortuita, debiendo el porteador devolver el precio del pasaje y quedando exento de responsabilidad [art. 284.b)], es decir, de la obligación de indemnización de daños y perjuicios; 2.º) cuando el viaje sufra una modificación importante en horarios, escalas previstas, desviación del buque de la ruta pactada, plazas de acomodación adquiridas y condiciones de comodidad convenidas «si el pasajero opta por la resolución, tendrá derecho a la devolución del precio total del pasaje o de la parte proporcional del mismo correspondiente al trayecto que falta por realizar y a la indemnización de daños y perjuicios, si la modificación no se debiera a causa justificada» [art. 284.c)], y 3.º) cuando surjan conflictos bélicos, antes o durante la ejecución del viaje, que pongan en peligro al pasajero o al buque a riesgos imprevistos, sin indemnización. Nada dice respecto de la devolución del precio del pasaje o de la parte proporcional del mismo para este supuesto, aunque debe entenderse incluida. En consecuencia, sólo en caso de cancelación o retraso (a la salida o a la llegada) no debido a caso fortuito; y en caso de modificación «importante» no debida a «causa justificada» (conceptos que sin duda deberán ser objeto de interpretación), responde el porteador ilimitadamente, al permitir que el pasajero pueda solicitar una indemnización de daños y perjuicios. Por el contrario, otros supuestos, como la interrupción del viaje en curso por cualquier causa distinta de la avería del buque, son omitidos, por lo que deberá determinarse si dicho evento es o no equiparado al régimen de la cancelación y/o retraso o, por el contrario, al régimen de la modificación importante del viaje. Hubiese sido más adecuado, y quizá aún puede serlo, efectuar una remisión en bloque a los dos Reglamentos (CE), estableciendo sólo los supuestos de responsabilidad ilimitada.

⁶⁵ Se ha modificado el tenor actual frente al de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima de 2004 que establecía esta obligación cuando por averías del buque el viaje se interrumpiese «antes de puerto intermedio», que como ya apuntó la doctrina sólo tenía sentido en relación con el puerto de destino. Vid. M. ZUBIRI DE SALINAS, «Los contratos de pasaje y de remolque», en EMPARANZA y MARTÍN OSANTE (coords.), *Estudio Sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*, Vitoria, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2006, pp. 391 y 392.

⁶⁶ En este sentido, M. ZUBIRI DE SALINAS, «Los contratos de pasaje y de remolque», *op. cit.*, pp. 392 a 394.