

**FERNANDO MARTÍNEZ SANZ**

Catedrático de Derecho Mercantil. Universitat Jaume I de Castellón  
(Dir.)

**ACHIM PUETZ**

Doctor en Derecho. Universitat Jaume I de Castellón  
(Coord.)

# **MANUAL DE DERECHO DEL TRANSPORTE**

**Marcial Pons**

MADRID | BARCELONA | BUENOS AIRES

2010

# ÍNDICE

	<i>Pág.</i>
<b>PRÓLOGO</b> .....	21
 PRIMERA PARTE  TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y DE VIAJEROS  A) TRANSPORTE MARÍTIMO	
<b>CAPÍTULO I. EL DERECHO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA (I). CONCEPTO. EL BUQUE. EL NAVIERO</b> .....	27
I. APROXIMACIÓN AL CONCEPTO DE DERECHO MARÍTIMO .....	27
1. El Derecho marítimo como Derecho especial .....	28
2. El Derecho marítimo como Derecho autónomo .....	32
3. El concepto de Derecho marítimo .....	33
II. EVOLUCIÓN HISTÓRICA .....	36
1. El Derecho marítimo en la Antigüedad .....	36
2. El Derecho marítimo romano .....	39
3. El Derecho marítimo medieval .....	40
4. La Edad Moderna .....	42
5. La codificación .....	43
6. El Derecho marítimo contemporáneo .....	46
III. EL BUQUE .....	49
1. Concepto jurídico de buque .....	49
2. Naturaleza jurídica .....	52
3. Régimen jurídico .....	54
IV. EL TITULAR DE LA ACTIVIDAD MARÍTIMA: EL NAVIERO .....	58
1. Concepto .....	58
2. Régimen jurídico .....	60
<b>CAPÍTULO II. EL DERECHO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA (II). LOS ACCIDENTES DE LA NAVEGACIÓN</b> .....	61

	<u>Pág.</u>
I. INTRODUCCIÓN .....	61
II. EL SALVAMENTO MARÍTIMO.....	62
1. Concepto. Elementos constitutivos .....	63
2. Delimitación frente a figuras afines. Salvamento y remolque .....	64
3. El salvamento obligatorio .....	66
4. La remuneración en el salvamento marítimo .....	67
5. El contrato de salvamento .....	68
III. EL RÉGIMEN JURÍDICO DE LA RESPONSABILIDAD POR CONTAMINACIÓN MARÍTIMA.....	70
1. El Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1992 (CLC/92).....	71
2. El Convenio de constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños causados por contaminación por hidrocarburos (FUND/92) .....	72
3. El Protocolo relativo al Fondo Complementario de 2003.....	75
IV. EL ABORDAJE .....	76
1. Introducción .....	76
2. Disciplina normativa .....	76
3. Concepto y delimitación .....	77
4. Clases de abordaje.....	78
<b>CAPÍTULO III. EL TRANSPORTE MARÍTIMO (I). CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO DE BUQUE Y DE FLETAMENTO .....</b>	<b>87</b>
I. EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE BUQUE.....	88
1. Definición, clases y naturaleza .....	88
2. Normativa reguladora .....	88
3. Forma del contrato y responsabilidad frente a terceros.....	89
4. Contenido del contrato .....	89
5. Extinción del contrato.....	91
II. EL CONTRATO DE FLETAMENTO .....	92
1. Aproximación al contrato de fletamento.....	92
2. El contrato de fletamento por viaje.....	93
3. El contrato de fletamento por tiempo .....	105
BIBLIOGRAFÍA.....	111
<b>CAPÍTULO IV. EL TRANSPORTE MARÍTIMO (II). CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS EN RÉGIMEN DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE .....</b>	<b>113</b>
I. APROXIMACIÓN AL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO BAJO CONOCIMIENTO DE EMBARQUE .....	114
II. DEFINICIÓN.....	114
III. NORMATIVA REGULADORA .....	115
1. Normativa interna.....	115

	<u>Pág.</u>
2. Normativa internacional .....	116
IV. DOCUMENTACIÓN DEL CONTRATO: CONOCIMIENTO DE EM- BARQUE Y SIMILARES .....	118
1. Carácter consensual y contenido del contrato de transporte marítimo...	118
2. Funciones del conocimiento de embarque .....	119
3. Otros documentos de transporte: los <i>seawaybills</i> .....	121
V. SUJETOS.....	122
1. El porteador .....	122
2. El cargador.....	127
3. El destinatario.....	127
VI. CONTENIDO DEL CONTRATO .....	128
1. Obligaciones del porteador.....	128
2. Obligaciones del cargador .....	129
VII. RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR .....	130
1. Carácter imperativo mínimo.....	130
2. Fundamento y supuestos de responsabilidad del porteador .....	130
3. Causas de exoneración de responsabilidad .....	132
VIII. LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR.....	133
IX. EJERCICIO Y PLAZO DE LAS ACCIONES DE RECLAMACIÓN .....	135
1. El ejercicio de la acción de reclamación .....	135
2. Las protestas .....	135
BIBLIOGRAFÍA.....	137
<b>CAPÍTULO V. EL TRANSPORTE MARÍTIMO (III). OTROS CONTRATOS DE AUXILIARES DE LA NAVEGACIÓN. EL CONTRATO DE PASAJE....</b>	<b>139</b>
I. OTROS CONTRATOS DE AUXILIARES DE LA NAVEGACIÓN.....	139
1. El contrato de practicaaje .....	139
2. El contrato de remolque marítimo .....	141
II. EL CONTRATO DE PASAJE.....	147
1. Concepto.....	148
2. Disciplina normativa .....	148
3. Caracteres .....	149
4. Obligaciones del porteador.....	149
5. Obligaciones del pasajero.....	150
6. Responsabilidad del transportista .....	151
<b>B) TRANSPORTE TERRESTRE</b>	
<b>CAPÍTULO VI. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA (I). TRANSPORTE INTERNO.....</b>	<b>157</b>

	<i>Pág.</i>
I. INTRODUCCIÓN .....	157
II. ACTIVIDAD NORMATIVA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.....	158
1. Generalidades.....	158
2. La Ley 16/1987, de 30 de julio de 1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) .....	159
3. El RD 1211/1990, de 28 de septiembre de 1990 (ROTT).....	161
4. Últimas modificaciones de la LOTT y el ROTT.....	161
5. Otras normas .....	166
III. RÉGIMEN JURÍDICO-PRIVADO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.....	168
1. La reforma del Derecho español del contrato de transporte .....	168
2. Condiciones generales de la contratación .....	170
3. Elementos personales del contrato de transporte de mercancías .....	171
4. Documentación del contrato de transporte.....	175
5. Derechos y obligaciones de las partes.....	178
6. Responsabilidad del porteador .....	181
BIBLIOGRAFÍA.....	185
<b>CAPÍTULO VII. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA (II). TRANSPORTE INTERNACIONAL .....</b>	<b>187</b>
I. CONSIDERACIONES INTRODUCTORIAS .....	187
1. Introducción .....	187
2. Ámbito de aplicación .....	188
II. ELEMENTOS PERSONALES.....	189
III. DOCUMENTACIÓN DEL CONTRATO.....	190
IV. OBLIGACIONES Y DERECHOS DE LAS PARTES .....	191
1. Porteador .....	191
2. Cargador.....	193
3. El destinatario .....	194
V. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR.....	194
1. Introducción .....	194
2. Hechos que generan responsabilidad y causas de exoneración .....	195
3. Retraso .....	202
4. Responsabilidad en el transporte sucesivo.....	203
5. Limitación de responsabilidad .....	203
6. Aplicación práctica de la limitación de responsabilidad.....	205
7. Supuestos en los que no se aplica la limitación: en especial, el caso del dolo.....	207
8. Reclamaciones extracontractuales .....	209
VI. RECLAMACIONES Y RESERVAS EN DESTINO; JURISDICCIÓN Y LEGITIMACIÓN ACTIVA .....	210
BIBLIOGRAFÍA.....	212

	<i>Pág.</i>
<b>CAPÍTULO VIII. TRANSPORTES ESPECIALES</b> .....	213
I. TRANSPORTES ESPECIALES, EN GENERAL.....	213
1. Concepto .....	213
2. Clases, según la LOTT.....	214
3. Transporte funerario.....	214
4. Otras especialidades: mudanzas, etc .....	215
5. Reglas comunes.....	217
II. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS .....	217
1. Concepto .....	217
2. Necesidad de su transporte.....	218
3. Carácter de su regulación.....	218
4. Régimen jurídico internacional.....	219
5. Régimen jurídico nacional español.....	223
III. TRANSPORTE BAJO TEMPERATURA DIRIGIDA .....	229
1. Concepto .....	229
2. Principios y problemas más frecuentes.....	230
3. Régimen jurídico internacional.....	231
4. Régimen jurídico nacional español.....	234
IV. MENSAJERÍA URGENTE.....	237
1. Concepto .....	237
2. Régimen jurídico nacional español.....	238
3. La relación empresa de mensajería-porteador .....	240
4. La relación empresa de mensajería-usuario.....	240
V. TRANSPORTE DE GANADO Y OTROS ANIMALES VIVOS .....	241
1. Concepto .....	241
2. Régimen jurídico.....	241
<b>CAPÍTULO IX. JUNTAS ARBITRALES DEL TRANSPORTE. ACTIVIDADES DE MEDIACIÓN</b> .....	249
I. LAS JUNTAS ARBITRALES DEL TRANSPORTE (JAT).....	249
1. Introducción y características generales.....	249
2. Las JAT como instancia de solución de controversias .....	250
3. Examen de la mercancía en origen y en destino.....	251
4. El depósito de las mercancías ante las JAT .....	252
II. ACTIVIDADES AUXILIARES DEL TRANSPORTE: AGENCIAS, ALMACENISTAS-DISTRIBUIDORES Y TRANSITARIOS .....	256
1. Concepto y funciones .....	256
2. Régimen jurídico nacional español .....	257
3. Definición y clases.....	257
4. Contratación en nombre propio .....	262
5. Obligaciones y responsabilidad.....	263

	<u>Pág.</u>
6. Diferencia entre contratos con el usuario y con el transportista.....	264
7. Otras reglas aplicables .....	265
<b>CAPÍTULO X. TRANSPORTE POR FERROCARRIL (I). INTRODUCCIÓN. DERECHO NACIONAL.....</b>	<b>267</b>
I. INTRODUCCIÓN .....	267
II. LA LIBERALIZACIÓN DEL SECTOR FERROVIARIO .....	270
1. Consideraciones generales .....	270
2. Derecho comunitario.....	270
3. Liberalización y ordenación del transporte ferroviario en España: la Ley del Sector Ferroviario.....	273
III. EL CONTRATO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL EN ESPAÑA .....	275
1. Normas aplicables .....	275
2. Contrato y título de transporte .....	277
3. Obligaciones del porteador .....	279
4. Obligaciones de los viajeros .....	280
5. Responsabilidad de la empresa ferroviaria: normas generales .....	281
6. Responsabilidad de la empresa ferroviaria por incumplimiento del horario .....	284
IV. EL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL EN ESPAÑA .....	286
1. Normas aplicables .....	286
2. Especialidades del contrato de transporte ferroviario de mercancías .....	287
BIBLIOGRAFÍA.....	289
<b>CAPÍTULO XI. TRANSPORTE POR FERROCARRIL (II). DERECHO INTERNACIONAL.....</b>	<b>291</b>
I. EL CONVENIO OTIF .....	291
1. Convenio sobre la OTIF y Protocolo de Vilna.....	291
2. Reglas CIV, Reglas CIM y Reglamento RID.....	293
3. Reglas CUV .....	293
4. Reglas CUI.....	294
5. Reglas APTU.....	295
6. Reglas ATMF .....	295
II. EL TRANSPORTE DE PASAJEROS (REGLAS CIV) .....	296
1. Ámbito de aplicación .....	296
2. Elementos subjetivos del contrato.....	298
3. Billete y talón de equipaje.....	299
4. Bultos de mano y equipajes .....	300
5. Obligaciones del porteador .....	300
6. Obligaciones del viajero.....	302

	<u>Pág.</u>
7. Responsabilidad del porteador .....	303
III. EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (REGLAS CIM) .....	311
1. Ámbito de aplicación .....	312
2. Elementos personales del contrato de transporte de mercancías .....	314
3. Carta de porte ferroviario .....	314
4. Obligaciones y derechos de las partes en la fase inicial del transporte.....	316
5. Obligaciones y derechos de las partes durante el transporte.....	317
6. Obligaciones de las partes a la llegada a destino .....	319
7. Pago del porte.....	320
8. Responsabilidad del porteador .....	321
BIBLIOGRAFÍA.....	329

### C) TRANSPORTE AÉREO

<b>CAPÍTULO XII. TRANSPORTE AÉREO (I). RÉGIMEN JURÍDICO. CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO .....</b>	<b>333</b>
I. INTRODUCCIÓN .....	333
II. EL RÉGIMEN JURÍDICO APLICABLE.....	334
1. Regulación de la responsabilidad por daños .....	334
2. Regulación del <i>overbooking</i> y las cancelaciones .....	339
3. El Derecho español: la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea .....	340
4. Las condiciones generales de las compañías aéreas. El papel de la IATA .....	341
III. EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO.....	342
1. Concepto y caracteres generales del contrato .....	342
2. El transportista aéreo: las compañías aéreas .....	344
3. La aeronave .....	345
4. Documentación del contrato .....	346
BIBLIOGRAFÍA.....	349
<b>CAPÍTULO XIII. TRANSPORTE AÉREO (II). LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA AÉREO .....</b>	<b>351</b>
I. CUESTIONES COMUNES A LA RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS .....	352
1. La responsabilidad de los agentes y dependientes del transportista aéreo...	352
2. El transporte sucesivo .....	352
3. La sustitución en el transporte .....	353
4. El <i>chárter</i> aéreo .....	354
5. La jurisdicción competente .....	354
6. Las acciones de responsabilidad: plazos y condiciones de ejercicio (protesta) .....	356
7. Los plazos de caducidad y prescripción de las acciones.....	357

	<u>Pág.</u>
II. EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE AÉREO DE PERSONAS .....	357
1. Responsabilidad en caso de daños personales .....	357
2. Responsabilidad en caso de retraso.....	361
3. Responsabilidad en caso de incidencias con el equipaje .....	362
4. Responsabilidad en caso de <i>overbooking</i> .....	364
5. Responsabilidad en caso de acomodo del pasajero en una clase distinta de la que contrató .....	365
6. Responsabilidad en caso de cancelación.....	365
III. EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS .....	366
1. El régimen de responsabilidad en el transporte aéreo interno de mercancías .....	366
2. El régimen de responsabilidad en el Sistema de Varsovia y en el Convenio de Montreal .....	367
IV. LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS A TERCEROS CAUSADOS POR AERONAVES.....	378
BIBLIOGRAFÍA.....	380

#### **D) TRANSPORTE MULTIMODAL**

<b>CAPÍTULO XIV. TRANSPORTE MULTIMODAL .....</b>	<b>385</b>
I. INTRODUCCIÓN E IMPORTANCIA ACTUAL DEL FENÓMENO .....	385
1. Factores de carácter técnico desencadenantes de la expansión del transporte multimodal .....	385
2. Factores de tipo económico-empresarial impulsores del transporte multimodal .....	388
II. RÉGIMEN JURÍDICO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL .....	389
1. La noción jurídica de contrato de transporte multimodal: su naturaleza jurídica .....	389
2. Distinción de figuras afines: transporte multimodal, intermodal y combinado.....	392
3. La falta de una regulación uniforme aplicable al contrato de transporte multimodal .....	392
III. PARTES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL CON ESPECIAL REFERENCIA AL OTM.....	399
IV. DOCUMENTACIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL .....	401
V. RESPONSABILIDAD DEL OTM .....	403
1. Sistema de responsabilidad .....	403
2. Periodo de responsabilidad .....	404
3. Causas de exoneración de responsabilidad .....	405

	<u>Pág.</u>
4. Indemnización .....	406
5. Aviso de pérdida y plazo de reclamación .....	408
VI. REFERENCIA AL FENÓMENO DEL <i>SHORT SEA SHIPPING</i> COMO MODALIDAD DE TRANSPORTE MULTIMODAL .....	409
BIBLIOGRAFÍA.....	415

**E) TRANSPORTE DE VIAJEROS**

<b>CAPÍTULO XV. TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA.....</b>	<b>419</b>
I. EL TRANSPORTE NACIONAL DE VIAJEROS POR CARRETERA .....	419
1. Introducción .....	419
2. Transporte público regular permanente de uso general .....	421
3. Transporte temporal .....	423
4. Transporte de uso especial .....	423
5. Transporte discrecional .....	423
II. EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE VIAJEROS POR CARRE- TERA .....	424
1. Introducción .....	424
2. Transporte regular internacional .....	425
3. Transporte regular internacional de carácter especial .....	425
4. Transporte discrecional .....	426
5. Transporte de cabotaje .....	426
III. EL TRANSPORTE AUTONÓMICO Y MUNICIPAL DE VIAJEROS POR CARRETERA.....	427
IV. EL CONTRATO DE TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL DE VIAJEROS POR CARRETERA Y LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA FRENTE A LOS VIAJEROS Y SUS EQUIPAJES .....	428
1. Introducción .....	428
2. Concepto, clasificación, naturaleza jurídica y caracteres.....	428
3. Elementos del contrato.....	429
4. Contenido del contrato .....	430
5. Responsabilidad del transportista por daños personales a los pasajeros...	431
6. Responsabilidad del transportista por el equipaje y bultos de mano .....	432
7. Seguros.....	433
8. Ejercicio de la acción de responsabilidad .....	433
BIBLIOGRAFÍA.....	435
<b>CAPÍTULO XVI. CONTRATO DE PASAJE. CONTRATO DE VIAJE COM- BINADO.....</b>	<b>437</b>
I. EL CONTRATO DE PASAJE MARÍTIMO .....	437
1. Concepto y naturaleza jurídica .....	437
2. Régimen jurídico .....	438

	<u>Pág.</u>
3. Elementos del contrato de pasaje .....	440
4. Contenido del contrato .....	441
5. Responsabilidad del transportista .....	444
II. EL CONTRATO DE VIAJE COMBINADO .....	449
1. Introducción .....	449
2. Concepto, caracteres y naturaleza jurídica .....	450
3. Elementos del contrato .....	450
4. Terminación del contrato .....	455
5. Responsabilidad contractual de los operadores y detallistas .....	456
BIBLIOGRAFÍA.....	457

## F) LOGÍSTICA

<b>CAPÍTULO XVII. LOS CONTRATOS DE LOGÍSTICA .....</b>	<b>461</b>
I. INTRODUCCIÓN .....	462
II. CONCEPTO, NATURALEZA JURÍDICA Y RÉGIMEN APLICABLE.....	463
1. El concepto de «contrato de logística» .....	463
2. La atipicidad del contrato .....	465
3. La determinación del régimen jurídico aplicable .....	466
4. La «operación logística» en la Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías .....	468
III. SUJETOS .....	468
1. El operador logístico .....	468
2. El usuario .....	469
IV. OBJETO .....	470
V. FORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN DEL CONTRATO.....	470
1. La decisión de concluir un contrato de logística .....	470
2. La selección del operador logístico .....	471
3. La negociación del contrato .....	471
4. La redacción del contrato .....	472
VI. LA PLATAFORMA LOGÍSTICA.....	473
1. El concepto de «plataforma logística» .....	473
2. La titularidad de la plataforma logística .....	473
3. El acceso a la plataforma logística .....	473
VII. CONTENIDO DEL CONTRATO .....	474
1. La variabilidad del contenido .....	474
2. Las obligaciones del operador logístico .....	474
3. Las obligaciones del usuario .....	481
4. Otros pactos .....	486
VIII. LA RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR LOGÍSTICO .....	490

	<u>Pág.</u>
1. La coexistencia de diferentes regímenes de responsabilidad .....	490
2. La responsabilidad como porteador .....	492
3. La responsabilidad como depositario .....	493
4. La responsabilidad como deudor de otras prestaciones logísticas .....	495
<b>IX. DURACIÓN Y EXTINCIÓN DEL CONTRATO .....</b>	<b>495</b>
1. La duración del contrato .....	495
2. La extinción del contrato .....	497
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>500</b>

### **G) TRANSPORTE POSTAL**

<b>CAPÍTULO XVIII. LOS SERVICIOS Y EL TRANSPORTE POSTAL.....</b>	<b>503</b>
<b>I. RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS SERVICIOS POSTALES.....</b>	<b>503</b>
1. Introducción.....	503
2. Los servicios postales: el envío postal .....	505
3. Servicios excluidos .....	506
<b>II. CLASIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS POSTALES.....</b>	<b>506</b>
1. Introducción.....	506
2. Servicios postales no incluidos en el ámbito del servicio postal universal .....	506
3. Servicios postales incluidos en el ámbito del servicio postal universal .	507
4. Servicios postales incluidos en el ámbito del servicio postal universal y reservados .....	509
<b>III. LOS SUJETOS DEL MERCADO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS POSTALES .....</b>	<b>509</b>
1. Los operadores postales.....	509
2. Los colaboradores en la prestación de servicios postales.....	511
<b>IV. DERECHOS DE LA SOCIEDAD ESTATAL CORREOS Y TELÉGRAFOS, SOCIEDAD ANÓNIMA .....</b>	<b>512</b>
1. Introducción.....	512
2. Los derechos de contenido no económico: derechos especiales y exclusivos .....	512
3. Los derechos económicos y su control.....	513
<b>V. EL PRECIO POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS POSTALES .....</b>	<b>514</b>
1. Introducción.....	514
2. Precio por la prestación de servicios postales reservados .....	514
3. Precio por la prestación de servicios postales no reservados .....	515
4. Sistemas de pago .....	515
<b>VI. LA RED POSTAL PÚBLICA .....</b>	<b>516</b>
<b>VII. RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD Y RESOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS .....</b>	<b>517</b>

	<u>Pág.</u>
1. Responsabilidad de los operadores postales.....	517
2. Resolución de controversias .....	518
VIII. LA ADMINISTRACIÓN POSTAL, LA INSPECCIÓN POSTAL Y EL RÉGIMEN SANCIONADOR .....	520
1. La administración postal .....	520
2. La inspección postal .....	522
3. El régimen sancionador .....	522
BIBLIOGRAFÍA.....	523

## SEGUNDA PARTE

### DERECHO DE SEGUROS, LABORAL Y FISCAL

#### H) TRANSPORTE Y SEGURO

<b>CAPÍTULO XIX. LOS SEGUROS TERRESTRES.....</b>	<b>529</b>
I. INTRODUCCIÓN .....	529
1. Función económica .....	529
2. Diferencias entre los contratos de seguros y de transporte .....	530
3. Marco legal del contrato de seguro .....	531
II. EL SEGURO DE DAÑOS SOBRE LAS MERCANCÍAS .....	535
1. Concepto y elementos del contrato .....	535
2. Delimitación del riesgo .....	541
3. Contenido del contrato .....	542
4. Siniestro e indemnización .....	544
5. Nulidad e ineficacia del contrato.....	548
6. Renuncia y extinción del contrato.....	549
7. Jurisdicción y arbitraje .....	549
III. EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PORTEADOR.....	550
1. Responsabilidad en el transporte y su aseguramiento.....	550
2. Régimen jurídico.....	551
3. Concepto y características.....	551
4. La dirección jurídica del asegurado .....	552
5. El tercero perjudicado y la acción directa contra el asegurador .....	553
BIBLIOGRAFÍA.....	554
<b>CAPÍTULO XX. LOS SEGUROS MARÍTIMOS Y AÉREOS .....</b>	<b>557</b>
I. LOS SEGUROS MARÍTIMOS .....	557
1. Concepto.....	557
2. Modalidades .....	558
3. Régimen jurídico .....	559
4. Elementos del contrato .....	562

	<u>Pág.</u>
5. El riesgo asegurado.....	563
6. Contenido del contrato .....	564
7. El derecho de subrogación del asegurador en el seguro marítimo .....	566
8. Liquidación del siniestro .....	567
II. LOS SEGUROS AÉREOS .....	570
1. Régimen jurídico .....	570
2. Concepto y características .....	572
3. Modalidades .....	572
BIBLIOGRAFÍA.....	576
 <b>I) DERECHO LABORAL DEL TRANSPORTE</b>  	
<b>CAPÍTULO XXI. EL CONTRATO DE TRABAJO EN EL ÁMBITO MARÍTIMO .....</b>	<b>579</b>
I. ASPECTOS JURÍDICO LABORALES DEL TRABAJO DE LA MARINA MERCANTE .....	579
1. Introducción: la singularidad del trabajo marítimo .....	579
2. Algunos aspectos relativos a los sujetos .....	580
3. Requisitos generales para el acceso al empleo en buques .....	582
4. Algunos aspectos en relación al contrato de embarque .....	589
II. ALGUNAS PECULIARIADES EN TORNO A LAS RELACIONES LABORALES EN EL SECTOR MARÍTIMO PESQUERO. EN ESPECIAL EL TIEMPO DE TRABAJO .....	593
1. Consideraciones introductorias .....	593
2. Ámbito subjetivo .....	594
3. Fuentes normativas de la relación laboral en el sector marítimo pesquero...	597
4. Tiempo de trabajo .....	600
BIBLIOGRAFÍA.....	607
 <b>CAPÍTULO XXII. EL CONTRATO DE TRABAJO EN LOS ÁMBITOS AERONÁUTICO Y TERRESTRE .....</b>	 <b>609</b>
I. EL CONTRATO DE TRABAJO AERONÁUTICO .....	609
1. Definición de contrato de trabajo aeronáutico .....	609
2. Ámbito subjetivo .....	610
3. Regulación del tiempo de trabajo en la navegación aérea.....	616
4. Cese «en vuelo» de los pilotos mayores de sesenta años .....	618
II. LA RELACIÓN JURÍDICO-LABORAL EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA Y EL TIEMPO DE TRABAJO EN EL TRANSPORTE FERROVIARIO.....	619
1. Transportistas y trabajadores en el ámbito del transporte por carretera: empleados y autónomos .....	619

	<u>Pág.</u>
2. Las fuentes reguladoras del contrato de trabajo en el transporte por carretera .....	624
3. Algunas peculiaridades de la regulación de las condiciones de trabajo y empleo del trabajador del transporte.....	627
4. El tiempo de trabajo en el transporte ferroviario.....	630
BIBLIOGRAFÍA.....	631
 <b>J) FISCALIDAD DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE</b>  	
<b>CAPÍTULO XXIII. TRIBUTACIÓN POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE</b> .....	635
I. EL IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO.....	635
1. Operaciones interiores.....	636
2. Operaciones de comercio internacional .....	643
3. Repercusión. Deducción. Devoluciones .....	648
4. El régimen simplificado .....	650
II. EL IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS .....	651
1. Hecho imponible y exenciones .....	651
2. Sujetos pasivos.....	654
3. Cuantificación .....	654
4. Gestión .....	657
III. OTROS TRIBUTOS .....	658
BIBLIOGRAFÍA.....	662
 <b>CAPÍTULO XXIV. TRIBUTACIÓN DEL BENEFICIO EMPRESARIAL DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE</b> .....	 663
I. LA FISCALIDAD DEL TRANSPORTE EN EL IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES .....	664
1. Régimen general del Impuesto sobre Sociedades .....	664
2. Régimen fiscal de las entidades de reducida dimensión (arts. 108-114 LIS).....	678
II. EL IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS .....	680
1. Sujeción de la empresa de transporte al IRPF.....	681
2. Rendimiento neto de la actividad económica de transporte .....	682
3. Ganancias y pérdidas relacionadas con la actividad de transporte.....	691
BIBLIOGRAFÍA.....	694

## PRÓLOGO

*Empieza a ser abundante la bibliografía española dedicada al transporte, con carácter monográfico o general. Sin embargo, en su práctica totalidad se refiere a un medio concreto y específico. La presente obra, resultado del esfuerzo de diversos profesionales, en su mayoría académicos o abogados especializados, pretende ser una obra de referencia en el sector del transporte. Se agrupa en un solo volumen los diversos medios de transporte, rompiendo así la tradicional tendencia a los estudios unimodales a la que se aludía hace un momento.*

*Varias puntualizaciones son necesarias. La primera de ellas es que el Manual de Derecho del Transporte que el lector tiene en sus manos adopta, en esencia, una perspectiva jurídico-privada. Aunque no se olvida la importancia de los aspectos jurídico-administrativos o de ordenación, es indudable la impronta iusprivatista de la obra (no en vano, buena parte de los autores son profesores de Derecho mercantil). Sin desconocer esta última realidad, cada uno de los capítulos incluye —cuando ello es relevante— la correspondiente atención a los aspectos de Derecho público.*

*Si bien el Manual se ocupa, fundamentalmente, de los aspectos relativos al contrato, se ha optado por incluir asimismo otras cuestiones que se juzgan esenciales en la materia objeto de atención, como son los laborales y los fiscales. Al propio tiempo se han querido recoger las últimas novedades en materia legislativa, incluyendo las oportunas referencias a las últimas leyes, en particular la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.*

*El presente Manual nace a partir del germen que brinda el Master on line en Derecho y Gestión del Transporte, que, organizado por CEDIT, se desarrolla en la Universitat Jaume I de Castellón. Es precisamente el esfuerzo desplegado por los diversos profesionales que en él intervienen lo que animó a publicar la obra que ahora aparece, con los oportunos y necesarios cambios.*

*Vaya por delante, por tanto, el agradecimiento a todos y cada uno de ellos (con quienes me une, aparte del común interés por el transporte, una ya larga amistad) por el trabajo desarrollado, que ha posibilitado que en un espacio de tiempo relati-*

*vamente breve y ajustándose al calendario previsto (cosa infrecuente en proyectos que agrupan a tantos autores) se pueda lanzar al mercado el presente manual. Agradecimiento que he de hacer extensivo asimismo a Achim PUETZ, profesor de Derecho mercantil en la Universidad Jaume I y coordinador del presente volumen, por su eficaz labor en la coordinación de la obra. Finalmente, quiero expresar mi gratitud al Ministerio de Ciencia e Innovación que, en sucesivas ocasiones, ha tenido a bien apoyar la labor investigadora de CEDIT. El presente Manual se enmarca en el proyecto coordinado de investigación «Manifestaciones de la autonomía de la voluntad en la articulación de un transporte más eficiente: formularios, receptáculos, intermodalidad» (Ref. DER2009-14735-C02-01), financiado por aquél y cofinanciado con fondos FEDER.*

*Para la publicación se ha optado por una editorial de tanto prestigio como Marcial Pons, que ha apostado recientemente por apoyar de manera decidida el sector del Derecho del transporte, con varias iniciativas relevantes, como es la publicación de la Revista de Derecho del Transporte, o la propia colección de Derecho del Transporte, coeditada con CEDIT. El presente Manual es un elemento más de esta apuesta.*

Castellón, enero de 2010.

Fernando MARTÍNEZ SANZ  
Catedrático de Derecho mercantil  
Universitat Jaume I de Castellón

## CAPÍTULO I

# EL DERECHO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA (I) CONCEPTO. EL BUQUE. EL NAVIERO

Juan Luis PULIDO BEGINES  
Catedrático de Derecho mercantil  
Universidad de Cádiz

**SUMARIO:** I. APROXIMACIÓN AL CONCEPTO DE DERECHO MARÍTIMO.—1. El Derecho marítimo como Derecho especial.—2. El Derecho marítimo como Derecho autónomo.—3. El concepto de Derecho marítimo.—II. EVOLUCIÓN HISTÓRICA.—1. El Derecho marítimo en la Antigüedad.—2. El Derecho marítimo romano.—3. El Derecho marítimo medieval.—4. La Edad Moderna.—5. La codificación.—6. El Derecho marítimo contemporáneo.—III. EL BUQUE.—1. Concepto jurídico de buque.—2. Naturaleza jurídica.—3. Régimen jurídico.—A. La publicidad del buque.—B. La nacionalidad del buque.—C. Clasificación de buques. Las sociedades de clasificación.—IV. EL TITULAR DE LA ACTIVIDAD MARÍTIMA: EL NAVIERO.—1. Concepto. 2. Régimen jurídico.

### I. APROXIMACIÓN AL CONCEPTO DE DERECHO MARÍTIMO

En el Derecho marítimo, la delimitación de la materia que lo conforma siempre ha sido particularmente compleja. Buena prueba de ello es que ni siquiera existe una terminología uniforme para denominar esta disciplina. Mientras algunos hablan de Derecho marítimo, a secas, otros emplean el término Derecho comercial marítimo y, otros, la expresión más moderna de Derecho de la navegación marítima. Estas diferencias no son resultado de una mera preferencia estética o lingüística, sino de una toma de posición científica respecto al concepto y la delimitación del campo propio del Derecho marítimo. Así, la noción Derecho comercial marítimo suele emplearse en el marco de una concepción de la disciplina entendida como régimen del comercio por mar, en la que el naviero es sujeto, el buque mercante objeto y el fletamento el acto jurídico central. Sin embargo, quienes utilizan el término Derecho marítimo o Derecho de la navegación trabajan desde una visión más amplia de la materia, que

comprende tanto aspectos de Derecho público como de Derecho privado y que en algunos casos incluye en el mismo régimen a la navegación marítima y a la aérea.

Con todo, el concepto tiene un valor sólo relativo. Toda idea se formula en unas determinadas coordenadas espacio-temporales, y como tal, también la noción de Derecho marítimo es una realidad contingente sometida a los condicionamientos propios del lugar y del momento en que se propone. Por eso, la polémica suscitada en torno a la determinación científica del concepto obedece, en buena medida, a la diversidad de las perspectivas desde las que se aborda la labor de conceptualización jurídica. Quienes parten en la actualidad de la realidad legislativa española, encuentran argumentos de peso para concebir el Derecho marítimo como Derecho comercial marítimo, formando parte del Derecho mercantil. No en balde, en el siglo XIX y buena parte del XX se hallaba extendida la opinión de que el objeto del Derecho marítimo lo constituye la actividad comercial marítima. En cambio, quienes prescinden de consideraciones reducidas al hecho circunstancial de la manifestación legislativa, centrandó su estudio en la observación de la realidad material anterior a la regulación, ponen el acento, como eje de la disciplina, en el hecho navegatorio (surge así el Derecho de la navegación) o en el mar (Derecho marítimo), como elemento donde ésta se lleva a cabo.

Este problema conceptual viene ocupando a la doctrina desde antiguo, sin que se hayan alcanzado soluciones generalmente aceptadas, pero es ésta una controversia que no afecta al Derecho marítimo como realidad viva que sigue su propia evolución, al margen de polémicas doctrinales. Como derecho, su desarrollo se produce a impulso de las necesidades del tráfico, en un proceso dinámico de gestación continuada, en permanente mutación. Por eso, la reflexión teórica sobre qué es el Derecho marítimo y sobre su encaje en el conjunto del ordenamiento jurídico, suele tener escasa repercusión práctica y dudosa utilidad. De ahí que nuestra pretensión en esta obra, apenas roce el terreno conceptual en una polémica añeja que renunciamos de antemano a dilatar. No es cometido de esta obra la aportación de nuevas ideas en un debate sin duda abierto, sino tan sólo la escueta exposición del enfoque personal que anima a las páginas que aquí comienzan.

Centrándonos en el genuino sentido de utilidad que posee la formulación del concepto, que no es otra que la de *sentar un criterio delimitador de la materia objeto de estudio*, sólo partiendo de esta determinación es posible valorar hasta qué punto la parcela del ordenamiento que analizamos merece o no recibir un tratamiento diferenciado. Son dos, por consiguiente, las cuestiones principales que en estas consideraciones introductorias debemos abordar: la *especialidad* del Derecho marítimo y su eventual *autonomía*.

## 1. El Derecho marítimo como Derecho especial

Debemos partir del hecho incontestable de que en nuestro ordenamiento cabe identificar un conjunto de normas, al que suele denominarse Derecho marítimo, destinado a disciplinar la realidad específica de fenómenos que ocurren en el mar o tienen a éste por objeto y precisan de ordenación jurídica. El Derecho marítimo tiene entidad, como Derecho especial o particular respecto al común o general, porque su

objeto es uno y distinto del de otras ramas del ordenamiento. Su existencia viene determinada por la concurrencia en el tráfico marítimo de problemas que no encuentran solución por los cauces ordinarios del Derecho común. Y ésta es la razón creadora que da origen al Derecho marítimo.

En el Derecho marítimo encontramos instituciones y principios propios no extrapolables a otros sectores del ordenamiento, aunque alguno haya caído en desuso como consecuencia de la misma evolución de la navegación marítima. Así ocurre, por ejemplo, con la figura del naviero, indisolublemente unida hasta el siglo XIX a la del propietario del buque, o también con el principio de la limitación de responsabilidad por créditos marítimos (*fortuna de mar*), entendido de forma casi inherente a la condición de un sujeto, el naviero-propietario, o con la peculiar figura del capitán del buque, que no es equiparable a la de un simple auxiliar del empresario. Entre la instituciones marítimas no podemos olvidar tampoco el estatuto jurídico del buque, dotado de notables singularidades, el salvamento, el remolque, el sistema específico de distribución de riesgos y de imputación de responsabilidad, la especialidad en materia de seguros y de créditos marítimos, etcétera.

La frecuencia y relevancia, en fin, de la cualidad distinta que presentan estos principios respecto a lo común, permiten afirmar el carácter especial del Derecho marítimo, desgajado del Derecho civil o común en un momento histórico concreto para dar respuesta normativa a situaciones que es necesario identificar, pues para formular un concepto de Derecho marítimo antes es preciso concretar cuál es la realidad que demanda del ordenamiento soluciones *ad hoc*, porque las razones del *particularismo* del Derecho marítimo están íntimamente unidas a la cuestión conceptual que tratamos de aclarar.

La especialidad del Derecho marítimo reside en la materia regulada, por lo que su contemplación conjunta es conveniente, pero sin olvidar que las normas que lo integran han de ser examinadas atendiendo a su naturaleza propia y reconduciéndolas a las fuentes, reglas y principios característicos de su disciplina sectorial madre, sea el Derecho civil, el mercantil, el administrativo, etcétera.

En la delimitación del objeto del Derecho marítimo se han empleado diferentes criterios. Como veremos más adelante con más detalle, para los codificadores del siglo XIX, el elemento de fijación de los límites es puramente funcional: forma parte del Derecho marítimo toda norma atinente a la navegación comercial. Desde esta posición se llega a una noción del Derecho marítimo centrada en el dato técnico de la navegación marítima, pero también en la repercusión económica de su ejercicio para el comercio, definiéndose como un *conjunto de normas que protegen el ejercicio de la empresa de la navegación lucrativa, donde el naviero es el sujeto, el buque mercante el objeto y el fletamento el acto jurídico central*. Éste es el criterio plasmado en nuestro vigente CCo y el que, por consiguiente, nos sirve de punto de partida.

Ahora bien, más allá del conocimiento de las normas sobre navegación marítima comercial, la comprensión del Derecho marítimo exige herramientas de mayor precisión que el manejo elemental del Derecho positivo. Tomando distancia para hallar un criterio aglutinador de la materia, hemos de dirigir nuestro esfuerzo jurídico hacia la búsqueda de los rasgos comunes a todas las instituciones, figuras y disciplinas

jurídicas que conforman lo que habitualmente llamamos Derecho marítimo, hacia la *ratio* de las instituciones jurídico-marítimas.

Resulta generalmente aceptado que inicialmente fue el transporte comercial marítimo el que constituyó el núcleo fundamental del Derecho marítimo, que nace así como disciplina reguladora de la industria del transporte comercial, organizada en formas de colaboración integrada de la empresa mercantil y la empresa de navegación, y sometida a condiciones técnicas que determinan históricamente su desarrollo autónomo.

En la actualidad, sin embargo, este planteamiento se torna insuficiente, dado que la navegación marítima comercial sólo constituye una porción, importante desde luego, dentro de una realidad considerablemente más amplia. La expansión progresiva que ha experimentado modernamente la actividad marítima, más allá de la navegación realizada con puros fines comerciales, es susceptible de ser acotada de forma más precisa atendiendo al dato técnico de la navegación marítima o a la atracción y especificidad que ejerce el medio en el que se desenvuelve, el mar. De cualquier modo, el escenario que resulta de todo ello se manifiesta complejo en su composición, singular en su naturaleza y superior a las concretas instituciones que intervienen en él o a la propia actividad comercial marítima.

En definitiva, hoy es posible delimitar un sector de la realidad susceptible de integrar el objeto del Derecho marítimo sobre la base de la técnica navegatoria (lo que plantearía el problema de su distinción respecto a la navegación aérea o fluvial) o del medio en que se desarrolla la actividad: el mar.

Todas las instituciones que comprenden lo que hoy conocemos por Derecho marítimo comparten un rasgo común: su existencia responde a la exposición efectiva de personas y patrimonios a los riesgos del mar. Y ello porque el Derecho marítimo se articula jurídicamente en torno a los riesgos de la navegación marítima y es producto de las necesidades que de ello se derivan. Así, se ha dicho que el Derecho marítimo, desde sus más remotos precedentes fenicio-babilónicos, se ha construido sobre la noción de «riesgo de mar» y sobre la de «falta».

Retomando nuestro argumento, entendemos que el comercio es coyuntura pero no fundamento de la especialidad jurídico marítima, o, cuando menos, que ésta es fruto de la comercialidad y de la maritimidad, pero, sobre todo, de las condiciones en que tiene lugar la aventura marítima (riesgos del mar, lejanía del buque, etc.), sea o no comercial.

El autor español que a nuestro juicio ha señalado con más tino la idea que defendemos ha sido GONDRA, para quien la especialidad jurídico-marítima no reside, a diferencia de la jurídico-mercantil, en las exigencias normativas que plantea el «riesgo especulativo» inherente al tráfico de empresa, sino en el «riesgo físico» del mar, singularizado por las particulares condiciones de peligrosidad, lejanía e incomunicación en que se desenvuelve la actividad marítima. Para dicho autor, la tradicional inserción del Derecho marítimo en el ámbito del Derecho mercantil obedece a puras razones históricas y coyunturales, en el sentido de que el primero apareció y durante mucho tiempo se mantuvo como Derecho del comercio marítimo. El comercio fue la «ocasión histórica» que llevó al surgimiento de las normas jurídico-marítimas. Esta

visión mercantilista permanece en la época de la codificación porque en la práctica del tráfico a comienzos del XIX la actividad naviera continuaba constreñida por lo general a la navegación mercante del transporte, pero en el CCo, a pesar de la dificultad que supone la superposición de normas mercantiles y marítimas, resulta perceptible el distinto fundamento de unas y otras: el riesgo de la especulación comercial en las primeras y el riesgo físico de los peligros de mar en las segundas. Esta idea ha sido defendida recientemente, con fundados argumentos, también por RECALDE.

En este ámbito, en efecto, la exposición física y económica que la navegación entraña se encauza a través de la empresa marítima constituida para realizar el viaje, y ésta a su vez, recurre a formas asociativas complejas que dan lugar a la aparición de un buen número de instituciones dirigidas a aminorar los riesgos de la aventura marítima, o a dividirlos.

Ahora bien, sentadas las notas de especialidad del Derecho marítimo y de singularidad de la aventura marítima y del riesgo que su ejercicio comporta, consideramos importante matizar la proyección que esta noción tiene cara al horizonte jurídico que está por venir.

Debe tenerse en cuenta que el desarrollo tecnológico experimentado en los últimos dos siglos ha logrado una acusada reducción de los riesgos y de las incertidumbres propias de la navegación. Los nuevos conocimientos técnicos y geográficos, la dimensión y los materiales empleados en la construcción de los buques, los medios de propulsión, las telecomunicaciones, el radar, los modernos sistemas de salvamento, etc., todo el avance alcanzado redundando en un significativo aumento de la seguridad de la navegación, excepción hecha del incremento del riesgo de abordajes experimentado a causa de la multiplicación del tráfico marítimo.

Como consecuencia, ciertos principios básicos tradicionales del Derecho marítimo clásico han perdido relevancia. Desde mediados del siglo XIX, por ejemplo, se abandonan las viejas formas de explotación colectiva de los buques, sustituyéndose por tipos societarios ordinarios en la empresa terrestre, sobre todo por la sociedad anónima. La figura del capitán del buque, asimismo, es otra que se resiente en el escenario de los últimos tiempos, viendo mermadas sus exorbitantes facultades comerciales conforme se reduce la autarquía en el ejercicio navegatorio, hasta configurarse más como un empleado cualificado del naviero que como su *alter ego*.

El desarrollo tecnológico, por otra parte, permite la construcción de flotas bien equipadas, capaces de prestar servicios regulares de transporte, algo casi imposible antes de la Revolución industrial. En la actualidad, el transporte marítimo se constituye como actividad organizada de armadores profesionales que proyectan su acción en un mercado continuo de fletes. Todo ello ha contribuido a que el viaje marítimo pierda en muy buena medida la condición de aventura y pueda asimilarse a cualquier otra forma de explotación industrial, y esto representa una pérdida de especialidad como rama del derecho. De ahí que el Derecho marítimo tienda a ser, cada día, más integrable en el genérico Derecho del transporte, y, aunque ésta sea una aseveración orientada al futuro y el proceso de transformación del Derecho marítimo se halle en curso, es posible ya hoy vislumbrar la formulación de un régimen jurídico uniforme para todo tipo de transporte.