

Revista de Derecho del Transporte

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

Rdt · 2016 · N.º 18



SUMARIO

DOCTRINA

Pág.

BLANCA ROMERO MATUTE, <i>Régimen jurídico privado del contrato de transporte de viajeros por ferrocarril</i>	11
MANUELA MORA RUIZ, <i>La necesaria ordenación jurídico-administrativa de los drones en el Derecho español: entre la libre competencia y la protección del interés general</i>	63
AITOR ZURIMENDI ISLA, <i>Las cláusulas de jurisdicción y arbitraje incluidas en el conocimiento de embarque tras la Ley de navegación marítima</i>	89
AMAIA ZUBIAURRE GURRUCHAGA, <i>La protección del viajero en el transporte terrestre por carretera y por ferrocarril de ámbito nacional</i>	111

SECCIONES

TRANSPORTE TERRESTRE

A. Legislación	151
I. Legislación comunitaria.....	151
II. Legislación autonómica	155
B. Jurisprudencia	159
I. Reseñas de jurisprudencia	159
1. Tribunales Superiores de Justicia.....	159
2. Audiencias Provinciales.....	164
a) Transporte nacional de mercancías por carretera	164
b) Transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).	167
c) Contrato de mudanza	168
3. Juzgados de lo Mercantil	169
a) Transporte nacional de mercancías por carretera	169

	Pág.
b) Transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).....	173
c) Contrato de mudanza	173
C. Derecho de la competencia	173
I. Expedientes sancionadores y de vigilancia	173
1. Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia	173
2. Autoridades Autonómicas de la competencia	176
D. Recensiones y bibliografía	177

TRANSPORTE MARÍTIMO

A. Noticias.....	181
B. Legislación	187
I. Nacional	187
1. Contaminación marina	187
2. Seguridad marítima	188
3. Transporte marítimo	190
II. Comunitaria	192
1. Normas legales	192
III. Convenios e instrumentos internacionales	192
C. Jurisprudencia	193
I. Reseñas de jurisprudencia	193
1. Tribunal Supremo	193
2. Tribunales Superiores de Justicia.....	194
3. Audiencias Provinciales.....	196
II. Comentarios de jurisprudencia	198
1. «La prescripción de la acción declarativa de resolución y de reclamación de cantidad para el resarcimiento de los daños derivados del incumplimiento de un contrato cuyo objeto es la reforma parcial de un buque» [Juzgado de lo Mercantil núm. 2 de Palma de Mallorca. Sentencia de 21 de junio de 2016 (JUR\2016\192925)], por <i>Iñaki Zurutuza Arigita</i>	198

TRANSPORTE AÉREO Y MULTIMODAL

A. Noticias.....	207
B. Legislación	228

	Pág.
I. Legislación comunitaria.....	228
II. Legislación nacional	232
III. Legislación laboral y de Seguridad Social	233
C. Jurisprudencia	234
I. Reseñas de jurisprudencia	234
1. Transporte aéreo	234
a) Pasajeros.....	234
a') Retraso y gran retraso.....	234
b') Denegación de embarque y cancelación.....	243
b) Otras cuestiones: devolución del importe del billete	246
c) Otras cuestiones: circunstancias extraordinarias. Huelga de controladores.....	247
d) Otras cuestiones: incumplimiento de un contrato de servicio de acompañamiento de menores	248
e) Sentencias laborales.....	249
II. Comentarios de jurisprudencia: «Hacia la equiparación entre responsabilidad y aseguramiento: un “no pero sí” en la aplicación del Reglamento (CE) 785/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos, a la valoración del daño corporal en los accidentes aéreos» [Comentario de la Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 15. ^a), Sentencia núm. 165/2016 de 12 de julio de 2016], por <i>Irene Nadal Gómez</i>	252
D. Derecho de la competencia	262
I. Concentraciones	262
II. Acuerdos	266
III. Ayudas de Estado	267
E. Recensiones y bibliografía.....	269
I. Recensiones: Benjamyn I. Scott, <i>The law of Unmanned Aircraft Systems. An Introduction to the current and future regulation under National, Regional and International Law</i> , 2016, Kluwer Law International BV, The Netherlands, 440 pp., ISBN: 9789041161260, por <i>Alejandra Fernández Vallejo</i>	269
II. Bibliografía.....	278
1. Artículos en revistas y capítulos de libros: transporte aéreo.	278
2. Artículos en revistas y capítulos de libros: transporte multimodal.	282
3. Monografías y libros colectivos: transporte aéreo.....	283

	Pág.
SEGUROS	
A. Legislación	285
I. Legislación estatal	285
II. Legislación autonómica	287
B. Jurisprudencia	288
I. Reseñas de jurisprudencia	288
1. Seguros marítimos	288
2. Seguros terrestres.....	292
<i>a)</i> Seguro de transporte terrestre de mercancías.....	292
<i>a')</i> Riesgo e interés asegurado.....	292
<i>b')</i> Obligaciones de las partes. Interpretación	296
<i>c')</i> Determinación de la indemnización.....	298
<i>d')</i> Legitimación activa. Subrogación del asegurador	299
<i>e')</i> Legitimación pasiva. Responsabilidad del porteador.....	301
<i>f')</i> Prescripción de la acción. Extinción de contrato.....	301
<i>b)</i> Seguro de responsabilidad civil del porteador.....	302
3. Seguros aéreos	305
4. Seguros de viajeros.....	305
D. Recensiones y bibliografía	308

DOCTRINA

RÉGIMEN JURÍDICO PRIVADO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL *

Blanca Romero Matute

Profesora Titular de Universidad de Derecho Mercantil
Universidad de Cádiz

RESUMEN

En el ordenamiento español carecemos de una norma que regule el régimen jurídico privado del contrato de transporte ferroviario de viajeros. En el ámbito jurídico público el servicio de transporte ferroviario es regulado por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, por el Reglamento del Sector Ferroviario de 2004 y por la Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres, que en materia de responsabilidad del porteador se remite al 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; este, a su vez, sin perjuicio de lo dispuesto en él, se remite a lo dispuesto en las RU CIV (Apéndice A COTIF). Y finalmente, el propio COTIF y sus RU CIV se remiten a los derechos nacionales que pudieran resultar aplicables, destacando particularmente la remisión en materias que afectan a la responsabilidad en caso de muerte y lesiones de los viajeros. Dada la ausencia de criterios y límites de responsabilidad en el ordenamiento español respecto a los daños personales, se proponen soluciones de política jurídica. Enmarcado en este escenario de dispersión normativa, el presente artículo tiene como objetivo el estudio del contrato de transporte ferroviario de viajeros a la luz de los nuevos textos legales que durante en el año 2015 han sido publicados y que inciden en su régimen jurídico o lo interpretan.

Palabras clave: transporte ferroviario de viajeros, responsabilidad del porteador, responsabilidad civil, daños personales, baremo de tráfico, seguro obligatorio de viajeros.

SUMARIO: I. CONSIDERACIONES PREVIAS.—II. CONCEPTO DE CONTRATO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL.—III. FUENTES LEGALES.—IV. DOCUMENTACIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE VIAJEROS.—V. EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE FERROVIARIO DE VIAJEROS: 1. Las obligaciones del viajero. 2. La responsabilidad del transportista ferroviario de viajeros: 2.1. El transportista ferroviario. Supuesto de pluralidad de porteadores y de modos de transporte. 2.2. Las obligaciones de seguridad y asistencia. 2.3. La responsabilidad por daños personales e incidencias en el equipaje: 2.3.1. Ámbito espacial y temporal de la responsabilidad. 2.3.2. Fundamento de la responsabilidad y carga de la prueba de los hechos. 2.3.3. La limitación de la responsabilidad respecto a los daños corporales. Ausencia de criterios de limitación de responsabilidad en el ordenamiento español. 2.3.4. La limitación de la responsabilidad respecto a los equipajes. 2.3.5. Cuestiones procesales. 2.4. Otros supuestos de responsabilidad: cancelación, interrupción, retraso y enlaces perdidos.—VI. BIBLIOGRAFÍA.

* Fecha de recepción del trabajo: 06/06/2016. Fecha de aceptación del trabajo: 18/10/2016.

Private legal system of the contract of carriage of passengers by rail

ABSTRACT

Spanish legislation lacks a regulation governing private law on the contract of carriage of passengers by rail. Under public law, the rail transport service is regulated by Law 38/2015, of 29 September, on the Railway Sector, by the 2004 Regulation of the Railway Sector and by Law 16/1987, on the Regulation of Terrestrial Transport, which in the area of carrier liability refers to Regulation (EC) 1371/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007, on the rights and obligations of rail passengers; this, in turn, without prejudice to the provisions laid down, refers to the provisions of the CIV UR (Appendix A to COTIF). Lastly, the COTIF itself and its CIV UR refer to national laws that might be applicable, particularly emphasizing remission in matters that affect liability for death and injury of passengers. Given the lack of criteria or limits of liability in the Spanish legal system for personal damages, legal policy solutions are proposed. Framed within this context of a plethora of regulations, the aim of this article is to study the contract of carriage of passengers by rail in the light of the new legal texts published in 2015 that affect or interpret its legal regime.

Keywords: carriage of passengers by rail, liability of the carrier, civil liability, personal injury, scale of traffic, obligatory passenger insurance.

SUMMARY: I. PRELIMINARY CONSIDERATIONS.—II. CONCEPT OF CONTRACT OF CARRIAGE OF PASSENGERS BY RAIL.—III. LEGAL SOURCES.—IV. DOCUMENTATION OF THE CONTRACT OF CARRIAGE OF PASSENGERS BY RAIL.—V. LIABILITY REGIME IN THE CARRIAGE OF PASSENGERS BY RAIL: 1. The obligations of the passenger. 2. The liability of the rail carrier of passengers: 2.1. The rail carrier. Scenario of a plurality of carriers and modes of transportation. 2.2. The obligations of safety and assistance. 2.3. Liability for personal injury and loss of or damage to luggage: 2.3.1. Temporal and spatial scope of liability. 2.3.2. Principles of liability and burden of proof of the facts. 2.3.3. The limitation of liability for personal injury. Lack of criteria for limitation of liability in the Spanish legal system. 2.3.4. The limitation of liability for luggage. 2.3.5. Procedural questions. 2.4. Other liability scenarios: cancellation, interruption, delay and lost connections.—VI. BIBLIOGRAPHY.

I. CONSIDERACIONES PREVIAS

En el ámbito del transporte de personas, con independencia del medio que se utilice y del espacio en el que se desarrolle, existe una tendencia generalizada a la unificación del régimen jurídico de protección del viajero y de responsabilidad del porteador. De un lado, estamos asistiendo en los últimos años a un intenso esfuerzo del legislador internacional y de la Unión Europea por adecuar la regulación del transporte de personas a la situación actual del tráfico e incrementar la tutela de los intereses de los pasajeros sobre la base de que se garantice un elevado nivel de protección comparable entre los distintos modos de transporte e independiente del lugar al que viajen. Así, los convenios internacionales relativos a la responsabilidad de los transportistas de personas en los distintos medios han sufrido en la última década modificaciones importantes estableciéndose soluciones

sustancialmente similares. De la mano de la política común europea de transportes¹, también se ha producido una suerte de unificación del régimen jurídico aplicable en el transporte de pasajeros tanto en el transporte nacional de cada uno de los Estados que integran la Unión Europea como en el intracomunitario —y por ende, internacional—, mediante la técnica legislativa de incorporar los Convenios internacionales existentes al respecto a reglamentos comunitarios que extienden su aplicación no solo a los trayectos transfronterizos dentro de la Unión Europea sino a los transportes nacionales o interiores. Tal y como destaca la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y del Consejo «Perspectiva europea de los pasajeros: Comunicación sobre los derechos de los pasajeros en todos los modos de transporte» de 19 de diciembre de 2012 (COM/2011/0898 final), en la Unión Europea existe un conjunto completo e integrado de las normas básicas de los derechos de los pasajeros en todos los modos (aéreo, ferroviario, marítimo y fluvial y por carretera), que proporciona una protección mínima para los ciudadanos basada en tres pilares: la no discriminación, la información precisa, oportuna y accesible, y la asistencia inmediata y proporcionada. De otro lado, y aun cuando en el transporte de personas existen regulaciones específicas en atención a los distintos medios empleados, en todas ellas encontramos una base común y, a pesar de algunas diferencias en materia de presupuestos de la responsabilidad y límites cuantitativos de la misma, una gran cantidad de afinidades en el régimen jurídico aplicable.

Enmarcado en este escenario de unificación normativa, nos proponemos estudiar el contrato de transporte ferroviario de viajeros a la luz de los nuevos textos legales que en el año 2015 han sido publicados y que inciden en su régimen jurídico o lo interpretan; en particular, de un lado, la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario², que —según su Preámbulo— adapta la regulación de los derechos de los usuarios a la normativa establecida en el Reglamento (CE) 1371/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril, y recoge el derecho a una asistencia integral para los afectados por accidentes ferroviarios, y de otro, la Comunicación de la Comisión Europea «Directrices interpretativas del Reglamento (CE) núm. 1371/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril» de 3 de julio de 2015³.

II. CONCEPTO DE CONTRATO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL

Mediante el contrato de transporte ferroviario de viajeros, una empresa ferroviaria (*porteador*) se obliga, a cambio de un precio, a trasladar a personas y, en su

¹ *Vid.*, al respecto, V. MAMBRILLA RIVERA, «La política europea de transportes (hacia el establecimiento de un “Espacio Único Europeo del Transporte”)», *Revista de Derecho del Transporte*, núm. 9, 2012, pp. 37-84. Además, respecto al sector ferroviario, I. ALTZELAI ULIONO, «Hacia un nuevo Espacio Ferroviario Europeo Único», *Revista de Derecho del Transporte*, núm. 10, 2012, pp. 79-105.

² *BOE* núm. 234, de 30 de septiembre.

³ C (2015) 4089 final publicada en *DOUE* C 220, de 4 de julio de 2015.

caso, a sus equipajes, entre un punto de partida y otro de destino, transcurriendo el viaje por vías ferroviarias y empleando vehículos adecuados para circular por ellas. El porteador se obliga a obtener un resultado preciso: el efectivo traslado de personas o bienes en las condiciones pactadas. Ese traslado se efectúa de un lugar a otro distinto, aunque también puede consistir en un «viaje redondo» cuando, por tener una finalidad turística, el punto de origen coincide con el de destino. Por otra parte, en las Reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional de viajeros y equipajes por ferrocarril (RU CIV) se incluye en el propio concepto de transporte de viajeros también el transporte de vehículos y el de animales vivos que los acompañen, siempre conforme a las condiciones generales de transporte.

Respecto al concepto de viaje en ferrocarril introduce un matiz importante la Comunicación de la Comisión Europea Directrices interpretativas del Reglamento (CE) núm. 1371/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril, de 3 de julio de 2015, pues invita a concebirlo desde la perspectiva del viajero. Lo entiende como el transporte del viajero desde un lugar de salida a otro de destino, con arreglo a un contrato de transporte que comporte al menos un servicio ferroviario. A su vez, define el servicio de transporte ferroviario como el servicio explotado por una empresa ferroviaria entre dos o más puntos, que puede clasificarse como urbano, suburbano, regional, nacional o internacional.

Por tanto, dentro del concepto genérico de transporte ferroviario de viajeros, se distingue entre el transporte interior (en sus distintas modalidades que pueden, además, estar sujetas a obligaciones de servicio público)⁴ y el transporte internacional de viajeros. El transporte internacional es conceptualizado como el servicio de transporte de viajeros en el que el tren cruce al menos una frontera y cuyo objeto principal sea transportar viajeros entre estaciones situadas en distintos Estados, pudiendo el tren componerse o dividirse y las distintas partes que lo constituyan tener procedencias y destinos diferentes, siempre que todos los vagones crucen al menos una frontera⁵.

Por otra parte, queda enmarcado también en el concepto de transporte ferroviario de viajeros el transporte de estos con finalidad prioritariamente turística,

⁴ Los servicios de transporte ferroviario sujetos a obligaciones de servicio público se regulan en el art. 59 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (en adelante, LSF 2015), que prevé que el Consejo de Ministros podrá declarar que la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario de competencia estatal sobre las líneas o los tramos que integran la Red Ferroviaria de Interés General quede sujeta a obligaciones de servicio público. La declaración se producirá cuando la oferta de servicios de transporte de viajeros que realizarían los operadores, si considerasen exclusivamente su propio interés comercial y no recibieran ninguna compensación, resultara insuficiente o no se adecuara a las condiciones de frecuencia, calidad o precio necesarias para garantizar la comunicación entre distintas localidades del territorio español.

⁵ Definición 17 Anexo I LSF 2015. La liberalización del transporte internacional de viajeros fue puesta en marcha en nuestro país por la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, a raíz de la incorporación de la Directiva 2007/58/CE, del Parlamento y del Consejo, de 23 de octubre, por la que se modifican la Directiva 91/440/CEE del Consejo, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (DOUE núm. 315, de 3 de diciembre de 2007).

que es definido en la disposición transitoria 1.^a de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (en adelante, LSF 2015), como aquel servicio en el que, teniendo o no carácter periódico, la totalidad de las plazas ofertadas en el tren se prestan en el marco de una combinación previa, vendida u ofrecida en venta por una agencia de viajes con arreglo a un precio global que incluya, como principales, servicios para satisfacer de una manera general las necesidades de las personas que realizan desplazamientos relacionados con actividades recreativas, culturales o de ocio, siendo el servicio de transporte por ferrocarril complemento de los anteriores⁶. La propia definición y las condiciones de prestación de estos servicios turísticos los incardinan igualmente dentro del concepto de viaje combinado, a cuya normativa específica quedan también sometidos en consecuencia.

Precisamente la categoría de los transportes ferroviarios turísticos nos conduce a otra distinción dentro del transporte ferroviario, la de los transportes regulares y los transportes discrecionales o incluso transportes chárter, categorías que cobran sentido respecto a los trenes turísticos cuando se pretenda contratar un servicio bien fuera de la temporada regular de servicios del tren turístico o en temporada regular contratando la exclusividad del tren.

Se excluyen, sin embargo, del concepto de transporte ferroviario las circulaciones de trenes históricos considerándose como tales aquellas de locomotoras y trenes compuestos de material catalogado como histórico, con o sin viajeros, cuya justificación esencial y fin último sea la realización de una actividad histórico-cultural en la que el propio desplazamiento de los citados vehículos es un medio para la correcta conservación y difusión del patrimonio ferroviario. En estos servicios no existe prestación de transporte ni tampoco prestación combinada de servicios turísticos que incluyan un desplazamiento por vía ferroviaria; se trata de un servicio exclusivamente de carácter cultural inherente a la circulación de vehículos históricos⁷.

⁶ La citada disposición transitoria prevé igualmente la prestación de este tipo de servicios en régimen de libre competencia, cuyas condiciones de prestación fueron ya reguladas a través de la Orden FOM/1403/2013, de 19 de julio, sobre servicios de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística (BOE núm. 177, de 25 de julio). Esta Orden desarrollaba, a su vez, la disposición transitoria 3.^a3 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (introducido por el art. 37.2 de la Ley 11/2013, de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo), que liberalizó el sector desde el 31 de julio de 2013 y lo regulaba en los mismos términos que actualmente encontramos en la LSF 2015.

⁷ La circulación de los vehículos históricos se encuentra excluida de la aplicación de la LSF 2015 (*vid. su disp. adic. 6.^a*) que se remite a su normativa específica. El Ministerio de Fomento, junto con las diferentes asociaciones ferroviarias, ADIF y RENFE-Operadora, elaboró en diciembre de 2010 un documento de referencia donde se establecen los requisitos para la circulación de los vehículos reservados a un uso histórico por la Red Ferroviaria de Interés General administrada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y para llevar a cabo las intervenciones de mantenimiento en instalaciones que reúnan los medios adecuados para su realización.

También se excluyen del ámbito de aplicación de la citada Orden FOM/1403/2013, de 19 de julio, sobre servicios de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística, que específicamente señala que no pueden en ningún caso ser considerados transporte ferroviario.