

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>
PRÓLOGO	21
 PRIMERA PARTE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y DE VIAJEROS A) TRANSPORTE MARÍTIMO	
CAPÍTULO I. EL DERECHO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA (I). CONCEPTO. EL BUQUE. EL NAVIERO	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
CAPÍTULO II. EL DERECHO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA (II). LOS ACCIDENTES DE LA NAVEGACIÓN	61

	<i>Pág.</i>
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 CONTAMI- NACIÓN 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
 CAPÍTULO III. EL TRANSPORTE MARÍTIMO (I). CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO DE BUQUE Y DE FLETAMENTO	87
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
 CAPÍTULO IV. EL TRANSPORTE MARÍTIMO (II). CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS EN RÉGIMEN DE CO- NOCIMIENTO DE EMBARQUE	113
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
CAPÍTULO V. EL TRANSPORTE MARÍTIMO (III). OTROS CONTRATOS DE AUXILIARES DE LA NAVEGACIÓN. EL CONTRATO DE PASAJE.....	139
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) TRANSPORTE TERRESTRE	
CAPÍTULO VI. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA (I). TRANSPORTE INTERNO.....	157

	<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
CAPÍTULO VII. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA (II).	
TRANSPORTE INTERNACIONAL	187
I. CONSIDERACIONES INTRODUCTORIAS	187
1. Introducción	187
2. Ámbito de aplicación	188
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>
CAPÍTULO VIII. TRANSPORTES ESPECIALES	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-creador	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
 CAPÍTULO IX. JUNTAS ARBITRALES DEL TRANSPORTE. ACTIVIDADES DE MEDIACIÓN	 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

	<i>Pág.</i>
6. Diferencia entre contratos con el usuario y con el transportista	264
7. Otras reglas aplicables	265
 CAPÍTULO X. TRANSPORTE POR FERROCARRIL (I). INTRODUCCIÓN.	
DERECHO NACIONAL	267
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
 CAPÍTULO XI. TRANSPORTE POR FERROCARRIL (II). DERECHO INTERNACIONAL	
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

CAPÍTULO XII. TRANSPORTE AÉREO (I). RÉGIMEN JURÍDICO. CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO.....	333
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

CAPÍTULO XIII. TRANSPORTE AÉREO (II). LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA AÉREO.....	351
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

CAPÍTULO XIV. TRANSPORTE MULTIMODAL.....	385
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	
CAPÍTULO XV. TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA	419
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 transporte.....	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
CAPÍTULO XVI. CONTRATO DE PASAJE. CONTRATO DE VIAJE COM- BINADO	437
I. EL CONTRATO DE PASAJE MARÍTIMO	437
1. Concepto y naturaleza jurídica	437
2. Régimen jurídico	438

	<i>Pág.</i>
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

CAPÍTULO XVII. LOS CONTRATOS DE LOGÍSTICA	461
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
IX. DURACIÓN Y EXTINCIÓN DEL CONTRATO.....	495
1. La duración del contrato	495
2. La extinción del contrato	497
BIBLIOGRAFÍA	500

G) TRANSPORTE POSTAL

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

	<i>Pág.</i>
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 	
CAPÍTULO XIX. LOS SEGUROS TERRESTRES	529
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 MERCANCIAS	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
 CAPÍTULO XX. LOS SEGUROS MARÍTIMOS Y AÉREOS	 557
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
 I) DERECHO LABORAL DEL TRANSPORTE 	
CAPÍTULO XXI. EL CONTRATO DE TRABAJO EN EL ÁMBITO MARÍ- TIMO	579
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 PECULIARIDADES EN TORNO A LAS RELACIONES LA- BORALES EN EL SECTOR MARÍTIMO PESQUERO Y 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
 CAPÍTULO XXII. EL CONTRATO DE TRABAJO EN LOS ÁMBITOS AERONÁUTICO Y TERRESTRE	 609
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 FE- RROVIARIO	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
 J) FISCALIDAD DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE 	
CAPÍTULO XXIII. TRIBUTACIÓN POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE	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
DE OTROS TEMAS	658
BIBLIOGRAFÍA	662
CAPÍTULO XXIV. TRIBUTACIÓN DEL BENEFICIO EMPRESARIAL DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE	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, centrando 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 las 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 denominamos 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 en 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.