



Decanato de Posgrado

Trabajo Final para optar por el título de:

Maestría en Derecho Marítimo

Título:

“NATURALEZA JURÍDICA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO”

(Caso: Contrato de pasaje y crucero).”

(Periodo 2012-2017)

Postulante:

Lic. María Altagracia Terrero Suárez

Matricula: 1987-2425

Tutor:

Msc. Damarys Vicente de la Riva

Santo Domingo, Distrito Nacional

República Dominicana

Abril, 2018

RESUMEN

El tema del contrato de transporte marítimo de pasajeros y cruceros entre los años 2012 y 2017, en República Dominicana es tratado respecto al análisis de su naturaleza jurídica mixta, esto es civil y comercial simultáneamente. El Derecho Marítimo, se suele confundir con la propia actividad que regula, el comercio marítimo. Muchas veces, por hablar de una figura jurídica, se habla del objeto. Por tanto, se trata de presentar su realidad actual en República Dominicana comparada con normas internacionales, en lo concerniente al derecho. En el estudio del presente caso, de manera estricta, se eligió un tema de investigación específico, del derecho marítimo regulado tanto por la ley comercial como civil, especialmente por el objeto de la transportación que son personas, o sus equipajes y no mercancías. El objetivo principal de esta investigación, es determinar la ley aplicable frente a normas de carácter internacional, entre otros. El estudio de la necesidad de una reforma legal respecto del transporte marítimo de pasajeros, en vista del auge actual que vive este sector especialmente enfocado en el turismo, cuyo estamento internacional debiera corresponder con la normativa de aplicación global. Se resalta el contenido del contrato y sus características principales respecto a la modalidad de pasaje y crucero, en la realidad de ser la ley, entre las partes, principio de la libre voluntad. Se describen las consecuencias que reviste y la falta de una norma especial que rija la materia; ya que la República Dominicana no es signataria del Convenio de Atenas de 1974 y sus protocolos.

INDICE

	<u>Paginas:</u>
RESUMEN	ii
DEDICATORIAS	iii
AGRADECIMIENTOS	iv
INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO 1. GENERALIDADES.	
1.1 Antecedentes históricos del transporte marítimo de pasajeros.....	4
1.2 Contrato de pasaje: Definición; Diferencia entre crucero y transporte de pasajeros Naturaleza jurídica; Características y elementos que lo forman.....	8
1.3 Responsabilidad del transportista. Prescripciones.....	23
CAPITULO 2. PERSPECTIVA Y CONSIDERACION DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS.	
2.1 Consideración de la normativa nacional frente a las leyes y convenios internacionales:.....	26
2.2 Perspectiva del desarrollo del contrato de transporte marítimo de pasajeros en república dominicana.....	41
2.3 Presentación del resultado de los hallazgos y síntesis de las respuestas de mayor trascendencia.....	46
CONCLUSIONES	53
RECOMENDACIONES	55
BIBLIOGRAFÍA	56
ANEXOS	v

DEDICATORIAS:

A **Dios**, mi luz y mi salvación, creador del cielo y de la tierra y de los mares, el Único fiel y verdadero.

A mi hija **María Cristina**, mi princesa y compañera de este tiempo. La bendigo por siempre.

A mi esposo **Ernesto Guzmán Suárez**, por ser el desafío permanente a mi motivación y estado de ánimo, sin ese empuje posiblemente no habría logrado esta meta.

A mis hermanos, **Amaury Enrique, Juana María, Altagracia Amelia, Rafael Amaury, Oswaldo, Juana Patricia**, todos con vidas propias y lejos de mi entorno, aunque feliz de tenerlos, Dios este siempre con ellos.

A todos mis sobrinos, con especial mención a **Rafael Amaury (Rafa), Charlotte Monserrat, Juana Gabriela, Enrique King, Saig Ling, María Fernanda, Marcelo y Abril**, los quiero mucho a todos.

A **Emma Mendoza**, viuda de mi padre, por su aprecio de tantos años.

In Memoriam:

A mi abuela, **María Altagracia Morel**, he lamentado siempre su partida.

A mis padres, **Olga Suárez y Rafael Amaury**, como quisiera estuvieran vivos.

A mi hermano **Fernandito**, por haberse ido a destiempo.

A mi hijo, **Christian Miguel**, porque su partida incomprendida, solo Dios lo puede saber.

A mi prima, **Blanca Rosa Bautista Melo**, por sus intensos años de trabajo en la formación docente de la universidad Apec.

Agradecimientos:

A nuestro **Señor Jesucristo**, por su paz en tiempos de tormenta.

A la **Universidad Apec**, porque estoy eternamente agradecida de su obra en mí.

A nuestra tutora, **Damarys Vicente de la Riva**, admirable y persistente, Dios bendiga su vida. Y a la profesora **Graciela Morales**, del Cadoc, por su orientación tan atinada, en momentos determinantes. El Señor le retribuya con paz y bendiciones eternas.

A todos mis profesores, especialmente a **Lludelis Espinal Benzant**, nuestra coordinadora y maestra, **José Alejandro Liriano Rodríguez**, **Jorge Zimbello**, **Gina Rodríguez Crespo**, **Vincent De Orchis**, **Pablo A. Torres Hernández**, **Capitán Muriel**, **Oscar Hernández**, **Tarquino Santana**, **Varleny Díaz**, **Ramón Badía** y **Vanessa Retif**, todos sobrepasaron las expectativas.

Al profesor, **Dr. Reinaldo Ramón Fuentes Plasencia**, por su esfuerzo en ayudarnos tanto, Dios le colme de salud y bienestar.

A mis compañeras de clase más cercanas, **Patria Peña y Mirian Domínguez** excelentes personas con calidad humana, amigas verdaderas. Por todos nuestros logros compartidos.

A todos mis compañeros de maestría, cada uno dio respuesta al verdadero apoyo y amistad, en especial la solidaridad, demostrada por **Julián Henríquez**, para mí en mi tema de trabajo final, muy agradecida por ese gesto de solidaridad.

Al pastor **Pedro Piñeyro Moreta**, **Nelly** su esposa, **Orlando Tiburcio** y **Gracy Rodríguez**, por sus oraciones y bendición a través de la iglesia Buenas Nuevas.

IN MEMORIAN:

George Butler, mientras estuvo con nosotros, demostró ser solidario y capaz, lamentable pérdida.

El transporte marítimo de pasajeros, es un contrato situado dentro del comercio marítimo como “otros contratos de explotación”.

Siendo su trato, en el ámbito comercial al que pertenece, como parte de menor actividad en comparación con el transporte de mercancías y otros contratos que se derivan.

Los siguientes dos capítulos, desarrollan el análisis del contrato desde la perspectiva jurídica, sin alejarse de la realidad económica y propiamente comercial.

El primer capítulo, expone brevemente, sobre la historia o antecedentes del transporte de pasajeros, denotando que en la historia pasada y previo al descubrimiento del transporte aéreo, este era un acto civil, cotidiano entre las partes, transportista y pasajero.

Hoy en día, la responsabilidad del transportista, se conoce bajo un soporte jurídico diferente al pasado, más determinante en cuanto a su contenido, por experiencias o precedentes anteriores, con respecto al pasajero y a la empresa, en lo concerniente a los derechos y obligaciones consignados en el contrato.

En la antigüedad no se hablaba de boleto o documento escrito, mientras que en la actualidad, las condiciones se publican en la página oficial del sitio de internet que posee el transportista,

Se detalla de forma sucinta el contenido acerca del límite de la responsabilidad contenida en el convenio internacional relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, de fecha 13 de diciembre del 1974, especialmente de su protocolo del año 2002.

Del cual la Republica Dominicana no es signataria, sin embargo el contrato de la mayoría de los transportistas de cruceros y pasajeros, sean signatarios o no, han adoptado esta parte de dicho acuerdo.

En el segundo capítulo, se analiza el contrato desde el punto de vista internacional y local, su efectividad, tomándose como precedente tres contratos

modelos, dos de cruceros, uno de pasajeros puro y simple, de los cuales dos no forman parte del convenio y uno de estos sí.

Del mismo modo, se trata de la evolución del contrato de pasajeros en la República Dominicana, su desarrollo, entre otros.

Finalmente, se presenta el resultado de la investigación, comparando la realidad actual de la ejecución del contrato, en ocasión de un accidente o encallamiento del buque, con la muestra del caso Costa Concordia.

La naturaleza jurídica del contrato de transporte por vía marítima en el caso de pasajeros, regularmente es comercial, donde las partes del mismo se someten a reglas flexibles y de poca formalidad, mientras que si fuera un contrato puramente de naturaleza civil, las reglas serían más estrictas y en consecuencia la aplicación del contrato resultaría difícil o imposible de ejecutar.

El boleto o billete es el documento principal que prueba la existencia del contrato, no obstante las particularidades del mismo, son del conocimiento inicial del transportista, deviniendo en un contrato de adhesión, de ejecución o tracto sucesivo y oneroso.

En el caso de los cruceros, el transportista o porteador, se obligan a entregar a cada pasajero, a pena de nulidad del contrato, los billetes o boletos y cualquier equivalente a derechos accesorios contenidos en el objeto de la travesía.

En la República Dominicana no existe un régimen actualizado que regule el contrato de pasaje a nivel legal, sin embargo, el principio establecido en el código civil, sobre la autonomía de las partes es el contrato a regir en este momento.

Con la ley de Derecho Internacional privado, ocurre una adecuación al ámbito del contrato de transporte de pasajeros por mar.

Se ha consagrado todo un marco regulador que determina el modo de ejecución de las transacciones comerciales nacidas por relaciones de carácter internacional.

CAPITULO 1. GENERALIDADES.

1.1 Antecedentes históricos del transporte marítimo de pasajeros.

De acuerdo a la naturaleza jurídica comercial, el contrato de transporte de personas o pasajeros, no existe en los antecedentes como tal y como se concibe en la actualidad. En cada edad de la historia universal, esta contratación se trata de modos diferentes.

En la edad antigua, el transporte por mar era el medio cotidiano que tenían las personas, no incluía reclamaciones de ningún tipo, ni eran usuales las demandas por incumplimiento o por pérdida de equipaje.

El transporte de esa época se hacía por mar o tierra, de un lugar a otro, siendo el comercio marítimo de mercancías el de mayor auge o relevancia.

Para los romanos, existían dos tipos de transporte, el de personas denominado Naves Vectoriae, y el de mercancía o cosas llamado Naves Onerariae, es decir, uno sin fines de enriquecimiento comercial y otro estrictamente oneroso. (Gabaldon García, 2012).

Los esclavos, no eran considerados como personas sino como cosas, o mercancía, en ese orden, pertenecía al transporte oneroso de ganancias.

El transporte de personas menoscaba la ganancia para riqueza, centrándose en la simple prestación de servicio.

Todavía en esa edad de la historia, el comercio en general no tenía regulación especial, por lo cual, consecuentemente, el derecho marítimo no existía, aunque una de las características principales del comercio en la edad antigua era el transporte marítimo. A excepción del Código de Hammurabi, data del siglo XXI, antes de Cristo, regulaba el préstamo a la gruesa, conservado en el museo de Louvre en París. Obviamente, entendiéndose que derecho marítimo no es lo mismo que comercio marítimo.

En la antigüedad, el transporte de pasajero se consideraba un servicio común, vemos en el libro bíblico de Jonás cómo éste profeta se levantó para huir de la

presencia de Dios a Tarsis, y descendiendo a Jope, halló una nave que partía para dicha ciudad de Tarsis, y pagando su pasaje entró en ella para irse con ellos. (Casidoro de Reina, 1960).

Esto significa la existencia de posibles viajes en barcos por vía marítima o expediciones, presuntamente empleadas con habitualidad.

En la edad media nace el derecho comercial, basado no en la ley, sino en los usos y costumbres, existiendo en sus orígenes, paralelo al derecho civil de la época. Los mismos comerciantes, celebraban sus juicios a través de sus propios tribunales, denominados consulados, y entre estos mismos, sus jueces eran llamados cónsules.

Todo lo anterior, porque el derecho civil era muy formalista, como sucede en la actualidad, por tanto no se adecuaba a las actividades propias del comercio.

Justamente, el régimen especial creado, se enfocaba en el transporte marítimo, de mercancías, no obstante, el de pasajeros, seguía siendo parte de los servicios de transportación común de la época. Se debe aclarar, que el sistema de navegación o regulación naval, se centraba como hoy en día, en el derecho del mar, en el aspecto público, y el derecho marítimo comercial, en el privado.

Por los trabajos de expertos, franceses y de los países miembros de las potencias, de mayor auge comercial, crearon las disposiciones, como el consulado del mar o las ordenanzas de Colbert, el código de Jacques Savary, las cuales posteriormente se adoptan como base tomada por el Estado, creando así el código de comercio, regulador del transporte marítimo, de la edad moderna. Ninguno consideraba el contrato de pasaje como tal, se disponía sólo a las mercancías.

En consecuencia, no existía la responsabilidad del armador o transportista causada por muerte, lesión o pérdida del equipaje, presumiendo sea un riesgo solo del pasajero, siendo éste, incluso perpetuador del cumplimiento de deberes mientras es transportado hasta su destino.

El contrato de transporte hasta la edad moderna, era por agua o por tierra, su explotación se eleva en un marcado aumento entre los siglos XV y XIX.

En el siglo XX, no solo se habla de transporte de un lugar a otro sino que se añade una expedición marítima como un viaje de lujosas vacaciones por medio de los buques. El transporte marítimo de pasajeros disminuye en esta época, por causa del descubrimiento de la aviación; surgiendo, en consecuencia otra forma de contratación diferente al traslado de un lugar a otro, sino con la finalidad de esparcimiento o entretenimiento por vacaciones turísticas.

El crecimiento de dicha contratación, se había ido estableciendo gradualmente hasta la actualidad, incluso con diversidad de formas como educativa, experimentos científicos o pasantías universitarias. (Arroyo, 2012)

Sin embargo, unos años más tarde, resurge la figura del transporte de pasajeros, cuya naturaleza principal comercial es aplicable al empresario, aunque civil para el pasajero, quien regularmente lo emplea para su transporte personal o esparcimiento, y casi nunca como negociante.

El concepto de mayor aceptación acerca del transporte marítimo de pasajeros es aquel donde una de las partes denominada transportista se obligaba a trasladar a otra persona llamada pasajero de un lugar a otro, a cambio del pago del precio estipulado, que incluía además algunas prestaciones accesorias, tales como la manutención y alojamiento durante la travesía; está considerado por la doctrina jurídica como un acto no del todo comercial.

Algunos autores contemporáneos, lo clasifican dentro de la categoría de otros contratos de explotación del comercio marítimo, como lo señala doctrina de estos tiempos, en especial autores españoles y franceses. (Gabaldon García, 2012).

Se refiere a un contrato porque reúne las condiciones de fondo exigidas por el derecho común.

La República Dominicana, posee normas y leyes las cuales conjugan entre si el derecho marítimo, sin embargo no así un régimen codificado como muchos países que han logrado llenar las grandes esferas jurídicas en ese ámbito.

Es signataria de una enumeración considerable de convenios internacionales cuya tendencia final es la unificación de reglas que regulen el comercio marítimo, cuya fortaleza principal es el transporte de mercancías y personas. Podríamos

citar la convención de Hamburgo, el convenio Solas, Marpol, STCW, sin embargo, hasta el día de hoy, el país Dominicano no es parte del PAL-74, y sus protocolos de 1976 y del año 2002, regulador internacional del transporte marítimo de pasajeros y su equipaje.

El país tiene vigente el Código de Comercio del año 1807, traducido al español durante el régimen de Ulises Hereaux (Lilis) en el año 1884, fundamentado en las ordenanzas surgidas en la edad media, antes mencionadas que a su vez fue resultado de la codificación de leyes durante Napoleón Bonaparte.

Este fue adoptado en 1822 con la invasión haitiana, el código de comercio fue promulgado en el año 1826, y hasta ese momento los litigios comerciales eran conocidos por los tribunales civiles. En ese tiempo se crean cuatro Tribunales de comercio, uno en Puerto Príncipe, otro en Cabo Haitiano, un tercero en los Cayos y el último en Santo Domingo. (Vega B, 1986)

Debido a que el código de comercio regulaba fundamentalmente, el transporte de mercancías, no así el de pasajeros. Este último, resultaba comercial para la empresa naval, por su intención lucrativa, en cambio, el régimen comercial no se aplicaba al pasajero, quien perseguía una finalidad de traslado puro y simple de un lugar a otro, evidenciando un acto civil.

El artículo 632 del Código de Comercio Dominicano, considera acto de comercio Toda empresa de transporte por tierra o por agua. Sin embargo, según la posición de juristas, se refiere al transporte interior. Mientras que en el artículo 633 del mismo código, se reputa comercial todo acto que conlleve una expedición marítima, sin especificar límites al objeto. Incluso, entiende comercial la compra, construcción de buques para la navegación interior y exterior.

En este sentido, la ley establece de manera taxativa, que el transporte de pasajeros por buques marítimos, siempre es comercial.

El anteproyecto del Código de comercio Dominicano, sometido al congreso Nacional, por el comisionado a la reforma y modernización de la justicia, en el año 2001, en su sexto libro, contiene un marco regulador completo, sobre el comercio marítimo, especialmente en su capítulo IV dispone sobre el transporte marítimo de pasajeros, dedicando cinco secciones: Una (1) El contrato; dos (2)

La Responsabilidad del Armador; tres (3) El equipaje ; cuatro (4) Los Cruceros y cinco (5) las ventas marítimas.

Del mismo modo, fue sometido al Congreso Nacional, el anteproyecto de código de comercio marítimo, cuyas disposiciones concuerdan vehementemente con la comunidad internacional.

Dicho anteproyecto, diseñado entre los años 2010-2014, tampoco fue aprobado por el Poder legislativo de la República Dominicana. El mismo, contiene todo un régimen, actualizado e importante respecto al transporte marítimo de pasajeros, acorde con la realidad actual del derecho marítimo en general.

1.2 Contrato de pasaje: Definición; Diferencia entre cruceros y transporte de pasajeros; naturaleza jurídica, Características y elementos que lo forman.

Se considera de relevante importancia, previo a dar una definición o concepto del contrato de pasajero, explicar, brevemente, cual es la posición que esta clase de contratación, tiene dentro del derecho marítimo.

Se distinguen diferentes clases de contratos, nacidos del uso y costumbre, de reglas entre sociedades de navieros, astilleros u otros, aunque los de mayor utilización son:

1. De arrendamiento, denominado contrato a casco desnudo, y sus diferentes modalidades;
2. Contrato de Fletamento, sus modalidades por tiempo y por viaje.
3. El contrato de Transporte, de los cuales se conoce el de mercancías, buques (remolques) y finalmente el de pasajeros.

Este último con la modalidad de simple transportación de pasajeros y su equipaje o de cruceros, que como se dijo anteriormente, es un contrato de transporte de personas cuyo objeto esta más ampliado y con reglas específicas dentro de la

oferta o paquete, que tanto la empresa consolidadora o promotora como la expedición completa, se indican de manera sintetizada en el boleto de viaje.

El tema que se estudia con mayor énfasis, se direcciona en esta última modalidad de contrato de transporte y de los cruceros, del cual se tratan las partes que lo conforman, su naturaleza jurídica y principales características.

El boleto de viaje es el documento que demuestra la existencia del contrato, es además el documento de acceso a la embarcación. Es un título intransferible, nominativo. No es un título valor, por tanto no reúne los requisitos de negociabilidad, que usualmente se suele confundir. Es de corta vigencia, cuya ejecución se concretiza al momento de la llegada del término del contrato, en el puerto de destino. Es una regla universal que se aplica igual que en el transporte aéreo.

La ley nacional vigente, no tiene una definición exacta del contrato de transporte de pasajeros, solo se limita a enunciar los diversos tipos de contrataciones comerciales en sus artículos 632 y 633 del Código de comercio.

La doctrina jurídica nos aporta distintos conceptos de contratos de pasaje por vía marítima, dependiendo del entorno geográfico. En el caso de la Republica Dominicana, es poco usual el denominado cabotaje, en vista de que esta parte de la isla no posee ríos interiores de importancia como en otros países, y el tráfico de costas se puede realizar en naves de menor dimensión, no consideradas buques, como lanchas, yolas, barcazas deportivas, entre otros.

La referida fuente de derecho interpretativa, nos aporta una definición la que considera al contrato de pasaje como el contrato por el cual una persona llamada transportista o porteador, se obliga frente a otra persona comúnmente denominada pasajero, a trasladarse de un lugar a otro por mar, utilizando como medio un buque, a cambio del pago de un precio, donde regularmente, se incluyen prestaciones accesorias o no.

En la Republica Dominicana, se encuentra la normativa tanto en el uso y costumbre como en la doctrina, reglas especiales de esta clase de contratación, supliéndose en los aspectos generales de aquellas relativas a los contratos en las fuentes del derecho donde nace la mayoría de las normas de las cuales se

sostiene el contrato de transporte marítimo de pasajeros, es decir, de donde se origina su base jurídica, y el código de comercio, en el sentido amplio de regulación.

Definición del contrato de transporte Marítimo de pasajero. Naturaleza jurídica:

El concepto de transporte marítimo de pasajeros en la Republica Dominicana, se encuentra definido en la doctrina basada en los usos y costumbres del comercio, específicamente de donde nacen las reglas contractuales.

No obstante, aunque no oficial, podríamos tomar la definición contenida en las piezas que fueron sometidas en dos ocasiones a nuestro congreso nacional con miras a legislar al respecto.

A saber, el proyecto de código de Comercio del año 2001, nos define el contrato de transporte de pasajeros, reuniendo unas características del mismo en sus diferentes artículos, así como supedita a las particularidades especificadas en el boleto o pasaje, entendiéndose haya sido con la intención de cubrir el vacío legislativo prevaleciente frente al entorno internacional, textualmente nos dice:

“Art. 1305.-Por el contrato de transporte de pasajeros, el armador se compromete a transportar por mar, en un trayecto definido, mediante el pago del precio del pasaje. Las obligaciones de las partes se constatan en el boleto de viaje. Art.-1306.- Las disposiciones que siguen no pueden ser derogadas en perjuicio de los pasajeros, salvo los que se exceptúan expresamente más adelante.”

Este anteproyecto de Código de comercio, en su oportunidad perfilaba un régimen completo, no obstante, con normas dependientes o compartidas al contrato o boleto, y a la vez proteccionista del pasajero, al declarar que las disposiciones no pueden ser derogadas en perjuicio de los pasajeros.

En cuanto a la definición del anteproyecto del Código de Comercio marítimos se dirige sobre la base de una adecuación a los cambios acaecidos en los últimos cuatro años, esto es del año 2014, el cual expresa lo siguiente textualmente:

“ARTÍCULO 333.- El Contrato de Transporte Marítimo de Pasajeros y sus equipajes.-Es todo contrato concertado por un transportista o en nombre de un transportista para el transporte por mar de un lugar a otro de un pasajero o de un pasajero y su equipaje, según sea el caso a cambio de un pago denominado pasaje.”

La normativa a aplicar, en la actualidad lo determina el contrato de pasaje, el cual se caracteriza por un billete o BR (Bill of Rights), en contraposición y analogía al BL (Bill of Lading) del transporte de mercancías, que del mismo modo establece las reglas que lo regulan.

En el contrato de transporte marítimo de pasajero, dichas reglas no se expresan del todo en el mismo, lo refiere a cláusulas generales, por tratarse de un contrato de adhesión y presumiblemente aceptado por las partes.

No todos los cuerpos legislativos o fuentes oficiales generales definen la naturaleza jurídica del transporte de pasajeros, su principal importancia se debe a la determinación de la competencia de atribución y territorial, prescripción, y prueba, ante el tribunal o los tribunales que se pudieran resolver los conflictos emanados del mismo.

Es necesario, saber que en principio este transporte forma parte de los actos de comercio, como hemos visto desde la antigüedad hasta nuestros días, sus características no han variado radicalmente, sino que han sido adecuadas a los intereses principales de las partes, dando preferencia a la inversión más que al transportista.

La teoría general de los actos de comercio, que los clasifica en objetivos, de acuerdo a la naturaleza comercial que la misma ley le otorga, subjetivo, aquellos que en principio son actos civiles que por motivo de la máxima jurídica lo accesorio sigue la suerte de lo principal no es legal sino doctrinal, sustentada tanto en la jurisprudencia como en la ley.

El código de comercio vigente, entiende que toda relación nacida de expedición marítima es siempre comercial, incluye toda clase de contrato, la condición

principal es que sea de buques para la navegación, por tanto, se entiende aquellas naves superiores a diez toneladas de arqueado bruto.

Existen otros autores, sustentan una teoría mixta, más que subjetiva o accesoria del contrato de transporte de pasajeros por vía marítima, entendiendo, que para el transportado es un acto civil que deberá de regirse por la ley civil o derecho común, especialmente, por tratarse de un rol de contraprestación particular, no así un transportista que tienda a una finalidad comercial o empresarial. (Guyenot, 1975)

Entre otras definiciones, podemos indicar la más aceptada internacionalmente, proviene de una fuente oficial, el PAL/74/76/02, define la mayoría de los aspectos normativos respecto de esta clase de contrato, extendiéndose en su protocolo 2002.

El artículo 1.2 define el contrato de pasajero y sus particularidades de la siguiente manera:

“El contrato de transporte es todo contrato concertado por un transportista o en nombre de un transportista para el transporte por mar de un pasajero o de un pasajero y su equipaje, según sea el caso.”

De este concepto, se deduce, que el objeto principal establecido en este contrato es llevar de un lugar a otro al pasajero, sus equipajes, por medio del mar utilizando un buque certificado con las reglas de navegabilidad, hasta su destino, sano y salvo .

Diferencia entre crucero y transporte puro y simple de pasajeros por mar:

Existen diferencias entre cruceros y transporte de pasaje puro y simple, muy marcadas dentro de las que se encuentran los servicios accesorios y el objeto adicional al traslado de un lugar a otro, que en el transporte de pasajeros el transportista solamente tiene la finalidad de embarcar en un puerto de salida y llevar a su cliente a otro puerto de destino, por un pago denominado pasaje.

Las prestaciones adicionadas como alojamiento y alimentación, muchas veces, dependiendo del tiempo de la travesía, representa un paquete ofertado sin costo extra, dado como un beneficio del transportista agregado y a favor del pasajero.

Se expresa acerca de la diferencia entre crucero y contrato de pasaje, que “el crucero marítimo se distingue del pasaje y del fletamento de cruceros por viaje. En el pasaje los eventuales prestaciones de cabina y alojamientos son accesorias respecto de la prestación fundamental de transporte; en el crucero no, porque todas tienen carácter esencial: tan importante es llegar a todos los puertos (que no son intermedios o de escala, sino de llegada) como satisfacer las otras necesidades del pasajero (alojamiento, manutención, excursiones, conferencias, juegos, visitas a museos, etc.).” (Arroyo, 2012)

En cuanto a la doctrina local, se fundamenta en el uso y la costumbre, se tomará como referencia, el contenido que el anteproyecto de código de comercio sometido en el año 2001, en su sección 4, establece un régimen a los cruceros, donde implica el boleto de pasaje con las características de un título valor emitido por talonarios de cupones además del boleto por ce, entregarlo en manos de cada pasajero o agrupación, a pena de nulidad, conteniendo dicho boleto, todas las condiciones y menciones del servicio.

Del mismo modo atribuye la responsabilidad de de los daños sufridos por los pasajeros o equipajes a los organizadores. El anteproyecto del Código de Comercio marítimo del año 2014, no establece ninguna distinción entre estas dos modalidades de transporte de pasajeros por mar. Tácitamente, queda implicado que la normativa es común a ambas formas de contratación.

Se coincide con la mayoría de los autores, quienes han precisado que el objeto de un transporte por mar puro y simple es el traslado de pasajero a cambio de un pago, mientras que el crucero contiene un objeto más amplio, se enmarca en diferentes destinos a visitar, diversiones de placer, además del alojamiento, servicios detallados en el contenido del billete o ticket, así como de los cupones que hacen al pasajero participantes de la gira.

Sin embargo, las dos modalidades de contratación, tienen las características esenciales del contrato de transporte de pasajeros por mar, las partes que lo conforman, y la celeridad de ejecución del mismo.

Características del contrato de transporte de pasaje por vía marítima y su naturaleza jurídica:

Diversidad de posiciones se pueden definir respecto de la naturaleza del contrato de pasaje, se hace en particular, como resultado del análisis de diferentes opiniones de expertos quienes han hecho referencia, especialmente apegado a la tradición jurídica, del derecho privado, en vista de que en la Republica Dominicana, el Derecho del transporte marítimo de pasajeros en general, su base legal actualmente sigue siendo el contrato.

Se vincula dicho contrato, en primer orden al derecho comercial sustantivo, cuya aplicación se basa en el uso y costumbre, principalmente, ya que la norma vigente no está acorde con la actualidad de los tiempos, en este sentido se auxilia del derecho común como fuente subsidiaria al comercio.

En otros campos del Derecho marítimo, existen convenios y leyes en consonancia con la comunidad marítima internacional, de los cuales la Republica Dominicana sea signataria, excepto con el convenio PAL/74, que regula en muchos países esta clase de contrato.

Se indica al inicio, en los antecedentes históricos, de este trabajo, que en la edad antigua existía el transporte marítimo de pasajeros, pero no había una ley, regla o norma, que no fuera la tradición o el uso.

Se destaca, que esta clase de contratación pertenece al derecho marítimo, no al derecho del mar, bien sabido que este ultimo forma parte del derecho público, donde el Estado Dominicano tiene la participación directa.

Como ente de derecho privado, el contrato de transporte marítimo de pasajeros, se caracteriza principalmente en ser un contrato: Autónomo, bilateral, comercial mixto, oneroso, de tracto sucesivo, de Adhesión e intuitue personae.

El contrato de transporte de pasajeros no es un contrato de fletamento para el transporte de mercancías o productos para comercializar; sino que existe la

autonomía en él, reuniendo los elementos principales de su función, lo que conlleva el traslado de un lugar a otro, por el mar, teniendo como retribución el pago del precio, donde deberá cumplirse un horario sin retraso, y con la obligación de vigilar y asegurar que el pasajero llegue sano y salvo a su destino.

Es autónomo, del mismo modo, puesto que generalmente se realiza en líneas regulares de navegación, el pasajero no tiene la opción de objetar las condiciones del contrato, y al momento de la compra del boleto queda sujeto a las reglas contenidas en el reverso del formulario o billete.

Este a su vez, en aquellos buques cuya bandera o Estado de registro es signatario, se fundamenta en las normas contenidas en el convenio relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, de fecha 13 de diciembre del 1974, y sus modificaciones contenidas en los protocolos del 19 de noviembre del 1989 y del año 2002.

En aquellos buques, cuya bandera o nacionalidad de registro, no sea parte del PAL/74, las reglas aplicables se fundamentan en su ley interna, en los usos y normas de práctica continua.

Clasificación de las características del contrato.

El contrato de transporte marítimo de pasajero es bilateral, puesto que las obligaciones de ambas partes recíprocas, una se obliga a un pago y otra a un resultado, se garantiza al usuario su cumplimiento cuando desembarca en su lugar de destino en la fecha y hora pactadas.

En cuanto al tracto sucesivo, se podría entender que se aplica en aquellos transportes donde el pasajero conviene periódicamente viajes, o en el caso de cruceros, donde hay diversos atraques y desembarques en distintas ocasiones, no obstante, consideramos que en esta materia, se podría considerar exclusivamente al trato continuo.

Es también, un contrato consensual, porque se perfecciona con el consentimiento tácito del pasajero, demostrado con la misma ejecución al pagar el ticket o precio del transporte. El naviero, incluye en el billete de pasaje todas

las condiciones básicas del transporte. Se estila del mismo modo, que se ha hecho oponible al usuario por los medios de publicidad, como el precio, el itinerario del viaje, los refrigerios o alojamiento, etc.

Es un contrato de naturaleza *Intuitue personae*. El transportista se compromete a trasladar al pasajero de un lugar a otro en su persona, el billete es intransferible a terceros, en este caso, solo se atribuye la persona física del transportado, y no la empresa transportista, es decir, que el interés de la persona recae sobre el pasajero.

Los tickes regularmente se emiten de forma nominativa y no a la orden, los cuales se indica que son intransferibles.

En casos excepcionales, poco conocidos, se podría transferir un ticket a otra persona, en aquellas travesías donde las condiciones solo permiten la emisión de billetes al portador y sin las cláusulas de intransferibilidad.

Es un contrato de adhesión” en vista de que el billete solo tiene reglas particulares, las generales son referidas a un contrato principal, que el porteador o el transportista lo ha emitido previamente sin que el pasajero lo haya discutido.

La ley Dominicana número 358-05 publicada en la Gaceta Oficial número 10337 del 9 de septiembre del 2005, contempla régimen sancionador contra los contratos de adhesión que contengan cláusulas abusivas, en ese sentido, el pasajero, puede actuar contra el transportista o porteador en caso de violación a los artículos 81 y 82 de esta ley.

Del mismo modo establece que todo contrato de adhesión, para su validez, deberá estar escrito, por lo menos en idioma español, legible a simple vista, y en términos claros que se puedan entender por los consumidores, con previa aceptación tanto del usuario como del proveedor de la prestación del servicio.

En este caso, el pasajero o usuario tendría la posibilidad de objetar o discutir los términos del contenido contractual. Sin embargo, por el hecho de adquirir el ticket o billete pagando el precio, se presume su aceptación.

Teniendo la opción de actuar ante las instancias correspondientes de protección al consumidor, en caso de que sea competente, en vista que la ley sobre

protección al consumidor en su artículo 1, contempla, dentro de su ámbito de aplicación a las empresas extranjeras; del mismo modo es una ley de orden público, cuyo régimen no puede ser derogado por convenciones particulares, conforme el artículo 111 de la constitución Nacional; asimismo, lo dicta el artículo 53 de la constitución dominicana.

La prueba del contrato, es precisamente el billete, sin este no hay forma de determinar la relación entre el pasajero y transportista, no obstante, en caso de requerir dicha prueba, existiendo un principio de ejecución, conforme los términos del artículo 109 del Código de comercio Dominicano, el juez de fondo deberá ponderar la validez de la documentación o medios probatorios presentados.

En pocas palabras, se requiere de la existencia del boleto de viaje o billete para la validez del contrato o probar su existencia.

Es importante resaltar, que en caso de polizones, o personas transportadas gratuitamente, no se establece una relación contractual. Por lo tanto, no hay obligaciones que cumplir por parte del transportista, ni menos responsabilidad por daños causados durante la travesía. Salvo las normas de seguridad que sean atinentes a todas las expediciones marítimas y de responsabilidad extracontractual.

Finalmente, otra de las características del contrato de pasaje por vía marítima, es que es a título oneroso, es obvio, el comercio marítimo, por ser meramente comercial, no es concebido en ninguna de sus industrias como acto de gratuidad.

En caso de hacerse a título gratuito, entiéndase, para una finalidad distinta, por ejemplo, educación, teatro, bibliotecas, etc., el transporte de pasajeros, devendría en ser una acto civil, por carecer del elemento que lo hace comercial, que es la ganancia con fines de enriquecimiento.

Ahora bien, es usual en los paquetes de ofertas de cruceros turísticos, que los niños viajen “gratuitamente”, en determinados rangos de edad.

Esto no significa que carezca del elemento comercial de fines lucrativos, todo lo contrario, es parte de estrategias comerciales para atraer su clientela,

obviamente, el pasajero adquiere un paquete turístico que en el fondo, el precio incluye hasta el pasaje gratis de los niños, pero está en el precio de esa expedición, puesto que los niños forman parte de ese momento de la ejecución contractual, no que en otra expedición viaje sin tener que pagar el precio.

En materia de transporte marítimo, siempre es comercial, porque las ganancias, son para enriquecimiento. Conforme la doctrina clásica. (Guyenot, 1975)

Hoy en día, permanece igual, por lo tanto, el contrato de pasaje marítimo, es oneroso, por representar una ganancia, con el pago del precio del pasaje.

Elementos que forman el contrato de transporte marítimo:

La clasificación doctrinal básica, entiende que el contrato de transporte de pasajeros posee tres elementos, el personal, compuesto por las dos partes que participan en el acuerdo, el transportista y el pasajero.

El segundo elemento es el real, conformado por el buque, el viaje, el precio del pasaje y el equipaje.

El último y tercer elemento, es el formal, protagonizado por el billete de viaje. Normalmente el término en inglés es Bill of Rights o reglas del billete.

Se presenta el análisis de estos elementos:

1. El elemento personal, se refiere a las personas participantes en el contrato, definido en el convenio PAL/74, así:

“ 1.a) “Transportista” es toda persona que concierta un contrato de transporte actuando por cuenta propia o en nombre de otro, tanto si el transporte es efectuado por dicha persona como por un transportista ejecutor.

2.b) “Transportista ejecutor” es una persona distinta del transportista que, ya siendo el propietario (es decir, el naviero o armador), el fletador o la empresa explotadora del buque, efectúa de hecho la totalidad o parte del transporte.

En cuanto al contenido de los anteproyectos del Código de Comercio marítimo del año 2014, expresa definiendo al transportista y al transportista ejecutor, de igual forma que el Convenio PAL/74/76.

El código de comercio Dominicano, no define las personas participantes en dicho contrato, se limita a establecer todo lo que abarca el comercio marítimo, estableciéndolo en el artículo 633.

Por su lado, el anteproyecto del código de comercio del año 2001, no define expresamente al transportista ni al pasajero, sin embargo en sus artículos 1307 y siguientes define las obligaciones y derechos de ambas partes en el contrato.

Se acepta, doctrinalmente hablando, que la persona del transportista es todo aquel que hace posible la ejecución del contrato de transporte de pasajeros, sea el empresario o naviero o el que contrata un buque ajeno, este último funge como un fletador, lo cierto es que ambos conjugan un rol y es la obligación asumida de forma directa frente al pasajero.

En el caso del transportista ejecutor, el convenio le da un trato de un ejecutor del contrato, ya que actúa total o parcialmente como el transportista, aparentemente, a su nombre pero por cuenta de otro, o por su propia cuenta, con reglas muy parecidas,

El convenio establece que el transportista ejecutor solo responde por su participación o hasta donde ha actuado en la ejecución del contrato, mientras, el porteador o transportista responde por su totalidad, frente al pasajero.

El PAL/74, define del mismo modo, al pasajero, con un concepto puro y simple. Sencillamente, "Pasajero" "es toda persona transportada en un buque: a) En virtud de un contrato de transporte o, b) Que con el consentimiento del transportista, viaja acompañando a un vehículo o a animales vivos, amparados por un contrato de transporte de mercancías que no se rige por lo dispuesto en este convenio.

El pasajero es el sujeto más importante del contrato, en vista de que la finalidad es transportar personas, y las cosas que le acompañen, el equipaje son accesorios en vista de que lo principal es el traslado.

Se regula por el convenio PAL/74, excluyendo mercancías, animales, puesto que existen sus propios convenios.

2. En segundo lugar, el contrato tiene un elemento real, conformado por el buque, el viaje, el precio del pasaje y el equipaje.

El buque es el medio de transporte por mar, se precisa que mínimo debe tener la dimensión o tamaño necesario para considerarse perteneciente al transporte marítimo por mar, el Convenio PAL/74, por sus siglas en inglés (Passangers and Luggage), no define al buque, solo se limita a expresar que es una nave que sale al mar, excluyendo a los vehículos que son desplazados sobre un colchón de aire.

El anteproyecto del código de comercio marítimo del 2014, en su artículo cuatro, define buques mayores y menores, denomina embarcaciones menores a aquellos que tienen un tamaño inferior a cincuenta toneladas de arqueo bruto, mientras que las mayores se consideran las de un tamaño superior a cincuenta toneladas de arqueo bruto.

El anteproyecto de código de comercio del año 2001, en su artículo 1308, considera no aplica a los buques de menos de diez toneladas de arqueo bruto. En el caso de los cruceros, regularmente son naves de dimensiones superiores a cincuenta toneladas de arqueo bruto.

El buque debe de tener condiciones de navegabilidad a través del mar, en vista de que el riesgo es alto cuando la embarcación es pequeña o las condiciones de estabilidad no sean apropiadas.

El pago del precio, es la contraprestación del servicio prestado, el viaje forma parte del objeto y el equipaje, es accesorio a la actividad principal, no obstante, hay empresas transportistas que permiten al pasajero trasladar su vehículo, bajo condiciones y reglas adicionales a las ordinarias. El Ferries de Santo Domingo,

regularmente ofrece esta opción, desde Santo Domingo, hasta San Juan, Puerto Rico.

Con la llegada al destino, se cumple la obligación principal del transportista frente al pasajero, siendo su obligación principal la de resultado y no de medios.

El equipaje, según el PAL/74, se refiere a cualquier artículo, o vehículo que el transportista transporta en virtud del contrato. Hace una exclusión expresa respecto de aquellos artículos y vehículos que son transportados por un contrato de fletamento o conocimiento de embarque o cualquier objeto referente al transporte de mercancías.

Esta exclusión aplica, por considerar que existen sus propias reglas, en el caso de la Republica Dominicana, quien es signataria del Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte de marítimo de mercancías, de 1978 (Reglas de Hamburgo). Del mismo modo, el Pal/74 no considera los animales vivos como equipajes.

Define el equipaje de camarote como aquel que es portado por el pasajero en su camarote y en su vehículo. Esta norma permite una presunción, en principio de custodia y vigilancia por el propio pasajero, con las excepciones de responsabilidad que podrían recaer sobre el transportista.

La siguiente característica es la prueba del contrato, cuyo elemento formal se considera al billete de viaje denominado comúnmente Bill of Rights. Se pueden emitir electrónicamente, y demostrar su validez en base al código digital o firma para su presentación al momento del abordaje. Este código regularmente lo entrega el transportista al pasajero al momento de pago.

El pago del precio siempre es por adelantado, antes de abordar el buque, por lo menos 24 horas, hay empresas que tienen políticas particulares al respecto.

1.3 Responsabilidad del transportista. Prescripciones.

La responsabilidad del transportista es similar en todos los contratos de transporte, ésta conlleva la existencia del objeto, esto es de llevar a su destino en las mejores u óptimas condiciones al transportado, su equipaje u objetos adicionados en su contrato. Dependiendo de la oferta pactada,

El enfoque acerca de la responsabilidad del transportista, a causa del incumplimiento del contrato o los daños perpetrados u ocasionados en perjuicio del pasajero, tienen doble repercusión.

En primer orden, a nivel nacional, cuando el domicilio del transportista se encuentra fijado en el país, o su representante legal, tal cual lo establece los artículos ocho y nueve de la ley 479-08, modificada por la 31-11 del 10 de febrero del 2001, publicada en la Gaceta Oficial 10605, de sociedades comerciales y empresas individuales de responsabilidad limitada, es competente territorialmente en la República Dominicana.

Las demandas en reparación de los daños se interpondrán bajo el régimen jurídico de la Republica Dominicana, siendo la ley supletoria o derecho común la aplicable.

Se exceptúa cuando el mismo billete expresa fijación de domicilio en el país de la bandera del registro del buque o el que éste haya designado dentro de las reglas establecidas en el documento, recordando que se imponen al pasajero cuando este ha sido previamente informado, y su aceptación se ha concretizado al momento de la ejecución.

Se acostumbra establecer un domicilio común, cuando las agencias navieras o empresas transportista poseen diferentes establecimientos en todo el mundo.

En segundo orden, se aplican las disposiciones contenidas en el convenio PAL/74, en el ámbito internacional, entre aquellos países signatarios. En los que no lo sean será el derecho supletorio del domicilio del lugar del demandado, en este último caso, se incluye la Republica Dominicana, en vista de que es el derecho civil en lo atinente a las reglas de responsabilidad civil.

Este convenio, y su protocolo que modifico alguno de sus artículos, establece un régimen de responsabilidad civil objetiva, el procedimiento actualiza las limitaciones de las cuantías. Establece el seguro obligatorio para los pasajeros.

En el convenio se establece la responsabilidad del transportista siempre que la culpa le sea imputable.

El límite de la responsabilidad se establece en el artículo 3 del protocolo del Año 2002, que establece de la siguiente manera:

Hasta la suma de 250,000 de DEG, por las pérdidas causadas por un suceso relativo a la navegación, originada por la muerte o lesiones del pasajero.

Las exenciones a esta norma estarán sujetas a que el transportista pueda probar que el hecho surgió por un acto de guerra, hostilidades, guerra civil, insurrección o un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible. O del mismo modo, el suceso fue causado por una acción u omisión intencionada por un tercero para causarlo.

Del mismo modo, en el caso de que las circunstancias hostiles, actos de guerra, infracciones de piratas, polizones, el contrato indica la exención de responsabilidad por caso fortuito o fuerza mayor.

Ahora bien, por tratarse de responsabilidad objetiva, el Estado debe salvaguardar que el contrato no sea violatorio a las reglas de orden público, es decir, el límite de responsabilidad es un derecho que le asiste al transportista, y que el pasajero previamente ha aceptado, puesto que de lo contrario, no tendría sentido la cobertura de riesgos a través de contratación de seguros y de pólizas adicionales, que regularmente se ofertan con los paquetes publicitados.

La responsabilidad del transportista establecida en el artículo tres del protocolo del año 2002, del PAL/74, se aplica, del mismo modo, a las pérdidas ocurridas por sucesos durante el transporte, no obstante, la carga de la prueba para demostrar la causa de las pérdidas se le imputa a la parte demandante.

El artículo 7 establece el límite de la responsabilidad por muertes y lesiones, hasta la suma de 400,000 DEG.

El convenio permite a los Estados partes, fijar sumas diferentes a través de leyes especiales siempre que el límite de la responsabilidad no sea inferior.

En cuanto a las pérdidas o daños sufridos por el equipaje o vehículos, se establece en el artículo ocho del protocolo del 2002, no excederá de 2,250 DEG, para el equipaje, para reparar los daños al vehículo, 12,700 DEG.

Entre otras sumas que establecen el límite de responsabilidad. El artículo 3, que modifica el artículo 16 del convenio, establece un plazo de prescripción de cinco años, a contar a partir del día de desembarco del pasajero o del día en que debió de haberse efectuado el desembarco. Del mismo modo establece un plazo de tres (3) años a contar desde el momento que tuviera conocimiento de la pérdida.

En caso de que la demanda la interponga el pasajero en un tribunal de un Estado no miembro de esta convención, La prescripción de las acciones se sigue la norma establecida en el derecho comercial o ley supletoria, a falta, entonces la de derecho común.

Esto es, si la demanda la interpone el porteador o transportista en contra del pasajero, la prescripción correspondiente es la de derecho común, que sería veinte (20) años a computarse partir del hecho o suceso, siendo el domicilio la Republica Dominicana, de acuerdo al Código Civil Dominicano.

En cambio, si contra quien se interpone la demanda resulta ser el transportista, el término de accionar prescribe a los cinco (5) años en vista de que el régimen regulatorio es el comercial, conforme los artículos del 430 al 434 del Código de Comercio Dominicano. (Trajano, 2001). Todo lo anterior, conforme a los códigos civil dominicano, y de comercio, dentro del área privada del derecho.

En caso de alguna infracción de tipo penal, las acciones prescriben conforme las reglas de la ley adjetiva es decir, el código Procesal Penal Dominicano, especialmente en su artículo 45, según la gravedad de las infracciones, y clase de las mismas que se ocasionen. (Moscoso Segarra, 2015)

Por ejemplo, la ley 426-07 de fecha 17 de Diciembre del año 2007, sobre polizonaje, así como la ley 137-03 sobre Tráfico Ilícito de Migrantes y Trata de Personas del 13 de julio del 2003, la prescripción es 3 y 10 años

respectivamente, para interponer la acción. En el caso del robo de identidad, por tratarse de una infracción de uso continuo, la prescripción se comienza a computar a partir del momento en que se descubre la falsedad de identidad o nace el hecho imputable.

Que cabe destacar el concepto siguiente copiado textualmente de la ley 137-03 indicada, “Se entenderá por tráfico ilícito de migrantes, la facilitación de la entrada ilegal de una persona en un Estado Parte del cual dicha persona no sea nacional o residente permanente con el fin de obtener, directa o indirectamente, un beneficio financiero u otro beneficio de orden material”.

El transporte marítimo de pasajeros, se extingue con la ejecución del contrato, en el caso de que el transportista no cumpla con su obligación de llevar al pasajero sano y salvo a su destino final, su responsabilidad quedará comprometida.

Es en este sentido, se procede analizar la aplicación de la vía a elegir y su realidad en la actualidad jurídica Dominicana, respecto de la naturaleza jurídica comercial o civil.

CAPITULO 2.

Perspectiva y consideración del transporte marítimo de pasajeros.

2.1 Consideración de la normativa nacional frente a las leyes y convenios internacionales.

En la República Dominicana, el tema que se trata, ha devenido en dos esferas de aplicación, la primera es en el área del turismo a través de los cruceros, y la segunda en lo concerniente a la transportación de personas.

El anteproyecto del Código de Comercio marítimo del año 2014, no establece ninguna distinción entre estas dos modalidades de transporte de pasajeros por mar. Tácitamente, queda implicado que la normativa es común a ambas formas de contratación.

En el contrato de transporte marítimo de pasajero, las normas o reglas no se expresan del todo en el mismo, lo refiere a cláusulas generales, por tratarse de un contrato de adhesión y presumiblemente aceptado por las partes.

Se vincula dicho contrato, en primer orden al derecho comercial sustantivo, cuya aplicación se basa en el uso y costumbre, principalmente, ya que la norma vigente no está acorde con la actualidad de los tiempos, en este sentido se auxilia del derecho común como fuente subsidiaria al comercio. Todo dependerá del accionante, si el porteador o el pasajero.

Si es por la vía comercial, el plazo de prescripción de la acción y los principios de pruebas, celeridad procesal y flexibilidad o no, se diferencia entre lo civil y comercial.

Esto es, si la demanda la interpone el porteador o transportista en contra del pasajero, la prescripción correspondiente es la de derecho común (civil), que sería veinte (20) años a computarse partir del hecho o suceso, siendo el domicilio la Republica Dominicana, de acuerdo al Código Civil Dominicano.

En cambio, si la demanda se interpone la demanda resulta ser el transportista, el término de accionar prescribe a los cinco (5) años en vista de que el régimen regulatorio es el comercial, conforme los artículos del 430 al 434 del Código de Comercio Dominicano. (Trajano, 2001). Todo lo anterior, conforme a los códigos civil dominicano, y de comercio, dentro del área privada del derecho.

Es en este sentido, se procede analizar la aplicación la vía a elegir y su realidad en la actualidad jurídica Dominicana, respecto de la naturaleza jurídica comercial o civil.

La prueba del contrato, es precisamente el billete, sin este no hay forma de determinar la relación entre el pasajero y transportista, no obstante, en caso de requerir dicha prueba, existiendo un principio de ejecución, conforme los

términos del artículo 109 del Código de comercio Dominicano, el juez de fondo deberá ponderar la validez de la documentación o medios probatorios presentados.

Con la llegada al destino, se cumple la finalidad principal del transportista frente al pasajero, siendo una obligación de resultado y más que de medios.

Los casos conocidos por incumplimiento contractuales, en el país, de esta clase de contratación son mínimos y no han salido a la luz pública, en vista de que los asuntos se resuelven en la jurisdicción elegida en el contrato, que regularmente es en el país de origen del transportista o de su actividad principal.

En el caso de que el transportista tuviera que demandar al pasajero, por un hecho relacionado al incumplimiento del contrato, podrá interponer su acción, si el usuario está ubicado en la República Dominicana, ante los tribunales de justicia nacionales y sin tener que pagar ninguna fianza judicatum solvi, modificado por la ley de derecho internacional privado. (Nacional, 2014).

Si fuera el usuario contra el transportista por incumplimiento contractual, tendrá la opción de actuar ante las instancias correspondientes de protección al consumidor, en caso de que sea competente, en vista que la ley sobre protección al consumidor.

En acciones nacidas de asuntos extracontractuales, se conocen con mayor frecuencia en lo relativo a transporte de mercancías, no de pasajeros, en ocasión del medio marítimo; no así, en transporte aéreo.

Del mismo modo atribuye las de demandas por responsabilidad de los daños sufridos a los pasajeros o equipajes contra los organizadores.

Ahora bien, la normativa local funciona frente a la internacional en la medida de que la República Dominicana sea signataria de los convenios relativos a los asuntos que le sean sometidos en su territorio, en caso contrario, las acciones o resoluciones que se puedan derivar deberán ser consideradas conflictos de jurisdicción.

En el caso del incumplimiento de las obligaciones nacidas del contrato de pasajero o cruceros, las demandas judiciales, serán interpuestas en la

jurisdicción que indica el boleto, regularmente, el domicilio elegido por la empresa transportista.

Regularmente ese domicilio se encuentra ubicado en el lugar de mayor actividad comercial de la empresa transportista. En el caso de la Republica Dominicana no existe una flota ni cede principal del porteador. No obstante, ser un destino turístico para los cruceros.

A falta de un domicilio establecido en el contrato, se regirán por lo que dicte la norma de derecho internacional privado.

El Derecho marítimo, por ser internacional, en consecuencia, le es permitido que en el caso de los contratos de explotación de los buques, se indique todo lo relativo a la competencia, plazos. Acordes con la realidad de normativa de cada país.

En la aplicación del interés legítimo que tiene cada parte, el contrato de transporte de pasajeros, se limita a una corta ejecución. En caso de reclamaciones por parte de los pasajeros, que en lo relativo a cuestiones de mínima trascendencia o de pérdida de su equipaje, el transportista responde en un plazo mínimo, contemplado en el contrato, de manera satisfactoria.

Las acciones donde el pasajero o sus familiares no se encuentran satisfechos con la respuesta sometida, o no le ha sido atendido ni solucionado su caso, con una solución favorable, podrán acatar los términos del contrato en cuanto a los plazos abiertos para los recursos, si ha lugar a ello.

Se suele interponer la acción contra el mismo, cuando es en la Republica Dominicana, si el grado de la reclamación lo amerita.

Se entiende que las reclamaciones realizadas directamente por el transportista, en especial si están ligadas al contrato, serán cubiertas por una póliza obligatoria de seguro para viajeros.

En este sentido, depende del riesgo cubierto, las que surgen como obligatorias, se aplican solo en lo relativo a los accidentes por causa fortuita o de fuerza mayor que ocurra durante la travesía.

Las aseguradoras, suelen ofertar coberturas extras contra otros riesgos mayores o posibles, que en determinadas veces no trascienden directamente al contrato de transporte en sí mismo, ni al buque. Sino, que para el caso de los cruceros, se refiere a otras contrataciones como desplazamientos en otros medios de transporte durante el disfrute o travesía en una expedición turística por tierra o aguas interiores.

Otra tipología que suele ocurrir respecto a la clase de reclamaciones resultan ser contra las compañías de subcontrataciones que tiene el transportista, dentro del buque como operadoras de servicios diversos dentro de la expedición.

Existe la tendencia a que los pasajeros actúen directamente contra la empresa subcontratista y no al transportista por haber estado exento de esa responsabilidad. Salvo que el contrato estipule lo contrario.

El pasajero, afectado, se encuentra ante un conflicto, cuya solución se tornara de la competencia del juez de fondo, lógicamente, cuando el hecho no se encuentra especificado en las cláusulas generales.

Ocasionalmente, las demandas son interpuestas en la jurisdicción del domicilio del demandado, en el caso de las aseguradoras, donde indique la póliza.

Cuando el contrato prevé un domicilio diferente al de la actividad común del pasajero, es el demandante quien deberá probar que su interés legítimo es competencia de los tribunales dominicanos, o en las condiciones del contrato no publicadas o que no le hayan sido oponibles.

El tribunal apoderado, al estudiar el fondo deberá admitir o no la demanda.

Como se ha visto ya, se entiende, que el contrato de transporte de pasajeros, al ser un contrato de adhesión, el usuario no ha manifestado expresamente su voluntad.

Cuando ocurre un hecho que afecte sus intereses, entonces, el consentimiento tácito se presume, en vista del principio de ejecución del contrato que implica la aceptación de todas las condiciones previstas en el contrato.

El boleto de viaje es el documento que demuestra la existencia del contrato, es además el documento de acceso a la embarcación. Es un título intransferible, nominativo. No es un título valor, por tanto no reúne los requisitos de negociabilidad, que usualmente se suele confundir. Es de corta vigencia, cuya ejecución se concretiza al momento de la llegada del término del contrato, en el puerto de destino. Es una regla universal que se aplica igual que en el transporte aéreo.

En la investigación, se han tomado como referencia, tres contratos, uno de transporte o línea regular de pasajeros, de la compañía Ferries del Caribe, SRL y otro de la empresa transportista de viajes bajo la modalidad de cruceros, Royal Caribbean, ambos no forman parte del convenio PAL/74.

Por otra parte, está el grupo Pulmantur, también transportistas de cruceros, participes del convenio PAL/74 y su protocolo del año 2002.

Se comprueba, que la empresa transportista de línea regular, y las dos empresas de cruceros, una de pasajeros puro y simple, y la otra de actividades recreativas y otros accesorios, mantienen como su derecho el de materia comercial, en lo que implica la competencia, prescripción y régimen probatorio.

En el caso de la empresa transportista de línea regular, cuya finalidad es el traslado de personas, su equipaje, vehículos y animales, desde Santo Domingo hasta la Isla de Puerto Rico. Se establece su aplicación fuera del convenio PAL/74, eligiendo la jurisdicción y ley aplicable de Puerto Rico, Estado independiente de los Estados Unidos de Norteamérica.

Otro de los contratos analizados, está el grupo royal Caribbean una línea de cruceros, cuya travesía turística tiene a la república dominicana como destino.

Esta última, como se dijo anteriormente, no es signataria del convenio y su jurisdicción principal elegida lo será ante el tribunal de Estados Unidos para el Distrito sur de Florida ubicado en el condado de Miami-Dade, Florida, (o en el caso de los juicios en los que los tribunales federales de Estados Unidos no tengan competencia en razón de la materia, ante un tribunal ubicado en el condado de Miami-Dade, Florida, EE. UU.), excluidos los tribunales de cualquier otro Estado, territorio o país.

Cada contrato establece un régimen legal aplicable, aquellos países que tienen en común ser signatarios del Convenio PAL/74, eligen la forma de ejecución de su contrato y el ámbito de aplicación.

En el caso de la República Dominicana, actualmente no forma parte de este convenio, la ley que se aplica es la nacional, supeditada a las normas contractuales, de cada uno de los transportes existentes en la actualidad, salvo las condiciones excepcionales que afecten los derechos de los consumidores.

El boleto de los pasajeros es un contrato marítimo, lo que significa que se aplica el derecho marítimo general en relación con el transportista.

La aplicación en la realidad dominicana, es que los particulares o usuarios se someten a las reglas del contrato, no obstante pudiendo tener alguna desventaja, con tal de que sean atendidos a la brevedad posible sus reclamaciones.

Estos contratos prevén cláusulas para resolver los asuntos menores por vía judicial, casi imposible de ejecutarse para el demandado.

Estos contratos son conocidos por el público a través de sus páginas oficiales, en cuanto a las condiciones generales, es una práctica normal en la mayoría de los contratos de adhesión.

Las cláusulas de selección del foro son a prima facie válidas, pero deben ser comunicadas razonablemente. Cuando la elección del domicilio no ha sido acordada se aplica la ley de derecho internacional privado relativo a los contratos según artículo 63.

El mayor socio comercial de la República Dominicana resulta ser los Estados Unidos de Norteamérica, que no forma parte del PAL/74, sino que posee su propia ley de navegación.

La norma legal es funcional, si bajo el criterio de ejecución del contrato se efectúa.

Sin embargo, en cuanto al derecho del consumidor, el contrato no sería equitativo, aunque las normas que presenta tengan la mejor de las intenciones, particularmente por la atracción que representa el usuario o pasajero para el

transportista o empresa, si el trato es el mejor, lo obvio es que su desarrollo sea inminente, en el argot comercial, se dice que el cliente siempre tiene la razón.

En materia jurídica, el pasajero es un consumidor que se ha constituido en sujeto de derecho protegible.

En cuanto al pasajero, existe una presunción de aceptación, y del mismo modo el transportista podrá bajo ese fundamento, interponer la acción ante el tribunal de su elección. Esto es la prevista en el contrato.

Las obligaciones se extinguen con el cumplimiento del contrato, pero en el caso de cualquiera de las partes se vea afectada por algún vicio posterior al termino del contrato, o violación, las reglas deberán obedecer a lo dispuesto por la ley del lugar de la ejecución. Especialmente, cuando en el contrato no se disponga otra cosa.

Si se presenta una reclamación por perdida, el transportista tendrá la opción de remitirlo a lo previsto en una póliza contra ese riesgo, a los fines de que la aseguradora actúe frente a ese asegurado.

En el caso, de demandas interpuestas, en territorio nacional, directamente contra el transportista, o contra su representante legal en el país, en ambos casos deberá interponerse en atribuciones comerciales, sujetas a la libertad de medios probatorios, así como la celeridad procesal y la prescripción de la acción, si se intentara fuera del plazo contemplado.

En el caso de que la acción la interponga el transportista contrata el pasajero, deberá hacerlo en atribución civil ordinaria, sometida a los principios formales de prueba como se ha dicho anteriormente.

En este sentido, las empresas transportistas, en lo concerniente a perdidas por incumplimiento contractual, se limitan a un régimen probatorio inflexible.

Por lo cual, en el contrato cuyas condiciones generales son publicadas, y las reglas particulares se conservan sin hacerlas oponibles a terceros, se torna un conflicto, ya que si el demandado es un pasajero, al desconocer las clausulas principales, se concretiza un contrato de adhesión con posibles cláusulas abusivas.

Nuestra ley de derecho Internacional Privado, , presenta toda una normativa respecto de los foros de competencia, entre otras disposiciones contractuales y extracontractuales.

La realidad que se vive hoy en día, en el sentido jurídico, no ha tenido una connotación trascendental en el transporte de personas por mar, no obstante las previsiones del contrato, siempre suponen un alto riesgo el tema de viajes marítimos. Al igual que la Republica Dominicana, el Estado independiente de Puerto Rico, no es signatario del PAL/74, en consecuencia es el contrato, la ley que se aplica entre el usuario y transportista.

El usuario, que tiene domicilio en la República Dominicana, solo podrá actuar en el territorio determinado en el contrato, salvo que adicional al boleto, exista una regla donde no le sea oponible.

A falta de cualquier disposición no contenida en el contrato, o de un hecho extracontractual, o la imposibilidad de la demanda por conflicto de leyes, se estaría frente a un conflicto de jurisdicción.

Si el motivo de la demanda ha ocurrido o nacido en territorio dominicano, y el porteador se haya establecido en el mismo lugar, se abre la posibilidad de resolverlo en tribunales nacionales. El juez apoderado, previamente a conocer el fondo, `ponderará y determinará cual es el límite de su jurisdicción y si es admitida su extensión hasta el territorio nacional.

Podrá, del mismo modo, indicar en su decisión la forma de ejecución de la sentencia a intervenir.

Otra forma de aplicación contemplada en los contratos, especialmente que se han mencionado, es el arbitraje, sujeto al grado de incumplimiento o daños causados.

Cuando el contrato se refiera a la prohibición de alguna cláusula de arbitraje, fijación de domicilio o jurisdicción de elección, salvo la del transportista, se considera que en lo concerniente a este se interpondría la acción.

Se trata de una ficción, en vista de que el arbitraje en esta clase de contratación se constituye en ineficaz.

La Republica Dominicana, actualmente no goza de normas consuetudinarias que lleven a las partes a elegirla como domicilio de tribunal de arbitraje, no obstante el régimen de la ley 489-08, del 19 de diciembre de 2008, de Arbitraje Comercial, que no aplica a situaciones a resolver entre el transportista y el pasajero, muy especialmente porque no se trata de conflicto entre comerciantes, sino estamos frente a un contrato que para una parte es comercial pero para la otra su naturaleza es civil.

En otras contrataciones marítimas, si es posible establecer cláusulas de arbitraje porque los procesos se debatirían entre comerciantes, mientras que en el transporte de pasajeros, sin importar quién sea el demandante, no se corresponde entre un particular civil y una empresa transportista comercial.

La naturaleza del contrato es mixta, el pasajero, puede obligarse a cumplir el régimen elegido en el contrato, pero nunca resolverlo como si este fuera un negociante, ya que su trato se limita a recibir un servicio.

Los contratos, que integran la cláusula de resolver conflictos ante una instancia de arbitraje, previo a cualquier acción judicial ordinaria, no debe ser consideradas validas, en el buen sentido del derecho, en vista de que el pasajero, no está obligado a someterse al derecho informal y flexible cuyas reglas solo son creadas para el comercio.

El pasajero, si fuera demandado, la aplicación del derecho que le corresponde es el civil o común, donde las pruebas son más estrictas, los plazos más extensos, la celeridad del comerciante no se aplica al usuario.

Entre el transportista y pasajero, las situaciones acaecidas por incumplimiento contractual, o extracontractual, es el juez de fondo apoderado quien deberá apreciar cuál es la atribución de la materia a conocer, si las reglas están incluidas en el contrato o no se indican, serán de la competencia del derecho común o del comercial, todo dependerá de quien demanda a quien.

Especialmente, porque se está frente a un contrato de orden público, cuyas reglas no podrán ser derogadas por convenciones particulares.

En otro orden, el responsable de la publicidad para dar a conocer condiciones contractuales es el transportista, o el ejecutor, especialmente por esta clase de contratación, lo obvio parecería ser que en el caso de incumplimiento se elija la regla pertinente al domicilio y pruebas relativas a su establecimiento principal, por tratarse de expediciones dirigidas a distintos destinos.

El pasajero, previo a comprar su boleto de viaje, se presume debería haber observado a través del medio publicitario las condiciones del contrato; dadas por el porteador, este último es quien responderá por el cumplimiento de las cláusulas respecto de las obligaciones a que éste se sujete.

En lo relativo a la práctica de viajes con una travesía de corta duración, las reglas respecto de la jurisdicción elegida, indicadas en las condiciones generales que se publican, el usuario o pasajero tendrán que acogerse a esa norma. Tal como ocurre en el caso de la compañía Ferries del Caribe, cuyo contrato establece el domicilio en San Juan, Puerto Rico.

Ya se ha referido que el contrato o boleto de pasaje es de orden público. Esto significa que no puede ser modificado por la voluntad de las partes, no obstante, dicho contrato se halle considerado con los efectos de ley elegida, en virtud del principio de libre voluntad.

Un principio universal a los países que tienen el sistema jurídico latino. Contemplado en el Código Civil Dominicano en su artículo 1134.

La razón por la cual este contrato está considerado de orden público, no obstante las obligaciones surte efectos entre los contratantes, es por motivo del área de ejecución que es el mar.

Existen diferencias entre lo que es la norma comercial y aquellas atinentes a la seguridad pública del transporte, de aplicación obligatoria para todos los buques, Se mencionan el Convenio Sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), el cual contiene el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP) y el Convenio Internacional para la Facilitación del Tratado Marítimo Internacional de 1965 (FAL65), adoptado en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI);

El pasajero deberá respetar las reglas que afectan el orden público, algunos artículos están prohibidos y no podrá llevarlos durante el viaje, excepto los tripulantes o personal, conforme el capitán lo disponga, entre los cuales están armas de fuego o armas de ningún tipo, municiones, explosivos u otras sustancias de naturaleza peligrosa.

La República Dominicana, posee normas y leyes las cuales conjugan entre si el derecho marítimo, sin embargo no así un régimen codificado como en muchos países que han logrado llenar las grandes esferas jurídicas en ese ámbito.

Es signataria de una enumeración considerable de convenios internacionales cuya tendencia final es la unificación de reglas que regulen el comercio marítimo, cuya fortaleza principal es el transporte de mercancías y personas. Podríamos citar la convención de Hamburgo, el convenio Solas, Marpol, STCW, sin embargo, hasta el día de hoy, el país Dominicano no es parte del PAL-74, y sus protocolos de 1976 y del año 2002, regulador internacional del transporte marítimo de pasajeros y su equipaje.

De todos los casos sonados desde el hecho ocurrido en el año 2012, está el accidente del Costa Concordia, un evento que genero diversidad de demandas por reparaciones de daños. La corte de casación de Villa Madrid España dicta su fallo en fecha ocho de abril del año 2016.

La condena en sentido general contra el transportista, estuvo limitada al contenido de los límites previstos en el convenio de Atenas.

La corte desestimó el recurso interpuesto por la asociación de afectados españoles por el costa concordia 2012. Confirmando la sentencia del tribunal Aquí.

Lo que significa es que todos los afectados por el encallamiento del buque, pretendieron sumas para la reparación de daños, más allá de los límites establecidos en el contrato, incluyendo intereses legales.

En la República Dominicana, procedería esta clase de acción, con un resultado similar en cuanto a la forma de accionar, pero en concerniente al fondo, el juez deberá observar si la empresa transportista posee representante en el país, en

caso contrario, es posible que el juez acogiera como ley las cláusulas contenidas en el contrato, en consecuencia se remitiría al tribunal del domicilio que dicho documento haya consignado.

Se estaría frente a dos situaciones posibles, tomando como ejemplos dos de los contratos de muestra.

Si fuera contra la compañía Royal Caribbean, el tribunal Dominicano, bajo ningún concepto podría conocer de la demanda en virtud de la exención establecida en la secciones 9 y 10 de dicho contrato.

Ambas cláusulas prohíben expresamente que sean conocidos en otro país fuera del indicado.

En la cláusula 11, la responsabilidad está limitada más allá del control razonable del transportista.

Expresa que en aquellos puertos donde no se embarque ni desembarque ni se realicen escalas fuera de los Estados Unidos, el transportista tendrá derecho a cualquier limitación, inmunidad y derecho aplicable en virtud de la conversación de Atenas, protocolo de 1976 y su protocolo del 2002.

En este caso, la empresa es de Los Estados Unidos de Norteamérica, pero para ciertas demandas, en ocasión de embarque y desembarque, la norma es elegida, no obstante no siendo su país signatario.

La República Dominicana, no es parte del PAL/ 74, ni de sus protocolos de los años 1976 y del año 2002, más sin embargo, es uno de tantos puertos de desembarque.

Esta cláusula de limitación de responsabilidad, se haría obligatoria para el pasajero, por la opiniones de las reglas contractuales, al ser públicas previo a la compra del pasaje, el hecho de haber pagado el precio lo ata a dichas cláusulas.

Pero, se tiene en el país un conjunto de leyes, reglamentos que permiten al juez decidir a su propio criterio, basado en las cláusulas abusivas que presentan algunos contratos, como el del caso Royal Caribbean.

Aunque el contrato haya sido aceptado por el pasajero, no deja de ser abusivo por tratarse de un particular no negociante. Se puede notar cuando se trata de un pasajero o dos demandantes. Por el costo de un proceso judicial en otro lugar lejos de su domicilio habitual, o que el límite a indemnizar se pueda ser menor en relación al daño.

Es además, imposible que un particular pueda, como ente individual, costear un proceso de arbitraje comercial ante un tribunal de los Estados Unidos, como dice el contrato de Royal Caribbean.

El tema del doble efecto según la naturaleza jurídica del contrato de pasaje, es justamente el problema contractual.

Visto el caso Costa Concordia, la demanda no fue interpuesta por cada pasajero afectado, tuvieron que crear una entidad con personalidad jurídica propia, denominada Asociación de afectados españoles por el Costa Concordia 2012.

En ese ejemplo específico, se trata de España, un país que forma parte del convenio de Atenas. La corte de casación española falló de acuerdo al mismo.

En la República Dominicana no aplicaría esa posibilidad, en vista del criterio de la calidad que ostente el demandante. Deberá ser el afectado y no otra persona diferente el que pueda interponer la acción. Una persona jurídica moral como son las sociedades o asociaciones sin fines de lucro, no es el afectado.

Se trataría de varios demandantes, quizás con un solo representante a la cabeza.

Un particular puede accionar como tal, pero nunca podrá existir equidad en la defensa de sus intereses bajo un derecho que no es aplicable a su condición de no comerciante.

Finalmente, si la reclamación es un equipaje, considerado de gran valor, y el acuerdo remite al límite de la responsabilidad del PAL/74 y su protocolo 2002, se establece en el artículo ocho del protocolo del 2002, no excederá de 2,250 DEG, para el equipaje, para reparar los daños al vehículo, 12,700 DEG.

Nótese que en el contrato Royal Caribbean el límite es remitido a un valor inferior contenido en su protocolo del año 1976.

2.2 Perspectiva del desarrollo del contrato de transporte marítimo de pasajeros en República Dominicana.

El enfoque se refiere exclusivamente al área jurídica, aunque para poder medir cual es la proyección del desarrollo del contrato de pasaje en la República Dominicana, se hace necesario tocar en ciertos detalles de la influencia económica y desarrollo turístico nacional, y en su situación de competitividad en el área del Caribe.

Se interesa un planteamiento netamente jurídico, las actividades comerciales que se regulan actualmente en la Republica Dominicana, tienen incidencia particular en el crecimiento general del país, de sus operaciones y de aquellos actos que se suscriben día a día.

El último reporte estadístico, emitido por Oficina Nacional de Estadística, mediante la cual publica en su cuadro 6.9, la cantidad de pasajeros que llegan al país por vía marítima a través de los puertos, desde el mes de enero hasta diciembre del año 2017, muestra un alto volumen en la llegada de pasajeros, con una totalidad de un millón ciento siete mil novecientos sesenta y seis personas, a través de los puertos de Santo Domingo, Don Diego (Ferry), Sans Soucí, Puerto Plata, La Romana, Samaná y Cap. Cana.

Estos últimos aspectos, representan un crecimiento considerable en ese sector del transporte de pasajeros, especialmente mediante los cruceros, para el año 2017.

Por otro lado, durante los últimos cuatro años se efectuó un estudio del sector turístico relativo a los cruceros de acuerdo un informe publicado en el mes de julio del 2014.

El estudio referido fue realizado por Nassin José Alemany, mediante el cual demuestra como desde ese momento hasta la actualidad ha seguido creciendo en el país y destino turístico de cruceros a nivel mundial.

El crecimiento económico y desarrollo regional, trae como resultado, la necesidad de regulación adecuada al comportamiento que se visualiza en este orden.

Exactamente, en el año 2014, se dicta la ley de derecho internacional privado, que representa un logro de regulación en general para todas las relaciones de índole internacional privado.

En el caso del contrato de transporte marítimo de pasajeros, el contrato sigue siendo la ley que impera en la República Dominicana.

En la actualidad, está detenida la posibilidad de que se dicte una norma institucional acerca del comercio marítimo, ya que han sido varios los intentos de sometimiento al poder legislativo desde 2001, 2010 y 2014, pero ninguno ha tenido de manera pública u oficial la respuesta esperada por parte del congreso.

.

Por tanto, lo que se estila, es el perfeccionamiento del contrato en cuanto a su relación con el usuario por parte de la empresa porteadora o transportista. En espera que la voluntad política de los legisladores e iniciativas de sectores empresariales, dispongan que se legisle o conozca las piezas sometidas, o sean reintroducidas conforme lo dicta la constitución de la Republica.

El criterio de la debida publicidad, es otro aspecto a tal fin, de que los pasajeros entiendan los términos que se deben cumplir al momento de una travesía. En vista de aquellos contratos cuyo contenido está revestido de publicidad engañosa o lesiva a los derechos fundamentales del pasajero.

La normativa Nacional de la actualidad en su eficacia en la aplicación de los contratos de pasajeros, se mantiene bajo el dominio de la libre voluntad de las partes. Sin embargo, esto es una utopía, o más bien un mito, ya que el elemento más importante del consentimiento es la aceptación expresa. En materia Civil, pero como se trata de un acuerdo con un transportista, el contrato es comercial.

En esa virtud, la visión del legislador ha de ser concebida en una codificación e leyes relativas al comercio marítimo, que incluya los fundamentos para el consentimiento puro, libre de vicios, de las partes.

Las compañías cuyas navieras tienen representantes en la República Dominicana, o filiales, utilizan medios de publicidad para promover sus servicios de transporte por mar, tanto los cruceros como las líneas permanentes.

En el caso de los representantes, solo conocen las reglas operacionales, y las condiciones de cumplimiento frente a los usuarios, están detalladas en sus prototipos de carpetas que los mismos reciben.

El usuario, se informa a través de la página o sitio web de las empresas transportistas, algunas preguntas de orientación respecto de inquietudes sobre sus derechos, lo cual no es la traducción técnico jurídico a un lenguaje actual.

Es imposible que pueda entender cuáles serían sus derechos, si aún no puede interpretar un contrato, cuyo consentimiento podría estar viciado por el error.

Existen factores que hacen posible el desarrollo del transporte marítimo de pasajeros, partiendo de la proyección actual. Como se ha visto, el principal es la demanda turística por la zona caribeña. Las condiciones climáticas favorables, puesto que no es lo mismo el mar báltico, por ejemplo que el mar caribe, para vacacionar.

El auge comercial por la ampliación del canal de Panamá, permite más expediciones por la zona, donde la República Dominicana ha resultado beneficiada.

En cuanto al factor legal, ya indicado, anteriormente, es el que forma la base para el establecimiento de reglas que permitan regir las relaciones comerciales con los pasajeros.

Ventajosamente, el contrato que se publica expresa las ideas básicas. No obstante se requiere de un marco legal con fundamento propio, a los actores o participantes le sería garantizado el derecho aplicable.

Cuando en el contrato no se indica una disposición expresa, la aplicación se desprende de la conducta de las partes o demás cláusulas que rige el contrato.

Por otro lado, si las partes no hubieran elegido una ley aplicable o si su elección resultara ineficaz, el contrato se regirá por la ley del Estado con el que tenga vínculos más estrechos.

Aquellos contratos celebrados por consumidores, se rige por la ley del país donde habitualmente se realiza la actividad, en defecto la de protección al consumidor de la residencia habitual.

En las actividades comerciales del transporte marítimo, se puede ver que es muy común que los empresarios o sus representantes, establezcan reglas cuando no existe una ley imperativa al respecto

El desconocimiento expone al pasajero a situaciones involuntarias, que como consecuencia han tenido distintas respuestas. En cuanto a los casos fortuitos, referidos antes, se cubre el riesgo con una póliza de seguro de viaje obligatorio.

Por ser una parte importante para la economía y desarrollo comercial del país, esta clase de transporte de personas, resulta de mayor importancia, para ambas partes participantes, que la jurisdicción de atribución elegida sea la comercial.

En la Republica Dominicana, hasta la fecha, no existe una industria marítima fortalecida, en el área de transporte de pasajeros, sin embargo, como actividad constante turística, y destino de los buques de pasajeros, el vínculo entre el transportista y pasajero, los hacen sujetos de protección bajo el imperio de las leyes nacionales, al momento del arribo a tierra Dominicana.

Ahora bien, por tratarse de responsabilidad objetiva, el Estado debe salvaguardar que el contrato no sea violatorio a las reglas de orden público, es decir, el límite de responsabilidad es un derecho que le asiste al transportista, y que el pasajero previamente ha aceptado, puesto que de lo contrario, no tendría sentido la cobertura de riesgos a través de contratación de seguros y de pólizas adicionales, que regularmente se ofertan con los paquetes publicitados.

Como se perfila, y hemos visto, en algunos de los contratos del acuerdo de Atenas, lo cual estaría siendo de una aplicación consensuada, fuera de toda norma oficial, en vista de no ser parte del mismo. Solo como una fuente doctrinal, si así se pudiera expresar.

Las normas de aplicación contenidas en los contratos cuyo país es parte del convenio Pal/74, tendrá una respuesta uniforme en el momento de la reclamación.

La Organización Marítima Internacional (OMI), es el órgano mundial encargado de establecer el régimen especial relativo a las condiciones de transporte marítimo internacional, con la finalidad de armonizar las leyes o convenios en todos los países, incluyendo la Republica Dominicana.

Por lo cual, el país, posee grandes expectativas de crecimiento en el área del comercio marítimo, sin embargo, como se ha indicado anteriormente, la voluntad de los congresistas, en unificar o codificar las normas del transporte marítimo, no se ha cumplido.

Se están empleando en su defecto, un conjunto de contratos, que muchos poseen reglas generales, que resultan inexactas para la realidad, de los derechos protegidos entre las partes.

2.3 Presentación del resultado de los hallazgos y síntesis de las respuestas de mayor trascendencia.

Se pudo determinar que el contrato marítimo de pasajeros y cruceros durante el periodo entre el año 2012 y 2017, en la Republica Dominicana, no está regulado y que las empresas transportistas han creado las reglas que se aplican, bajo las normas del derecho comercial, en lo relativo a la prueba, prescripción, plazos, y procedimiento.

Se tomó como muestra, para comparar, tres tipos diferentes de contratos a saber:

Dos de transporte de pasajeros por vía marítima, publicados por las sociedades Royal Caribbean y Ferry del Caribe, SRL, uno de crucero y el otro de pasajeros

per ce; de los Estados Unidos y Puerto Rico, respectivamente, no siendo ninguno de estos dos, signatarios del Convenio Internacional relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, del 13 de diciembre de 1974 y sus protocolos de los años 1976 y 2002.

Y un tercero, de la sociedad Pulmantur, española, que si es parte del Convenido de Atenas o PAL/74.

Se realizó un análisis comparativo deduciendo que cada contrato establece diferentes normas las cuales están adecuadas a sus necesidades operativas, y en favor del desarrollo de sus empresas, sin embargo, frente al usuario o transportista, hay límites de sus derechos.

En el caso del Royal Caribbean, el contrato contiene clausulas prohibitivas respecto de las posibles demandas que pudieran interponer los pasajeros en cuanto se vean afectados de incumplimiento contractual, o situaciones extracontractuales que les sean desfavorables. Entre tales clausulas, está el conocimiento de asuntos específicos ante una instancia de arbitraje, y que sea de su domicilio. No permitiéndose que sea en otro país, o tribunal diferente al de ellos.

Se presenta la conclusión de que las clausulas de arbitraje no se deben aplicar a los pasajeros, en virtud de que por ser personas no dedicadas al comercio y según las normas generales del arbitraje, se aplica básicamente para resolver problemas entre los mismos comerciantes.

Que resulta muy costoso, para un pasajero, de manera individual, iniciar una demanda contra un transportista de cruceros o línea de transporte por mar, a menos de sea agrupado en sociedad. Como ocurrió en el caso Costa Concordia que los pasajeros afectados por los daños ocurridos por el encallamiento del buque, fundaron la Asociación de Afectados españoles por el costa concordia del 2012 contra Costa Crociere, S.P.A.

Se analizó, de manera sucinta, el caso del Costa Concordia, ocurrido en el año 2012. Proceso que culminó con la sentencia del Tribunal Supremo de Madrid, en fecha 8 de abril del año 2016. En atribuciones de corte de Casación.

Originalmente los pasajeros afectados, solicitaron una indemnización por la suma de dos millones novecientos quince mil, novecientos setenta y cuatro euros con treinta y dos céntimos, los intereses devengados al tipo legal del dinero desde la interpelación judicial, los gastos causados en el proceso.

Por su parte la sociedad solicito que fuera desestimada en su totalidad la demanda por no ser responsable de los hechos , que subsidiariamente sean fijados los daños físicos y psicológicos de los pasajeros limitándolos a lo dispuesto por el convenio internacional relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar,

Que la corte de apelación condenó al transportista a pagar la suma establecida en el convenio de Atenas, así como el interés legal.

Como era obvio, la Asociación de pasajeros afectados por el Costa Concordia 2012, recurrió en casación, basados en que la corte de apelación infringió la ley de protección a los consumidores española, sin embargo la Corte de Casación desestimo el recurso en virtud del contenido del Convenio de Atenas.

Del recuento anterior, se pudo deducir, que el convenio de Atenas se superpone a cualquier regla local en cuanto a los limites de responsabilidad por acciones de reparacion en daños y perjuicios.

Se pudiera comentar, que el transporte por cruceros y traslado por barcos , sigue representando un riesgo de alta probabilidad. Que si los usuarios o pasajeros conocieran el contenido del contrato, la ley que le asiste, nadie viajara por barco.

En materia de transporte aéreo, el convenio de Varsobia de 1929 y sus protocolos, del mismo modo presenta limites de responsabilidad.

Sin embargo, el riesgo es menos alto que en materia de transporte por mar. No obstante, cada dia aumenta el consumo de estos productos, o servicios, si en terminos mercadologicos se pudiera hablar.

El público común, y los abogados en la Republica Dominicana, ignoran en su mayoría esta realidad respecto a los derechos y las obligaciones que poseen los transportistas y pasajeros en el contrato.

Se realizó una encuesta facultada en determinar quienes conocen las reglas, basándose en su experiencia vivida de uso de esta clase de transporte.

Se ha observado que los pasajeros o usuarios en el resultado de dicha encuesta de diez preguntas, donde veintiocho (28) personas participantes, dentro de las cuales veinte son abogados y ocho usuarios, expresan que en sentido general conocen, desconocen o nunca han escuchado, sobre la naturaleza jurídica de un contrato de transporte por vía marítima o sus reglas y condiciones. (<https://www.surveymonkey.com/results/SM-BHFRKDWKL/>)

En términos porcentuales, 28 participantes, opinan, en base a su experiencia vivida, el siguiente resultado:

NIVEL DE CONCIMIENTO Y EXPERIENCIA VIVIDA EN RD, DEL USO DEL TRANSPORTE MARITIMO DE PASAJEROS	CANTIDAD DE SUJETOS RESPUESTAS PORCENTUALES
1. Incidencia del transporte marítimo de pasajeros en la Republica Dominicana durante los últimos 5 años.	17,86% 5 50,00% 14 25,00% 7 7,14% 2

	28
2. ¿Conoce la ley que regula esta clase de transporte en la RD?	<p>29.63%</p> <p>8</p> <p>20,00%</p> <p>6</p> <p>7.41%</p> <p>2</p> <p>40,74%</p> <p>11</p> <p>27-1</p>
3. Diga la frecuencia con que usted ha viajado por buques de Cruceros o Ferries.	<p>3,57%</p> <p>1</p> <p>7,14%</p> <p>2</p> <p>25.00%</p> <p>7</p> <p>64,29%</p> <p>18</p> <p>28</p>
4. Conoce las condiciones del viaje por crucero o Ferries o el contenido de las normas indicadas en el billete o boleto de viaje	<p>21,43%</p> <p>6</p> <p>67,86%</p> <p>19</p> <p>3,57%</p> <p>1</p> <p>7,14%</p> <p>2</p> <p>28</p>
	3,57%

<p>5. Ha tenido que hacer alguna reclamación por pérdida de equipaje o cualquier otro, cuando ha viajado por Ferries o Crucero.</p>	<p>1 0% 0 0% 0 96,43% 27 28</p>
<p>6. Cuál ha sido el resultado de su reclamación por pérdida de equipaje u otro.</p>	<p>8.33% 1 50% 6 8.33% 1 96,15% 4 12</p>
<p>7. Ha tenido que demandar ante la justicia Dominicana por una reclamación insatisfecha</p>	<p>3,57% 1 0,00% 0 3,57% 1 92,86% 26 28</p>
<p>8. Conoce la diferencia entre una demanda civil y una comercial</p>	<p>71.43% 20 3,57% 1 14,29% 4 10,71% 3 28</p>

<p>9. Considera usted necesario que se dicte una ley especial que regule el transporte marítimo de pasajeros</p>	<p>22,22% 6 59.26% 16 7,41% 2 11,11% 3 27</p>
<p>10 Cuando fue la última vez que viajó por barco.</p>	<p>34,14% 9 3,57% 1 3,57% 1 3,57% 1 53,85% 16 28</p>

La Republica Dominicana, no tiene una ley especial que regule el transporte de pasajeros por mar, tampoco es signataria del convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, del 13 de diciembre del año 1974, ni de ninguno de sus protocolos de los años 1976 y 2002.

Que en vista de lo anterior, solo rige el contrato entre las partes. Se trata de un contrato de adhesión, donde las partes no siempre manifiestan su libre voluntad, sin embargo se presume que por la ejecución del mismo hay un consentimiento tácito.

El público en general o usuarios , según el sondeo establecido en la encuesta, pero además, por el resultado de la comparación de contratos tomados como modelos; las condiciones generales no siempre son tan precisas en lo referente a su público conocimiento.

Resulta ser un mito, que las condiciones generales del contrato son de público conocimiento u oponibles al pasajero o terceros.

Del mismo modo, las condiciones de las reglas contractuales, no siempre están siendo de conformidad con las leyes relativas a proteger los consumidores.

CONCLUSION

El desarrollo del transporte marítimo de pasajeros, en la Republica Dominicana, ha crecido considerablemente en los últimos cinco años, se muestra por el flujo de personas que ha desembarcado en los puertos dominicanos, producto de expediciones turísticas por cruceros, lo mismo está ocurriendo en el transporte por medio del Ferries con una travesía constante desde la Republica Dominicana hasta Puerto Rico y viceversa.

En la actualidad la Republica Dominicana, tiene leyes actualizadas respecto del comercio Internacional Privado, como lo es la ley 544 del año 2014, que dispone en sus artículos 58 y siguientes reglas aplicables a los contratos en general, de índole comercial.

En lo que respecta al transporte de pasajeros por mar, no existe una ley especial, por lo que el contrato funge como tal.

En materia de transporte marítimo de mercancías, el país es signatario del Convenio de Hamburgo, sin embargo, no del Convenio de Atenas, denominado PAL/74 ni de ninguno de sus protocolos.

En el caso de cualquier situación o conflicto, el contrato es la norma legal en que se fundamentaría el interesado o accionante.

El derecho común, o civil, no se aplica en relación a cualquier acción contra el transportista, ni el comercial, si fuere la acción contra el pasajero. Ambas áreas del derecho están vigentes en base a códigos, Civil y Comercial, que devendrían en obsoletos.

Se tiene en el país, la ley de protección al consumidor 358 del año 2005, la misma dispone el régimen sancionador sobre las cláusulas abusivas de los contratos de adhesión. Sin embargo como en otros países, devendría en inefectiva frente a la ejecución de un contrato nacido de una relación internacional.

Se considera un uso abusivo, que el pasajero desconozca el contenido del contrato sea crucero o pasaje puro y simple a través del buque por medio del mar.

La mayoría de estos contratos contienen esas cláusulas no favorables, y en perjuicio de un pasajero.

En el caso mostrado, sobre el Costa Concordia, el resultado fue la no aplicación de la ley de protección al consumidor, porque el convenio de Atenas, adoptado en España en el año 2014, prevalece sobre la ley nacional.

En el caso de la Republica Dominicana, que no es signataria del convenio, se posibilita que sea el juez del fondo del proceso, quien determine cuál es el derecho aplicable, si el contrato de adhesión o la ley de protección al consumidor.

Tomando en cuenta, que la mayoría de los contratos de pasajeros, donde sus países no son parte del Convenio de Atenas, establecen su límite de

responsabilidad basado en el mismo, en vista de ser una fuente de derecho no oficial, para ellos, pero si como precedente doctrinal y jurisprudencial.

Si en la Republica Dominicana, el juez aplica el derecho común, y la ley de protección al consumidor, el resultado podría ser la forma de ejecución de esa decisión, si el domicilio del demandado o transportista, se encontrara fuera del territorio nacional, en virtud de una posible inejecución.

En el caso de que el transportista que resultare condenado, podría verse afectado al momento del arribo a puerto dominicano, en cuanto al buque o los bienes que les sean propios, para cubrir la indemnización establecida en la sentencia.

RECOMENDACIONES

Se recomienda, la necesidad de orientación jurídica técnica a los usuarios respecto de los derechos establecidos en el contrato de pasaje, previo a la contratación de su viaje por vía marítima.

Que los jueces dominicanos, sean instruidos, en la aplicación de la justicia relativa al transporte marítimo, y del mismo modo, puedan ponderar cual es la regla aplicable o no, según sea la calidad del demandante y demandado.

La exhortación, a promover el estudio del Derecho marítimo dominicano, para los abogados, en vista de los procesos que se perfilan pudiera acontecer, por motivo del flujo en aumento, de pasajeros por cruceros, en el país, desde el año 2014 hasta hoy en día.

Que se siga el estudio del tema relativo al transporte de pasajeros por mar, a la vez sea incluido los demás aspectos que forman la navegación, tal como efectos de la tripulación, cuáles serían los subcontratistas de cruceros, que equipajes se consideran de alta seguridad, entre otras posibilidades.

BIBLIOGRAFIA

1. Arroyo, I. (2012). *Compendio de Derecho Marítimo*. Madrid : Teamos.
2. Biaggi Lama, J. A. (2016). *Manual de Derecho Comercial*. Santo Domingo: Librería Jurídica Internacional.
3. Capitán, H. (1977). *Vocabulario jurídico*. Buenos Aires: Depalma.
4. Casidoro de Reina, C. d. (1960). *Santa Biblia Antiguo y nuevo testamentos*. Illinois, Estados Unidos de Norteamérica: Sociedades Bíblicas Unidas.
5. D´Oleo, F. (2003). Metodología Jurídica, teoría ,métodos y Técnicas. En F. D´Oleo, *Metodología Jurídica, teoría ,métodos y Técnicas* (págs. 27-38). Santo Domingo: Editora Superior Educativa.
6. Esplugues Mota, C. (2012). *Manuales. Derecho del Comercio Internacional*. Valencia: Tirant lo Blanche.

7. Gabaldon Garcia, J. L. (2012). *Curso de derecho marítimo Internacional público y Privado y contratos marítimos internacionales*. Madrid, Barcelona.: Marcial Pons.
8. Moscoso Segarra, A. (2015). *Nuevo Código Procesal Penal Comentado*. Distrito Nacional: Librería Jurídica Internacional, SRL.
9. Nacional, C. (2014). *Ley sobre Derecho Internacional Privado de la República Dominicana*. Distrito Nacional: G.O.10787 .
10. Ramos Brusiloff, A. (2001). Proyecto de Código de Comercio. En A. Ramos Brusiloff, *Proyecto de Código de Comercio* (págs. 659-665). Santo Domingo: Editora Taina, S.A.
11. Salgado y Salgado, J. E. (2012). *Manual de Derecho Marítimo*. Saarbrücken, Alemania: Académico Española.
12. Trajano, P. (2001). Código de comercio y Legislación complementaria Anotado con Doctrina y Jurisprudencia. En P. Trajano, *Código de comercio y Legislación complementaria Anotado con Doctrina y Jurisprudencia* (págs. 181-184). Santo Domingo de Guzmán: Ediciones jurídicas Trajano potentini.
13. Vega B, W. (1986). *Historia del Derecho Dominicano*. Santo Domingo: Editora Amigo del Hogar, Intec.

SITIOS VISITADOS EN LA INTERNET:

1. <http://cecu.es/campanas/cuadernos/CRUCEROS09>. (s.f.).
2. http://unctad.org/es/Docs/rmt2011_. (s.f.).
3. http://www.costacruzcos.com/B2C/RA/Before_you_go/term/Documents/Condiciones_Generales_2017. (s.f.).
4. <http://www.royalcaribbean-espanol.com/content/es>. (s.f.).
5. <https://www.marcialpons.es/static/pdf/9788415948704>. (s.f.).

6. <https://www.pullmantur.travel/media/pdf/general/condiciones-generales>. (s.f.).
7. <http://www.ferriesdelcaribe.com/>. (s.f.).
8. www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2016/05/Impacto-Econ%C3%B3mico-de-los-Cruceros-en-el-Turismo-de-Sto-Dgo. (s.f.).

ANEXOS

ANEXOS

1. Anteproyecto aprobado.
2. Respuesta de aprobación.
3. Correo respondiendo a solicitud de la ONE
4. Tabla de la Oficina Nacional de Estadísticas(ONE)
5. Contrato de pasaje de la sociedad Ferries del Caribe.
6. Contrato de pasaje Royal Caribbean
7. Contrato Pulmantur grupo

8. Jurisprudencia caso Costa Concordia, del 08 de abril 2016.

ANEXO 1.



Decanato de Posgrado

Anteproyecto del trabajo para optar por el título de:

Maestría en Derecho Marítimo

Título:

“NATURALEZA JURÍDICA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO”

(Caso: Contrato de pasaje y crucero).”

(Periodo 2012-2017)

Postulante:

Lic. María Altagracia Terrero Suárez

Matricula: 1987-2425

Tutor:

Msc. Damarys Vicente de la Riva

Santo Domingo, Distrito Nacional

República Dominicana

Febrero, 2018

Índice

Título.....	3
Introducción.....	4
Justificación.....	5
Delimitación del tema y planteamiento del problema.....	7
Objetivos Generales y Específicos.....	9
Marco Teórico referencial.....	10
Diseño metodológico.....	15
Fuentes de documentación.....	16

Título

**“NATURALEZA JURÍDICA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO”
(Caso: Contrato de pasaje y crucero).”
(Periodo 2012-2017)**

Introducción

La investigación tiene la finalidad de describir jurídicamente el contrato de pasaje por vía marítima, sus elementos y cuestiones de fondo, asimismo, como comparar las normas locales posibles de aplicarse, con las aplicables internacionalmente.

El contrato de transporte en el sentido amplio, se considera un acto comercial, siempre que se encuentre dentro del marco de una empresa establecida, en vista de que el transporte aislado es un contrato de naturaleza civil.

En el caso del contrato marítimo de transporte de pasajeros, es jurídicamente comercial absoluta, aunque muchos críticos opinan que sería mixta, por tratarse de un acto cuyas consecuencias generan para una parte un régimen jurídico civil y para la otra parte comercial. En este sentido, cabe distinguir el contrato de transporte de pasajeros en sí, con el de transporte por crucero turístico.

Lo anterior nos lleva a cuestionar la naturaleza del contrato de transporte marítimo de pasajeros, si es comercial o no, en cuanto a competencia, reglas aplicables, especialmente porque la ley nacional, lo regula como un acto

comercial, basado en normas muy antiguas, por lo que se hace necesario adoptar el convenio internacional existente o la creación de una ley acorde con la actualidad.

No obstante, nuestro país, no es signatario del acuerdo de Atenas, del año 1974 existente en la actualidad, específicamente el último de sus protocolos, correspondiente al año 2002; Siendo este el documento regulador en la mayoría de los países cuya explotación comercial requiere de sus normas.

Justificación

Justificación teórica,

El contrato de pasaje por vía marítima en la República Dominicana no se encuentra regulado por una ley especial, ni comercial, salvo el principio de la autonomía de la voluntad de las partes sujetas a las reglas establecidas en el Boleto de abordaje, los usos y costumbres, entre otras fuentes del derecho.

La presente investigación permitirá conocer o valorar las características esenciales del contrato de pasaje por vía del mar, las obligaciones y derechos jurídicamente corresponden, las clases más comunes de transporte de personas por vía marítima.

Tomando como fuente doctrinal, el PAL/74 como alguna de las piezas sometidas a nuestro Congreso Nacional como el Anteproyecto de código de comercio marítimo y el anteproyecto de código de comercio Dominicano, uno sometido en el año 2014 y otro en el año 2001.

Justificación metodológica, A través de este estudio investigativo pretendemos recopilar información fundamentada en los análisis o descripción de los conceptos regulados por las leyes o normativa general aplicada tanto nacional como internacional.

Casos ocurridos en los últimos cinco años donde se puede determinar la aplicación y violación al cumplimiento del mismo, a través de las fuentes informativas relacionadas con el tema.

Se indagará sobre los formatos o formularios más comunes de los contratos de pasaje por vía marítima, sujetos a las normas propias del transporte marítimo en general.

Justificación práctica, lo principal de este documento, es dotar del estudio que pueda contribuir al aporte jurídico del régimen marítimo mas enriquecido en la Republica Dominicana, el cual permanece en un estado de evolución lenta o estancamiento legislativo, pero con iniciativa de individuos que se esfuerzan por el avance local de un régimen jurídico propio, que abarca diversas áreas del derecho marítimo a regir la transportación en el sentido general por vía marítima.

Delimitación del tema y planteamiento del (los) problema(s) de investigación.

La problemática a tratar en la presente investigación, es determinar la naturaleza jurídica del contrato de transporte de pasajeros por vía marítima, ubicado dentro de las leyes nacionales de nuestra Republica Dominicana como participante de la comunidad de derecho internacional marítimo, de ahí poder concluir el determinar las reglas aplicables como los derechos y obligaciones de las partes en esta clase de contrato.

El desarrollo del comercio marítimo a través del transporte de carga, ha evolucionado considerablemente, lo mismo está ocurriendo con el transporte marítimo de pasajeros.

Nos cubre el interés de explorar el contrato de transporte marítimo en lo concerniente al área de pasajeros, especialmente en su naturaleza jurídica, con la finalidad de hacer una descripción del mismo, una comparación de las leyes o normas que se apliquen.

En nuestro país, el transporte de pasajeros por vía marítima se limita a ser un destino turístico de placer, y excepcionalmente lo fuera de negocios para el transportado, no así para el porteador o transportista, de ahí cual regla seria la aplicable, comercial o civil, cual es la importancia de este criterio de distinción, tomando en cuenta o por analogía, que el mismo contrato lo debería establecer, como ocurre en otras actividades comerciales.

El contrato se direcciona fundamentalmente al transporte de personas mediante los buques cuya finalidad presentan algunas modalidades diferentes como cruceros denominados turísticos o los llamados ferries.

Existe un contrato de transporte de pasajeros generalizado o estándar, en cuanto a las reglas y contenido del mismo, conocido comúnmente como billete o boleto de pasaje de transporte de personas.

Para los fines del comercio es aquel que se asimila al Bill of lading del transporte de mercancías.

En la actualidad, por tratarse de reglas internacionales, el convenio vigente es el Tratado de Atenas de 1974, su ultimo protocolo del año 2002, no siendo la Republica Dominicana signataria del mismo.

Se observa la necesidad de una ley que adopte en esencia el convenio de Atenas de 1974, debido a que por la falta de un instrumento normativo institucional que esté acorde con las reglas de transporte marítimo de pasajeros internacional muchas veces se hace imposible la aplicación justa de los derechos y obligaciones contenidas. Que pueda hacer posible la aplicación eficiente de las cláusulas principales del este tipo de contrato.

El derecho común es el de aplicación local, sin embargo, el paradigma se encuentra en las reglas deberán de regir basándose en la naturaleza jurídica del contrato de transporte marítimo de pasajeros en sí.

El planteamiento principal permite preguntar ¿Cuál es la naturaleza jurídica del contrato de transporte marítimo de pasajero eminentemente del comercio internacional, frente a una reglamentación local de naturaleza civil o común o comercial que no concurre con la actualidad?

Objetivos Generales y Específicos.

OBJETIVO GENERAL:

Analizar la naturaleza jurídica del contrato de transporte de pasajeros por vía marítima, las partes que conforman dicho contrato

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Analizar necesidad de una reforma de las leyes o normas de la Republica Dominicana frente a la comunidad internacional de la que forma parte.
- Determinar la incidencia actual en la Republica Dominicana como ente participante de la comunidad del comercio internacional, a la legislación aplicable.
- Valorar las normas aplicables en la Republica Dominicana frente a las otras legislaciones externas y determinar que clase de reformas necesarias o pertinentes para la legislación local se deberían adoptar por motivo de este contrato de transporte.

Marco Teórico referencial

Marco Teórico referencial

La naturaleza jurídica del contrato de transporte por vía marítima en el caso de pasajeros, regularmente es comercial, donde las partes del mismo se someten a reglas flexibles y de poca formalidad, mientras que si fuera un contrato puramente de naturaleza civil, las reglas serían más estrictas y en consecuencia la aplicación del contrato resultaría difícil o imposible de ejecutar.

El boleto o billete es el documento principal que prueba la existencia del contrato, no obstante las particularidades del mismo, son del conocimiento inicial del transportista, deviniendo en un contrato de adhesión, de ejecución o tracto sucesivo y oneroso.

En el caso de los cruceros, el transportista o porteador, se obligan a entregar a cada pasajero, a pena de nulidad del contrato, los billetes o boletos y cualquier equivalente a derechos accesorios contenidos en el objeto de la travesía.

En la República Dominicana no existe un régimen actualizado que regule el contrato de pasaje a nivel legal, sin embargo, el principio establecido en el código civil, sobre la autonomía de las partes es el contrato a regir en este momento.

Todo esto parece confirmar el vacío legislativo existente y la suplencia del contrato, cuya naturaleza debe ser estudiada a fin de determinar las reglas de competencia, prescripción y medios de prueba últimamente aceptados. Lo que conlleva a analizar los principios generales y elementos esenciales del contrato de transporte de pasajeros por vía marítima, y su modalidad de crucero; los usos

comerciales, la doctrina existente al respecto que incluye el anteproyecto de Código de Comercio marítimo y el anteproyecto del Código de Comercio. Del mismo modo, la importancia del convenio de Atenas de 1974 y su protocolo del año 2002.

En nuestro país, existen algunas empresas turísticas cuya finalidad es comercializar las ofertas de cruceros, así como transporte per ce, como el conocido Ferries.

En el discurso de rendición de cuentas, el presidente de la Republica Dominicana, el Lic. Danilo Medina Sánchez, en fecha 27 de febrero del año 2018, resaltó el crecimiento del turismo por la vía de cruceros. Datos corroborados a través de la Oficina Nacional de Estadísticas (ONE).

MARCO ESPACIAL:

El Derecho Marítimo, en sentido amplio, es de carácter internacional, igualmente, el transporte de pasajeros por vía marítima por el principio de accesoriadad.

Escogimos a la Republica Dominicana, fundamentada en las reglas vigentes, los usos y costumbres y la doctrina conformada, inclusive, por los anteproyectos y proyectos de códigos al respecto, que no han sido aprobados por el Congreso nacional, pero que conllevan una riqueza para el problema a investigar.

Según la Oficina Nacional de Estadística, *“el transporte marítimo presenta el mayor crecimiento en términos de usuarios transportados (510, 170). Con relación al año anterior, registró una variación de un 17%. Sin embargo, su peso es solo 0.6% del total del sector transporte y el 7.4% del transporte internacional”*².

MARCO TEMPORAL:

Hemos escogido el tiempo de cinco años atrás (años 2012-2017), no obstante referimos el convenio de Atenas del 1974, PAL/74, y sus protocolos.

Nos centramos en estudiar el problema a investigar en el periodo comprendido entre los años 2012 al 2017, basado en la prescripción máxima de la materia

comercial, de cinco años, como suele ocurrir en usos comerciales, fuente de derecho, tomamos este lapsus de tiempo

MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

Los conceptos técnicamente más utilizados del derecho, respecto del presente trabajo de Investigación, a saber:

TRANSPORTISTA: Es toda persona que concierta, o en cuyo nombre se concierta, un contrato de transporte, tanto si el transporte es efectuado por dicha persona como por un transportista ejecutor.

TRANSPORTISTA EJECUTOR: Es una persona distinta del transportista que, ya siendo el propietario, el fletador o la empresa explotadora de la nave, efectúa de hecho la totalidad o parte del transporte.

PAL/74 y PAL/2002: Convenio Relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, modificado por los protocolos de 1976 y 2002

NATURALEZA JURIDICA: La que atañe al Derecho o se ajusta a él; la justificación primera de una disposición o figura legal, su origen y causa

PRESUNCION IURIS TANTUM: aquella operación lógica por la que se tiene por acreditado un hecho desconocido a partir de otro sobre cuya existencia no existe duda, por su reconocimiento o prueba, que admite prueba en contrario.

CONTRATO DE TRANSPORTE PASAJERO: Es todo contrato concertado por un transportista o en nombre de un transportista para el transporte por mar de un lugar a otro de un pasajero o de un pasajero y su equipaje, según sea el caso, a cambio de un pago denominado pasaje.

CONTRATO DE CRUCERO: El crucero marítimo, es un contrato atípico, en virtud del cual una parte, el organizador responsable del crucero, se obliga a transportar a un colectivo de pasajeros a una o varias localidades determinadas según itinerario convenido, y a proporcionar otra serie de prestaciones a bordo o en tierra, a cambio de una contraprestación económica.

CONTRATO ONEROSO: Contrato en el cual cada una de las partes estipula de la otra una prestación a cambio de la que ella promete.

CONTRATO DE TRACTO SUCESIVO: Expresión con que se designa los contratos en los cuales las partes o una de ellas se obligan a prestaciones periódicas.

CONTRATO BILATERAL: Es sinónimo de contrato sinalagmático;

CONTRATO SINLAGMÁTICO: Contrato en el cual las partes se obligan recíprocamente, unas respecto de las otras (Cod. Civ. Art. 1102)

CONTRATO DE ADHESION: Expresión por la cual se designa en la doctrina a ciertos contratos cuyas cláusulas esenciales son fijadas anticipadamente por una de las partes, para todas las personas que traten con ella.

INTUITUE PERSONAE: Locución con la cual se expresa que la consideración de la persona con quien se contrata ha determinado el consentimiento del o de los contratantes.

EQUIPAJE: Objeto que un viajero lleva consigo, ya los conserve a su disposición o los confíe al transportador.

Diseño metodológico

Metodología operativa para el desarrollo del trabajo:

- La presente investigación se realizará comparando las diferentes fuentes del derecho que regulan el transporte marítimo de pasaje y crucero.

Nos referimos a los convenios, leyes y escritos de juristas expertos en el área.

El estudio a utilizar es el descriptivo, explicativo y documental.

En consecuencia, conllevará un análisis descriptivo de la naturaleza jurídica del transporte marítimo de pasajeros, utilizaremos el método comparativo para establecer parámetros de justicia.

Dicho estudio abarcara el origen del transporte por vía marítima de personas, su evolución y legislación en sentido general, para luego particularizar en la Republica Dominicana su preeminencia.

1. Entrevistas a personas vinculadas al transporte marítimo de pasajeros, especialmente a los funcionarios, empresarios y abogados, los complementaremos con consultas a especialistas en la materia.
2. Cuestionarios estructurados basados especialmente en el tema de investigación.

Fuentes de documentación (fuentes bibliográficas primordiales, presentadas bajo formato APA.

- Arroyo, I. (2012). *Compendio de Derecho Marítimo*. Madrid : Teamos.
- Biaggi Lama, J. A. (2016). *Manual de Derecho Comercial*. Santo Domingo: Librería Jurídica Internacional.
- Capitant, H. (1977). *Vocabulario jurídico*. Buenos Aires: Depalma.
- D´Oleo, F. (2003). Metodología Jurídica, teoría ,métodos y Técnicas. En F. D´Oleo, *Metodología Jurídica, teoría ,métodos y Técnicas* (págs. 27-38). Santo Domingo: Editora Superior Educativa.
- Dominicana, m. d. (2014). *www.mic.gob.do*. Recuperado el 28 de febrero de 2016, de Anterproyecto de ley que crea el Código Marítimo de la República Dominicana: www.mic.gob.do/images/pdf
- Esplugues Mota, C. (2012). *Manuales. Derecho del Comercio Internacional*. Valencia: Tirant lo Blanche.
- Gabaldon Garcia, J. L. (2012). *Curso de derecho marítimo Internacional público y Privado y contratos marítimos internacionales*. Madrid, Barcelona.: Marcial Pons.
- Nacional, C. (2014). *Ley sobre Derecho Internacional Privado de la Republica Dominicana*. Distrito Nacional: G.O.10787 .
- Nacional, C. (2014). Ley sobre Derecho Internacional Privado de la República Dominicana. En 1. Gaceta Oficial, *número 544-14* (págs. 1,16-19). Distrito Nacional: Poder Ejecutivo Dominicano, Consultoría jurídica.
- Ramos Brusiloff, A. (2001). Proyecto de Código de Comercio. En A. Ramos Brusiloff, *Proyecto de Código de Comercio* (págs. 659-665). Santo Domingo: Editora Taina,S.A.
- Salgado y Salgado, J. E. (2012). *Manual de Derecho Marítimo*. Mexico: Académico Español.
- Trajano, P. (2001). Código de comercio y Legislación complementaria Anotado con Doctrina y Jurisprudencia. En P. Trajano, *Código de comercio y Legislación*

complementaria Anotado con Doctrina y Jurisprudencia (págs. 181-184). Santo Domingo de Guzmán: Ediciones jurídicas Trajano potentini.

www.one.gob.do/economicas/turismo

Esquema Preliminar de contenido del Trabajo de grado

Dedicatorias.

Agradecimientos.

Introducción.

CAPITULO 1. GENERALIDADES.

1.1 Antecedentes históricos del transporte marítimo de pasajeros.

1.2 Contrato de pasaje: Definición; Diferencia entre crucero y transporte de pasajeros; naturaleza jurídica; Características y elementos que lo forman.

1.3. Responsabilidad del transportista. Prescripciones.

CAPITULO 2. PERSPECTIVA Y CONSIDERACION DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS.

2.1 Consideración de la normativa nacional frente a las leyes y convenios internacionales:

2.2 Perspectiva del desarrollo del contrato de transporte marítimo de pasajeros en república dominicana.

2.3 Presentación del resultado de los hallazgos y síntesis de las respuestas de mayor trascendencia.

Conclusiones

Recomendaciones

Bibliografía

Anexos.

ANEXO 2.

Retroalimentación

Comentarios de retroalimentación	APROBADO
----------------------------------	-----------------

Archivos de retroalimentación	 Última revisión maria altagracia.doc
-------------------------------	--



UNAPEC 
UNIVERSIDAD APEC

ANEXO 3



mats terrero <matsterrero@gmail.com>

Respuesta ONE

3 mensajes

Angelica Parra <angelica.parra@one.gob.do>
Para: "matsterrero@gmail.com" <matsterrero@gmail.com>

28 de febrero de 2018, 13:11

Saludos:

Tenga la amabilidad de acceder a este link institucional en donde encontrara la información solicitada:
<https://www.one.gob.do/economicas/transporte>

Se despide,



Angelica Parra
Oficina Nacional de Estadística (ONE)
República Dominicana
809 682-7777 ext. 5420

mats terrero <matsterrero@gmail.com>
Para: mats terrero <matsterrero@gmail.com>

6 de abril de 2018, 22:13

[El texto citado está oculto]

5 archivos adjuntos

 **image002.png**
1K

image005.gif
1K

 **image003.png**
1K

image001.png
6K

Cuadro 6.9

REPÚBLICA DOMINICANA: Llegada de pasajeros vía marítima por mes, según puertos, 2017 enero-diciembre

Puertos	Total	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Total	1.107.966	186.690	130.435	162.856	69.609	38.414	37.158	42.247	50.166	23.831	47.342	141.713	177.505
Santo Domingo**	151.069	31.554	23.806	20.352	14.167	1.341	3.666	6.685	4.421	2.537	7.346	10.810	24.384
Don Diego (Ferry)	35.342	150	128	148	127	1.341	3.666	6.685	4.421	2.537	4.994	2.856	8.289
Sans Souci	115.727	31.404	23.678	20.204	14.040	0	0	0	0	0	2.352	7.954	16.095
Puerto Plata	488.880	67.697	42.486	65.780	27.330	21.382	16.560	25.824	23.927	10.807	23.792	75.512	87.783
La Romana***	381.860	74.678	54.287	64.279	23.066	15.691	16.932	9.738	21.818	7.560	12.043	33.638	48.130
Samaná	62.658	10.229	9.856	11.199	5.046	0	0	0	0	0	0	11.235	15.093
CAP CANA	23.499	2.532	0	1.246	0	0	0	0	0	2.927	4.161	10.518	2.115

: Cifras sujetas a rectificación para el mes de octubre-diciembre

** : El total de Santo Domingo está incluidos en el puerto de Don Diego y Sans Souci

***: No Incluye el Fondadero de Isla Catalina

Fuente: Registros administrativos, Unidad de estadísticas, Dirección de Planificación y Desarrollo, Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) y Registros administrativos, Sector Turismo, Departamento de Cuentas Nacionales, Banco Central de la República Dominicana (BCRD)

FERRIES DEL CARIBE-CONTRATO DE PASAJE
TÉRMINOS Y CONDICIONES CONTRACTUALES IMPORTANTES
LEA CUIDADOSAMENTE PUES AFECTAN SUS DERECHOS

Esté o no firmado por el pasajero, la posesión de este boleto será interpretada como un reconocimiento por parte del pasajero de que él/ella acepta en su carácter personal y en representación de todas las otras personas viajando bajo este boleto, todos los términos y condiciones que se establecen aquí. Se llama la atención de los pasajeros a las cláusulas 9 y 10, que contienen limitaciones importantes en cuanto a los derechos de los pasajeros a presentar reclamaciones en contra de America Cruise Ferries, Inc. d/b/a Ferries del Caribe, la nave, sus agentes, y otros, incluyendo la selección del foro.

1. DEFINICIONES. (a) Dondequiera que se utilice la palabra "Transportista" en este Contrato la misma significará e incluirá, solidaria y mancomunadamente, a America Cruise Ferries, Inc. d/b/a Ferries del Caribe, a la Nave, sus dueños, operadores, arrendatarios y sus botes accesorios.

(b) El término "Invitado" y/o "Pasajero" incluirá, el plural cuando sea apropiado, y todas las personas viajando bajo este Contrato incluyendo a herederos, representantes y menores de edad.

(c) La "Nave" significa el barco arrendado por el transportista en el cual los pasajeros realizan el viaje.

(d) El término "Tarifa" significa la suma pagada por el Pasajero para el transporte marítimo únicamente. La tarifa se entenderá devengada al momento de ser pagada y no será reembolsable, excepto cuando se disponga de otra manera en este Contrato. Las tarifas están publicadas en la página electrónica del Transportista y en todas sus oficinas de ventas. Todas las tarifas están sujetas a cambio sin previo aviso.

La tarifa no incluye propinas, comida durante el viaje, bebidas alcohólicas, vino, refrescos o agua mineral, servicios de salón de belleza y spa, ni ningún otro gasto o cargo incidental. Además, la tarifa tampoco incluye contribuciones y cargos gubernamentales ni cargos suplementarios por combustible.

(e) "Contribuciones/Cargos gubernamentales" son cargos impuestos por el Gobierno de los Estados Unidos, el Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico o el Gobierno de la República Dominicana con relación a la transportación marítima del pasajero. Sus cargos serán computados por los gobiernos antes mencionados y son enteramente la responsabilidad del Pasajero quien es responsable por

el pago de los mismos a las autoridades gubernamentales apropiadas.

(f) “Cargos suplementarios por combustible” significa cualquier cargo adicional para sufragar una porción de los costos de combustible del Transportista. El Transportista se reserva el derecho de imponer un cargo sin previo aviso.

El monto de los cargos suplementarios por combustible y las contribuciones y cargos gubernamentales está sujeto a cambios y el Transportista se reserva el derecho de pasar el aumento en dichos costos a los Pasajeros (incluyendo Pasajeros que hayan pagado sus pasajes con antelación).

2. ALCANCE DEL CONTRATO. (a) Este boleto de pasaje es válido únicamente para la persona o personas aquí nombradas como invitado o invitados y no puede ser transferido sin el consentimiento escrito del Transportista. Las sumas correspondientes al pasaje se considerarán devengadas en el momento de ser pagadas y no serán reembolsables excepto según lo establecido de otra manera en este Contrato.

(b) El Transportista no será responsable de hacer reembolso alguno a ningún Pasajero por boletos perdidos o por boletos no utilizados, total o parcialmente, por un Pasajero.

(c) El Transportista se reserva el derecho de aumentar, sin previo aviso, la tarifa publicada. En la eventualidad de un aumento, el Pasajero tendrá la opción de aceptar la tarifa aumentada o cancelar sus reservaciones sin penalidad. Las cancelaciones deberán hacerse por el Pasajero dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha de la notificación de la modificación en la tarifa.

(d) Todos los derechos, exenciones de responsabilidad, defensas e inmunidades del Transportista bajo este Contrato beneficiarán también a los sirvientes, agentes y contratistas independientes del Transportista quienes no tendrán responsabilidad alguna para con el Pasajero, ya sea contractualmente o por culpa o negligencia, mas allá o distinta de la que pueda tener el Transportista. Para propósitos de esta cláusula, se entenderá que el Transportista actúa como agente o representante de tales sirvientes, agentes y contratistas independientes, y todas esas personas o entidades a esos efectos, se considerarán partes en el presente Contrato.

3. OBLIGACIONES DEL PASAJERO. Antes de abordar la Nave, el Pasajero debe: (a) Pagar la Tarifa completa.

(b) Familiarizarse con el Contrato de Pasaje.

(c) Traer todos los documentos de viaje necesarios tales como pasaportes, visas, prueba de ciudadanía, permisos de entrada, permisos de menores, certificados médicos y cualquier otro documento necesario de entrada o salida. Es responsabilidad exclusiva del Pasajero obtener y tener disponibles, cuando sea necesario, los documentos de viaje válidos y apropiados. Todos los Pasajeros deben consultar con sus agentes de viaje o las autoridades

gubernamentales apropiadas para determinar los documentos necesarios. A todos los Pasajeros que no tengan documentación apropiada se les negará el embarque o desembarque sin derecho a compensación, reembolso o pago alguno. Los Pasajeros también serán responsables de reembolsar al Transportista por cualquier multa o costo incurrido por éste que resulte de falta de documentación adecuada o el incumplimiento del Pasajero con los reglamentos aplicables.

(d) Llegar al Puerto con al menos tres (3) horas de anticipación a la hora de salida y tener consigo toda la documentación de viaje requerida. Los Pasajeros que viajan con automóvil, deben llegar al menos seis (6) horas antes de la hora de salida.

(e) Asegurarse de que todas las personas que viajan con él/ella estén en condición adecuada para realizar una travesía por mar.

(f) Los Pasajeros que tengan menos de veintiún (21) años deben estar acompañados por un Pasajero de veintiún (21) años o más quien asumirá la responsabilidad del cuidado de los primeros durante el viaje. Cada Pasajero por la presente acuerda y garantiza que en todo momento él/ella tendrá bajo su supervisión a los Pasajeros bajo su cuidado para asegurarse de que éstos se adhieran y cumplan con todas las políticas y reglamentos del Transportista y la Nave.

El Transportista no será responsable por pérdidas, daños o atrasos resultantes del incumplimiento del Pasajero con cualquiera de los requerimientos anteriores.

(g) Si el Pasajero ha pagado su pasaje con tarjeta de crédito, deberá presentar la tarjeta con la que pagó en el mostrador al momento del registro y firmar autorizando la transacción. De haberse pagado el pasaje con una tarjeta de crédito a nombre de otra persona, el titular de la tarjeta deberá presentarse con el Pasajero en el mostrador al momento del registro, presentar la tarjeta de crédito, una identificación con foto y firmar autorizando la transacción. El dueño de la tarjeta tiene la opción de pasar personalmente por una de las oficinas del transportista con antelación al viaje para validar el uso de la tarjeta por el Pasajero. El transportista se reserva el derecho a negar transporte a cualquier persona que no cumpla con los requerimientos antes expuestos y se niegue a utilizar otro método de pago aceptable para la empresa.

4. CONDICIÓN DE SALUD PARA VIAJAR, NECESIDADES ESPECIALES, PASAJERAS EMBARAZADAS, MENORES. (a) El Pasajero garantiza que al momento del embarque tanto él/ella como aquellos viajando con él/ella están física y mentalmente aptos para realizar una travesía por mar. El pasajero deberá, al momento de hacer una reservación de viaje, informar al Transportista, por escrito, de cualquier enfermedad, incapacidad o condición existente por la cual el pasajero u otra persona bajo su cuidado pueda requerir atención médica durante el transcurso del viaje. De surgir cualquiera de tales condiciones luego de que el pasajero haya hecho su reservación, éste debe reportar la condición al Transportista antes de abordar la Nave, o, si el pasajero ha

abordado, al recepcionista o al médico de la Nave antes de que ésta abandone el puerto. Ni el Transportista ni el médico de la Nave o cualquier otro personal médico, si alguno, tendrá, en cualquier evento, responsabilidad alguna resultante de o relacionada con tal condición o el tratamiento para la misma.

(b) El Transportista se reserva el derecho de negar transportación a cualquier persona que, en la sola opinión del Transportista, esté física o mentalmente incapacitada para emprender el viaje. Si el Transportista niega dar transportación, la tarifa de viaje no devengada, si alguna, será reembolsada al Pasajero y una vez efectuado el reembolso, el Transportista no tendrá ninguna responsabilidad adicional para con el Pasajero.

El Transportista también se reserva el derecho de negar transportación en cualquier momento a cualquier persona que falle en informar por escrito al Transportista al momento de hacer la reservación del viaje, o posteriormente si la condición surge después de hacerse la reservación, de cualquier incapacidad física o mental, enfermedad, impedimento u otra condición que pueda requerir atención especial o tratamiento médico durante el viaje.

(c) No obstante lo dispuesto en las subsecciones 4 (a) y (b) de este Contrato, el Transportista y el médico de la Nave u otro personal médico, si alguno, no tendrán obligación alguna de examinar a ningún Pasajero, para ningún propósito, previo al embarque.

El Transportista podrá confinar en su cabina, cambiar el lugar de alojamiento, o desembarcar en cualquier puerto, a un Pasajero que, en la opinión del Transportista, pueda estar sufriendo de una enfermedad contagiosa o infecciosa, o cuya presencia, en la opinión del Capitán o del Médico de la Nave, pueda ser perjudicial a la comodidad o seguridad de dicho Pasajero o de otros pasajeros o de la tripulación, o que pueda ser impedido de desembarcar en el puerto de destino por las autoridades gubernamentales. En caso de que la Nave sea declarada en cuarentena y se requiera la detención de Pasajeros, cada pasajero sufragará todos los costos y gastos que por dicha causa incurra, y se le cobrará por alimentos y alojamiento durante el período de detención, a ser pagados día a día, si es mantenido a bordo de la Nave, y por todos los otros cargos y gastos relacionados con el período de cuarentena impuestos o incurridos por cuenta suya.

(d) El pasajero acuerda que el Transportista no tendrá responsabilidad alguna por cualquier pérdida, lesión (siempre que la misma no haya sido causada por la negligencia del Transportista, sus sirvientes o agentes), deterioro o empeoramiento de cualquier condición médica que padezca, sea conocida o desconocida, informada o no informada, que surja de, sea causada por, y/o se relacione directamente con dicha condición médica.

(e) Además de las limitaciones señaladas anteriormente, cualquier Pasajera embarazada entrando en la vigésimo cuarta (24) semana de gestación al momento del viaje, acuerda proveerle al Transportista un certificado médico en el que se pueda constatar su etapa de gestación

y se certifique que está en condición para viajar aún cuando tenga menos de veinticuatro (24) semanas al momento de embarcar. El incumplimiento con dicha condición resultará en la cancelación de la reservación de la Pasajera sin que tenga derecho a reembolso, compensación o pago alguno.

(f) Cuando un Pasajero viaje con un menor y ambos padres/tutores legales no estén viajando, el Transportista recomienda traer una autorización original firmada por el padre ausente, y debidamente notariada, para que el menor pueda viajar. Esto acelerará el procesamiento por el Departamento de Seguridad Nacional.

5. EXONERACIÓN POR CUIDADO MÉDICO Y OTROS SERVICIOS PERSONALES. (a) Si la nave tiene a bordo un médico, enfermero(a) u otro personal médico, tal cosa se hace únicamente para la conveniencia del Pasajero y cualquiera de tales personas, en su trato con el Pasajero, no es ni podrá ser considerada, bajo ningún concepto, como empleado, sirviente o agente del Transportista y el Transportista no será responsable por ningún acto u omisión de tal persona o de aquellos bajo sus órdenes o que le asistan con relación al tratamiento, consulta o cuidado de cualquier tipo brindado al Pasajero.

(b) El médico, enfermero(a) u otro personal médico, son, cada uno, contratistas independientes y podrán cobrar un cargo apropiado por cualquier servicio prestado con relación a un Pasajero y el Transportista no tendrá injerencia de clase alguna en ninguna de tales transacciones. El Pasajero acuerda y acepta indemnizar al Transportista por cualquier costo de cuidado médico de emergencia, incluyendo la evacuación del Pasajero, que incurra el transportista en beneficio del Pasajero.

(c) El Pasajero reconoce que, además del médico y la enfermera, todos los concesionarios a bordo (incluyendo pero no limitado a, tiendas, spa, salón de belleza, gimnasio, artistas, fotógrafos y otro personal de servicio) son operados por o son contratistas independientes. El Transportista, al gestionar dichos servicios, lo hace solamente para la conveniencia del Pasajero y los Pasajeros tienen la completa libertad de usar o no dichos servicios. El Pasajero acuerda que el Transportista no es responsable ni garantiza la ejecución del servicio y en ningún momento responderá por cualquier acto u omisión negligente, pérdida, daño, lesión o demora al Pasajero que surja de o se relacione con dichos servicios.

Los Pasajeros que usen y acepten medicinas, tratamiento médico y otros servicios personales disponibles en la Nave, lo hacen bajo su propio riesgo y costo sin que el Transportista tenga responsabilidad por ello.

6. RESPONSABILIDAD DEL PASAJERO POR DAÑOS, MULTAS Y GASTOS. (a) El Pasajero, o el padre o tutor de cualquier Pasajero que sea menor de edad, será responsable y reembolsará al Transportista por todos los daños a la Nave, a sus accesorios, sus muebles y equipo, o cualquier propiedad del Transportista, directa o indirectamente causados, en todo o en parte, por actos intencionales, culposos o negligentes o por alguna omisión de parte del Pasajero. El Pasajero indemnizará al Transportista, a

la Nave y a sus sirvientes y agentes por cualquier responsabilidad que el Transportista o la Nave, o tales sirvientes o agentes, puedan incurrir hacia cualquier persona, compañía o Gobierno por cualquier daño a propiedad, daño a la persona o muerte causada directa o indirectamente, en todo o en parte, por cualquier acto intencional, negligente o por omisión de parte del Pasajero.

(b) En la eventualidad de una emergencia médica que requiera transporte médico de emergencia, el Pasajero acuerda indemnizar al Transportista por el costo del transporte médico de emergencia si el mismo ha sido pagado por el Transportista.

(c) En caso de que la Nave se desvíe de su curso como resultado de la negligencia del Pasajero, dicho Pasajero o sus bienes responderán por cualquier costo incurrido relacionado a este hecho.

(d) El Pasajero o, en caso de que sea un menor, su progenitor o guardián será responsable al Transportista y al Capitán por cualesquiera multas o penalidades impuestas al Transportista por las autoridades por el fallo del Pasajero en observar o cumplir con requisitos locales con respecto a Inmigración, Aduanas y/o Arbitrios o cualesquiera otras regulaciones gubernamentales, y por todos los costos y gastos, incluyendo, pero no limitado a, honorarios de abogados incurridos por el Transportista o el Capitán en la defensa, mitigación y/o anulación de tales multas o penalidades.

7. GRAVAMEN DEL TRANSPORTISTA SOBRE LA PROPIEDAD DEL PASAJERO. El Transportista y la Nave tendrán un gravamen sobre todo equipaje, dinero y cualquier otra propiedad que acompañe al Pasajero y tendrán derecho a vender las mismas en pública subasta o de otra manera por todas las sumas adeudadas por el Pasajero bajo este Contrato y por los costos y gastos relacionados con la ejecución de tal gravamen y tal venta.

8. LIMITACIONES DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA. (a) El Transportista solamente responde por su negligencia. El Transportista no será responsable por muerte, lesión, enfermedad, daño, demora o pérdida de cualquier tipo ocurrido a la persona o a la propiedad del Pasajero causada por un Acto de Dios, incluyendo pero no limitado a tormentas, rayos, lluvia e inundaciones; guerra, revueltas civiles, conflictos laborales, terrorismo, crimen u otras fuentes potenciales de daños; interferencia gubernamental; peligros del mar; fuego, desperfecto mecánico o cualquier otra causa que esté razonablemente fuera del control del Transportista; o cualquier otro acto no causado por la negligencia del Transportista.

(b) El Transportista no responderá al Pasajero por daños emocionales, angustias mentales o daños psicológicos de cualquier tipo bajo cualquier circunstancia, excepto cuando dichos daños fueran causados por la negligencia del Transportista y fueran resultantes de un daño físico sufrido por el mismo Pasajero; o cuando dichos daños hubieran sido causados intencionalmente por el Transportista.

(c) El Transportista no tendrá responsabilidad vicaria por los actos intencionales o negligentes de cualquier persona que no sea su

empleado(a) ni por cualquier acto intencional o negligente de un empleado(a) suyo cometido fuera de horas laborables o fuera de las funciones de su empleo.

(d) El Pasajero admite comprender completamente la naturaleza de la Nave y asume todos los riesgos incidentales a la transportación y al manejo de pasajeros y carga. Los pasajeros asumen responsabilidad absoluta por su propia seguridad y la de los menores que viajan con ellos. El transportista no es un asegurador de la seguridad de sus pasajeros.

(e) El Transportista puede, en cualquier momento, sin dar aviso y sin obligación de reembolsar, pagar o compensar, excepto como se provee más adelante, cancelar el viaje, cambiar la fecha y hora de llegada o salida, cambiar el puerto de embarque o desembarque y sustituir la Nave por otra. El Pasajero no tendrá reclamación alguna en contra del Transportista y el Transportista no será responsable del pago de gastos de hotel o comida, pasajes u otra pérdida, demora, inconveniente, desilusión o cualesquiera gastos incidentales en dichas circunstancias.

9. LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA POR PÉRDIDA, LESIÓN O MUERTE. TÉRMINO PARA PRESENTAR UNA RECLAMACIÓN. El Transportista no será responsable por reclamación alguna del pasajero a no ser que todos los detalles de la misma, por escrito, hayan sido provistos al Transportista o sus agentes dentro de un término de seis (6) meses desde que el Pasajero fuese desembarcado de la Nave o, en caso de que el viaje haya sido abandonado, dentro de los seis (6) meses siguientes a tal suceso. Ningún pleito judicial reclamando compensación por cualquier reclamación podrá sostenerse de ninguna forma a no ser que el pleito judicial haya sido radicado dentro del término de caducidad de un (1) año a partir de la fecha de la pérdida, lesión o muerte. El Pasajero expresamente renuncia a cualquier otro término prescriptivo que pudiera ser aplicable bajo las leyes federales o estatales.

10. JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA. El Pasajero y el Transportista acuerdan que todas las disputas y cualesquiera asuntos surgidos bajo, en relación con, o incidentales a, este Contrato sean litigados, en todo caso, en y ante un Tribunal estatal o federal con jurisdicción en almirantazgo localizado en el Estado Libre Asociado de Puerto Rico quedando expresamente excluidos cualquier foro administrativo y los Tribunales de cualquier otro estado o país.

11. SU AGENTE DE VIAJES. Cualquier agente de viajes utilizado por el Pasajero con relación a este Contrato es única y exclusivamente el agente del Pasajero y no del Transportista. El Transportista no será responsable por la condición financiera o integridad de cualquier agente de viajes utilizado por el Pasajero con relación a este Contrato. En la eventualidad de que un agente de viajes falle en remitir al Transportista algún dinero pagado al agente por el Pasajero, el Pasajero será y continuará siendo responsable ante el Transportista por el pago de la tarifa total adeudada al Transportista, sin importar si tal responsabilidad es impuesta antes o después del embarque del Pasajero. Cualquier reembolso de dinero hecho por el

Transportista a un agente de viajes, en nombre del Pasajero, se considerará pagado al Pasajero sin importar si el agente de viajes entrega o no el dinero al Pasajero.

12. EQUIPAJE, PROPIEDAD PERSONAL, ARTÍCULOS PROHIBIDOS. (a) Cada pasajero que haya pagado totalmente su tarifa podrá llevar consigo no más de tres (3) piezas de equipaje midiendo no más de 36 x 18 x 12 pulgadas cada una, y pesando no más de 35 libras cada una. Equipaje se define solamente como maletas, valijas, maletines, bolsos, colgaderos y/u otros artículos similares, conteniendo solamente artículos de vestimenta, de aseo y efectos personales similares necesarios y apropiados para los propósitos del viaje. El Transportista no será responsable por la pérdida o por daños al equipaje del pasajero ocurridos antes de que el equipaje advenga en la custodia del Transportista a bordo en el puerto de embarque o después de que el equipaje salga de la custodia del Transportista a bordo en el puerto de desembarque.

(b) Ningún artículo de comercio, enser del hogar, regalo y/o propiedad de otro(s), joyas, dinero, cámaras, documentos, objetos de valor de cualquier descripción, incluyendo pero no limitado a aquellos artículos enumerados en la sección 30503 del Título 46 del Código de los Estados Unidos, puede ser transportado en la Nave, excepto bajo y sujeto a los términos de un contrato especial, conocido como conocimiento de embarque, suscrito con el transportista antes del embarque y a solicitud del Pasajero. El Pasajero garantiza que ninguno de dichos artículos está contenido o guardado en su equipaje. Si alguno de dichos artículos es transportado en el equipaje del pasajero en violación a esta garantía, ninguna responsabilidad por negligencia podrá ser imputada al Transportista en caso de cualquier pérdida o daño ocurrido.

13. LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD POR PÉRDIDA DE EQUIPAJE. Se estipula y acuerda que el valor total de la propiedad de cada pasajero bajo el boleto de pasaje no excede \$500.00 y cualquier responsabilidad del Transportista por cualquier causa con respecto a dicha propiedad no excederá tal suma. En caso de que el Transportista sea encontrado responsable por la pérdida de o por daños a la propiedad del pasajero, se acuerda que tal responsabilidad no excederá la menor de: (1) \$500.00, o (2) el valor real en efectivo de la propiedad perdida o dañada. En ningún caso el Transportista será responsable del pago de compensación alguna si la naturaleza o el valor de la propiedad le han sido representados erróneamente.

14. PASAJEROS VIAJANDO CON VEHÍCULOS. (a) Aquellos pasajeros viajando con sus automóviles deberán seguir los procedimientos y requerimientos establecidos por las agencias pertinentes del Gobierno de los Estados Unidos de América, del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico y del Gobierno de la República Dominicana para tales propósitos incluyendo, pero no limitado a, las disposiciones establecidas en el "Procedimiento Para la Exportación e Importación de Vehículos y Mercancía a Través del Transbordador (Ferry Boat) entre el Puerto de Mayagüez, Puerto Rico y la República Dominicana", promulgado por las agencias gubernamentales relevantes del Gobierno del Estado Libre

Asociado de Puerto Rico y que también aplica al Puerto de San Juan, el cual se incorpora y se hace formar parte de este Contrato por referencia. Copia completa del mencionado "Procedimiento Para la Exportación e Importación de Vehículos y Mercancía a Través del Transbordador (Ferry Boat) entre el Puerto de Mayagüez, Puerto Rico y la República Dominicana" está disponible para revisión e inspección en las oficinas del Transportista en Mayagüez y San Juan, Puerto Rico, y Santo Domingo, República Dominicana.

(b) Todos los arreglos y cargos para el cumplimiento apropiado con los requisitos de importación o exportación de la República Dominicana, el Estado Libre Asociado de Puerto Rico y/o los Estados Unidos de América son enteramente de la responsabilidad del Pasajero. El Transportista no tendrá y no acepta obligación alguna de asistir a cualquier Pasajero en el cumplimiento con los requisitos para la importación o exportación de la República Dominicana, el Estado Libre Asociado de Puerto Rico y/o los Estados Unidos de América. De igual forma, el Transportista no tendrá responsabilidad alguna por cualesquiera daños, económicos, físicos, consecuenciales o de cualquier otra naturaleza, alegadamente sufridos por un Pasajero o invitado como resultado de no haberse cumplido apropiadamente con los requisitos para importar o exportar un vehículo o cualquier otra mercancía a la República Dominicana, el Estado Libre Asociado de Puerto Rico o los Estados Unidos de América.

(c) El Pasajero o Invitado declara que todos los objetos y artículos de valor han sido removidos del interior, compartimiento de carga y/o cualesquiera otros compartimientos de su vehículo. El Transportista no acepta y no tendrá responsabilidad por daños a y/o pérdida de artículos dejados por el Pasajero en el interior, compartimiento de carga y/o cualesquiera otros compartimientos del vehículo del Pasajero. De igual forma, el Transportista no tendrá responsabilidad alguna por daños y/o pérdida de cualesquiera de los accesorios del vehículo a no ser que el accesorio específico haya sido declarado por el Pasajero antes del embarque y el Transportista haya tenido la oportunidad de inspeccionar apropiadamente el vehículo y el accesorio en cuestión.

15. DERECHO DEL TRANSPORTISTA DE DESVIARSE, CANCELAR EL VIAJE O CAMBIAR LA NAVE. (a) El Transportista tendrá la libertad de cancelar, sin previo aviso, este Contrato en el puerto de embarque y, consecuentemente, devolverá al Pasajero cualquier porción no utilizada de la suma pagada por el pasaje.

(b) La Nave y el Transportista, sin incurrir en responsabilidad para con el Pasajero por consecuencia alguna relacionada con ello, podrá entrar o abandonar puertos con o sin pilotos de puerto o remolcadores, podrá remolcar y asistir otras naves en cualesquiera circunstancias, podrá salvar vidas o propiedad, podrá retornar o entrar a cualquier puerto a la discreción del Capitán y para cualquier propósito, podrá desviarse en cualquier dirección o para cualquier propósito de su curso directo o usual, podrá cancelar o retrasar el desembarco en cualquier puerto sin aviso anterior o posterior a la partida o retornar a cualquier puerto, considerándose

todas esas desviaciones como que están incluidas y forman parte del viaje propuesto.

(c) Si la nave es impedida por cualquier razón, incluyendo la falla del Transportista, de salir de puerto en la fecha prevista, el Transportista tendrá la libertad de sustituir la nave con cualquier otra o de cancelar el contrato y hacer un reembolso de la porción no utilizada del dinero pagado por el Pasajero por el pasaje. En dichas circunstancias, el Transportista no tendrá responsabilidad de compensar o de pagar cualquier daño incidental. Si el Pasajero opta voluntariamente por esperar al próximo viaje disponible, el Transportista no tendrá responsabilidad alguna de pagar gastos de alojamiento, comida, transporte y/o cualquier otro gasto o daño incidental.

(d) Si la ejecución del viaje propuesto es afectada o impedida (o en la opinión del Transportista o el Capitán puede ser afectada o impedida) por cualquier razón, o si el Transportista o el Capitán consideran que proceder a, intentar entrar, o entrar o permanecer en el puerto propuesto de destino puede exponer la Nave a un riesgo de pérdida o daños o puede retrasarla, el Pasajero y su equipaje podrán ser desembarcados en el puerto de embarque o en cualquier otro puerto o lugar en el que la Nave atraque y la responsabilidad del Transportista cesará en ese momento y este Contrato se considerará completamente ejecutado.

16. ÓRDENES GUBERNAMENTALES. El Transportista y el Capitán tendrán libertad para cumplir con cualesquiera órdenes, recomendaciones, o directrices sean recibidas de las autoridades gubernamentales de cualquier nación o de cualquier persona actuando o pretendiendo actuar con la autoridad de tal gobierno o por cualquier Comité o persona teniendo, bajo los términos del "Seguro de Riesgo de Guerra sobre la Nave", el derecho a dar tales órdenes, recomendaciones o directrices, y si por razón de haber cumplido con cualesquiera de tales órdenes, recomendaciones o directrices, algo se hiciese o se dejase de hacer, tal cosa no será considerada una desviación o incumplimiento de este Contrato. El desembarco de cualquier pasajero o de su equipaje de conformidad con tales órdenes, recomendaciones o directrices constituirá cumplimiento adecuado y debido de las obligaciones del Transportista bajo este Contrato.

17. OBLIGACIONES DEL PASAJERO SI EL DESEMBARCO ES IMPOSIBILITADO O DENEGADO. Si por alguna razón se le niega al Pasajero permiso para desembarcar en el puerto de destino o en cualquier otro puerto según provisto en las cláusulas 15 y 16 de este Contrato, el Pasajero y su equipaje podrán ser desembarcados en cualquier puerto o lugar al que la nave llegue o transportados de regreso al puerto de embarque y habrá de pagar al Transportista el costo completo, de acuerdo con la tarifa en uso en esos momentos, por el transporte adicional, el cual se hará bajo los términos aquí contenidos.

18. ARTÍCULOS PROHIBIDOS. (a) No se permitirá a ningún Pasajero traer a bordo de la Nave bebidas alcohólicas, frutas, vegetales, ningún

tipo de alimento no enlatado, animales muertos, armas, municiones, explosivos u otros artículos peligrosos. Todo producto o material agrícola siendo transportado por el Pasajero deberá ser declarado a los representantes del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos o la agencia gubernamental equivalente en la República Dominicana. Esto incluye, por ejemplo, plantas, comidas, carne y sus derivados, productos enlatados, frutas, vegetales y otros artículos similares. Todos los productos o materiales agrícolas prohibidos están sujetos a confiscación al momento de la inspección. Para información adicional, los pasajeros deben contactar el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos y/o la agencia gubernamental equivalente en la República Dominicana.

(b) Sin excepciones, no se permitirá a los Pasajeros entrar a las áreas públicas de la Nave (cubiertas, cabinas, salones, etc.) con ningún tipo de comida, frutas, vegetales, refrescos, bebidas alcohólicas o cualquier otro tipo de artículo para consumo humano. Todo equipaje de mano, bolsas, carteras y similares están sujetos a inspección por el personal del Transportista y todos los artículos para consumo humano encontrados serán removidos del equipaje de mano del Pasajero y serán llevados al área de carga de equipaje de la Nave donde permanecerán durante todo el período de transportación marítima.

19. TRANSPORTE DE MASCOTAS. La Nave tiene un área equipada con jaulas para transportar mascotas. Todas las mascotas viajarán en dicha área. No se permiten mascotas en las cabinas y/o en las áreas comunes de la Nave. Las anteriores disposiciones no aplican a los perros de compañía para personas incapacitadas, siempre y cuando el Pasajero presente el certificado que acredita al perro como animal de compañía. Antes de abordar, los Pasajeros que viajan con sus mascotas deberán obtener un permiso del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos o de la agencia equivalente en la República Dominicana.

El transportista no es responsable por la obtención de los referidos permisos. Para información adicional, los Pasajeros deben comunicarse con el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos o la agencia equivalente en la República Dominicana. El Pasajero asume absoluta responsabilidad por la alimentación y cuidado de su mascota durante la transportación.

20. CANCELACIONES POR EL PASAJERO. (a) Una cancelación por un Pasajero ocurre cuando una reservación es liberada y no es simultáneamente reservada nuevamente para el mismo viaje o cuando el Pasajero no aborda la Nave. En tal eventualidad, se le concederá un crédito al Pasajero permitiéndole utilizar la reservación liberada dentro de un (1) año a partir de la fecha en que la reservación fue liberada. Para que el Pasajero pueda utilizar dicho crédito, deberá hacer una nueva reservación no más tarde de treinta (30) días antes de la nueva fecha de viaje solicitada. La nueva reservación estará sujeta a disponibilidad de espacio para la fecha de viaje solicitada, al pago de un cargo por cambio de fecha y a cualquier ajuste en la tarifa de transporte aplicable.

(b) Las reservaciones serán mantenidas hasta una (1) hora antes de la salida.

21. EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD POR EL USO DE LA IMAGEN DEL PASAJERO. El transportista y/o sus socios promocionales tienen el derecho exclusivo de incluir representaciones fotográficas, de video y de otros medios visuales en los que aparezcan Pasajeros en cualquier medio pictórico de cualquier naturaleza para propósitos de mercadeo, promoción, ventas, publicidad u otros, sin compensación para el Pasajero, y todos los derechos, título e intereses relacionados (incluyendo todos los derechos mundiales de reproducción) serán de la propiedad exclusiva del Transportista, libres de cualquier reclamación por parte del Pasajero o cualquier persona que derive cualquier derecho o interés del Pasajero.

22. RESERVA DE DERECHOS, INMUNIDADES Y LIMITACIONES DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA. (a) Además de todas las restricciones y exenciones de responsabilidad provistas en este Contrato, el Transportista tendrá el beneficio de todas las leyes de los Estados Unidos de América que proveen limitación y/o exoneración de responsabilidad y de los procedimientos provistos por dichas leyes, incluyendo, pero no limitado a, las Secciones 4282, 4282A, 4283, 4284, 4285, y 4286 de las Leyes Revisadas de los Estados Unidos de América (46 USCA Secciones 182, 183, 183(b), 184, 185 y 186). Nada en este Contrato tiene la intención de, ni habrá de operar para, limitar o privar al Transportista de cualquiera de tales limitaciones o exoneraciones estatutarias de responsabilidad.

(b) En caso de que alguna o todas las limitaciones de responsabilidad contenidas en las disposiciones de este Contrato sean declaradas inaplicables con respecto a daños personales y muerte o a pérdida de o daños ocurridos al equipaje y a la propiedad personal, entonces el Transportista tendrá derecho a los beneficios de todas las limitaciones, derechos e inmunidades conferidas por la Convención de Atenas de 1974 que se refiere al transporte de pasajeros y su equipaje por mar. La Convención de Atenas, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del Transportista por muerte o lesiones personales o por pérdida o daños al equipaje y establece disposiciones especiales para objetos de valor.

(c) De presentarse cualquier reclamación en contra del Transportista en cualquier lugar donde las limitaciones aplicables y exenciones incorporadas en este Contrato, o por las leyes de los Estados Unidos, o en la Convención de Atenas, sean legalmente inaplicables, entonces el Transportista no será responsable por muerte, lesiones, enfermedades, daños, retrasos u otras pérdidas o detrimentos a la persona o propiedad que surjan de cualquier causa que no haya sido provocada por la negligencia o culpa del Transportista.

(d) En caso de que alguna de las disposiciones de este Contrato sea contraria a, o inválida por virtud de la ley de cualquier jurisdicción, o declarada inválida por algún Tribunal de jurisdicción competente, tal disposición será considerada como eliminada del Contrato y sin efecto alguno y todas las restantes disposiciones del Contrato permanecerán en completa vigencia y efecto y constituirán el Contrato de Transporte.

ANEXO 6.

Contrato de viaje en crucero/CruiseTour (excluye al Brilliance of the Seas)

AVISO IMPORTANTE PARA LOS HUÉSPEDES

EL CONTRATO DE VIAJE EN CRUCERO/CRUISETOUR TIENE LIMITACIONES SIGNIFICATIVAS A LOS DERECHOS DE LOS PASAJEROS. ES IMPORTANTE QUE LEA DETENIDAMENTE TODOS LOS TÉRMINOS DE ESTE CONTRATO, PRESTANDO ESPECIAL ATENCIÓN A LA SECCIÓN 3 Y SECCIONES 9 A 11, LAS CUALES LIMITAN NUESTRA RESPONSABILIDAD Y SU DERECHO DE ENTABLAR UNA DEMANDA, Y LOS GUARDE PARA CONSULTARLOS EN EL FUTURO.

EL PRESENTE CONTRATO EXIGE EL USO DE ARBITRAJE PARA DETERMINADOS CONFLICTOS Y RENUNCIA A CUALQUIER DERECHO A JUICIO ANTE JURADO PARA RESOLVER TALES CONFLICTOS. LEA LA SECCIÓN 10 A CONTINUACIÓN.

1. INTRODUCCIÓN:

El presente Contrato de viaje en crucero/CruiseTour (en adelante, el "Contrato de viaje en crucero") describe los términos y condiciones que se aplicarán entre el Pasajero (conforme se define en la Sección 2.f más adelante) y el Transportista (conforme se define en la Sección 2.b a continuación de la Nave respecto del crucero o CruiseTour que cubre este Contrato). Salvo que se estipule de otro modo en el presente documento, este Contrato reemplaza a cualquier otra declaración o acuerdo, sea oral o escrito, que se relacione con el tema de este Contrato, el crucero o el CruiseTour.

La compra o el uso de este Contrato de viaje en crucero, haya sido firmado o no por el Pasajero, constituirá el acuerdo por parte del Pasajero de regirse, en representación de sí mismo y de las demás personas que viajan en virtud de este Contrato de viaje en crucero (incluidos menores que lo acompañen u otras personas para las cuales se haya comprado el Contrato de viaje en crucero) por los términos y condiciones que se estipulan en el presente documento. El presente Contrato de viaje en crucero no se puede modificar a menos que sea mediante un documento por escrito firmado por un funcionario corporativo del Operador. Asimismo, el Huésped reconoce la disponibilidad y acepta regirse por los términos y condiciones, incluidos sin limitación determinadas condiciones de pago, como requisitos de depósito mínimo y fechas de vencimiento de pagos, que aparecen en el folleto pertinente del Transportista o en línea en www.RoyalCaribbean.com (en inglés) y www.RoyalCaribbean-espanol.com (en español). En caso de que surgiera un conflicto entre otro folleto o materiales de sitios web y este Contrato de viaje en crucero, prevalecerán los términos del presente instrumento.

2. DEFINICIONES:

- a. "Acuerdo" o "Contrato" se refiere a los términos y condiciones estipulados en el presente Contrato de viaje en crucero junto con la Tarifa del crucero o CruiseTour adeudada para Su Crucero o CruiseTour. El conjunto, los elementos descritos en la frase anterior constituirán un acuerdo entre el Pasajero y el Operador para el crucero o CruiseTour.
- b. "Transportista" incluirá: (i) la Nave, o cualquier barco reemplazado; (ii) el Operador de la Nave y (iii) en relación con el tour en tierra de cualquier CruiseTour de RCT, Royal Celebrity Tours Inc. ("RCT") y los propietarios, gerentes, fletadores, empresas afiliadas, sucesores y representantes de las entidades identificadas en las subsecciones (i), (ii) y (iii) de esta frase. Transportista también incluirá a los funcionarios, directores, empleados, agentes, miembros de la tripulación o pilotos de las entidades identificadas en la frase anterior. Las exclusiones y limitaciones de responsabilidad del Transportista que se estipulan en las disposiciones de este Contrato de viaje en crucero y todos los derechos, defensas o inmunidades establecidas en el presente documento, también se aplicarán y redundarán en beneficio de los agentes, contratistas independientes, concesionarios y proveedores del Transportista, a los propietarios y operadores de todas las propiedades en tierra firme en las que la Nave o el Transporte puede hacer escala, y a los propietarios, diseñadores, instaladores, proveedores y fabricantes de la Nave o del Transporte o cualquier componente de los mismos, junto con los empleados de las entidades anteriormente indicadas y/o cualquier tipo de lanzamiento, artesanía o instalación de propiedad o proporcionado por alguna de las partes identificadas en este párrafo.
- c. "Tarifa del crucero o CruiseTour" incluye cualquier cantidad a pagar por el crucero o el CruiseTour, sean cantidades que el Pasajero adeude o haya pagado, pero no incluye las cantidades a pagar por otros productos o servicios, como transporte aéreo, fotografías, propinas, llamadas telefónicas o servicios médicos, los cuales se pueden comprar por separado, ni los impuestos o las tarifas del gobierno o de organismos semiautónomos que se cobren por pasajero, por nave, por embarcadero o por tonelada, ni cobros adicionales por combustible, por seguridad o cobros similares, impuestos por aerolíneas, trenes, autobuses, hoteles u otros terceros que se encuentran sujetos a cambio y deben ser pagados por el Pasajero a solicitud. La tarifa aérea de los CruiseTours que incluyen un viaje aéreo se encuentra incluida en la Tarifa del CruiseTour.

El Transportista se reserva el derecho de aplicar un cobro adicional por acontecimientos imprevistos, incluidos sin limitación los aumentos en el precio del combustible. Estos cargos adicionales se pueden aplicar, a exclusivo criterio del Transportista, tanto a las reservas existentes como a las nuevas, aun cuando dichas reservas se hayan pagado en su totalidad. Dichos cobros adicionales no se incluyen en la Tarifa del crucero o del CruiseTour.

- d. "CruiseTour" se refiere al paquete de vacaciones que el Transportista ha publicado y ofrecido oficialmente, que incluye el crucero pertinente y el tour en tierra de RCT asociado.
- e. "Operador" se refiere a la entidad identificada en la Sección 18 más adelante.
- f. "Pasajero" o "Huésped" o "Usted" incluye a todas las personas que viajan en virtud de este Contrato de viaje en crucero y a las personas bajo su cuidado, junto con sus respectivos herederos y representantes. La palabra "Pasajero" incluye su plural y el uso del género masculino se considerará genérico, es decir, incluye también el femenino.
- g. "Tour en tierra de RCT" se refiere al componente en tierra de un CruiseTour, que se realizará antes del embarque inicial o después del desembarque final del crucero.
- h. "TRANSPORTE" se refiere a los trenes, autobuses y otros medios de transporte o alojamiento proporcionados por RCT en relación con un tour en tierra de RCT.
- i. "Nave" se refiere al barco del Transportista o fletado o administrado u operado por el Operador en el cual el Pasajero puede viajar o contra el cual el Pasajero puede establecer una reclamación, y cualquier barco reemplazado que se utilice en cumplimiento con este Contrato de viaje en crucero.

3. EQUIPAJE, PROPIEDAD Y LIMITACIONES DE RESPONSABILIDAD:

a. Límites de equipaje y artículos prohibidos. Cada Pasajero adulto puede llevar a bordo de la Nave o hacer el check-in solamente de la ropa que usa y los efectos personales razonablemente necesarios para el crucero, incluidas maletas, baúles, valijas, carteras, bolsos, colgadores con ropa, artículos de tocador y objetos similares. En ningún caso un Pasajero podrá llevar a bordo de la Nave ni hacer el check-in, ni en un tour en tierra de RCT, sustancias controladas ilegales, fuegos artificiales, animales vivos (salvo de acuerdo con los términos de la siguiente Sección 12.d), armas, armas de fuego, explosivos ni otros artículos peligrosos o artículos prohibidos por la ley vigente o la política del Transportista. El Transportista se reserva el derecho a prohibir que un Pasajero lleve a bordo de la Nave, o de cualquier otro medio de Transporte, un artículo que el Transportista considere inapropiado.

b. Responsabilidad por pérdida o daño del equipaje. A menos que se trate de un caso de negligencia, el Transportista no es responsable de ninguna pérdida o daño a la propiedad del Pasajero, sea que esté dentro del equipaje o de otro modo. Cualquier pérdida o daño en la propiedad del Pasajero que se relacione con el transporte aéreo o terrestre será exclusiva responsabilidad del proveedor de dicho servicio, de conformidad con las limitaciones que se apliquen.

c. Limitación de responsabilidad por pérdida o daño de la propiedad. No obstante cualquier otra estipulación legal o este Contrato, la responsabilidad del Transportista por la pérdida o daño a la propiedad durante el tour en tierra de RCT de un Cruisetour se limita a 300 USD por Pasajero.

Independientemente de cualquier otra disposición legal o este Contrato, la responsabilidad del Transportista por propiedad perdida o dañada durante el crucero (o durante la parte del crucero de un Cruisetour) se limita a 300 USD por Pasajero, a menos que el Pasajero declare el valor real de dicha propiedad en un plazo de 10 días del pago final del crucero, una tarifa correspondiente al cinco por ciento (5%) de la cantidad en que el valor supera los 300 USD. En tal caso, la responsabilidad del Transportista se limitará al valor real declarado, siempre que no exceda de 5.000 USD.

d. Transporte limitado. El Transportista no se compromete a llevar como equipaje herramientas de oficio, artículos domésticos, objetos frágiles o de valor, metales preciosos, joyas, documentos, instrumentos negociables u otros valores, incluso, pero sin limitarse a ello, aquellos especificados en el Título 46 del Código de Estados Unidos, Sección 181 del Apéndice. Cada pasajero declara que no se presentarán dichos artículos al Transportista en un recipiente o contenedor como equipaje, y mediante el presente libera al Transportista de toda responsabilidad por la pérdida o daño a tales artículos en caso de que se presenten al Transportista en incumplimiento con esta garantía. En ningún caso el Transportista será responsable por el desgaste normal del equipaje o propiedad, o la pérdida o daño de joyas, dinero en efectivo, documentos transferibles, equipos fotográficos o electrónicos, equipos médicos o recreativos, accesorios dentales, lentes y accesorios u otros objetos de valor, a menos que éstos se hayan almacenado en la Nave del Transportista para su protección a cambio de un recibo (RCT podría no recibir artículos de valor para su protección). La responsabilidad del Transportista, si la tuviera, por la pérdida o daño de artículos de valor que se hayan almacenado de este modo no superará las cantidades indicadas en la Sección 3.c anterior.

4. ATENCIÓN MÉDICA Y OTROS SERVICIOS PERSONALES:

a. Disponibilidad de atención médica. Debido a la naturaleza del viaje por mar y los puertos que se visitan, la disponibilidad de atención médica a bordo de la Nave y en los puertos de escala puede ser limitada o retrasarse y es posible que no se pueda realizar una evacuación médica desde la nave mientras se encuentra en alta mar o desde cada lugar al que navega la Nave.

b. Relación con los proveedores de servicios. Los Pasajeros que contraten los servicios de personal médico o contratistas independientes dentro o fuera de la Nave, lo hacen bajo su propia responsabilidad. Cualquier profesional médico que atienda a un Pasajero dentro o fuera de la Nave, si lo coordina el Transportista, se provee sólo para comodidad del Pasajero, trabaja directamente para el Pasajero y no se considerará que actúa bajo el control o la supervisión del Transportista, ya que éste no es un proveedor médico. Asimismo, toda concesión a bordo (incluso, pero sin limitarse a ello, concesiones de tiendas de regalos, spas, salón de belleza, programa artístico, fotografía, ropa formal) son administrados o de propiedad de contratistas independientes a bordo de la Nave, en el Transporte o en otro lugar y se ofrecen exclusivamente para comodidad del Pasajero. Si bien el Transportista tendrá derecho a cobrar una tarifa y obtener una ganancia por ofrecer dichos servicios, todas las personas o entidades se considerarán contratistas independientes y no como agentes o representantes del Transportista. El Transportista no asume responsabilidad alguna por tratamientos, fallas de tratamientos, diagnósticos, diagnósticos erróneos, negligencias médicas reales o supuestas, consejos, exámenes u otros servicios proporcionados por tales personas o entidades. El Huésped certifica que el peluquero, subastador de obras de arte, personal de la tienda de regalos, personal del spa, planificadores de bodas y otros proveedores de mercadería y servicios personales de la Nave son empleados de contratistas independientes y que el Transportista no es responsable de manera alguna por sus acciones.

c. Pago de servicios de atención médica o personal. El Pasajero debe pagar todas las atenciones médicas u otros servicios personales que solicite o requiera, sea a bordo o en tierra, incluido el costo de cualquier atención médica o transporte de emergencia en que incurra el Transportista. Si el Pasajero no puede pagar y el Transportista paga dichos gastos, el Pasajero deberá reembolsar al Transportista tales gastos.

5. EXCURSIONES EN TIERRA, TOURS, INSTALACIONES U OTRO TRANSPORTE:

Todas las coordinaciones de transporte que se realicen en nombre del Pasajero o que el Pasajero realice (que no sea en la Nave o en un Transporte de propiedad o administrado por RCT en relación con un tour en tierra de RCT) antes, durante o después del crucero o Cruisetour, y las coordinaciones aéreas, excursiones en tierra, tours, hoteles, restaurantes, atracciones y otras actividades o servicios similares, incluidos todos los medios de transporte, productos o instalaciones relacionados, se efectúan exclusivamente para comodidad del Pasajero y serán responsabilidad de éste. Los proveedores, propietarios o operadores de estos servicios, medios de transporte, productos e instalaciones son contratistas independientes y no actúan como agentes o representantes del Transportista. Si bien el Transportista puede cobrar una tarifa por, o de otro modo obtener una ganancia de, efectuar dichas coordinaciones y ofrece a la venta excursiones en tierra, tours, hoteles, restaurantes, atracciones, elementos de los paquetes de tours en tierra de RCT que son proporcionados por contratistas independientes y otras actividades o servicios similares que se llevan a cabo fuera de la Nave con fines de lucro, no se compromete a supervisar o controlar a dichos contratistas independientes o a sus empleados, ni a mantener sus medios de transporte o instalaciones, y no hace ningún tipo de declaración, sea expresa o implícita, respecto de su idoneidad o seguridad. En ningún caso el Transportista será responsable por la pérdida, retraso, decepción, daño, lesión, muerte u otro daño sufrido por el Pasajero que ocurran dentro o fuera de la Nave o del Transporte debido a un acto, omisión o negligencia de los contratistas independientes.

6. CANCELACIÓN, DESVIACIÓN O SUSTITUCIÓN POR PARTE DEL TRANSPORTISTA:

El Transportista puede, por cualquier motivo, en cualquier momento y sin previo aviso, cancelar, adelantar, aplazar o desviar un viaje programado, puerto de escala, destino, alojamiento o actividad dentro o fuera de la Nave o reemplazar una nave o puerto de escala, destino, alojamiento o actividad. El Transportista no será responsable de ninguna reclamación por parte del Pasajero, incluso, pero sin limitarse a ello, pérdida, remuneración o reembolso provocados por dicha cancelación, adelanto, aplazamiento, reemplazo o desvío.

En relación con un Cruisetour, el Transportista tiene el mismo derecho de cancelar, adelantar, aplazar o desviarse de cualquier actividad, salida o destino programados, o reemplazar un tren, autobús, destino, alojamiento u otro componente del Cruisetour. El Transportista no será responsable de ninguna reclamación por parte del Pasajero, incluso, pero sin limitarse a ello, pérdida, remuneración o reembolso provocados por dicha cancelación, adelanto, aplazamiento, reemplazo o desvío.

A modo de ejemplo y sin limitación, el Transportista puede, sin responsabilidad alguna, desviarse de la ruta programada y desembarcar al Pasajero y sus propiedades en cualquier puerto si el Transportista considera que el viaje, el Pasajero o sus propiedades pueden verse entorpecidos o perjudicados por actos hostiles, bloqueos, condiciones climáticas adversas, conflictos laborales, huelgas a bordo o en tierra, desperfectos de la Nave, congestión, dificultades para atracar, emergencias médicas o para salvar vidas o cualquier otra causa relacionada.

El Transportista tiene el derecho de cumplir con todas las solicitudes, recomendaciones o instrucciones que reciba de cualquier organismo gubernamental o de personas que actúen con dicha autoridad y tal cumplimiento no se debe considerar una inobservancia de este Contrato permitiendo al Pasajero establecer una reclamación por responsabilidad, remuneración o reembolso.

7. CANCELACIÓN POR PARTE DEL PASAJERO; DESEMBARQUE ANTICIPADO:

Los reembolsos de la Tarifa del crucero o Cruisetour (incluido cualquier cargo adicional aplicable) por anulaciones del Pasajero antes de la salida o durante el primer día del Cruisetour (lo que ocurra primero), se efectuarán de acuerdo con la siguiente política de anulación:

Viajes durante días no festivos

Días antes de la fecha de salida: PARA CRUCEROS DE 1 A 5 NOCHES	Días antes de la fecha de salida: PARA CRUCEROS DE 6 NOCHES O MÁS	COBRO POR ANULACIÓN
60 días o más	75 días o más	Sin cobro
59 a 43 días	74 a 57 días	Cantidad del depósito menos impuestos y tarifas
42 a 29 días	56 a 29 días	50% del precio total menos impuestos y tarifas
28 a 15 días	28 a 15 días	75% del precio total menos impuestos y tarifas
14 días o menos	14 días o menos	Sin reembolso menos impuestos y tarifas

Viajes durante días festivos

Días antes de la fecha de salida: PARA CRUCEROS DE 1 A 5 NOCHES	Días antes de la fecha de salida: PARA CRUCEROS DE 6 NOCHES O MÁS	COBRO POR ANULACIÓN
90 días o más	90 días o más	Sin cobro
89 a 64 días	89 a 64 días	Cantidad del depósito menos impuestos y tarifas
63 a 43 días	63 a 43 días	50% del precio total menos impuestos y tarifas
42 a 15 días	42 a 22 días	75% del precio total menos impuestos y tarifas
14 días o menos	21 días o menos	Sin reembolso menos impuestos y tarifas

Para las reservas realizadas fuera de Estados Unidos y Canadá, se puede aplicar una política de anulación diferente. Ponte en contacto con tu oficina local o agencia de viajes para obtener más detalles.

En caso de viajes durante días festivos, deberás informarnos por escrito al menos con 90 días de antelación a la salida.

Los avisos de anulación entran en vigencia una vez recibidos por el Operador.

Para los pasajeros que han reservado un Cruisetour y desean anular su tour y conservar el crucero, los reembolsos de la Tarifa del crucero o Cruisetour (incluido cualquier cobro adicional aplicable) se efectuarán de acuerdo con la siguiente política de anulación. Los huéspedes que convierten los Cruisetours en la única reserva de un crucero a 42 días de la fecha de inicio de la parte del tour estarán sujetos a un cobro por anulación. La cantidad del cobro varía según la ubicación del Cruisetour y/o de su duración. Para conocer la cantidad específica del cobro visita www.RoyalCaribbean.com/cancellationpolicy.

Las políticas de cobro por anulación estipuladas anteriormente varían para habitación doble o para el tercer, cuarto, etc. pasajero de un camarote o para grupos. Consulte a su Agente de viajes o llame a Royal Caribbean para obtener más detalles.

El Transportista no proporcionará reembolso, remuneración ni tendrá responsabilidad alguna ante la anulación por parte del Pasajero después del inicio del crucero o Cruisetour, o el desembarque anticipado del Pasajero por cualquier motivo, incluso en virtud de cualquier disposición estipulada en este Contrato de viaje en crucero.

Si el Transportista recibió el pago mediante tarjeta de crédito, el reembolso se efectuará a dicha tarjeta de crédito. Si el Transportista recibió el pago del Agente de viajes, el reembolso se realizará a dicho Agente de viajes.

El Pasajero certifica que para algunos viajes, como un viaje de ida y vuelta que comienza en un puerto de Estados Unidos, el Pasajero debe finalizar el viaje completo; de no hacerlo, una o más organismos gubernamentales podrán aplicar una multa u otra sanción. Mediante el presente, el Pasajero acepta pagar dicha multa o sanción debido a que no finalizó el viaje completo y reembolsar al Transportista en caso de que este último pague dicha multa o sanción.

8. OBLIGACIÓN DEL PASAJERO DE CUMPLIR CON EL CONTRATO, LEYES VIGENTES Y REGLAS DEL TRANSPORTISTA; CUARENTENA; INDEMNIZACIÓN:

a. Obligaciones generales de cumplimiento. El Pasajero debe cumplir siempre las disposiciones del presente documento, todas las leyes vigentes y las reglas, políticas y normas del Transportista, de la Nave y del Transporte (con sus correspondientes modificaciones ocasionales, con o sin previo aviso). El Pasajero acepta no acceder bajo ninguna circunstancia a áreas de la nave que están designadas solamente para la tripulación, incluidas las áreas de alojamiento de la tripulación. Asimismo, el Pasajero acepta que el Transportista puede prohibir o restringir que lleve bebidas alcohólicas para consumo a bordo de la Nave y acepta cumplir con cualquier política del Transportista que cubra dichas materias. Ninguna de las disposiciones del presente contrato otorgará al Pasajero el derecho de vender Productos o prestar servicios a otros huéspedes a bordo del crucero o Cruisetour, lo cual está prohibido.

b. Los Pasajeros son los únicos responsables de guardar todos los pasaportes, visados y otros documentos de viaje que se requieran para el embarque, viaje y desembarque en todos los puertos de escala. Los Pasajeros asumen la responsabilidad total de determinar cuáles son los documentos necesarios a través de su agente de viajes o de la autoridad gubernamental pertinente. El Pasajero acepta entregar al Transportista (a su solicitud razonable) cualquier documento de viaje. El Transportista devolverá dichos documentos de viaje al Pasajero a más tardar al final del crucero.

- c. El Pasajero entiende y acepta que el Transportista tiene una política de tolerancia cero sobre las actividades ilegales y denunciará tales actividades a las autoridades correspondientes.
- d. Cada Pasajero adulto se compromete y acepta supervisar en todo momento a los menores que lo acompañan para asegurar el cumplimiento con las disposiciones de esta Sección 8.
- e. El Transportista también podrá cambiar el alojamiento, modificar o anular actividades, negar servir alcohol, confinar en un camarote o poner en cuarentena, registrar el camarote, propiedad o equipaje de cualquier Pasajero, cambiar el tour en tierra de RCT de un Pasajero, desembarcar o rehusarse a embarcar al Pasajero o al Pasajero responsable de un Pasajero menor o retener a un Pasajero en cualquier momento, sin responsabilidad alguna, a riesgo y costo del Pasajero, si a exclusiva opinión del Transportista o el Capitán, se considera que la conducta o presencia del Pasajero, o del menor de quien el Pasajero es responsable presenta un posible peligro, riesgo de seguridad o ser perjudicial para sí mismo o para la salud, el bienestar, la comodidad o el entretenimiento de los demás, o si constituye una infracción a cualquiera de las disposiciones del presente Contrato.
- f. El Pasajero o, en el caso de menores de edad, sus padres o tutores, serán responsables de cualquier responsabilidad civil e indemnizarán al Transportista, la Nave y al Transporte por cualquier multa o sanción que se les imponga o costo o gasto en los cuales ellos incurran debido a la conducta o el incumplimiento de las disposiciones de esta Sección 8; incluso, entre otras: (i) compras efectuadas por el Pasajero o crédito extendido al mismo; (ii) requisitos relacionados con inmigración, aduanas o impuestos sobre consumo; o (iii) lesiones personales, muerte o daño a personas o propiedad causados directa o indirectamente, en forma total o parcial, por un acto intencional o negligente u omisión por parte del Pasajero.
- g. El Transportista no tendrá la obligación de reembolsar ninguna parte de la Tarifa del crucero o Cruisetour pagada por el Pasajero si éste, por cualquier motivo, no logra embarcar en la Nave o el Transporte antes del plazo límite aplicable al crucero o Cruisetour específico o en el plazo límite de embarque en cualquier puerto de escala, destino o punto de partida, cualquiera que sea el caso, y no será responsable del alojamiento, comida, transporte u otros gastos en que incurra el Pasajero en consecuencia. Los plazos límite de embarque para los cruceros se encuentran disponibles en www.RoyalCaribbean.com (en inglés) y www.RoyalCaribbean-espanol.com (en español). Los plazos límite de embarque para cualquier puerto de escala o destino o punto de salida son aquellos que se anuncian en el crucero o Cruisetour pertinente. El Transportista no está obligado a desviarse de la ruta programada, puerto de escala o destino a causa de ningún Pasajero.
- h. El Transportista puede rehusarse a transportar a un Pasajero, y podrá retirar a un Pasajero de la Nave o del Transporte en cualquier momento, por cualquiera de los siguientes motivos: (i) cada vez que dicha acción sea necesaria para cumplir con las normas, directivas e instrucciones gubernamentales; (ii) si un Pasajero no permite el registro de su persona o propiedad para buscar explosivos, armas, materiales peligrosos u otros artículos robados, ilegales o prohibidos; (iii) si un Pasajero rehúsa a presentar una identificación positiva si se le solicita hacerlo; (iv) por cualquier incumplimiento con las reglas y los procedimientos del Transportista, incluido, por ejemplo, la Política de conducta de los huéspedes del Transportista o las políticas del Transportista contra la confraternización con la tripulación; o (v) el Transportista deniega el viaje del Huésped en virtud de su Política de rechazo de transporte. La Política de conducta de los huéspedes y la Política de rechazo de transporte están disponibles online en www.RoyalCaribbean.com/content/en_US/pdf/Guest_Conduct_Policy.pdf (en inglés) y en www.RoyalCaribbean.com/content/pdf/Refusal_To_Transport.pdf (en inglés).
- i. En aras de la seguridad, los Pasajeros y su equipaje están sujetos a inspección o control electrónico con o sin consentimiento o conocimiento del Pasajero.
- j. Si el Transportista ejerce su derecho de conformidad con esta Sección 8, el Pasajero no presentará reclamación alguna contra el Transportista y este último no será responsable por el reembolso, pérdida de remuneración o daño del Pasajero, incluso, pero sin limitarse a ello, cualquier gasto en el que incurra el Pasajero por concepto de alojamiento o repatriación.

9. CLÁUSULA DE SELECCIÓN DE FORO PARA TODOS LOS JUICIOS; EXENCIÓN DE DEMANDA COLECTIVA:

- a. SALVO CONFORME SE ESTIPULA EN LA SECCIÓN 10 (b) EN RELACIÓN CON LOS RECLAMACIONES SUJETAS A ARBITRAJE OBLIGATORIO, EL PASAJERO Y EL TRANSPORTISTA ACUERDAN QUE CUALQUIER CONFLICTO O PROBLEMA QUE SURJA, ESTÉ RELACIONADO O SEA EL RESULTADO DE ESTE CONTRATO SE LITIGARÁ, SI ES NECESARIO, ANTE EL TRIBUNAL DE DISTRITO DE ESTADOS UNIDOS PARA EL DISTRITO SUR DE FLORIDA UBICADO EN EL CONDADO DE MIAMI-DADE, FLORIDA, ESTADOS UNIDOS, (O EN EL CASO DE LOS JUICIOS EN LOS QUE LOS TRIBUNALES FEDERALES DE ESTADOS UNIDOS NO TENGAN COMPETENCIA EN RAZÓN DE LA MATERIA, ANTE UN TRIBUNAL UBICADO EN EL CONDADO DE MIAMI-DADE, FLORIDA, EE. UU.), EXCLUIDOS LOS TRIBUNALES DE CUALQUIER OTRO ESTADO, TERRITORIO O PAÍS. POR MEDIO DEL PRESENTE, EL PASAJERO ACEPTA LA JURISDICCIÓN Y RENUNCIA A CUALQUIER OTRA JURISDICCIÓN U OBJECCIÓN QUE PUEDA TENER RESPECTO A LA REALIZACIÓN DE DICHA ACCIÓN O PROCEDIMIENTO EN UN TRIBUNAL PERTINENTE UBICADO EN EL CONDADO DE MIAMI-DADE, FLORIDA.
- b. EXENCIÓN DE AMPARO DE DEMANDA COLECTIVA. MEDIANTE EL PRESENTE, EL PASAJERO ACEPTA QUE, SALVO LO ESTIPULADO EN LA ÚLTIMA FRASE DE ESTE PÁRRAFO, EL PASAJERO PODRÁ ENTABLAR DEMANDAS EN CONTRA DEL TRANSPORTISTA SÓLO COMO PERSONA INDIVIDUAL. INCLUSO SI LA LEY VIGENTE ESTIPULA LO CONTRARIO, EL PASAJERO ACEPTA QUE CUALQUIER ARBITRAJE O JUICIO EN CONTRA DEL TRANSPORTISTA, DE LA NAVE O DEL TRANSPORTE, SERÁ PRESENTADO POR EL PASAJERO DE FORMA INDIVIDUAL Y NO COMO MIEMBRO DE UN GRUPO O COMO PARTE DE UNA DEMANDA COLECTIVA O DE REPRESENTACIÓN, Y EL PASAJERO ACUERDA EXPRESAMENTE RENUNCIAR A CUALQUIER LEY QUE LO FACULTE PARA PARTICIPAR EN UNA DEMANDA COLECTIVA. SI SU RECLAMACIÓN SE SOMETE A ARBITRAJE DE CONFORMIDAD CON LA SIGUIENTE SECCIÓN 10, EL ÁRBITRO NO TENDRÁ AUTORIDAD ALGUNA PARA ARBITRAR LAS RECLAMACIONES DE UNA DEMANDA COLECTIVA. USTED ACEPTA QUE ESTA SECCIÓN EN NINGÚN CASO SERÁ DIVISIBLE DE LA CLÁUSULA DE ARBITRAJE ESTIPULADA EN LA SIGUIENTE SECCIÓN 10.b, Y QUE SI POR ALGÚN MOTIVO ESTA RENUNCIA A DEMANDA COLECTIVA NO FUERA APLICABLE PARA UNA DEMANDA ESPECÍFICA, ENTONCES Y SÓLO ENTONCES, DICHA DEMANDA NO ESTARÁ SUJETA A ARBITRAJE.

10. AVISO DE DEMANDAS Y COMIENZO DE JUICIO O ARBITRAJE: SEGURIDAD:

- a. PLAZOS PARA DEMANDAS POR LESIONES PERSONALES/ENFERMEDAD/FALLECIMIENTO: NO SE PODRÁ CELEBRAR NINGÚN JUICIO CONTRA EL TRANSPORTISTA, LA NAVE O EL TRANSPORTE POR UNA DEMANDA POR LESIÓN PERSONAL, ENFERMEDAD O FALLECIMIENTO DE NINGÚN PASAJERO, A MENOS QUE SE ENTREGUE UN AVISO POR ESCRITO DE DICHA DEMANDA, CON TODOS LOS DETALLES, EN LAS OFICINAS PRINCIPALES DEL TRANSPORTISTA EN UN PLAZO DE SEIS (6) MESES A PARTIR DE LA FECHA EN QUE OCURRIÓ LA LESIÓN PERSONAL, LA ENFERMEDAD O EL FALLECIMIENTO Y EL JUICIO COMIENZE (SE PRESENTE) DENTRO DE UN (1) AÑO A PARTIR DE LA FECHA DE DICHA LESIÓN PERSONAL, ENFERMEDAD O FALLECIMIENTO Y EL PROCESO SE REALICE EN UN PLAZO DE CIENTO VEINTE (120) DÍAS DESPUÉS DE PRESENTAR LA DEMANDA, A PESAR DE LAS DISPOSICIONES LEGALES DE CUALQUIER ESTADO O PAÍS QUE INDIQUEN LO CONTRARIO.
- b. ARBITRAJE DE TODAS LAS DEMÁS DEMANDAS: TODO OTRO CONFLICTO, DEMANDA O CONTROVERSIA, SALVO LESIÓN PERSONAL, ENFERMEDAD O FALLECIMIENTO DE UN PASAJERO, ENTRE EL PASAJERO Y EL TRANSPORTISTA, LA NAVE O EL TRANSPORTE, YA SEA EN VIRTUD DE UN CONTRATO, ACUERDO EXTRA CONTRACTUAL, DERECHOS LEGALES, CONSTITUCIONALES O DE OTRO TIPO, INCLUSO, PERO SIN LIMITARSE A ELLO, SUPUESTA VIOLACIÓN DE DERECHOS CIVILES, DISCRIMINACIÓN, LEYES DE CONSUMIDOR O PRIVACIDAD, O POR PÉRDIDAS, DAÑOS O GASTOS, RELACIONADOS O QUE DE ALGUNA MANERA DERIVEN O ESTÉN CONECTADOS CON ESTE CONTRATO O EL CRUCERO DEL PASAJERO, SIN IMPORTAR LA FORMA EN QUE SE DESCRIBA, EXPRESE O REDACTE, SE DERIVARÁ Y SE RESOLVERÁ EXCLUSIVAMENTE MEDIANTE ARBITRAJE OBLIGATORIO DE ACUERDO CON LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL RECONOCIMIENTO Y EJECUCION DE SENTENCIAS ARBITRALES EXTRANJERAS (NUEVA YORK 1958), 21 U.S.T. 2517, 330 U.N.T.S. 3, 1970 U.S.T. LEXIS 115, 9 U.S.C. SECCIONES 202-208 ("LA CONVENCION") Y LA LEY FEDERAL DE ARBITRAJE, 9 U.S.C. SECCIONES 1, Y SUBSIGUIENTES, ("FAA") EXCLUSIVAMENTE EN MIAMI, FLORIDA, EE. UU., EXCLUIDO CUALQUIER OTRO FORO. EL ARBITRAJE SERÁ ADMINISTRADO POR LA ASOCIACIÓN ESTADOUNIDENSE DE ARBITRAJE EN VIRTUD DE SUS REGLAS Y PROCEDIMIENTOS DE RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS COMERCIALES, LOS CUALES SE CONSIDERAN INCORPORADOS AL PRESENTE POR REFERENCIA. CUALQUIER PREGUNTA ACERCA DE LOS ADMINISTRADORES DEL ARBITRAJE ANTERIORMENTE INDICADOS SE PUEDE DIRIGIR A ELLOS A LAS SIGUIENTES DIRECCIONES: AMERICAN ARBITRATION ASSOCIATION, BANK OF AMERICA TOWER, 100 SOUTHEAST

2ND STREET, STE. 2300, MIAMI, FL 33131 (305) 358-7777. NINGUNA DE LAS PARTES TENDRÁ DERECHO A UN JUICIO ANTE JURADO NI A PARTICIPAR EN UN INTERCAMBIO DE PRUEBAS PREVIO AL ARBITRAJE, SALVO DE CONFORMIDAD CON LAS ESTIPULACIONES DE LAS REGLAS DE ARBITRAJE PERTINENTES Y DEL PRESENTE DOCUMENTO, O DE OTRO MODO LITIGAR LA DEMANDA EN CUALQUIER TRIBUNAL. LA DECISIÓN DEL ÁRBITRO SERÁ DEFINITIVA Y OBLIGATORIA. ES POSIBLE QUE OTROS DERECHOS QUE EL PASAJERO O EL TRANSPORTISTA PUEDA TENER EN EL TRIBUNAL NO ESTÉN DISPONIBLES EN EL ARBITRAJE. UNA SENTENCIA ARBITRAL DICTADA POR UN ÁRBITRO SE PUEDE REGISTRAR EN CUALQUIER TRIBUNAL CON JURISDICCIÓN EN VIRTUD DE LA CONVENCIÓN O LA FAA. EL PASAJERO Y EL TRANSPORTISTA TAMBIÉN ACEPTAN PERMITIR LA TOMA DE DECLARACIÓN BAJO JURAMENTO DEL PASAJERO PARA AFIRMAR LA DEMANDA, O PARA LA PERSONA CUYO BENEFICIO SE AFIRMA LA DEMANDA EN DICHO ARBITRAJE. EN CASO DE QUE UN ÁRBITRO O UN TRIBUNAL DE JURISDICCIÓN COMPETENTE CONSIDERE QUE ESTA DISPOSICIÓN NO ES APLICABLE POR CUALQUIER MOTIVO, ENTONCES Y SÓLO ENTONCES, LAS DISPOSICIONES DE LA SECCIÓN 9 ANTERIOR QUE RIGEN EL TERRITORIO JURISDICCIONAL Y LA JURISDICCIÓN SE APLICARÁN EXCLUSIVAMENTE A CUALQUIER JUICIO QUE IMPLIQUE EL TIPO DE DEMANDAS DESCRITAS EN ESTA SECCIÓN 10(b).

c. PLAZOS PARA DEMANDAS QUE NO SEAN POR LESIÓN PERSONAL/ENFERMEDAD O FALLECIMIENTO: NINGÚN PROCEDIMIENTO DESCRITO EN LA SECCIÓN 10(b) SE PUEDE INTERPONER EN CONTRA DEL TRANSPORTISTA, LA NAVE O EL TRANSPORTE, A MENOS QUE SE ENTREGUE UN AVISO POR ESCRITO DE DICHA DEMANDA, CON TODOS LOS DETALLES, EN LAS OFICINAS PRINCIPALES DEL TRANSPORTISTA EN UN PLAZO DE TREINTA (30) DÍAS DESPUÉS DEL TÉRMINO DEL CRUCERO O CRUISETOUR (LO QUE OCURRA ÚLTIMO) CON EL CUAL SE RELACIONA EL CONTRATO DE VIAJE EN CRUCERO. EN NINGÚN CASO EL PROCEDIMIENTO DESCRITO EN LA SECCIÓN 10(b) SE PODRÁ CELEBRAR, A MENOS QUE DICHO PROCEDIMIENTO SE INICIE (SE PRESENTE) DENTRO DE LOS SEIS (6) MESES POSTERIORES AL TÉRMINO DEL CRUCERO O CRUISETOUR (LO QUE OCURRA ÚLTIMO) CON EL CUAL SE RELACIONA ESTE CONTRATO DE VIAJE EN CRUCERO Y SE PRESENTE UN AVISO VÁLIDO DE DICHO PROCEDIMIENTO EN UN PLAZO DE SESENTA (60) DÍAS DESPUÉS DE LA PRESENTACIÓN, A PESAR DE LAS DISPOSICIONES LEGALES DE CUALQUIER ESTADO O PAÍS QUE INDIQUEN LO CONTRARIO.

d. EN CASO DE UN PROCEDIMIENTO REAL EN CONTRA DE LA NAVE, POR EL PRESENTE, EL PASAJERO ACEPTA IRREVOCABLEMENTE QUE LA PUBLICACIÓN DE UNA CARTA DE COMPROMISO DE CUALQUIERA DE LOS ASEGURADORES DEL TRANSPORTISTA CONSTITUIRÁ UNA FORMA ADECUADA Y PERTINENTE DE SEGURIDAD PARA LA LIBERACIÓN INMEDIATA DE LA NAVE EN LUGAR DE ARRESTO.

11. LIMITACIONES DE RESPONSABILIDAD:

a. EL TRANSPORTISTA NO SERÁ RESPONSABLE POR LESIÓN, FALLECIMIENTO, ENFERMEDAD, RETRASO U OTRA PÉRDIDA DE LA PERSONA O PROPIEDAD, O CUALQUIER OTRA DEMANDA PRESENTADA POR UN PASAJERO DEBIDO A UN CASO FORTUITO, GUERRA, TERRORISMO, CONMOCIÓN CIVIL, PROBLEMAS LABORALES, INTERFERENCIA DEL GOBIERNO, RIESGOS DEL MAR, INCENDIO, ROBO O CUALQUIER OTRA CAUSA QUE ESCAPA AL CONTROL RAZONABLE DEL TRANSPORTISTA O CUALQUIER ACTO QUE NO HAYA SIDO CAUSADO POR NEGLIGENCIA DEL TRANSPORTISTA.

b. EL PASAJERO ACEPTA ASUMIR EXCLUSIVAMENTE EL RIESGO DE LESIÓN, FALLECIMIENTO, ENFERMEDAD U OTRA PÉRDIDA, Y EL TRANSPORTISTA NO SERÁ RESPONSABLE POR EL USO QUE EL PASAJERO HAGA DE CUALQUIER EQUIPO DEPORTIVO O RECREATIVO; O POR LA NEGLIGENCIA O ACTO INDEBIDO DE CONTRATISTAS INDEPENDIENTES, INCLUSO, PERO SIN LIMITARSE A ELLO, FOTÓGRAFOS, PERSONAL DEL SPA O ARTISTAS; O POR EVENTOS QUE SE REALIZAN FUERA DE LAS NAVES, LANCHAS O TRANSPORTES DEL TRANSPORTISTA, O COMO PARTE DE UNA EXCURSIÓN EN TIERRA, TOUR O ACTIVIDAD.

c. EL TRANSPORTISTA RENUNCIA A TRAVÉS DEL PRESENTE DOCUMENTO A TODA RESPONSABILIDAD ANTE EL PASAJERO POR DAÑOS EMOCIONALES, MENTALES O PSICOLÓGICOS DE CUALQUIER TIPO EN CUALQUIER CIRCUNSTANCIA, SI DICHS DAÑOS NO HAN SIDO EL RESULTADO DE UNA LESIÓN FÍSICA DEL PASAJERO NI DE UN RIESGO REAL DE LESIÓN FÍSICA AL QUE HA ESTADO EXPUESTO EL PASAJERO, NI HAN SIDO CAUSADOS INTENCIONALMENTE POR EL TRANSPORTISTA. SIN LIMITAR LA DECLARACIÓN ANTERIOR, EN NINGÚN CASO EL TRANSPORTISTA SERÁ RESPONSABLE ANTE EL PASAJERO POR DAÑOS RESULTANTES, INDIRECTOS, EJEMPLARES O PUNITIVOS.

d. EN LOS CRUCEROS QUE NO EMBARCAN, DESEMBARCAN NI REALIZAN ESCALAS EN NINGÚN PUERTO DE ESTADOS UNIDOS, EL TRANSPORTISTA TENDRÁ DERECHO A CUALQUIER LIMITACIÓN, INMUNIDAD Y DERECHO APLICABLE EN VIRTUD DE LA "CONVENCIÓN DE ATENAS RELACIONADA CON EL TRANSPORTE DE PASAJEROS Y SU EQUIPAJE POR VÍA MARÍTIMA" DE 1974, Y EL "PROTOCOLO DE LA CONVENCIÓN DE ATENAS RELACIONADO CON EL TRANSPORTE DE PASAJEROS Y SU EQUIPAJE POR VÍA MARÍTIMA" DE 1976 ("CONVENCIÓN DE ATENAS"). LA CONVENCIÓN DE ATENAS LIMITA LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA POR FALLECIMIENTO O LESIÓN PERSONAL DE UN PASAJERO A UN MÁXIMO DE 46.666 DERECHOS ESPECIALES DE GIRO CONFORME SE DEFINE EN EL PRESENTE DOCUMENTO (APROXIMADAMENTE 70.000 USD, CANTIDAD QUE FLUCTÚA SEGÚN EL TIPO DE CAMBIO DIARIO PUBLICADO EN WALL STREET JOURNAL). ADEMÁS, Y EN TODOS LOS DEMÁS CRUCEROS, SE APLICARÁN TODAS LAS EXENCIONES Y LIMITACIONES DE RESPONSABILIDAD ESTIPULADAS O AUTORIZADAS POR LAS LEYES DE ESTADOS UNIDOS (INCLUIDO EL TÍTULO 46, SECCIONES 30501 A 30509 Y 30511 DEL CÓDIGO DE ESTADOS UNIDOS).

12. IDONEIDAD PARA VIAJAR; DENEGACIÓN DE EMBARQUE; MENORES:

a. El Pasajero garantiza que su estado y el de todos sus acompañantes es el idóneo para realizar el viaje y que éste no representa un peligro para ellos ni para otros pasajeros.

b. Menores: todo Huésped menor de 18 años se considerará menor y debe viajar con un padre o Tutor legal o con una persona permitida por las políticas del Transportista. Ningún Huésped menor de 21 años consumirá bebidas alcohólicas a bordo de la Nave o del Transporte, salvo que la política del Transportista lo permita. A ningún Huésped menor de veintiún (21) años se le reservará un camarote a menos que vaya acompañado de un adulto de veintiún (21) años o mayor, excepto en el caso de menores que viajen con sus padres o tutores en camarotes contiguos ni para menores de edad casados, a los que se les pedirá un documento oficial que demuestre el matrimonio. El Transportista se reserva el derecho de solicitar una constancia de edad en cualquier momento y la edad del Pasajero en la fecha de salida será la que se tendrá en cuenta a lo largo de todo el crucero, incluso en el caso de que cumpla años durante el transcurso del viaje.

c. Embarazo y niños pequeños: cualquier Pasajera que comience la semana 24 del embarazo al principio del crucero o Cruisetour o que las vaya a cumplir en el transcurso del mismo, acuerda no hacer reservas en el crucero o embarcar la Nave o el Transporte bajo ninguna circunstancia. No se podrán hacer reservas para niños pequeños menores de cierta edad (al menos seis (6) meses para la mayoría de los cruceros, pero doce (12) meses para otros cruceros) en un crucero o Cruisetour, ni se podrán embarcar en la Nave o el Transporte en ningún caso. Los requisitos de edad mínima más actualizados están disponibles online en <http://www.RoyalCaribbean-espanol.com>.

d. Necesidades especiales. Cualquier Pasajero que tenga problemas de movilidad, comunicación o cualquier otro impedimento, u otras necesidades especiales o médicas que puedan requerir atención médica o adaptaciones especiales durante el crucero o Cruisetour, incluso, pero sin limitarse a ello, el uso de un perro guía, debe notificarlo al Transportista en el momento de la reserva. El Pasajero acepta la responsabilidad de reembolsar al Transportista por cualquier pérdida, daño o gasto relacionados con la presencia de dicho perro guía a bordo de la Nave o del Transporte. Los Pasajeros reconocen y entienden que algunos requisitos de seguridad internacionales, normas de construcción de embarcaciones y/o normas vigentes relacionadas con el diseño, la construcción o el funcionamiento de la Nave pueden restringir el acceso a instalaciones o actividades de personas con problemas de movilidad, comunicación u otros tipos de impedimentos o necesidades especiales. Los Pasajeros que requieren el uso de una silla de ruedas deben llevar la propia (la cual debe ser de un tamaño y tipo que se pueda adaptar a la Nave), ya que las sillas de ruedas que se llevan a bordo son sólo para uso en caso de emergencia.

e. El Transportista tendrá derecho a denegar el embarque debido a infracciones a las políticas estipuladas en esta Sección 12. Si el Transportista ejerce su derecho de conformidad con esta Sección 12, el Pasajero no presentará reclamación alguna contra el Transportista y este último no será responsable por el reembolso, pérdida de remuneración o daño del Pasajero, incluso, pero sin limitarse a ello, cualquier gasto en el que incurra el Pasajero por concepto de alojamiento o repatriación.

13. USO DE FOTOGRAFÍAS, VIDEOS O GRABACIONES:

Por el presente, el Huésped otorga al Transportista (y a sus cesionarios y licenciatarios) el derecho exclusivo para siempre a incluir fotografías, videos, audio u otros elementos visuales con audio donde aparezca el Pasajero que se haya tomado durante o en relación con el crucero o Cruisetour (incluida cualquier imagen, representación o voz) en cualquier medio (incluido el derecho de editar, combinar con otros materiales o crear cualquier tipo de derivado de ellos) con fines de comercialización, publicidad, ventas, promocional, instructivo o de otro tipo, sin remuneración para el Huésped. Dicha autorización incluirá el derecho sin restricción de copiar, revisar, distribuir, exhibir y vender fotografías, imágenes, películas, cintas, dibujos o grabaciones en cualquier tipo de medio (incluso, pero sin limitarse a ello, Internet). Por el presente, el Huésped acepta que todos los derechos, títulos e intereses respectivos (incluidos sus derechos de autor a nivel mundial) serán propiedad exclusiva del Transportista y el Pasajero no presentará ninguna demanda al respecto, así como tampoco lo hará ninguna persona que obtenga los derechos o intereses del Pasajero.

Mediante el presente, el Huésped acepta que cualquier grabación (de audio, video u otro tipo) o fotografía del Huésped, otros huéspedes, la tripulación o terceros a bordo de la Nave o que represente a la Nave, su diseño, equipamiento, etc., no se utilizará para fines comerciales, no se difundirá por ningún medio ni para otro uso público sin el consentimiento escrito expreso del Operador. El Operador podrá tomar todas las medidas razonables para hacer cumplir esta disposición.

14. EL AGENTE DE VIAJES:

El Pasajero reconoce y confirma que cualquier agente de viajes que utilice en relación con la emisión de este Contrato de viaje en crucero es, para todos los fines, el agente del Pasajero y que el Transportista no será responsable por las declaraciones de dicho agente de viajes. El Pasajero siempre será responsable por el precio del pasaje ante el Transportista. El Pasajero entiende y acepta que el recibo de este Contrato de viaje en crucero o cualquier otra información o aviso del agente de viajes del Pasajero se considerará recibido por el Pasajero en la fecha de recepción por parte del agente. El pasajero reconoce que el Transportista no es responsable de la situación financiera o integridad de los agentes de viajes.

15. DIVISIBILIDAD:

Si alguna jurisdicción determina que no es posible aplicar alguna disposición de este Contrato, se podrá excluir del Contrato sólo en tal jurisdicción y todas las disposiciones restantes seguirán estando plenamente vigentes.

16. TRANSFERENCIAS Y CESIONES:

El presente Contrato de viaje en crucero no es transferible. Entre otras cosas, esto significa que el Pasajero no puede vender ni transferir este Contrato de viaje en crucero a otra persona, y el Transportista no será responsable ante el Pasajero o cualquier otra persona que tenga en su poder un Contrato de viaje en crucero de respetar o reembolsar dicho Contrato de viaje en crucero si lo presenta la otra persona.

17. RELACIÓN CON OTRAS COMPRAS:

En la medida en que la ley lo permita o exija, este Contrato también cubre los productos, excursiones en tierra, paquetes en tierra y de hotel CruiseCare® del Transportista.

18. OPERADOR:

Royal Caribbean Cruises Ltd., 1050 Caribbean Way, Miami, Florida 33132, USA.



Condiciones Generales del contrato de viajes combinados

Cruceros Pullmantur

Las presentes Condiciones Generales se incorporan al documento informativo denominado, programa/catálogo.

El programa/oferta es la descripción del viaje combinado, el cual junto con el programa/ catálogo constituyen el objeto del contrato. La información sobre el programa/oferta contenida en el programa/catálogo es vinculante para el organizador o minorista, salvo que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Que los cambios en dicha información se hayan comunicado claramente por escrito al consumidor antes de la celebración del contrato.
- b) Que se produzcan posteriormente modificaciones, previo acuerdo por escrito entre las partes contratantes.

Cada una de las cláusulas de las presentes condiciones generales deberá considerarse independiente de las otras. La invalidez total o parcial de una de las cláusulas o párrafo, no conllevará la invalidez de ninguna otra cláusula o párrafo de las presentes condiciones generales. Las presentes condiciones generales no son aplicables a los contratos de grupos, ni a los contratos de fletamento o chárter, en los que se contrata un barco completo, que serán regulados por contratos específicos entre las partes.

1. REGULACIÓN JURÍDICA APLICABLE AL CONTRATO DE VIAJE COMBINADO Y ACEPTACIÓN DE LAS CONDICIONES GENERALES.

Las presentes Condiciones Generales están sujetas a lo dispuesto en la ley 3/2014, de 27 de marzo, por la que se modifica el texto refundido de la ley general para la defensa de los consumidores y usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por el Real Decreto legislativo 1/2007, de 16 de noviembre (B.O.E. 30-11-2007). Así como, en los casos que sea aplicable, por lo establecido en la Convención de Atenas de 13 de diciembre de 1.974, sus modificaciones contenidas en el protocolo de Londres de 19 de noviembre de 1.976, y demás disposiciones contenidas en las normas y convenios internacionales relativos al transporte de pasajeros.

Las presentes Condiciones Generales se incorporarán, firmadas por las partes contratantes, a todos los contratos de viajes combinados cuyo objeto sean los programas/oferta contenidos en el programa/folleto y obligan a las partes, con las condiciones particulares que se pacten en el contrato o que consten en la documentación del viaje facilitada simultáneamente a la suscripción del contrato.

2. ORGANIZACIÓN.

La organización de los viajes combinados de cruceros ha sido realizada por PULLMANTUR CRUISES, S.L. organizadora de viajes mayorista-minorista C.I.F. B-84581701, con domicilio Mahonia, 2, 28043 Madrid y Título-licencia CICMA-1878. Telefono 902095512. Mail. clientes@pullmantur.es

3. PRECIO.

3.1. El precio del Viaje combinado incluye.

1. El transporte de ida y regreso, cuando este servicio esté incluido en el programa/oferta

contratado, con el tipo de transporte, características y categoría que conste en el contrato o en la documentación que se entrega al consumidor en el momento de suscribirlo.

2. El alojamiento, cuando este servicio esté incluido en el programa/oferta contratado, en el establecimiento y con el régimen alimenticio que figura en el contrato o en la documentación que se entrega al consumidor. Las dietas especiales (vegetarianas o de regímenes especiales) solo se garantizan si han sido pactadas por las partes en el momento de la formalización del contrato.
3. La asistencia técnica durante el viaje, cuando este servicio esté específicamente incluido en el programa/oferta contratado.
4. Todos los demás servicios y complementos que se especifiquen concretamente en el programa/oferta contratado o que expresamente se haga constar en el contrato o en la documentación que se entrega al consumidor.

3.2. El precio del Viaje combinado no incluye.

Visados y/o tasas gubernamentales de entrada y salida a cualesquiera países incluidos en el itinerario, que serán abonados directamente por el pasajero en caso de ser requerido por las autoridades locales, tasas turísticas por alojamiento, exceso de equipajes, certificados de vacunación, "extras" o "servicios premium" tales como servicio de determinadas bebidas, servicio de spa del Mar, peluquería, estética y bienestar, Tiendas Duty Free, Internet y wifi en las zonas reservadas, servicio 24 horas, servicio de canguro, servicio de lavandería y planchado, llamadas telefónicas o mensajes a tierra, servicio médico, excursiones y, en general, cualquier otro servicio que figure en el apartado de "servicios premium" o que no figure expresamente en el apartado "El precio del viaje combinado incluye" o no conste específicamente detallado en el programa/oferta, o no esté contratado expresamente por el consumidor y por lo tanto no aparezca en el contrato y documentación que se le entrega en el momento de la formalización del contrato.

3.2.1. Las excursiones o visitas facultativas no contratadas en origen no forman parte del contrato del viaje combinado. Su publicación en el catálogo tiene mero carácter informativo. Dichas excursiones serán ofrecidas al consumidor de forma independiente con sus condiciones específicas y precio definitivo, no garantizándose hasta el momento de su contratación la posible realización de las mismas.

3.2.2. Cargos por servicio y administración. El precio del viaje no incluye los cargos por servicio y administración, por lo que deberán ser abonados por el pasajero el último día de su crucero junto con los demás servicios extraordinarios contratados a bordo. Dichos cargos van destinados a aquel personal de a bordo que primordialmente ofrece al pasajero una atención continua y personalizada para que su estancia a bordo sea plenamente satisfactoria.

3.2.3. Tasas y otros cargos. El precio del viaje no incluye las tasas y cargos de embarque, desembarque, puertos y aeropuertos, así como cualquier otra tasa y/o cargo, que de manera individualizada o prorrateada se cargue por servicios de gestión y trámite con el personal de los puertos, entre los que se encuentran, entre otros, los tenders, pasarelas, agentes y equipajes. Los importes correspondientes a las tasas y otros cargos se publicarán junto con el precio del viaje en el momento de la realización de la oferta, de manera que se pueda conocer el precio global del viaje. El consumidor deberá abonar los importes correspondientes de conformidad con lo establecido en la sección 3ª siguiente.

3.3. Revisión de precios

El precio del viaje combinado ha sido calculado en base a los tipos de cambio, tarifas de transporte, precio del combustible y tasas e impuestos aplicables a la fecha de edición del catálogo. Cualquier variación del precio de los citados elementos podrá dar lugar a la revisión del precio final del viaje, tanto al alza como a la baja, en los importes estrictos de las variaciones de precio aludidas. Estas modificaciones serán notificadas al consumidor por cualquier medio que permita tener constancia de la comunicación efectuada. En ningún caso se revisará al alza en los veinte días anteriores a la fecha de salida del viaje, respecto de solicitudes ya realizadas.

3.4. Ofertas especiales

Cuando se realice la contratación del viaje combinado como consecuencia de ofertas especiales, de última hora o equivalentes, a precio distinto del expresado en el programa/catálogo, los servicios comprendidos en el precio son únicamente aquellos que se especifican detalladamente en la oferta, aun cuando dicha oferta haga referencia a alguno de los programas descritos en este catálogo, siempre que dicha remisión se realice a los exclusivos efectos de información general del destino así como de las condiciones generales de contratación. Dichas ofertas están sujetas a límites de tiempo de disponibilidad, según los criterios que establece en cada ocasión el Organizador.

4. INSCRIPCIONES, FORMA DE PAGO Y REEMBOLSOS.

4.1. Incripciones.

Las inscripciones serán válidas sólo cuando sean confirmadas por Pullmantur. En el supuesto de que antes de la celebración del contrato el organizador se vea imposibilitado de prestar alguno de los servicios solicitados por el usuario, le será debidamente comunicado, pudiendo renunciar a su solicitud recuperando exclusivamente las cantidades anticipadas si las hubiere.

4.2. Forma de Pago.

Para formalizar la inscripción y en el momento de la reserva del viaje, por parte de la agencia de viajes detallista se le podrá requerir un anticipo mínimo de 40 euros, expidiendo el correspondiente recibo en el que se especifique, además del importe anticipado por el consumidor, el combinado solicitado. El importe restante deberá abonarse contra la entrega de los bonos o documentación del viaje, como mínimo 35 días antes de la fecha de salida o embarque.

Las inscripciones solicitadas con menos de 35 días de antelación a la fecha de salida o embarque deberán ser abonadas por su importe total en el momento de la confirmación de la reserva. En caso de ofertas especiales, el pago se deberá realizar de acuerdo a lo establecido en dicha oferta. La aceptación de reservas por parte de la organizadora, estará subordinada a la disponibilidad de plazas en las fechas solicitadas, y se entiende cumplimentada, con la consiguiente conclusión del contrato, en el momento de la confirmación del organizador. La agencia de viajes intermediaria podrá expedir una copia del contrato al pasajero sólo y exclusivamente cuando esté en posesión de la confirmación de la reserva por parte del organizador y el consumidor haya abonado la totalidad de los importes correspondientes al viaje contratado. El contratante principal que realice una sola reserva para varios pasajeros beneficiarios, enumerados en la propia reserva, asume en su propio nombre y derecho las

obligaciones de pago derivadas del contrato y, además, actúa en representación de los beneficiarios y asume en nombre de estos el cumplimiento de todas las obligaciones contractuales.

No se aceptaran reservas realizadas por menores de edad. Las reservas para los pasajeros menores de edad deben ser efectuadas por las personas que ejerzan su patria potestad o por otros mayores de edad que tengan las facultades legales necesarias. Además solamente se aceptarán si el menor viaja acompañado de sus padres o tutores legales o bien con un escrito firmado por los padres o tutores autorizando al menor y junto con un mayor de edad que asuma en un documento todas las responsabilidades respecto del menor. Los precios publicados deben considerarse por persona, en base a la forma de ocupación. En los casos que tras la renuncia o cancelación de algún viajero se reduzca la modalidad de ocupación de un camarote, los demás pasajeros que fueran a ocupar el mismo camarote soportarán la repercusión en el precio de la diferencia existente, es decir, de doble a individual, de triple a doble, etc. Las primas de seguros y los gastos de gestión por modificación o cesión de reservas, en su caso, no son reembolsables.

El impago de los citados importes en las fechas establecidas constituirá un incumplimiento determinante de la resolución del contrato y que dará lugar a la aplicación de las penalizaciones previstas en el apartado siguiente.

4.3. Reembolsos

Todos los reembolsos que sean procedentes por cualquier concepto se formalizarán de la misma forma que se hubiera realizado el pago del viaje, no efectuándose devolución alguna por servicios no utilizados voluntariamente por el usuario.

5. DESISTIMIENTO DEL USUARIO, CESIONES Y CANCELACIÓN DEL VIAJE POR NO ALCANZAR EL NÚMERO DE PERSONAS INSCRITAS EL MÍNIMO PREVISTO.

En los viajes combinados no le asiste el derecho de desistimiento regulado en los artículos 102 y siguientes del Real Decreto Legislativo 1/2007, que concretamente consiste en el derecho a desistir de los servicios solicitados con derecho a devolución del importe total por cualquier causa durante un plazo de 14 días naturales desde la celebración del contrato. Es por ello que, en todo momento el consumidor y usuario podrá dejar sin efecto los servicios solicitados o contratados, teniendo derecho a la devolución de las cantidades que hubiese abonado, pero deberá indemnizar al organizador en las cuantías que a continuación se indican:

Cancelaciones producidas con más de 30 días de antelación a la fecha de salida, se aplicarán unos gastos de gestión por importe de USD 40 por persona.

Cancelaciones producidas con más de 15 días y menos de 31 días de antelación a la fecha del comienzo del viaje, se aplicará el 33% del valor de la reserva del viaje combinado (excluidos los importes relativos a la sección 3.2.3 anterior)

Cancelaciones producidas con más de 7 y menos de 16 días de antelación a la fecha de salida, se aplicará el 67% del valor de la reserva del viaje combinado (excluidos los importes relativos a la sección 3.2.3 anterior)

Cancelaciones producidas dentro de los 7 días anteriores a la salida, se aplicará el 100% del valor de la reserva del viaje combinado (excluidos los importes relativos a la sección 3.2.3 anterior)

En todos los viajes combinados, el usuario del paquete podrá ceder su reserva a una tercera persona,

solicitándolo por escrito con quince días de antelación a la fecha de inicio del viaje, salvo que las partes pacten un plazo menor.

El cesionario tendrá que reunir los mismos requisitos que tenía el cedente, exigidos con carácter general para el viaje combinado, y ambos responderán solidariamente ante el organizador del pago del precio del viaje y de los gastos adicionales justificados de la cesión. En las cesiones solicitadas con menos de 15 días de antelación a la salida, y siempre que sean aceptadas, se aplicarán unos gastos mínimos de gestión por importe de 50 euros, por persona.

En los casos que el organizador condicione, y así lo especifique expresamente, la viabilidad de la oferta del viaje combinado a contar con un mínimo de participantes y por no alcanzarse ese número se produzca la anulación del viaje, el usuario tendrá derecho exclusivamente al reembolso del total del precio o de las cantidades anticipadas, sin que pueda reclamar cantidad alguna en concepto de indemnización, siempre y cuando se le haya notificado por escrito con un mínimo de diez días de antelación a la fecha prevista de inicio del viaje.

6. ALTERACIONES.

El organizador se compromete a facilitar a sus clientes la totalidad de los servicios contratados contenidos en el programa/catálogo que ha dado origen al contrato del viaje combinado, con las condiciones y características estipuladas, todo ello de acuerdo a los siguientes supuestos:

- a) En el supuesto de que antes de la salida del viaje, el Organizador se vea obligado a modificar de manera significativa algún elemento esencial del contrato, deberá ponerlo inmediatamente en conocimiento del consumidor.
- b) En tal supuesto, y salvo que las partes convengan otra cosa, el consumidor podrá optar entre resolver el contrato sin penalización alguna o aceptar una modificación del contrato en el que se precisen las variaciones introducidas y su repercusión en el precio. El consumidor deberá comunicar la decisión que adopte al Organizador dentro de los tres días siguientes a ser notificado de la modificación a que se refiere el apartado a). En el supuesto de que el consumidor no notifique su decisión en los términos indicados, se entenderá que opta por la resolución del contrato sin penalización alguna.
- c) En el supuesto de que el consumidor opte por resolver el contrato, al amparo de lo previsto en el apartado b), o de que el Organizador cancele el viaje combinado antes de la fecha de salida acordada, por cualquier motivo que no le sea imputable al consumidor, éste tendrá derecho, desde el momento en que se produzca la resolución del contrato, al reembolso de todas las cantidades pagadas con arreglo al mismo, o bien a la realización de otro viaje combinado de calidad equivalente o superior, siempre que el Organizador pueda proponérselo. En el supuesto de que el viaje ofrecido fuera de calidad inferior, el Organizador o el Detallista deberán reembolsar al consumidor, cuando proceda, en función de las cantidades ya desembolsadas, la diferencia de precio con arreglo al contrato. En todo caso, el consumidor podrá exigir el reintegro de las cantidades desembolsadas a la agencia a las que se les abonó, que deberá reintegrárselas lo antes posible y, en cualquier caso, en el plazo máximo de 14 días naturales desde el desistimiento. Este mismo derecho corresponderá al consumidor que no obtuviese confirmación de la reserva en los términos estipulados en el contrato.
- d) En los anteriores supuestos, el Organizador y el Detallista serán responsables del pago al consumidor de la indemnización que, en su caso, corresponda por incumplimiento del contrato, que será del 5 por cien del precio total del viaje contratado, si el citado incumplimiento se produce entre los dos meses y quince días inmediatamente anteriores a la fecha prevista de realización del viaje;

el 10 por cien si se produce entre los quince días y tres días anteriores, y el 25 por cien en el supuesto de que el incumplimiento citado se produzca en las cuarenta y ocho horas anteriores.

- e) No existirá obligación de indemnizar en los siguientes supuestos:
1. Cuando la cancelación se deba a que el número de personas inscritas para el viaje combinado sea inferior al exigido y así se comunique por escrito al consumidor antes de la fecha límite fijada a tal fin en el contrato, que como mínimo será de 10 días de antelación a la fecha prevista de iniciación del viaje.
 2. Cuando la cancelación del viaje, salvo en los supuestos de exceso de reservas, se deba a motivos de fuerza mayor, entendiéndose por tales aquellas circunstancias ajenas a quien las invoca, anormales e imprevisibles, cuyas consecuencias no habrían podido evitarse, a pesar de haber actuado con la diligencia debida.
- f) En el caso de que, después de la salida del viaje, el Organizador no suministre o compruebe que no puede suministrar una parte importante de los servicios previstos en el contrato, adoptará las soluciones adecuadas para la continuación del viaje organizado, sin suplemento alguno de precio para el consumidor y, en su caso, abonará a este último el importe de la diferencia entre las prestaciones previstas y las suministradas. Si el consumidor continúa el viaje con las soluciones dadas por el Organizador, se considerará que acepta tácitamente dichas propuestas. En el caso de que el viaje combinado incluya la realización de un crucero, el pasajero tendrá derecho al reembolso del precio total de dicho crucero en caso de cancelación del mismo debido a fallos mecánicos, o al reembolso parcial o de la diferencia entre las prestaciones previstas y las finalmente suministradas en el caso de que la cancelación se produjese una vez iniciado el viaje, debido a dichos fallos. El pasajero tendrá derecho a ser transportado al puerto de desembarque contratado o a la ciudad de origen del pasajero a elección de la compañía, en caso de que el crucero finalice anticipadamente a causa de fallos mecánicos. El pasajero tendrá derecho a alojamiento en caso de finalización anticipada del crucero por fallos mecánicos si se requiere el desembarco y la necesidad de pernoctar en un puerto no programado.
- g) Si las soluciones adoptadas por el Organizador fueran inviables o el consumidor no las aceptase por motivos razonables, aquél deberá facilitar a éste, sin suplemento alguno de precio, un medio de transporte equivalente al utilizado en el viaje para regresar al lugar de salida o a cualquier otro que ambos hayan convenido, sin perjuicio de la indemnización que en su caso proceda.
- h) En caso de reclamación, el detallista o, en su caso, el organizador deberá obrar con diligencia para hallar soluciones adecuadas.
- i) En ningún caso, todo aquello no incluido en el contrato de viaje combinado (como, por ejemplo, billetes de transporte desde el lugar de origen del pasajero hasta el lugar de salida del viaje, o viceversa, reservas de hotel en días previos o posteriores al viaje, etc.) será responsabilidad del Organizador, no existiendo obligación de indemnizar por esos posibles gastos de servicios independientes en caso de que el viaje se cancele por las causas previstas en el apartado e).
- j) El organizador declina toda la responsabilidad por retrasos, adelantos o anulaciones que se produzcan por parte de las Compañías aéreas o de las empresas transportistas, no existiendo obligación en la prestación de servicios complementarios y siendo los gastos que se originen a cargo de los usuarios.
- k) Los usuarios que desistan de utilizar cualquier servicio incluido en el programa no tendrán derecho a exigir devolución por los servicios dejados de tomar voluntariamente.

7. OBLIGACIÓN DEL CONSUMIDOR DE COMUNICAR TODO INCUMPLIMIENTO EN LA

EJECUCIÓN DEL CONTRATO.

El consumidor está obligado a comunicar todo incumplimiento en la ejecución del contrato -preferentemente "in situ" o, en otro caso, a la mayor brevedad posible, por escrito o en cualquier otra forma en que quede constancia, al organizador o al minorista y, en su caso, al prestador del servicio de que se trate. En el caso de que las soluciones arbitradas por la Agencia –organizador o minorista- no sean satisfactorias para el consumidor éste dispondrá, con independencia de lo referido en el numeral siguiente, del plazo de 30 días para reclamar ante la Agencia minorista o el organizador, siempre a través de aquella, a contar desde aquel en el que debía finalizar el viaje. En el plazo máximo de otros 30 días la agencia organizadora y detallista deberán contestar por escrito las reclamaciones formuladas dentro del plazo.

8. PRESCRIPCIÓN DE ACCIONES.

No obstante lo dispuesto en el apartado precedente, el plazo de prescripción de la acción para presentar reclamaciones será de dos años, contados a partir de:

- I. que sea exigible el servicio de que se trate;
- II. que se preste el servicio;
- III. la fecha en la cual el consumidor acredite haber requerido al organizador o minorista el cumplimiento de alguna de las obligaciones pactadas.

9. RESPONSABILIDAD.

9.1. General.

La Agencia de Viajes organizadora y la minorista responderán frente al consumidor, en función de las obligaciones que les correspondan por su ámbito respectivo de gestión del viaje, del correcto cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato, con independencia de que éstas las deban ejecutar ellos mismos u otros prestadores de servicios, y sin perjuicio del derecho de los organizadores y minoristas a actuar contra dichos prestadores de servicios. El organizador manifiesta que asume las funciones de organización y ejecución del viaje.

Los organizadores y las minoristas de viajes combinados responderán de los daños sufridos por el consumidor como consecuencia de la no ejecución o ejecución deficiente del contrato.

Dicha responsabilidad cesará cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

1. Que los defectos observados en la ejecución del contrato sean imputables al consumidor.
2. Que dichos defectos sean imputables a un tercero ajeno al suministro de las prestaciones previstas en el contrato y revistan un carácter imprevisible o insuperable.
3. Que los defectos aludidos se deban a motivos de fuerza mayor, entendiéndose por tales aquellas circunstancias ajenas a quien las invoca, anormales e imprevisibles cuyas consecuencias no habrían podido evitarse, a pesar de haber actuado con la diligencia debida.
4. Que los defectos se deban a un acontecimiento que el minorista o, en su caso, el organizador, a pesar de haber puesto toda la diligencia necesaria, no podía prever ni superar.

No obstante, en los supuestos de exclusión de responsabilidad por darse alguna de las circunstancias previstas en los números 2, 3 y 4 el organizador y el minorista que sean partes en el contrato de viaje, estarán obligados a prestar la necesaria asistencia al consumidor que se encuentre en dificultades.

9.2. Límites del resarcimiento por daños.

El resarcimiento de los daños que resulten del incumplimiento o de la mala ejecución de las prestaciones incluidas en el viaje quedará limitado con arreglo a lo previsto en las normas nacionales y en los convenios internacionales reguladores de dichas prestaciones, en particular se aplicará el Reglamento (CE) nº 392/2009, del Parlamento y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente, que incorpora el Texto Refundido del Convenio de Atenas de 13 de diciembre de 1974, y su Protocolo de 2002, y el Convenio de Londres de 19 de noviembre de 1976, modificado por su Protocolo de 1996, y sucesivas modificaciones que se encuentren en vigor, sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo.

10. DELIMITACIÓN DE LOS SERVICIOS DEL VIAJE COMBINADO.

10.1. Cruceros.

10.1.1. General

Según las normas internacionales marítimas, cuando circunstancias o causas de fuerza mayor lo exijan o aconsejen, las compañías navieras pueden alterar el orden de las escalas del crucero, cancelar alguna, modificar el tiempo de permanencia en puerto, cambiar el barco por otro de similar categoría, etc. Siempre que estos cambios se produzcan con anterioridad a la fecha de inicio de viaje, se informará al pasajero, quien tendrá derecho al reembolso total de lo abonado, excepto los gastos de gestión, sin derecho a indemnización alguna. Las excursiones y visitas a tierra son opcionales y su coste no ha sido incluido en el precio del pasaje. La organización de las mismas depende de prestatarios locales ajenos a la Agencia Mayorista y a las Cías. Navieras y las mismas serán, en su caso, contratadas directamente entre el usuario y tales prestatarios de servicios.

Los barcos cuentan con un número limitado de camarotes equipados para acoger a personas discapacitadas y no todas las zonas e instalaciones de los barcos son accesibles para las personas discapacitadas ni están equipadas de forma específica para las mismas.

Se informa a las personas discapacitadas o a las personas con movilidad reducida, cuyo crucero contratado tenga su puerto de embarque situado en el territorio de un Estado miembro de la Unión Europea, o cuyo puerto de embarque esté situado fuera del territorio de un Estado miembro y el puerto de desembarque esté situado en el territorio de un Estado miembro que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8.4 del Reglamento 1177/2010, cuando sea estrictamente necesario y en virtud de las siguientes condiciones: (I) para cumplir con requisitos de seguridad establecidos por la normativa/ las autoridades competentes; o (II) si el diseño del buque de pasaje o las infraestructuras y equipos portuarios, incluidas las terminales portuarias, imposibilitan que se lleve a cabo de forma segura u operativamente viable el embarque, el desembarque o el transporte de la persona en cuestión; el transportista puede exigir que una persona con discapacidad o movilidad reducida vaya acompañada por otra persona que les pueda prestar la asistencia que requiera. Dicha persona adulta, será

transportada sin coste alguno en los servicios de pasaje relativos exclusivamente al crucero.

10.1.2. Obligaciones del pasajero

El pasajero tiene la obligación de comunicar al organizador, en el momento de la solicitud de la reserva, las eventuales enfermedades o discapacidades, físicas o psíquicas que puedan exigir formas de asistencia o cuidados especiales. De acuerdo con lo establecido en el reglamento CE1107/2006, se entiende como persona con movilidad reducida, toda persona cuya movilidad para participar en el viaje se halle reducida por motivos de discapacidad física (sensorial o locomotriz, permanente o temporal), discapacidad o deficiencia intelectual, o cualquier otra causa de discapacidad, o por la edad, y cuya situación requiera una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares del servicio puesto a disposición de los demás participantes. Dado que el barco no está equipado para la asistencia de embarazos y partos, no se aceptarán reservas de pasajeras que en la fecha de finalización del viaje se encuentren en la 24ª semana de embarazo o con un grado de gestación más avanzado. En el momento del embarque, las pasajeras embarazadas deberán aportar un certificado médico acreditativo del buen estado de salud de la pasajera y del bebé, en el que se especifique la fecha prevista para el alumbramiento y la idoneidad médica de la pasajera para participar en el viaje. El organizador y el barco declinan cualquier responsabilidad que pudiera derivarse, durante el viaje o tras su finalización, como consecuencia de complicaciones de la gestación u otros acontecimientos relacionados con la misma, por lo que las pasajeras embarazadas embarcarán, previo cumplimiento de los anteriores requisitos, bajo su entera responsabilidad. Por razones de seguridad, y concretamente por la inexistencia de incubadoras destinadas al transporte de neonatos, así como del material necesario para su asistencia a bordo, no se aceptarán reservas de lactantes que no tengan cumplidos los seis meses el día previsto para el embarque. El pasajero deberá comportarse de modo que no ponga en peligro la seguridad, la calma y el disfrute del crucero por parte de otros pasajeros; adoptará las normas de prudencia y diligencia razonablemente exigibles y cumplirá las disposiciones administrativas y legales relativas al viaje. Queda prohibido al pasajero llevar a bordo del barco mercancías, bebidas alcohólicas, animales vivos (excepto perros-guía reconocidos para aquellas personas con deficiencia visual), armas, municiones, explosivos, sustancias inflamables, tóxicas o peligrosas sin el consentimiento por escrito del organizador. Queda totalmente prohibido tanto el embarque como el uso en las cabinas del barco de cualquier electrodoméstico o equipo de calentamiento eléctrico tales como planchas de ropa, calentadores de agua, tetera, ollas o calderos eléctricos, planchas para el cabello, secadores de pelo, calefactores, radiadores etc.. No está permitido el embarque de ningún tipo de vehículo, independientemente de si la tracción es animal, humana, eléctrica o mecánica, salvo aquellos empleados por personas con algún tipo de discapacidad o minusvalía y que sean imprescindibles para garantizar su autonomía. En caso de incumplimiento, los equipos encontrados permanecerán custodiados por personal de a bordo sin posibilidad de uso hasta la finalización del crucero, momento en el que se devolverán a sus respectivos titulares. El pasajero responderá de los daños y perjuicios que el organizador sufra como consecuencia del incumplimiento de sus obligaciones descritas en las presentes condiciones, y en particular, responderá de todos los daños y perjuicios ocasionados a otros viajeros y a terceros, así como de todas las multas y gastos que, por su causa, el organizador venga obligado a pagar a las autoridades portuarias, de aduana, sanitarias u otras, de cualquier país en que el crucero haga escala.

10.1.3. Facultades del Capitán

Conforme a las disposiciones legales y los Tratados Internacionales, el Capitán tiene

plenas facultades para asistir y remolcar a otros barcos; desviarse de la ruta prevista; hacer escalas en cualquier puerto; transbordar a otro barco pasajeros y equipajes; rechazar el embarque de quien, a su juicio, no reúna las condiciones de salud necesarias para realizar el crucero; desembarcar durante el crucero a quien, a su juicio, se encuentre en condiciones de salud que no le permitan la continuación del mismo, o en general a quien pueda representar un peligro para la seguridad del barco o a la de los demás pasajeros. Así como a quienes lleven a cabo a bordo del buque actividades comerciales o de cualquier otro tipo que supongan una vulneración de las políticas de la compañía relativas al comportamiento del pasajero a bordo y en concreto la política de conducta de la compañía entregada a bordo y disponible en la página web.

Todos los pasajeros se someterán a la autoridad del Capitán, y especialmente en todo lo relativo a la seguridad del barco o navegación. Asimismo, y a tenor de lo previsto en el apartado 3.3 de la Regla 19 del Capítulo III del anexo del SOLAS, todos los pasajeros estarán obligados a participar en los ejercicios de seguridad que determine el Capitán, de conformidad con la normativa internacional aplicable. En caso de que algún pasajero se niegue a participar en estos ejercicios sin causa justificada, el Capitán podrá denunciar su conducta a las autoridades judiciales o policiales del próximo puerto de escala, para que adopten las medidas oportunas.

10.1.4. Médico a bordo

El barco dispone de toda la atención médica de emergencia profesional que sea necesaria, hasta que haya atención médica en tierra disponible.

El recurso a las prestaciones del médico de a bordo es voluntario y el coste de las consultas será a cargo del pasajero. Las decisiones tomadas por el médico de a bordo en cuanto a la aptitud del pasajero para el embarque o la continuación del crucero son vinculantes y no impugnables.

10.1.5. Pullmantur Cruises como miembro de la Asociación Internacional de Compañías de Cruceros (CLIA), ha suscrito la Carta de Derechos de los pasajeros de las líneas de Cruceros Internacionales, que podrá consultarse en nuestra página web pullmantur.es y en la página web de CLIA.

10.2. Condiciones económicas especiales para niños..

Dada la diversidad del tratamiento aplicable a los niños dependiendo de su edad, del proveedor de servicios y de la fecha del viaje, se recomienda consultar siempre el alcance de las condiciones especiales que existan, y que en cada momento serán objeto de información concreta y detallada y se recogerá en el contrato o en la documentación del viaje que se entregue en el momento de su firma. En general, en cuanto al alojamiento, serán aplicables siempre que el niño comparta camarote con dos adultos.

11. INFORMACIÓN QUE LA AGENCIA DEBE FACILITAR AL CONSUMIDOR..

Se informa al consumidor que en el momento de la confirmación de la reserva deberá recibir de la Agencia Minorista el asesoramiento sobre la suscripción facultativa de un seguro que le cubra de los gastos de cancelación y/o de un seguro de asistencia que cubra los gastos de repatriación en caso de accidente, enfermedad o fallecimiento; e información de los riesgos probables implícitos al destino y al viaje contratado.

Los destinos de Caribe, en determinadas épocas del año pueden sufrir el paso de huracanes. A estos

efectos se recomienda, no obstante, al consumidor contacte con la autoridad y organismos correspondientes.

12. PASAPORTES VISADOS Y DOCUMENTACIÓN

Todos los pasajeros, sin excepción (niños incluidos), deberán llevar consigo un pasaporte individual y/u otros documentos válidos para todos los países incluidos en el itinerario del viaje, así como los visados de entrada y de tránsito y los certificados sanitarios que pudieran ser requeridos. Es por ello, que será por cuenta de los mismos cuando los viajes así lo requieran la obtención de visados, pasaportes, certificados de vacunación, etc. En caso de ser rechazada por alguna Autoridad la concesión de visados, por causas particulares del usuario, o ser denegada su entrada en el país por carecer de los requisitos que se exigen, o por defecto en la documentación exigida, o por no ser portador de la misma, el organizador declina toda responsabilidad por hechos de esta índole, siendo por cuenta del consumidor cualquier gasto que se origine, aplicándose en estas circunstancias las condiciones y normas establecidas para los supuestos de desistimiento voluntario de servicios. Menores de 18 años, o menores de edad según la legislación vigente del país del que se trate, que viajen sin sus padres o con cualquier persona distinta a ellos deberán aportar también una autorización por escrito de sus padres o tutores, anexando copia de las credenciales de éstos, en previsión de que el mismo pueda ser solicitado por cualquier autoridad, indicando a su vez los datos necesarios para poder localizar a los padres en caso de emergencia.

13. OTRAS INFORMACIONES COMPLEMENTARIAS

El pasajero podrá embarcar gratuitamente 30 kilos de equipaje. Todo excedente se facturará al precio vigente de equipaje, sin perjuicio del derecho del transportista a limitar el peso de tal equipaje excedente. Se establece que el valor total del equipaje del pasajero al amparo del billete de pasaje equipaje y estancia, contenido y bienes personales, se encuentra limitado a efectos de responsabilidad del transportista, a las cuantías que se recogen en el resumen del reglamento 392/2009 que incluye los límites de responsabilidad por pérdida y daño de equipaje. El transportista será responsable, con los límites establecidos por la normativa vigente detallados en el resumen del Reglamento 392/2009 que incluye los límites de responsabilidad por pérdida y daño de equipaje, del equipaje de camarote durante el tiempo en el que se encuentra a bordo dicho equipaje, o durante las maniobras de embarque y desembarque del mismo, así como durante el período en el cual el pasajero y su equipaje de camarote son transportados por agua desde tierra al buque o viceversa, si el precio de este transporte auxiliar está incluido en el del pasaje o si la embarcación utilizada para realizarlo ha sido puesta a disposición del pasajero por el transportista. Igualmente responderá el transportista por el equipaje de camarote con los límites descritos en el resumen del mencionado reglamento, cuando el pasajero se encuentre en una terminal o estación marítima o muelle u otra instalación portuaria, si el transportista, sus empleados o agentes se han hecho cargo de tal equipaje y no lo han entregado al pasajero. En cuanto al equipaje no de camarote, el transportista responderá por él en el período comprendido entre el momento en que el transportista, su empleado o agente se han hecho cargo del mismo en tierra o a bordo y en el momento en que estos lo devuelvan al pasajero. Todo ello dentro de los límites establecidos por la normativa vigente expuestos en el apartado del resumen del Reglamento 392/2009 que incluye los límites de responsabilidad por pérdida y daño de equipaje. Cuando el pasajero detecte la pérdida o cualquier daño causado al equipaje en las operaciones de embarque o desembarque, deberá notificarlo de inmediato, dejando constancia por escrito al transportista mediante la presentación de la correspondiente reclamación. Una vez transcurridos 15 días desde la fecha de desembarque se entenderá, salvo prueba en contrario, que haremos su equipaje en buen estado. El cliente dispone, opcionalmente dentro del viaje combinado, de la cobertura de una póliza por la Agencia con una Compañía de Seguros, por la que ésta se obliga a indemnizar al asegurado por una sola vez y hasta la suma indicada en la póliza en atención al destino del viaje, el robo con violencia o intimidación en las personas o empleo de fuerza en las cosas, del equipaje de su propiedad, así como la pérdida y el hurto, acreditados mediante denuncia a las autoridades competentes, o los daños producidos en el mismo como

consecuencia de accidente de cualquier clase o incendio ocurrido al medio de transporte. En caso de robo, pérdida, hurto o daños sufridos por el equipaje en las circunstancias anteriormente descritas, el cliente se obliga a comunicarlo, en el plazo máximo de 15 días, directamente a la sede central de la Compañía Aseguradora, adjuntando el documento acreditativo de la denuncia ante la autoridad competente, o del siniestro, en su caso, y la valoración de los objetos robados o dañados. El citado plazo comenzará a contarse a partir del día en que el cliente haya finalizado el viaje. Quedan expresamente excluidos de la cobertura del seguro las joyas u objetos de arte, el dinero o signo que lo represente, equipos de imagen, sonido, informáticos, radiofonía, cualquier tipo de documentos, películas filmadas y, en general, todos aquellos objetos que no constituyan el equipaje del asegurado.

14. VIGENCIA.

La vigencia del programa/folleto será del 1 de Junio de 2014 hasta Noviembre de 2015.
Fecha de edición: 1 de Junio 2014.

Roj: STS 1420/2016 - ECLI: ES:TS:2016:1420

Id Cendoj: 28079110012016100208

Órgano: Tribunal Supremo. Sala de lo Civil

Sede: Madrid

Sección: 1

Fecha: 08/04/2016

Nº de Recurso: 1741/2014

Nº de Resolución: 232/2016

Procedimiento: Casación

Ponente: ANGEL FERNANDO PANTALEON PRIETO

Tipo de Resolución: Sentencia

SENTENCIA

En la Villa de Madrid, a ocho de Abril de dos mil dieciséis.

Esta Sala ha visto el recurso de casación interpuesto por la Asociación de Afectados Españoles por el Costa Concordia 2012, representada por la procuradora D.ª María Ángeles Almansa Sanz, bajo la dirección letrada de D.ª Antonia Barba García, contra la sentencia dictada el 29 de abril de 2014 por la Sección 14.ª de la Audiencia Provincial de Madrid en el recurso de apelación núm. 725/2013 dimanante de las actuaciones de juicio ordinario núm. 1151/2012 del Juzgado de Primera Instancia nº 63 de Madrid, sobre Indemnización de daños y perjuicios pro naufragio. Ha sido parte recurrida Costa Crociere, S.P.A., representada ante esta Sala por la procuradora D.ª Silvia Virto Bermejo y bajo la dirección letrada de D. Pedro Antonio Maura Barandiaran.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO .-La procuradora D.ª María Ángeles Almansa Sanz, en nombre y representación de Asociación de Afectados Españoles por el Costa Concordia 2012, interpuso demanda de juicio declarativo ordinario contra Costa Crociere, S.P.A. en la que solicitaba se dictara sentencia por la que « **estimando íntegramente la demanda, condene a la sociedad demandada a que:**

- »1.- Indemnice a la "ASOCIACIÓN DE AFECTADOS ESPAÑOLES POR EL COSTA CONCORDIA 2012 " , en la cantidad de **DOS MILLONES NOVECIENTOS QUINCE MIL, NOVECIENTOS SETENTA Y CUATRO EUROS, CON TREINTA Y DOS CÉNTIMOS (2.915.974,04 €)**. (sic)
- »2.- Indemnice adicionalmente en **el importe de los intereses devengados** al tipo legal del dinero desde la interpelación judicial.
- »3.- Reintegre a los actores todas las costas procesales causadas».

SEGUNDO.- La demanda fue presentada el 27 de julio de 2012 y repartida al Juzgado de Primera Instancia nº 63 de Madrid y fue registrada con el núm. 1151/2012 . Una vez fue admitida a trámite, se procedió al emplazamiento de la parte demandada.

TERCERO.- La procuradora D.ª Silvia Virto Bermejo, en representación de Costa Crociere S.P.A., contestó a la demanda mediante escrito en el que solicitaba «se dicte en su día sentencia por la que:

- »1.- Se desestime íntegramente la presente demanda por no ser mi representada responsable de los hechos que se le imputan, y se le condene a la demandante a las costas de este procedimiento; o
- »2.- Subsidiariamente a la petición anterior, se fijen los daños físicos y psicológicos de los pasajeros asociados a la demandante conforme al baremo del Real Decreto Legislativo 8/2004 de 29 de octubre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre **responsabilidad** civil y seguro de circulación de vehículos a motor, y a los puntos adjudicados en prueba conforme a dicho baremo, limitando en todo caso dichos daños de acuerdo con lo dispuesto por el Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974, modificado por su protocolo de 1976, rechazándose

de plano cualquier indemnización a los pasajeros por daño moral al resultar improcedente conforme a dicho baremo; en cuanto a las reclamaciones por pérdida de equipaje, se indemnice a cada pasajero conforme a las pérdidas probadas, siempre con el límite de **responsabilidad** establecido en el Convenio de Atenas antes citado; en cuanto a la reclamación de los pasajeros por la supuesta pérdida de disfrute del crucero, se desestime la misma íntegramente por estar englobado este concepto en las anteriores indemnizaciones y por constituir una pluspetición toda vez que el precio del crucero fue reembolsado a cada pasajero; y en cuanto a la reclamación por los supuestos daños morales de los familiares de los pasajeros asociados, se desestime en todo caso tal pretensión al resultar improcedente y contraria a derecho; todos los anteriores pronunciamientos con expresa condena en costas a la demandante por su manifiesta temeridad y falta de buena fe al presentar esta demanda contra Costa Crociere S.p.A.».

CUARTO.- Tras seguirse los trámites correspondientes, la Magistrada-juez del Juzgado de Primera Instancia nº 63 de Madrid, dictó sentencia de fecha 18 de abril de 2013, con la siguiente parte dispositiva:

«ESTIMANDO PARCIALMENTE la demanda de juicio ordinario presentada por la Asociación de Afectados Españoles por El Costa Concordia 2012 contra Costa Crociere, S.p.A., debo condenar y condeno a la parte demandada a abonar 49.500 derechos especiales de giro según valor fijado por el FMI a fecha de la presente resolución, en concepto de pérdida de equipaje (a razón de 2.250 por cada uno de los 22 pasajeros asociados nº 1 a 6, 9 a 21 y 39 a 41) y 330.000 euros en concepto daños físicos, psíquicos y morales (a razón de 15.000 euros por cada uno de los 22 pasajeros asociados) sumas que devengarán el interés legal del dinero incrementado en dos puntos desde sentencia hasta completo pago.

»En cuanto a las costas procesales, cada parte abonará las causadas a su instancia y las comunes por mitad».

QUINTO.- La sentencia de primera instancia fue recurrida en apelación por la representación de la Asociación de Afectados Españoles por el Costa Concordia 2012.

La resolución de este recurso correspondió a la sección 14.ª de la Audiencia Provincial de Madrid, que lo tramitó con el número de rollo 725/2013 y tras seguir los correspondientes trámites dictó sentencia en fecha 29 de abril de 2014, cuya parte dispositiva dispone:

«FALLAMOS: Que debemos estimar parcialmente el recurso de apelación interpuesto por la representación legal de la ASOCIACIÓN DE AFECTADOS ESPAÑOLES POR EL COSTA CONCORDIA 2012, contra la Sentencia, de 18 de abril de 2013, del Juzgado de 1ª Instancia nº 63 de Madrid, dictada en procedimiento ordinario nº 1151/2012; revocamos parcialmente la misma en orden a declarar que COSTA CROCIERE, S.p.A. deberá abonar a los miembros de la ASOCIACIÓN DE AFECTADOS ESPAÑOLES POR EL COSTA CONCORDIA 2012, las siguientes cantidades:

» Como *indemnización por lesiones*, las cantidades previstas en los Informes médicos del Sr. Clemente, descontándose el 10% del factor de corrección, para cada uno de los pasajeros de forma individualizada, que han acreditado algún daño físico o corporal.

» Como *indemnización por equipaje*, la cantidad máxima establecida en el *Convenio de Atenas* de 1974, consistente en NOVECIENTOS CINCUENTA Y CUATRO EUROS (954 €), por pasajero.

» Como *indemnización de daños morales*, por la zozobra, ansiedad, angustia y el enorme estrés vivido durante la noche del 13 de enero de 2012 en aguas italianas, la cantidad de DOCE MIL EUROS (12.000 €), por pasajero.

»Que debemos estimar parcialmente la impugnación formulada por parte de COSTA CROCIERE, S.p.A. contra la Sentencia de fecha de 18 de abril de 2013, dictada por el Juzgado de Primera Instancia número 63 de Madrid, y revocamos parcialmente la misma en orden a declarar que COSTA CROCIERE, S.p.A. deberá abonar a cada uno de los miembros de la ASOCIACIÓN DE AFECTADOS ESPAÑOLES POR EL COSTA CONCORDIA 2012, las indemnizaciones relativas a la pérdida de equipajes conforme los máximos previstos en el *Convenio de Atenas*, de 1974, es decir, NOVECIENTOS CINCUENTA Y CUATRO EUROS (954 €), POR PASAJERO.

»A todas las cantidades mencionadas se le deberá añadir el interés legal, a contar desde la interposición de la demanda; todo ello sin hacer expresa imposición de las costas. Por lo tanto, cada parte abonará las costas causadas a su instancia y las comunes por la mitad. Sin hacer tampoco imposición de las causadas en primera instancia».

SEXTO.- La procuradora D.ª María Ángeles Almansa Sanz, en representación de la Asociación de Afectados Españoles por el Costa Concordia 2012, interpuso recurso de casación.

Los motivos del recurso de casación fueron:

« **PRIMERO** .- Por infringir, la sentencia combatida, los artículos 162 apartados 2º y 3º de la Ley de Consumidores y Usuarios (R.D. Legislativo 1/2007 de 16 de noviembre) y la doctrina jurisprudencial que ordena la reparación efectiva del daño causado y la íntegra indemnidad del perjudicado.

» **SEGUNDO** .- Incorrecta aplicación de la ley 30/1995 de 8 de noviembre, cuyo anexo contiene un sistema baremado de valoración del daño ocasionado en accidentes de tráfico. Y la jurisprudencia del Tribunal Supremo (TS, Sala Primera, de lo Civil, S de 7 de Mayo de 2008 y TS, Sala Primera, de lo Civil, S de 30 de Noviembre de 2011) que viene a decir que las diferentes Tablas, al valorar económicamente los puntos por muerte -Tabla I-, lesiones permanentes -Tabla III- o incapacidad temporal -Tabla V del Anexo-, incluyen siempre de forma expresa, el valor del daño moral, que, no cabe resarcir como un concepto independiente.

» **TERCERO**.- Interés Casacional por jurisprudencia contradictoria, artículo 477.2.3 de la LEC , ha resuelto el caso en contradicción a como lo han hecho otras dos secciones de la misma Audiencia».

SÉPTIMO.- Las actuaciones fueron remitidas por la Audiencia Provincial a esta Sala, y las partes fueron emplazadas para comparecer ante ella. Una vez recibidas las actuaciones en esta Sala y personadas ante la misma las partes por medio de los procuradores mencionados en el encabezamiento, se dictó Auto de fecha 8 de julio de 2015, cuya parte dispositiva es como sigue:

«**ADMITIR EL RECURSO DE CASACIÓN** interpuesto por la representación procesal de la ASOCIACIÓN DE AFECTADOS ESPAÑOLES DEL COSTA CONCORDIA 2012, contra la sentencia dictada, con fecha 29 de abril de 2014, por la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 14ª), en el rollo de apelación nº 725/2013 , dimanante de los autos de juicio ordinario nº 1151/12 del Juzgado de Primera Instancia nº 63 de Madrid».

OCTAVO- Se dio traslado a la parte recurrida para que formalizara su oposición al recurso de casación, lo que hizo mediante la presentación del correspondiente escrito.

NOVENO.- Por providencia de 1 de febrero de 2016 se nombró ponente al que lo es en este trámite y se acordó resolver el recurso sin celebración de vista, señalándose para votación y fallo el 29 de marzo de 2016, en que ha tenido lugar.

Ha sido Ponente el Magistrado Excmo. Sr. D. Fernando Pantaleon Prieto,

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Las cuestiones a resolver en esta sede han quedado limitadas a la cuantía de las indemnizaciones por los daños físicos y psíquicos y los daños morales padecidos por 22 personas, pasajeros del buque «Costa Concordia», que encalló en la noche del 13 de enero de 2012 frente a las costas de la Isla de Giglio en Italia.

Esas 22 personas son miembros, junto con otras, de la «Asociación de Afectados Españoles por el Costa Concordia 2012» [la «Asociación» en lo que sigue], que interpuso la demanda iniciadora del proceso contra la compañía Costa Crociere, S.P.A. Demanda, en la que pidió, en lo que ahora interesa:

Por cada uno de dichos 22 pasajeros, una indemnización de 80.000 euros -en total 1.760.000 euros- en concepto de daño moral, por la gravísima preocupación, zozobra, angustia y estrés que padecieron durante la noche del 13 enero de 2012. Y, adicionalmente, por 17 de ellos:

Por cada uno de 13 de éstos, una indemnización de 37.000 euros -en total 481.000 euros- por tratamiento médico prolongado, baja laboral de más de dos meses y secuelas leves.

Y por cada uno de los otros 4, una indemnización de 74.000 euros -en total 296.000 euros- por tratamiento médico prolongado, baja laboral de más de tres meses y secuelas graves.

Para justificar las cuantías indemnizatorias de los dos últimos grupos, la Asociación demandante aportó los partes médicos algunos de los pasajeros y unos informes periciales elaborados por dos psicólogas.

En la contestación a la demanda, Costa Crociere, por lo que se refiere a dichas peticiones indemnizatorias, solicitó que se aplicase el «Sistema para la valoración de daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación» que, hasta su reforma por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, figuraba como Anexo al Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, que aprobó el texto refundido de la Ley sobre **responsabilidad** civil y seguro en la circulación de vehículos de motor [en adelante, el «Baremo»], actualizado a 1 de enero de 2012.

La demandada aportó al efecto 17 informes periciales médico-legales, emitidos por don Clemente . Importa dejar constancia de que el Dr. Clemente aplicó en esos informes un «factor de corrección» del 10% tanto para la indemnización por «incapacidad temporal» como, de ser el caso, para la «indemnización básica por lesiones permanentes o secuelas».

Alegó, en fin, la demandada que la aplicación de Baremo debía excluir la indemnización separada adicional de los daños morales.

El Juzgado de Primera Instancia condenó a Costa Crociere a pagar a la Asociación, como indemnización por todos los conceptos arriba expresados, la cantidad de 330.000 euros: 15.000 euros por cada uno de los 22 pasajeros. Para fijar esa cuantía, tomó como referencia la indemnización por daño moral que la Sentencia de la Sección 20ª de la Audiencia Provincial de Madrid de 21 de junio de 2012 concedió a varios de los perjudicados por el hundimiento del crucero «Sea Diamond» en aguas griegas.

El Juzgado, tras dejar citada la doctrina contenida en la Sentencia de esta Sala 906/2011, de 30 de noviembre, en el sentido de que, por lo general, de aplicarse el Baremo, «la indemnización por daño moral queda comprendida en las cantidades que se conceden para el resarcimiento de los diferentes conceptos susceptibles de indemnización con arreglo al mismo», se pronunció en los términos siguientes:

«En aplicación de esta doctrina jurisprudencial, la SAP de Madrid de 21 de junio de 2012 en el caso Sea Diamond confirmó la existencia de daño moral indemnizable en el caso de los pasajeros de aquel crucero y la procedencia de fijar una indemnización a tanto alzado para todos igual pero negó la posibilidad de indemnizar conjuntamente por incapacidad temporal y por daños morales en cuanto [...] "la indemnización por daño moral queda comprendida en las cantidades que se conceden para el resarcimiento de los diferentes conceptos susceptibles de indemnización con arreglo al mismo -baremo-, pues su indemnización por separado solo es posible en aquellos supuestos en que la ley lo concibe expresamente como un concepto independiente, lo que no es el caso".

»No era el caso del Sea Diamond ni lo es el del Costa Concordia, de manera que los pasajeros asociados en la parte demandante no pueden obtener la pretendida duplicidad de indemnizaciones sobre todo teniendo en cuenta que la reclamada por incapacidad permanente está fundamentada en su práctica totalidad por trastornos psicológicos. En este sentido, resulta indudable que los pasajeros del Costa Concordia estuvieron sometidos a un impacto o sufrimiento psíquico o espiritual innegable como sólo puede entenderse en el caso de sufrir un hundimiento de un buque; tan dramática situación que se prolongó durante horas, de noche, lejos de España, con deficiente organización y sin recibir información sobre la situación sólo puede calificarse, como indica la sentencia de la Audiencia, como un daño patente -in re ipsa- que merece ser indemnizado.

»La cuantificación de la indemnización no cuenta ni en éste ni en otro supuestos asimilables con bases objetivas, pero partiendo de lo decidido por la Audiencia Provincial en el caso del Sea Diamond -5.000 euros por pasajero-, entendemos que, dado el lapso de tiempo entre ambos siniestros, la mayor pérdida de vidas humanas en el presente caso -más de treinta, lo que evidencia la magnitud de la tragedia y la presión sufrida por los viajeros-, así como la entrada en vigor del Reglamento CE 392/2009 que ha elevado considerablemente los límites por indemnización, entendemos que 15.000 euros es una suma ajustada al caso, quedando en la misma subsumida, por los argumentos jurisprudenciales indicados, la posible indemnización por incapacidad permanente que, en todo caso, por aplicación del baremo de tráfico, no superaría dicha cuantía.

»La suma total a la que debe ascender la indemnización por daños físicos, psíquicos y morales asciende a 330.000 euros».

La Asociación interpuso recurso de apelación contra la sentencia del Juzgado, solicitando que la cantidad alzada de la indemnización en concepto de daños físicos, psíquicos y morales se aumentase a 60.000 euros por cada pasajero: 1.320.000 euros en total.

Costa Crociere se opuso al recurso e impugnó a su vez la sentencia, insistiendo en la posición que había sostenido en la primera instancia: que se aplicase el Baremo conforme a los informes periciales aportados, excluyendo la indemnización por separado o adicional de los daños morales.

La Audiencia Provincial, estimando parcialmente el recurso interpuesto por la Asociación, decidió condenar a Costa Crociere a pagar:

Por cada uno de los 22 pasajeros, 12.000 euros como indemnización de daños morales por la zozobra, ansiedad, angustia y el enorme estrés vividos durante la noche del 13 de enero de 2012 en aguas italianas.

Y adicionalmente, como indemnización por cada uno de los pasajeros que sufrió lesiones, la cuantía señalada en el correspondiente informe médico del Dr. Clemente, excluyendo el factor de corrección del 10%.

Sostuvo la Audiencia al efecto que, en casos como el contemplado, no debe considerarse incompatible utilizar el Baremo «como referencia o a título orientativo» para cuantificar las indemnizaciones por los perjuicios causados a las personas como consecuencia del daño corporal, y valorar como concepto independiente -e indemnizar por separado- daños morales como los que los pasajeros del buque «Costa Concordia» sufrieron durante la noche del 13 de enero de 2012. En palabras de su sentencia, tras mencionar la jurisprudencia de

esta Sala en el sentido de que las reglas del Baremo sólo son vinculantes cuando se trata de accidentes de circulación:

«Por lo tanto, que un baremo pueda aplicarse de forma orientativa quiere decir que, si adoptamos como referencia o a título orientativo ese baremo para cuantificar daños físicos, no estaremos obligados, como sistema cerrado de valoración del perjuicio, a englobar la totalidad de los daños ocasionados, incluidos los morales. De hecho, en este caso concurren unas circunstancias muy especiales que justifican la valoración de los daños morales como independientes y sin previa acreditación, debido a la situación tan difícil vivida por los pasajeros en la noche del 13 de enero de 2012, a bordo del COSTA CONCORDIA».

En fin, la Audiencia justificó su decisión de excluir o restar el factor de corrección del 10% aplicado en los informes del Dr. Clemente en que ese factor «se contempla como indemnización de daños morales».

SEGUNDO.- Contra la sentencia de la Audiencia Provincial, la Asociación ha interpuesto recurso de casación por el cauce del ordinal 2º del artículo 477.2 LEC. Por ese cauce ha sido admitido a trámite por esta Sala, pues la cuantía del asunto de acuerdo con el artículo 249.2 LEC quedó fijada en 2.915,974,04 euros. Pero la propia Asociación afirma que la resolución del recurso presenta también interés casacional, porque la sentencia impugnada habría decidido el caso en contradicción a como lo han hecho otras dos secciones de la misma Audiencia. El recurso se articula así en tres motivos, enunciados como sigue:

«PRIMERO.- Por infringir, la sentencia combatida, los artículos 162 apartados 2º y 3º de la Ley de Consumidores y Usuarios (R.D. Legislativo 1/2007 de 16 de noviembre) y la doctrina jurisprudencial que ordena la reparación efectiva del daño causado y la íntegra indemnidad del perjudicado.

»SEGUNDO.- Incorrecta aplicación de la ley 30/1995, de 8 de noviembre, cuyo anexo contiene un sistema baremado de valoración del daño ocasionado en accidentes de tráfico. Y la jurisprudencia del Tribunal Supremo (TS, Sala Primera, de lo Civil, S de 7 de mayo de 2008 y TS, Sala Primera, de lo Civil, de 30 de noviembre de 2011) que viene a decir que las diferentes Tablas, al valorar económicamente los puntos por muerte -Tabla I-, lesiones permanentes -Tabla III- o incapacidad temporal -Tabla V del Anexo-, incluyen siempre de forma expresa el valor del daño moral, que no cabe resarcir como concepto independiente.

»TERCERO.- Interés casacional por jurisprudencia contradictoria, artículo 477.2.3 LEC, ha resuelto el caso en contradicción a como lo han hecho otras dos secciones de la misma Audiencia».

En el desarrollo del motivo primero se alega: que la Audiencia *a quo* ha aplicado incorrectamente el Baremo, porque, en él, el factor de corrección del 10% está ordenado a indemnizar perjuicios económicos, no daños morales, y porque la aplicación del Baremo excluye la indemnización por separado del daño moral; que la Audiencia ha fijado arbitrariamente la indemnización por daño moral en 12.000 euros por pasajero, y que esa cantidad es inferior tanto a la que han obtenido de Costa Crociere otros pasajeros que no han litigado, como a las concedidas por otras Secciones de la misma Audiencia en el caso del naufragio del buque «Sea Diamond»: se citan la sentencia de 21 de junio de 2012, de la Sección 20ª de la Audiencia Provincial de Madrid, y la de 28 de diciembre de 2012, de la Sección 9ª de la misma Audiencia; que ésta fijó una indemnización de 12.000 euros por pasajero, y el triple de dicha cantidad (por seguir el criterio del Juzgado de Primera Instancia) serían 36.000 euros; y que la Audiencia *a quo* ha infringido el artículo 162 LGDCU que garantiza la plena indemnización de los daños sufridos por los consumidores y usuarios.

En el motivo segundo, la Asociación recurrente reitera las alegaciones de aplicación incorrecta del Baremo que -como quedó expuesto- ha dirigido contra la sentencia impugnada en el motivo primero.

Y en el motivo tercero, se reprocha a la Audiencia *a quo* que, frente al criterio de las dos mencionadas sentencias de la misma Audiencia Provincial, haya aplicado el Baremo como criterio orientador.

La Asociación concluye el escrito de interposición del recurso pidiendo que se case la sentencia impugnada y se dice otra por la que se condene a Costa Crociere a abonar a la actora la cantidad de 1.320.000 euros.

En fin, en cuanto escrito de Costa Crociere de oposición al recurso, es oportuno transcribir los siguientes párrafos:

«Resulta paradójica la formulación por parte de la recurrente del segundo motivo en el que directamente denuncia la incorrecta aplicación del Baremo anexo al Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, al afirmar que las distintas tablas incluyen siempre la aplicación del daño moral, que no cabe resarcir como concepto independiente, y ello porque, de acuerdo con nuestra petición subsidiaria en el suplico de la contestación a la demanda [...], esta parte precisamente solicitaba la aplicación del Baremo para compensar los daños psicológicos (no hubo daños físicos) sufridos por los pasajeros y que no se resarciera el daño moral como concepto independiente, como se manifiesta en las dos sentencias que apoyan el segundo motivo de casación (SSTS Sala Primera, de lo Civil, de 7 de mayo de 2008; y de 30 de noviembre de 2001).



»En consecuencia, y de acuerdo con lo que al parecer reclama la recurrente, serían de aplicación los cálculos baremales por lesiones y por incapacidad temporal estimados por el único perito médico que ha intervenido en los presentes autos, el Dr. Clemente [...]

»La recurrente ha venido solicitando sistemáticamente que no se aplique el sistema anexo al Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, luego este motivo nos desconcierta enormemente, al suponer una contradicción total con las alegaciones que ha venido defendiendo durante el presente proceso, toda vez que ahora sí reivindica su aplicación y, además, de forma literal.

»Por lo dicho, este motivo ha de decaer fulminantemente, en virtud de la doctrina de los actos propios, e inclusive viene a ser coincidente con el apartado segundo de nuestro *petitum*, formulado en el escrito de contestación a la demanda.

»Efectivamente, la Audiencia Provincial en la Sentencia recurrida aplica el Baremo de forma orientadora tal y como menciona nuestra jurisprudencia del Alto Tribunal (SSTS de 30 de noviembre de 2011 [...]; y de 17 febrero 2015 [...]); excluyendo el factor de corrección del 10%, toda vez que incluye no sólo el lucro cesante, sino también el daño moral. La Sentencia del Tribunal de Apelación acertadamente suprime el factor de corrección del 10% para evitar situaciones en enriquecimiento injusto, al conceder, de forma separada, una cifra a tanto alzado de 12.000 euros por pasajero, en concepto de daño moral».

Expuesto lo que antecede, procede esta Sala a pronunciarse sobre el recurso de casación interpuesto por la Asociación.

TERCERO.- Aun condonando los errores (como el relativo a la norma legal a la que estaba anexo el Baremo vigente en la fecha del naufragio del «Costa Concordia») y los serios defectos de técnica casacional de los que adolece el recurso examinado, imponen su total desestimación las razones siguientes:

1ª) Como han reiterado, por ejemplo, las Sentencias 29/2015, de 2 de febrero (Rec. 3417/2012) y 123/2015, de 4 de marzo (Rec. 41/2013):

«Es doctrina de esta Sala que la fijación de la cuantía de las indemnizaciones por resarcimiento de daños materiales o por compensación de daños morales no tiene acceso a casación, pues corresponde a la función soberana de los tribunales de instancia sobre apreciación de la prueba, sólo susceptible de revisión, por error notorio o arbitrariedad, cuando existe una notoria desproporción o se comete una infracción del ordenamiento en la determinación de las bases tomadas para la fijación de la cuantía. A tenor de lo expuesto la cuantía de la indemnización no es objeto de casación, como tal, solo puede serlo la base jurídica que da lugar al mismo. Así lo declaran, entre otras, las sentencias de esta Sala núm. 290/2010, de 11 de mayo , y núm. 497/2012, de 3 de septiembre ».

2ª) En ninguno de los apartados del artículo 162 LGDCU , que regula la **responsabilidad** de los organizadores y los detallistas de viajes combinados frente al consumidor y usuario, se contiene norma alguna que imponga bases para la determinación de la cuantía de las indemnizaciones correspondientes. Lo único relevante que, para las cuestiones objeto del presente recurso, cabe extraer del mencionado artículo es lo que, acertadamente, la Audiencia *a quo* declaró al respecto en la sentencia impugnada en orden a reforzar su decisión de indemnizar los daños morales padecidos por los pasajeros integrantes de la Asociación ahora recurrente:

«A mayor abundamiento, debemos manifestar que los apartados 2º y 3º del artículo 162 de la Ley de Consumidores y Usuarios, de 2007 (sobre la cual no se cuestiona su aplicación) establecen lo siguiente: "2º Los organizadores y detallistas de viajes combinados responderán, asimismo, de los daños y perjuicios sufridos por el consumidor o usuario como consecuencia de la no ejecución o ejecución deficiente del contrato...

»3º. El resarcimiento de los daños, que resulten del incumplimiento o de la mala ejecución de las prestaciones incluidas en el viaje combinado, quedará limitado con arreglo a los convenios internacionales reguladores de esas prestaciones".

»Pues bien, según la normativa de consumidores, en primer lugar, se debe indemnizar tanto los daños físicos como morales, aunque no lo especifique concretamente la Ley de Consumidores y Usuarios. De hecho, tanto jurisprudencial como doctrinalmente se considera que el apartado 2º del artículo 162 LCU, aunque no referencia expresamente los daños morales, se conceptúan dentro del concepto de daños. Y, en segundo lugar, el apartado 3º del artículo 162 LCU prevé unos límites de indemnizaciones, con arreglo a los convenios internacionales, que en el presente caso serán de aplicación a través del Convenio de Atenas , sobre los cuales nos pronunciaremos más adelante».

Como es natural, la Asociación ahora recurrente no ha denunciado que las cuantías de las indemnizaciones por daños físicos y morales fijadas en la sentencia impugnada superen los límites del Convenio de Atenas, obviamente muy superiores a dichas cuantías.

3ª) La jurisprudencia de esta Sala ha establecido también sin fisuras la posibilidad de utilizar las reglas del Baremo como criterios orientadores, no vinculantes, para cuantificar las indemnizaciones por los perjuicios causados a las personas como consecuencia del daño corporal ocasionado en sectores de actividad distintos de la circulación de vehículos de motor [entre muchas, SSTS 906/2011, de 30 de noviembre (Rec. 2155/2008), 403/2013, de 18 de junio (Rec. 368/2011) y 262/2015, de 27 de mayo (Rec. 1459/2013)].

4ª) Es cierto que, contemplando la referida aplicación del Baremo con valor orientativo en casos de **responsabilidad** por negligencia médica, la citada Sentencia de 30 de noviembre de 2011, seguida por la Sentencia 284/2014, de 6 de junio (Rec. 847/2012), fijaron la doctrina que la segunda expresó en los términos siguientes:

«Daño moral. Según jurisprudencia vigente (SSTS de 30 de noviembre de 2011, rec. nº 2155/2008) y 19 de septiembre de 2011, rec. nº 1232/2008), aunque el principio de reparación íntegra comprende el resarcimiento de los daños morales, y así se infiere del artículo 1.2 LRCSCVM , el cual define como daños y perjuicios determinantes de **responsabilidad** "[l]os daños y perjuicios causados a las personas, comprensivos de la pérdida sufrida y la ganancia que hayan dejado de obtener, previstos, previsibles o que conocidamente se deriven del hecho generador, incluyendo los daños morales", por lo general, de aplicarse, como es el caso, el sistema de valoración incorporado en la LRCSCVM, la indemnización del daño moral queda comprendida en las cantidades que se conceden para el resarcimiento de los diferentes conceptos susceptibles de indemnización con arreglo al mismo, pues, como afirma la sentencia de 19 de septiembre de 2011, su indemnización por separado sólo es posible dentro del sistema en aquellos supuestos en que la ley lo concibe expresamente como un concepto independiente (por ejemplo, en el caso de los daños morales complementarios mencionados en la Tabla IV, cuando una sola secuela exceda de 75 puntos o las concurrente superen los 90 puntos). No existiendo previsión legal para su indemnización por separado, debe estarse a la jurisprudencia fijada a partir de la STS de 25 de marzo de 2010, rec. nº 1741/2004, que viene afirmando que la regulación del factor de corrección por incapacidad permanente parcial, total o absoluta demuestra que tiene como objeto principal el reparar el daño moral ligado a los impedimentos de cualesquiera ocupaciones o actividades, siempre que merezcan el calificativo de habituales, y que, del mismo modo, también el factor de corrección por perjuicios económicos cubre daños morales, aunque no los cubra únicamente (pues en una proporción razonable puede estar destinado a cubrir perjuicios patrimoniales por disminución de los ingresos de la víctima).

»Siendo así, se ha de considerar que tales factores correctores permiten el íntegro resarcimiento de daño moral reclamado [...]».

Pues bien, esta Sala debe matizar o complementar ahora esa doctrina jurisprudencial en el sentido siguiente:

La utilización de las reglas del Baremo como criterios orientadores, es decir, para cuantificar las indemnizaciones por los perjuicios causados a las personas como consecuencia del daño corporal no ocasionado por un hecho de la circulación (de un vehículo de motor), no excluye la indemnización por separado de los daños morales que no sean consecuencia del referido daño corporal; requisito, éste último, que elimina por hipótesis la posibilidad de una doble indemnización por el mismo daño moral.

5ª) Fue, pues, acertada la decisión de la Audiencia *a quo* de conceder indemnización por el daño moral inherente a «la situación de agonía, zozobra, ansiedad y estrés» -en términos de la sentencia impugnada, empleados con frecuencia por esta Sala, junto a otros similares, para describir el daño moral [SSTS 533/2000, de 31 de mayo (Rec. 2332/1995), 810/2006, de 14 de julio (Rec. 4426/1999), 521/2008, de 5 de junio (Rec. 289/2001) y 217/2012, de 13 de abril (Rec. 934/2009) entre otras]- que vivieron los pasajeros del «Costa Concordia» durante la noche del 13 de enero de 2012. Y la de conceder dicha indemnización tanto a aquéllos de los integrantes de la Asociación recurrente que no padecieron daños corporales, como a los que sí los padecieron.

Ciertamente habría resultado absurdo no conceder tal indemnización a ninguno de ellos, o concedérsela sólo a los primeros, para poder hacer algo tan plausible a la luz de la jurisprudencia de esta Sala como utilizar las reglas del Baremo como criterios orientadores en la cuantificación de los perjuicios causados a los segundos como consecuencia de sus respectivos daños corporales.

En fin, el resultado al que llegó la Audiencia *a quo* es claramente más justo que el obtenido por el Juzgado en su sentencia: tratar por igual a todos los referidos pasajeros, no concediendo a los que sufrieron daños corporales indemnización alguna por los perjuicios consecuencia de tales daños. Quiere esta Sala dejar bien claro que,

en un caso como el de autos, la doctrina arriba citada de sus Sentencias 906/2011, de 30 de noviembre , y 284/2014, de 6 de junio , no impone desembocar ni en el resultado al que llegó el Juzgado, ni en ninguno de los que dejamos descritos al comienzo del párrafo anterior.

6ª) No acertó en cambio la Audiencia *a quo* en su decisión de excluir o restar de las indemnizaciones cuantificadas conforme al Baremo el factor de corrección del 10% aplicado por el Dr. Clemente en los informes aportados por Costa Crociere. No es necesario, para constatarlo, acudir a la doctrina de esta Sala sobre ese factor de corrección por «perjuicios económicos» -así se denomina en las Tablas IV y V del Baremo- ha establecido en las Sentencias 228/2010, de 25 de marzo (Rec. 1741/2004), 599/2011, de 20 de julio (Rec. 820/2008) y 289/2012, de 30 de abril (Rec. 1703/2009): aunque , como dicen las ya mencionadas Sentencias de 30 de noviembre de 2011 y 6 de junio de 2014 , dicho factor no esté ordenado únicamente a la indemnización de daños patrimoniales, los daños morales cubiertos por (parte) del mismo no coinciden con los claramente extratabulares que la Audiencia *a quo* acordó indemnizar con la cantidad de 12.000 euros por pasajero.

Lo que acaba de exponerse no puede conducir, sin embargo, a estimar el recurso de casación interpuesto por la Asociación en orden a suprimir del fallo de la sentencia recurrida las palabras «descontándose el 10% del factor de corrección».

Pues no es eso lo que la Asociación ha venido a pedir de esta Sala en el escrito de interposición del recurso de casación: manteniendo su oposición radical a la utilización del Baremo (incluso con la indemnización por separado del daño moral que la Audiencia *a quo* le concedió), sin apreciar contradicción por su parte en basar su recurso en la incorrecta aplicación del Baremo -sí la aprecia y se lo reprocha la ahora recurrida-, la Asociación ha insistido en su referido escrito en que condenemos a Costa Crociere a abonarle la suma de 1.320.000 euros, 60.000 euros por pasajero, sólo porque ella entiende que es una indemnización más adecuada: en eso, contra el imparcial criterio primero del Juzgado y, después, contra el igualmente imparcial y ya soberano criterio de la Audiencia *a quo* en la fijación de la cuantía indemnizatoria.

En cualquier caso -importa destacarlo- sin duda no es función de esta Sala reconstruir la petición de la parte recurrente para convertirla en otra que, congruente con los motivos del recurso, podría haber prosperado.

7ª) En fin, respecto del motivo tercero del recurso examinado parece oportuno recordar que en el apartado II.2, referido a las tres modalidades del recurso de casación, del Acuerdo de esta Sala sobre criterios de admisión de los recursos de casación y extraordinario por infracción procesal, de fecha 30 de diciembre de 2011, se dice: «Por razones de congruencia y contradicción procesal no cabe indicar más que una modalidad en un mismo recurso».

Pero, sobre todo, es indudable que no cabe interponer un recurso por interés casacional con base en la existencia de «jurisprudencia contradictoria de las Audiencias Provinciales» para armonizar decisiones diferentes de las Audiencias o sus Secciones en materia de cuantificación de indemnizaciones, por semejantes que puedan ser los supuestos contemplados, salvo que tales decisiones sean reflejo de diferencias en la interpretación o aplicación de una norma que prescriba bases para la cuantificación del daño de que se trate. Lo demuestra de modo incontrovertible el dato legal siguiente: lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 477 LEC es aplicable por igual a las tres modalidades del recurso de casación que enumera el apartado 2 del mismo artículo.

CUARTO.- Desestimado el recurso, procede, conforme al artículo 398.1 LEC en relación con el artículo 394.1 de la misma Ley , imponer las costas a la parte recurrente; y conforme al apartado 9 de la disposición adicional 15ª LOPJ , acordar la pérdida del depósito constituido para recurrir.

Por lo expuesto, en nombre del Rey y por la autoridad conferida por el pueblo español.

FALLAMOS

1º Desestimar el recurso de casación interpuesto por la Asociación de Afectados Españoles por el Costa Concordia 2012 contra la sentencia dictada el 29 de abril de 2014 por la Sección 14ª de la Audiencia Provincial de Madrid en el recurso de apelación 725/2013 ; sentencia, ésta, que confirmamos.

2º Imponer las costas causadas por dicho recurso a la parte recurrente.

3º Acordar la pérdida del depósito constituido para recurrir.

Así por esta nuestra sentencia, que se insertará en la COLECCIÓN LEGISLATIVA pasándose al efecto las copias necesarias, lo pronunciamos, mandamos y firmamos Jose Antonio Seijas Quintana, Antonio Salas Carceller, Francisco Javier Arroyo Fiestas, Eduardo Baena Ruiz, Fernando Pantaleon Prieto y Xavier O'Callaghan Muñoz, firmada y rubricada. PUBLICACIÓN.- Leída y publicada fue la anterior sentencia por el EXCMO. SR. D. **Fernando**

Pantaleon Prieto , Ponente que ha sido en el trámite de los presentes autos, estando celebrando Audiencia Pública la Sala Primera del Tribunal Supremo, en el día de hoy; de lo que como Letrado/a de la Administración de Justicia de la misma, certifico.

FONDO DOCUMENTAL CENDOJ