

Silvia Badiola Coca

# LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR MARÍTIMO



**JIB**  
BOSCH EDITOR

La presente obra aborda la cuestión más destacada del contrato de transporte, y en especial del contrato de transporte marítimo internacional de mercancías: la responsabilidad del porteador y la carga de la prueba.

El porteador asume la obligación de transportar las mercancías de un lugar a otro por vía marítima, y se constituye como uno de los principales actores del comercio marítimo. En el momento en el que el cargador pone a disposición del porteador las mercancías, pierde el control sobre las mismas y es entonces cuando sólo el porteador está en situación de proteger la carga para que llegue a destino incólume, en el mismo estado en el que la recibió. Por ese motivo, es de justicia responsabilizar al porteador por el incumplimiento contractual, pero es igualmente equitativo que se haga en su justa extensión y medida en aras de lograr un régimen adecuado.

La extensión del régimen de responsabilidad del porteador ha sido el problema central en los Convenios Internacionales que regulan el contrato de transporte marítimo (e incluso en otros Convenios que regulan el transporte por otros modos), tal y como se desprende en el estudio de las Reglas de La Haya Visby y con posterioridad de las Reglas de Hamburgo y las Reglas de Rotterdam.

El objetivo principal de esta monografía es identificar y evaluar la responsabilidad del porteador y la carga de la prueba (y de otros sujetos a lo que la regulación convencional imponga la responsabilidad en los mismos términos que al porteador) por los daños, pérdidas y retraso en la entrega de las mercancías en las Reglas de Rotterdam a través de la comparación con las Reglas de La Haya-Visby y Hamburgo, para finalmente concluir sobre la idoneidad del nuevo régimen adoptado por las Reglas de Rotterdam. Por otra parte, y directamente relacionado con lo anterior, se ha estimado conveniente realizar un breve estudio del régimen de responsabilidad del porteador de la Ley de Navegación Marítima española para dar a conocer su origen, contenido y la problemática que plantea su regulación.



ISBN: 978-84-19045-66-9



9 788419 045669

Silvia Badiola Coca

Doctora en Derecho  
Profesora Asociada de Derecho Procesal Universidad Pública de Navarra  
Abogada

# **LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR MARÍTIMO**

2022



© JUNIO 2022 SILVIA BADIOLA COCA

© JUNIO 2022



**Librería Bosch, S.L.**

<http://www.jmboscheditor.com>

<http://www.libreriabosch.com>

E-mail: [editorial@jmboscheditor.com](mailto:editorial@jmboscheditor.com)

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Dirijase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra ([www.conlicencia.com](http://www.conlicencia.com); 91 702 19 70 / 93 272 04 45).

ISBN papel: 978-84-19045-66-9

ISBN digital: 978-84-19045-67-6

D.L.: B 10229-2022

**Diseño portada y maquetación:** CRISTINA PAYÁ  +34 672 661 611

*Printed in Spain* – Impreso en España

---

## ÍNDICE

ABREVIATURAS.....	17
INTRODUCCIÓN .....	23
<b>CAPÍTULO PRIMERO</b>	
ORIGEN Y FUNDAMENTO DEL SISTEMA DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PORTEADOR MARÍTIMO.....	29
1. Introducción .....	29
1.1. Consideraciones generales .....	29
1.2. Delimitación del objeto de estudio .....	32
2. El Convenio sobre Unificación de las Reglas para los Conocimientos de Embarque en los buques mercantes de 1924 (Convenio de Bruselas). .....	33
2.1. Génesis .....	33
2.2. De las Reglas de la Haya al Convenio de Bruselas.....	35
2.3. El Convenio de Bruselas de 1924 .....	38
2.4. Los Protocolos Modificativos. Reglas de la Haya-Visby.....	40
2.4.1. El Protocolo de 1968.....	41
2.4.2. El Protocolo de 1979.....	45
2.5. Las Reglas de la Haya, Las Reglas de la Haya Visby .....	47
2.6. Ámbito de aplicación .....	48
2.6.1. El Convenio de Bruselas de 1924.....	49
A. Ámbito de aplicación objetivo.....	49
B. Ámbito de aplicación espacial .....	52
2.6.2. Las Reglas de la Haya-Visby .....	55

	A.	Introducción.....	55
	B.	Ámbito de aplicación objetivo.....	56
	C.	Ámbito de aplicación espacial.....	57
2.7.		El fundamento de la responsabilidad del porteador.....	58
2.8.		Delimitación temporal de la responsabilidad.....	61
3.		La situación legal en España.....	65
3.1.		El Convenio de la Haya y la Ley de Transporte Marítimo Española de 1949.....	65
	3.1.1.	Ámbito de aplicación.....	72
		A.	Ámbito de aplicación objetivo..... 72
		B.	Ámbito de aplicación espacial..... 73
		C.	Ámbito de aplicación espacial de la LTM tras la ratificación de los Protocolos modificatorios de 1968 y 1979..... 75
	3.1.2.	La responsabilidad del porteador en la Ley de Transporte Marítimo de 1949.....	76
3.2.		La Ley de Navegación Marítima.....	79
	3.2.1.	Estado de la cuestión.....	79
	3.2.2.	La regulación de la responsabilidad del porteador.....	81
		A.	Introducción..... 81
		B.	La responsabilidad del porteador..... 87
		C.	La carga de la prueba..... 92
		D.	Sujetos responsables..... 94
		E.	La delimitación temporal de la responsabilidad... 96
		F.	La limitación de la responsabilidad..... 100
		G.	Protestas y plazo de ejercicio de la acción..... 101
		H.	Transportes especiales..... 102
4.		El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978: Reglas de Hamburgo.....	102
	4.1.	Génesis.....	102
	4.2.	Las Reglas de Hamburgo.....	106
		4.2.1.	Revisión profunda y detallada de las Reglas de la Haya-Visby..... 107
		4.2.2.	La regulación del contrato de transporte marítimo más allá del conocimiento de embarque..... 110

4.2.3. El compromiso de los distintos intereses. La política de distribución de riesgos entre el porteador y el cargador..	110
4.3.  Ámbito de aplicación .....	111
4.3.1.  Ámbito de aplicación objetivo .....	111
A.    Contratos a los que se aplican las Reglas.....	111
B.    Contratos a los que no se aplican las Reglas.....	113
4.3.2.  Ámbito de aplicación espacial .....	115
4.3.3.  Las Cláusulas Paramount .....	116
4.4.  El fundamento de la responsabilidad del porteador .....	118
4.5.  La delimitación temporal de la responsabilidad.....	122
5.    Las Reglas de Rotterdam .....	125
5.1.  Génesis .....	125
5.2.  Las Reglas de Rotterdam.....	133
5.3.  Ámbito de aplicación .....	141
5.3.1.  Ámbito de aplicación objetivo .....	143
5.3.2.  Ámbito de aplicación espacial .....	145
5.3.3.  Exclusiones específicas y aplicación a ciertas partes.....	148
5.3.4.  Materias no reguladas en el presente Convenio.....	152
5.4.  El fundamento de la responsabilidad del porteador .....	155
5.5.  La delimitación del período de responsabilidad del porteador..	163
5.5.1.  Comienzo del período de responsabilidad.....	165
5.5.2.  Fin del período de responsabilidad.....	166

**CAPÍTULO 2**

LAS OBLIGACIONES DEL PORTEADOR MARÍTIMO.....	169
1.    Planteamiento general de la imputación de responsabilidad al porteador marítimo .....	169
2.    Las obligaciones exigibles al porteador .....	177
2.1.  Las obligaciones previas al viaje por mar.....	178
2.1.1.  La obligación de carga de las mercancías .....	180
A.    Consideraciones generales.....	180
B.    La regulación convencional de las operaciones de carga y descarga.....	182

C.	Las cláusulas contractuales que atribuyen las operaciones de carga y descarga al porteador o al destinatario respectivamente .....	190
D.	La ejecución de las operaciones de carga.....	195
2.1.2.	La obligación de navegabilidad .....	198
A.	Concepto de navegabilidad y debida diligencia....	199
B.	Delimitación temporal de la navegabilidad .....	205
2.1.3.	La emisión del conocimiento de embarque .....	211
2.2.	Obligaciones durante el viaje .....	214
2.2.1.	La obligación de seguir la ruta.....	214
A.	El desvío de ruta en el derecho convencional.....	214
B.	El desvío de ruta en derecho anglosajón .....	223
2.2.2.	Las mercancías durante el transporte marítimo.....	227
A.	La obligación de custodia.....	228
B.	El transporte de mercancías peligrosas.....	231
a.	Consideraciones generales .....	231
b.	El transporte de mercancías peligrosas en los Convenios de Transporte Marítimo de Mercancías .....	236
C.	El transporte de mercancías sobre cubierta .....	242
a.	Consideraciones generales .....	242
b.	El transporte de contenedores sobre cubierta.....	249
D.	El transporte marítimo de animales vivos .....	251
2.3.	Obligaciones al finalizar el viaje por mar .....	254
2.3.1.	La obligación de descarga de las mercancías .....	254
A.	La obligación de descarga .....	254
B.	La cláusula «Descarga de Oficio» o «CESSER CLAUSE» .....	260
C.	La realización de las operaciones de carga y descarga por parte de las empresas estibadoras.....	263
2.3.2.	La obligación de entrega de las mercancías .....	269
A.	La entrega de las mercancías en función del documento de transporte emitido.....	273



B.	La entrega en caso de no haberse emitido un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable .....	274
C.	La entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte no negociable que deba ser restituido .....	275
D.	La entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable .....	277
E.	Las mercancías pendientes de entrega.....	279
F.	Conclusión.....	280
3.	Las obligaciones del porteador marítimo en la Ley de Navegación Marítima. ....	282
3.1.	Introducción: la regulación del Contrato de fletamento en la Ley de Navegación Marítima .....	282
3.2.	Las obligaciones del porteador.....	285
3.2.1.	Las obligaciones previas al transporte marítimo de mercancías .....	286
A.	La obligación de puesta a disposición del buque..	286
B.	La navegabilidad del buque.....	289
C.	Las obligaciones de carga y estiba de la mercancía.....	291
D.	La carga sobre cubierta .....	293
3.2.2.	Las obligaciones durante el transporte marítimo de mercancías .....	293
A.	La obligación de realizar el viaje con celeridad y sin demora.....	293
B.	La obligación de seguir la ruta pactada .....	294
3.2.3.	Las obligaciones tras el transporte marítimo de mercancías.....	295
A.	Las obligaciones de desestiba y descarga.....	295
B.	La obligación de entrega.....	296
3.3.	Epílogo .....	299

**CAPÍTULO 3****SUPUESTOS LEGALES DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR.....**

	301
1. Introducción .....	301
2. El tratamiento de la responsabilidad contractual y extracontractual en los Convenios Internacionales de Transporte Marítimo de Mercancías .....	303
3. Los supuestos de responsabilidad.....	311
3.1. Introducción .....	311
3.2. El daño en las mercancías .....	311
3.2.1. El concepto de daño resarcible .....	312
3.2.2. Daños causados por el retraso en la entrega.....	316
3.3. La pérdida de las mercancías .....	317
3.4. La responsabilidad por retraso en la entrega de las mercancías. ....	323
3.4.1. El concepto de retraso .....	323
3.4.2. La responsabilidad por retraso.....	326
A. El retraso en las Reglas de la Haya, la Haya Visby. ....	326
B. El retraso en las Reglas de Hamburgo .....	329
C. El retraso en las Reglas de Rotterdam.....	332
D. El retraso en la Ley de Navegación Marítima.....	337
4. Daños, pérdidas y retrasos en el transporte multimodal.....	340
4.1. Introducción .....	340
4.2. Aspectos multimodales en los Convenios Internacionales de Transporte Marítimo Internacional. ....	344
4.2.1. Transporte aéreo.....	355
4.2.2. Transporte por carretera .....	356
4.2.3. Transporte por ferrocarril .....	358
4.2.4. Transporte por aguas interiores .....	359
5. La cuantificación de la deuda indemnizatoria y la limitación de la cuantía objeto de responsabilidad del porteador marítimo en la regulación convencional del transporte marítimo de mercancías bajo conocimiento de embarque.....	360
5.1. Introducción: El fundamento de la institución de la limitación de la deuda indemnizatoria del porteador marítimo .....	306
5.2. La cuantificación de la deuda resarcible .....	362

5.2.1.	La valoración del daño de las mercancías .....	362
5.2.2.	La valoración del daño en los casos de pérdida de las mercancías .....	364
5.2.3.	La valoración del daño en los casos de retraso en la entrega de las mercancías .....	364
5.3.	La regulación de la suma indemnizatoria máxima en la regulación Convencional .....	365
5.3.1.	Las Reglas de la Haya Visby .....	365
5.3.2.	Las Reglas de Hamburgo .....	366
5.3.3.	Las Reglas de Rotterdam .....	367
5.4.	La pérdida del derecho de limitación de la responsabilidad .....	370
5.5.	La cláusula Himalaya. La limitación de la responsabilidad de los dependientes.....	371
6.	La responsabilidad del porteador por actos ajenos y la responsabilidad personal de los dependientes del porteador .....	373
6.1.	Introducción .....	373
6.2.	Un ejemplo de esta problemática: la figura del consignatario en el Derecho español.....	374
6.2.1.	El consignatario de buques: concepto, naturaleza y regulación .....	374
6.2.2.	La responsabilidad del consignatario por daños a las mercancías .....	379
A.	La tesis de la subrogación.....	380
B.	La tesis del artículo 246 del Código de Comercio sobre la comisión.....	381
C.	La tesis del contrato de depósito.....	381
D.	La tesis del artículo 586 del Código de Comercio .....	382
6.2.3.	La responsabilidad del consignatario de buques en la Ley de la Navegación Marítima .....	385
6.3.	Las Reglas de la Haya.....	391
6.3.1.	La responsabilidad del porteador por actos de sus dependientes .....	391
6.3.2.	La responsabilidad personal de los dependientes del porteador .....	392
6.4.	Las Reglas de Hamburgo.....	394

6.4.1. La responsabilidad del porteador por sus empleados o agentes .....	394
6.4.2. La responsabilidad personal de los empleados o agentes del porteador .....	396
6.4.3. El porteador efectivo .....	397
6.5. Las Reglas de Rotterdam.....	400
6.5.1. La responsabilidad del porteador por actos ajenos.....	400
6.5.2. Las partes ejecutantes: las partes ejecutantes y las partes ejecutantes marítimas .....	401
A.    Introducción.....	401
B.    La parte ejecutante.....	405
a)    Concepto .....	405
b)    La responsabilidad de la parte ejecutante...	415
C.    La parte ejecutante marítima .....	419
a.    Concepto .....	419
b.    La responsabilidad de la parte ejecutante marítima .....	423
c.    La responsabilidad solidaria.....	428
d.    Las relaciones externas.....	432
e.    La relación interna entre los deudores .....	434
D.    La figura del «operador portuario» en la Ley de Navegación Marítima, y su consideración como parte ejecutante marítima en el ámbito de las Reglas de Rotterdam .....	435
 BIBLIOGRAFÍA.....	 445
APÉNDICE DOCUMENTAL.....	487

---

## INTRODUCCIÓN

«Mare liberum factum est ut gens altera alterius  
suppleret inopiam divinae justitiae instituto»

**Hugo de Groot** (1583-1645).

El transporte marítimo es uno de los modos más antiguos por el que las mercancías han sido transportadas de un lugar a otro. En la actualidad se configura como la columna vertebral del comercio internacional y de la economía global. Tanto es así que alrededor de un 80 por ciento del comercio mundial en volumen, y más del 70 por ciento del comercio mundial por valor, se transportan por vía marítima en alrededor de 50.000 buques mercantes, y toneladas de mercancías son manipuladas por los puertos de todo el mundo. Acciones que aún son más elevadas en la mayoría de los países en vías de desarrollo<sup>1</sup>. A diferencia de otros modos de transporte, como son el aéreo, el transporte por carretera o ferroviario, el transporte marítimo presenta una notable superioridad en cuanto a volumen y capacidad de almacenaje de mercancías, variedad de materias y género transportable, seguridad y estabilidad en el transporte, cobertura y seguro y la gran economicidad de los fletes.

El régimen diseñado en estos contratos de transporte marítimo de mercancías tiene gran importancia para el óptimo desarrollo del comercio, que tuvo que ser necesari-

---

1 Con relación a las circunstancias que afectan al comercio internacional por vía marítima (el transporte, flota mundial, puertos, mercados de carga y regulación legal) con carácter anual UNCTAD publica un completo informe. *Vid.* UNCTAD, *Review of maritime transport 2015*, [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2015\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2015_en.pdf) (Consultado el 28 de mayo de 2016).

riamente sometido a un gran control por parte del legislador a principios del siglo XX por dos motivos principalmente. De un lado, debido al carácter inherentemente internacional del transporte marítimo de mercancías y los múltiples conflictos de leyes que surgían, el legislador se vio obligado a otorgar cierta seguridad jurídica a los diversos actores que intervienen en el transporte a través de la unificación. De otro lado, el uso y abuso de la autonomía de la voluntad supuso la inserción de cláusulas de exoneración de responsabilidad de los porteadores en los conocimientos de embarque por los daños y pérdidas de las mercancías. que derivó en una situación insostenible para los cargadores.

Un cúmulo de circunstancias, entre las que se encuentran las anteriormente citadas, fue el origen de la adopción de un régimen uniforme que regulara el transporte marítimo de mercancías, en concreto: el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque, firmado en Bruselas el 25 de Agosto de 1924, cuya normativa se conoce popularmente como las «Reglas de la Haya». Convenio que fue ratificado por prácticamente toda la comunidad internacional. Sin embargo, lamentablemente el cierto equilibrio logrado por las Reglas de la Haya, resultó en la práctica favorable para los naveros y con el paso del tiempo el grado de protección de los intereses de los cargadores fue considerado insuficiente tanto por la cantidad de casos en los que el porteador era declarado irresponsable, como por el importe de las indemnizaciones. Con el fin de superar las deficiencias de las Reglas, con posterioridad fueron modificadas en virtud del «Protocolo de Visby» en 1968 y el «Protocolo Adicional» de 1979, y pasaron a denominarse «Reglas de la Haya-Visby».

En paralelo a la revisión de las Reglas de la Haya, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (en adelante, CNUDMI), a requerimiento de los países en vías de desarrollo que comenzaron a hacer patente su descontento con las Reglas de la Haya-Visby, trató de sustituir el régimen vigente por el Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías de 1978, «Reglas de Hamburgo». A través de este nuevo Convenio se quería lograr una intensa revisión de la ambigua y equívoca regulación presente en las Reglas de la Haya-Visby otorgando al nuevo texto una redacción más precisa y depurada, en la que se dotaba al transporte marítimo internacional de mercancías bajo conocimiento de embarque de un instrumento moderno y uniforme que diera respuesta a las nuevas necesidades del tráfico, consecuencia de la lógica evolución de los medios de transporte y de los sistemas de comunicaciones. A su vez, se exigía realizar una revisión de la política de distribución de riesgos en busca de un sistema más ecuánime para los cargadores, en tanto en cuanto el régimen de las Reglas de la Haya beneficiaba a los porteadores a expensas de los cargadores. Pese a su superioridad técnica y mayor equilibrio con relación a la responsabilidad entre las partes contratantes, la entrada en vigor del convenio se produjo gracias a la ratificación de los países menos desarrollados (no fue ratificado por ningún país europeo, ni por Estados Unidos), el 11 de noviembre de 1992.

## CAPÍTULO 1

El resultado en la comunidad internacional fue el mantenimiento de las Reglas de la Haya Visby en los países con intereses navieros, y la vigencia de las Reglas de Hamburgo en los países de escasa flota naviera. La coexistencia de ambos Convenios supone un grave problema de seguridad jurídica, al existir de dos regímenes materialmente distintos en una cuestión tan relevante como es la regulación del transporte marítimo de mercancías bajo conocimiento de embarque.

Por ese motivo, la CNUDMI decidió corregir el escenario marítimo internacional a través de un tercer instrumento que superara a sus predecesores. La labor de la CNUDMI en busca de la uniformidad comenzó a mediados de los años noventa con la ayuda de las principales instituciones relacionadas con el transporte marítimo (en especial, el Comité Marítimo Internacional) y tras años de trabajo culminó con la adopción por la Asamblea General de las Naciones Unidas del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo el 11 de septiembre de 2008. Convenio que fue sometido a sesión de las Naciones Unidas el 23 de septiembre de 2009, en la ciudad holandesa de Rotterdam, y por lo que pasaron a denominarse por recomendación de la Asamblea «Reglas de Rotterdam». Las Reglas entrarán en vigor con la ratificación de veinte Estados y reemplazarán a todos aquellos Convenios Internacionales que en materia de transporte marítimo hayan suscrito y ratificado con anterioridad los Estados.

Las Reglas de Rotterdam constituyen un proyecto amplio y ambicioso que surge con el propósito de establecer un régimen jurídico uniforme y moderno conforme a las prácticas de transporte actuales, entre ellas el uso de contenedores, por el que se regulen los derechos y obligaciones de los cargadores, porteadores y destinatarios sujetos a un contrato de transporte «puerta a puerta» que comprenda un tramo internacional marítimo, y al empleo y eficacia de los documentos electrónicos de transporte. El nuevo régimen convencional pretende promover la seguridad jurídica y mejorar la eficiencia del transporte marítimo de mercancías facilitando el acceso a los comerciantes a nuevos mercados para fomentar un mayor desarrollo económico y comercial global.

Lamentablemente, no es posible, al menos para la autora, ocuparse del estudio de todos los aspectos presentes en la regulación del transporte marítimo de mercancías. En este sentido, mi investigación se centra en la cuestión más destacada del contrato de transporte, y en especial del contrato de transporte marítimo internacional de mercancías: la responsabilidad del porteador.

El porteador asume la obligación de transportar las mercancías de un lugar a otro por vía marítima, y se constituye como uno de los principales actores del comercio marítimo. En el momento en el que el cargador pone a disposición del porteador las mercancías, pierde el control sobre las mismas y es entonces cuando sólo el porteador está en situación de proteger la carga para que llegue a destino incólume, en el mismo

estado en el que la recibió. Por ese motivo, es de justicia responsabilizar al porteador por el incumplimiento contractual, pero es igualmente equitativo que se haga en su justa extensión y medida en aras de lograr un régimen adecuado.

La extensión del régimen de responsabilidad del porteador ha sido el problema central en los Convenios Internacionales que regulan el contrato de transporte marítimo (e incluso en otros Convenios que regulan el transporte por otros modos), tal y como se desprende del estudio de las Reglas de la Haya Visby y con posterioridad de las Reglas de Hamburgo y las Reglas de Rotterdam. El objetivo principal de esta obra es identificar y evaluar la responsabilidad del porteador (y de otros sujetos a lo que la regulación convencional imponga la responsabilidad en los mismos términos que al porteador) por los daños, pérdidas y retraso en la entrega de las mercancías en las Reglas de Rotterdam a través de la comparación con las Reglas de la Haya-Visby y Hamburgo, para finalmente concluir sobre la idoneidad del nuevo régimen adoptado por las Reglas de Rotterdam. Por otra parte, y directamente relacionado con lo anterior, se ha estimado conveniente realizar un breve estudio del régimen de responsabilidad del porteador de la Ley de Navegación Marítima española para dar a conocer su origen, contenido y la problemática que plantea su regulación.

Con tal finalidad, el trabajo se estructura en tres capítulos. Para comprender e interpretar correctamente el objeto de estudio de la presente obra, en el CAPÍTULO PRIMERO se realiza una contextualización a través de la exposición del origen, evolución y fundamento de la responsabilidad del porteador marítimo bajo la normativa uniforme del contrato de transporte sometido a conocimiento de embarque. Se exponen así, muy sintéticamente, las razones y circunstancias de surgimiento de cada uno de los tres sistemas convencionales internacionales que ahora coexisten, y el fundamento de la responsabilidad del porteador en cada sistema. A su vez, se presenta la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, en vigor desde el 25 de septiembre de 2014 que deroga la anacrónica normativa recogida en el Libro III del Código de Comercio y adapta el Derecho Marítimo español a las nuevas necesidades del tráfico. La Ley de Navegación Marítima regular las principales instituciones del Derecho de la navegación marítima en nuestro país, entre las que destaca el establecimiento de un régimen de responsabilidad único aplicable a los transportes de cabotaje e internacionales, siendo éste inspirado por las Reglas de la Haya-Visby. En el CAPÍTULO SEGUNDO se analizan las obligaciones del porteador. La realidad de la práctica del transporte nos muestra que el porteador, además de cumplir con la prestación esencial del contrato de transporte, el traslado y entrega en destino de las mercancías, debe para su correcta ejecución cumplir una serie de deberes que están intrínsecamente entrelazados. Las obligaciones exigibles al porteador surgen en distintos momentos del transporte, y de su incumplimiento o cumplimiento defectuoso derivará el nacimiento de la responsabilidad del porteador. Y, finalmente, en el CAPÍTULO TERCERO se analizan los supuestos



**CAPÍTULO 1**

de responsabilidad tasados en los Convenios Internacionales (el daño, la pérdida y el retraso en la entrega de las mercancías) para los que existe un tratamiento específico, concluyendo la exposición con el estudio de la responsabilidad del porteador por la actuación de sus auxiliares deteniéndonos especialmente en la novedosa figura introducida por las Reglas de Rotterdam: las partes ejecutantes.

La aproximación y metodología se realiza desde una visión de «derecho continental», por lo que puede resultar extraña para aquellos formados en el sistema de derecho anglosajón tan unido al desarrollo del derecho marítimo. No obstante, espero que las diferencias al tratar el objeto de estudio no supongan un conflicto a la hora de comprender la finalidad de esta obra. La investigación se basa principalmente en bibliografía nacional e internacional, y analiza el objeto de estudio a través de varias fuentes como son libros, artículos, Convenciones Internacionales, contratos, y en menor medida decisiones judiciales.

En el estudio de esta materia se tendrán en cuenta las circunstancias especiales en las que se desarrollaba y desarrolla el transporte de mercancías, su carácter internacional, los intereses de los principales actores en el transporte y la necesidad de otorgar un alto grado de seguridad jurídica y uniformidad.

Introducción

### **CAPÍTULO PRIMERO**

Origen y Fundamento del sistema de responsabilidad civil del porteador marítimo

### **CAPÍTULO SEGUNDO**

Las obligaciones del porteador marítimo

### **CAPÍTULO TERCERO**

Supuestos legales de la responsabilidad del porteador

Bibliografía

Apéndice documental

## **Silvia Badiola Coca**

Es Doctora (Summa Cum Laude) por la Universidad de Navarra habiendo realizado estancia de investigación en el Instituto de Rotterdam para el Derecho Marítimo y del Transporte (RISLT) de la Erasmus Universiteit.

Máster en Derecho del Comercio Internacional, Máster en Derecho de la Globalización e Integración Social y Máster en Estudios Jurídicos Iberoamericanos.

Es Profesora Asociada de Derecho Procesal en la Universidad Pública de Navarra y Profesora Colaboradora en la Universidad Oberta de Cataluña.

Miembro de la Asociación de Profesores de Derecho Procesal de Universidades Españolas y de la Red Transfronteriza de investigación sobre Inteligencia Artificial (RetrIA) y sobre la lucha contra la trata de seres humanos (ETIC).

Es abogada en ejercicio con experiencia nacional e internacional (Países Bajos y Emiratos Arabes Unidos).