



TRABAJO DE FIN DE GRADO

GRADO EN DERECHO

ESTUDIO COMPARADO DEL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN LAS REGLAS DE LA HAYA-VISBY, LAS REGLAS DE HAMBURGO, LAS REGLAS DE ROTTERDAM Y EN LA LEY 14/2014, DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA

Autor: Raúl Frías Herrero

Tutor: Víctor Fuentes Camacho

Curso académico: 2020/2021

Convocatoria: JUNIO 2021

Calificación: MH10



RESUMEN: Estudio comparado del régimen de responsabilidad del porteador en las Reglas de La Haya-Visby, las Reglas de Hamburgo, las Reglas de Rotterdam y en la Ley 14/2014, de Navegación Marítima.

Este trabajo se presenta como un estudio comparativo de las distintas regulaciones internacionales que se ocupan de la responsabilidad del porteador en los contratos internacionales de transporte marítimo, así como también de la actual Ley 14/2014 de la Navegación Marítima. La comparación se realiza sobre la base de seis puntos principales de análisis a partir de los cuales concluiremos las modificaciones y novedades que aporta cada convenio internacional o la Ley de Navegación Marítima; los seis aspectos de estudio son: i. La figura del porteador ii. El ámbito de aplicación iii. Las obligaciones del porteador iv. El periodo de responsabilidad v. La responsabilidad del porteador por pérdida o daño en la mercancía como en el retraso en su entrega, y vi. La limitación económica de la responsabilidad.

PALABRAS CLAVE: PORTEADOR, REGLAS DE LA HAYA-VISBY, REGLAS DE HAMBURGO, REGLAS DE ROTTERDAM, LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA

ABSTRACT: *Comparative study of the carrier's liability regime in the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules, the Rotterdam Rules and in 14/2014 Maritime Navigation Act.*

This paper is presented as a comparative study of the different international regulations dealing with the carrier's liability in international contracts of carriage by sea, as well as the current Maritime Navigation Act 14/2014. The comparison is carried out on the basis of six main points of analysis from which we will conclude the modifications and novelties brought by each international convention or the Maritime Navigation Act; the six aspects of study are: i. The figure of the carrier ii. The scope of application iii. The obligations of the carrier iv. The period of liability v. The carrier's liability for loss of or damage to the goods as well as for delay in delivery, and vi. The economic limitation of liability.

KEYWORDS: CARRIER, HAGUE-VISBY RULES, HAMBURG RULES, ROTTERDAM RULES, MARITIME NAVIGATION LAW.



Sumario

páginas

Abreviaturas

I.	Introducción.....	4
II.	La figura del porteador.....	7
III.	Ámbito de aplicación.....	12
	1. Visión General.....	12
	2. Exclusiones	15
IV.	Obligaciones del porteador	17
	1. Según las Reglas de la Haya-Visby.....	17
	2. Según las Reglas de Hamburgo	21
	3. Según las Reglas de Rotterdam.....	22
	4. Según la Ley 14/2014, de Navegación Marítima.....	23
V.	Período de Responsabilidad.....	25
	1. Según las Reglas de la Haya-Visby.....	25
	2. Según las Reglas de Hamburgo.....	27
	3. Según las Reglas de Rotterdam.....	28
	4. Según la Ley 14/2014, de Navegación Marítima.....	30
VI.	Responsabilidad del Porteador.....	32
	1. Visión General.....	32
	2. Avería o daño en la mercancía.....	34
	3. Pérdida de la mercancía.....	35
	4. Retraso en la entrega de la mercancía	37
	5. Responsabilidad del porteador en la Ley 14/2014, de Navegación Marítima.....	38
VII.	Limitación económica de la responsabilidad.....	41
	1. Según las Reglas de la Haya-Visby.....	41
	2. Según las Reglas de Hamburgo.....	43
	3. Según las Reglas de Rotterdam.....	45
	4. Según la Ley 14/2014, de Navegación Marítima.....	47
VIII.	Conclusiones.....	49

Bibliografía



Abreviaturas

Art./arts. – Artículo/artículos

CNUDMI - Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

DEG – Derechos Especiales de Giro

FMI - Fondo Monetario internacional

LNM – Ley de Navegación Marítima

RH – Reglas de Hamburgo

RLHV- Reglas de La Haya-Visby

RR – Reglas de Rotterdam



I. INTRODUCCIÓN

La regulación de la responsabilidad del porteador por los daños que pueda ocasionar al cargador en ocasión de un contrato de transporte marítimo internacional de mercancías es uno de los objetivos principales de las normas internacionales debido a la poca seguridad jurídica que existía -antes de su regulación- respecto de la responsabilidad de los porteadores¹. Estos, aprovechándose de posición económica más favorable ante los cargadores, imponían a estos últimos un uso excesivo de cláusulas de exoneración de responsabilidad por daños de las mercancías².

Por ello, en los siglos XIX y XX se realizó un gran esfuerzo en el intento de lograr una normativa internacional que contentara a la mayoría de las partes. El precedente más importante fue la *Harter Act de 1899*³, que influiría posteriormente en la cristalización de la primera regulación internacional, la Convención de Bruselas de 1924 con la adopción del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque o también conocido como Reglas de la Haya⁴, brindando así un régimen mínimo de responsabilidad del porteador. Le acompañaron posteriormente dos protocolos

¹ GÓRRIZ LOPEZ, C., *La Responsabilidad en el Contrato de Transporte de Mercancías (Carretera, Ferrocarril, Marítimo, Aéreo y Multimodal)*, Bolonia, Publicaciones del Real Colegio de España, 2001, p. 353.

² SÁNCHEZ CALERO, F., *El contrato de Transporte Marítimo de Mercancías, Reglas de la Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam*, Navarra, Aranzadi, 2010, p. 43.

³ cf. “The Harter Act was the world’s first legislative attempt to allocate the risk of loss in ocean transportation between carrier and cargo interests.” Michael F. Sturley, *Changing Liability Rules and Marine Insurance*, 24 *J. Mar. L. & Com.* 119, 119 (1993).

⁴ Internatinal Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, Brussels, 1924, (<http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html>, última consulta 1 de junio de 2021).



modificativos, el ‘Protocolo Visby’ de 1968⁵ y el ‘Protocolo Adicional’ de 1969⁶. A este conjunto de regulaciones se les conoce como las Reglas de La Haya-Visby (RLHV).

Este ejemplo, fue seguido por las Reglas de Hamburgo⁷ del año 1978 (entrando en vigor 1992), introduciendo nuevas modificaciones pero manteniendo el mismo objetivo⁸. Sin embargo, siguen sin penetrar de buena manera en el marco mercantil y jurídico, de modo que, a pesar de su existencia y entrada en vigor, aproximadamente el 90% del transporte internacional marítimo de mercancías sigue rigiéndose por las RLHV.

Las RLHV se basan en principios que tienen más de cien años y hoy en día se alejan de la práctica del tráfico marítimo. Pues, con el objetivo principal de una vez por todas aportar una solución suficientemente moderna y que sea efectiva en el mayor número posible de Estados, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) redactó las Reglas de Rotterdam⁹ (RR) en el año 2008. Las cuales aun no han entrado en vigor, pues no cuentan aun con las ratificaciones suficientes (ya que el texto legal solo ha sido ratificado por cinco Estados¹⁰). Hay que tener en cuenta, que las RR son un convenio

⁵ Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading Signed in Brussels on 25 August 1924 (‘Visby Rules’), Brussels, 23 February 1968, (<https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201412/volume-1412-i-23643-english.pdf>, última consulta 1 de junio de 2021). Para la realización del estudio se ha trabajado con la versión original en inglés.

⁶ Anuario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, vol.XIX: 1988, ‘Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Hamburgo): nota de la Secretaría (A/CN.9/306)’, p. 111.

⁷United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules), 1978, (https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/hamburg_rules_e.pdf, última consulta 25 de mayo de 2021). Para la realización del estudio se ha trabajado con la versión original en inglés.

⁸ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso de Derecho Marítimo*, Navarra, Aranzadi, 2005, p. 519.

⁹United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. United Nations, Vienna, 2009, (<https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/rotterdam-rules-e.pdf>, última consulta 28 de mayo de 2021). Para la realización del estudio se ha trabajado con la versión original en inglés.

¹⁰Para que las RR entren en vigor, en virtud del artículo 94, deben contar con, al menos, veinte ratificaciones. A fecha de hoy, tan solo España en 2011, Togo en 2012, el Congo en 2014, Camerún en 2017 y Benín en 2018 las han ratificado.



internacional destinado a enmarcar nuevas normas para el transporte de mercancías, incluido el tramo marítimo. Estas reglas aportan muchas novedades, además de la responsabilidad del transportista. Es conocido por la doctrina como convenio de "transporte marítimo plus" o "transporte multimodal húmedo"¹¹ (F. BERLINGIERI).

En el presente trabajo se analizarán los aspectos y las modificaciones más importantes de la responsabilidad del porteador, realizando un análisis comparado en las tres normativas internacionales y nuestra reciente Ley de Navegación Marítima de 2014¹². El trabajo del primer borrador de esta ley comenzó en el año 2002, al que seguirían otros proyectos aprobándose finalmente el último del año 2013, en julio de 2014 por las Cortes Generales del Reino de España. Con ello, se dota a España de una nueva legislación marítima ya que, hasta el momento, el *quid* de este trabajo se regía por el Código de Comercio de 1885, concretamente el Libro III.

Con esta nueva ley se pretende modernizar en armonía con las necesidades de la época actual y así, obtener una mayor seguridad jurídica en el sector del comercio y transporte marítimo; uno de sus objetivos es concretar el Derecho marítimo nacional con los distintos convenios internacionales y las normas de la Unión Europea reguladoras del negocio marítimo para poner fin a las contradicciones existentes hasta entonces entre el derecho nacional y los convenios internacionales existentes.

En el presente trabajo se lleva a cabo un estudio comparativo de los aspectos más importantes relacionados con la responsabilidad del porteador marítimo. En primer lugar, estudiaremos la figura legal del porteador y las distintas definiciones contempladas en las regulaciones cuestión de estudio. En segundo lugar, analizaremos el ámbito de aplicación de las distintas normativas, anunciando así su alcance y límites. En tercer lugar, las obligaciones del porteador, centrándonos en la obligación de transporte y custodia siendo esta la más

¹¹ ILLESCAS ORTIZ, R., ALBA FERNÁNDEZ, M., *Las Reglas de Rotterdam y la práctica comercial internacional*, Navarra, CIVITAS/Thomson Reuters, 2012, p. 47.

¹² BOE núm. 180, de 25/07/2014, Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (BOE-A-2014-7877), (<https://www.boe.es/eli/es/l/2014/07/24/14>, última consulta 1 de junio de 2021).



interesante al asunto que nos viene el caso. En cuarto lugar, el periodo de responsabilidad (cuándo empieza y cuándo acaba su responsabilidad). En quinto lugar, veremos también los supuestos de responsabilidad del porteador como eje de las regulaciones estudiadas. Por último y, en sexto lugar, las limitaciones económicas de la responsabilidad del porteador.

Estos son unos aspectos que en el curso de la aprobación de las distintas normas internacionales han ido modificándose y modernizándose con el fin de conseguir una seguridad y protección legal más clara a la vez que una balanza más equitativa entre las partes de un contrato de transporte.

Cabe mencionar que en el negocio del tráfico marítimo existen actualmente distintos contratos de transportes: por un lado, el contrato de fletamento, donde el fletador obtiene del fletante la autorización de un buque para un viaje y por un tiempo determinado; y, por otro lado, los contratos de transporte por mar en régimen de conocimiento de embarque, en el que cada cargador ocupa únicamente una parte de la capacidad total del buque de línea regular, existiendo así en un mismo buque distintos cargadores¹³. En este trabajo no vamos a profundizar sobre estos conceptos; simplemente nos ceñiremos a considerar la aplicación de los textos internacionales legales y de la normativa española en relación con la responsabilidad del porteador con los dos tipos de contratos mencionados.

II. LA FIGURA DEL PORTEADOR

Para la identificación del sujeto del porteador dentro del contrato de transporte debemos tener en cuenta según GÓRRIZ LÓPEZ tres criterios principales¹⁴:

En un primer lugar, el criterio fáctico, entendiendo el porteador como aquel sujeto que ejecuta la prestación contenida en la obligación principal, en el caso de un contrato de transporte

¹³ Para el desarrollo del trabajo tomamos como definición de contrato de fletamento y de contrato en régimen de conocimiento de embarque las definiciones aportadas por el manual de J.C. FERNÁNDEZ ROZAS, R. ARENAS GARCÍA, P.A. DE MIGUEL ASENSIO, *Derecho de Los Negocios Internacionales*, 6ª Ed., Madrid, Iustel, 2020, pp. 434-435.

¹⁴ GÓRRIZ LÓPEZ, C., *op. cit.*, nota (1), pp. 209-210.



como la persona que ha realizado el traslado de las mercancías, sin importar quien haya celebrado el contrato¹⁵. Esta posición no es seguida por la mayoría de la doctrina y en casi todas las normas unificadoras existe lo que más adelante veremos una diferenciación entre el ‘porteador contractual’ y el ‘porteador efectivo’¹⁶.

En segundo lugar, nos encontramos con el criterio que identifica al porteador como el titular del buque que llevará a cabo el transporte de las mercancías. Según este criterio, se podría considerar como porteador al naviero aunque no realice el transporte o no haya contratado directamente el transporte¹⁷. Este criterio, veremos, es el seguido por las Reglas de La Haya Visby (RLHV).

Y, en tercer lugar, se usa un último criterio en el cual se considera porteador al sujeto que ocupa dicha posición en el contrato de transporte a través de la solución de la obligación principal siendo así la interpretación o el criterio con más aceptación en la doctrina y en los tribunales.

En las RLHV se establece una descripción estricta al exigir que el porteador sea el propietario o el fletador del buque, de acuerdo con la definición expuesta en su artículo número 1 apartado a)¹⁸. De este modo, rige el criterio identificador del porteador en función a la asunción del transporte. Sin embargo, podemos deducir raíz de otros preceptos de la misma norma como los artículos 3.8, 4.2, 4.5 y 7 que también se considera porteador el naviero del

¹⁵ La ejecución del transporte puede llevarse a cabo directamente por la persona que contrata con el cargador; pero este supuesto no es hoy común en el negocio marítimo. La prestación del transportista no suele configurarse con carácter personalísimo. De hecho, en los contratos no acostumbra a mencionarse a la persona encargada de ejecutar la obligación asumida. De ahí que exista un acuerdo mayoritario en calificar a la prestación de transportar como de carácter fungible y no personalista. J. GARRIGUES, *Curso de Derecho Mercantil*, Tomo II, 8ª ed., Madrid, Aguirre, 1992, p. 211.

¹⁶ De este modo distinguen estas figuras las Reglas de Hamburgo en su artículo 1.2 y las Reglas de Rotterdam en su artículo 1.6.

¹⁷ PULIDO BEGINES, J.L., *El concepto de porteador efectivo en el Derecho uniforme del transporte*, Madrid, Marcial Pons, 2012, p. 46.

¹⁸ Artículo 1.A): ‘Porteador’ comprende el propietario del buque o el fletador en un contrato de transporte con un cargador.



buque en que se desarrolle el transporte aunque no lo haya contratado él mismo¹⁹. En ellos se establece que por los daños que sufran las mercancías durante el transporte deberán responder ‘el porteador o el buque’²⁰. Por ello se considera que en las RLHV porteadores tanto el sujeto que contrata el transporte y se obliga a llevar a cabo la aplicación principal como el naviero del buque en quien se llevará a cabo la ejecución del contrato dejando en evidencia el seguimiento de la teoría de personificación del buque por la que en virtud de una acción *in rem* el buque es considerado como un verdadero demandado con derechos y obligaciones²¹.

Las Reglas de Hamburgo (RH) y las Reglas de Rotterdam (RR) definen al porteador de manera similar pero más precisa. De este modo, en el artículo 1.1 de las RH se establece que el porteador es aquella persona que ‘*por sí o por medio de otra que actúe en su nombre ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador*’. Las RH introducen en la legislación internacional la figura del porteador efectivo, atendiendo así a una realidad con la que se ejecutan los contratos de transporte marítimo de mercancías. Con la creación de esta figura se diferencian dos tipos de porteadores²², como hemos explicado anteriormente: por un lado, nos encontramos con el porteador contractual que es quién se obliga contractualmente frente al cargador a efectuar el transporte. Por otro lado, el porteador

¹⁹ RUIZ SOROA, J.M., *Manual de Derecho de Seguro Marítimo*, Victoria-Gasteiz, Gobierno Vasco, 1993, p. 381.

²⁰ *Ibíd.*, 381.

²¹ También conocido como la teoría de personificación del buque.

²² La intervención de una pluralidad de porteadores en la ejecución del transporte produce un cierto desdoblamiento o multiplicación de la figura de porteador que plantea complicaciones a la hora de la identificación precisa del porteador, sujeto respecto del cual el cargador de la mercancía puede hacer valer sus derechos. La oscuridad en la identificación del porteador en los documentos del transporte no siempre es producto de la voluntad fraudulenta de su redactor, sino que también puede derivar de la celeridad del tráfico, de la contratación a distancia y entre ausentes, normalmente por medio de intermediarios, y de utilización de formularios y documentos-tipo, que obstaculizan una precisión mayor. ILLESCAS ORTIZ, R., ALBA FEFNÁNDEZ, M., *op. cit.*, nota (11), p. 61.



efectivo que es aquel sujeto que materialmente realiza el transporte por cuenta del porteador contractual. Esta diferenciación se establece entre el artículo 1.1 y 1.2²³ RH.

Por otro lado, las RR, de manera más práctica, establecen en el artículo 1.5 que se entiende por porteador aquella persona que ‘celebre un contrato de transporte con un cargador’, siguiendo la denominada *tesis contractualista* del porteador²⁴. Ambas disposiciones (RH y RR) tienen en común el requisito de que el contrato de transporte está debidamente firmado entre un porteador y un cargador, que sin duda el elemento más importante a tener en cuenta.

No obstante, las RR contemplan una excepción a este criterio en el caso de que no se establezca la identidad del porteador en el contrato de transporte o no puedan conocerse por cualquier motivo, en dichos casos se considerará como porteador al propietario registral del buque en el que se realice el traslado de las mercancías²⁵.

En referencia al porteador efectivo, el artículo 1.6.A)²⁶ RR se refiere a él como la parte ejecutante²⁷, reconociendo como tal a toda persona distinta del porteador que ejecute alguna

²³ Artículo 1.2: Por ‘porteador efectivo’ se entiende toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de mercancías, o de una parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución.

²⁴ Tesis también comúnmente conocida como criterio volitivo o jurídico-obligacional. En el mismo sentido R. ILLESCAS ORTIZ, M. ALBA FERNÁNDEZ, *op. cit.*, nota (11), p. 79 y J.M. RUIZ SOROA, “La responsabilidad del transportista marítimo de mercancías en las Reglas de Rotterdam, Una Guía de urgencia”, *RDT*, núm.4, 2010, p. 21.

²⁵ Así lo establece el artículo 37.2: Si los datos del contrato no identifican a persona alguna como porteador conforme a lo exigido en el apartado *b)* del párrafo 2 del artículo 36, pero indican que las mercancías fueron cargadas a bordo de un buque designado por su nombre, se presumirá que el propietario registral de ese buque es el porteador(...).

²⁶ Artículo 1.6.A): Por “parte ejecutante” se entenderá la persona, distinta del porteador, que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador previstas en un contrato de transporte respecto de la recepción, la carga, la manipulación, la estiba, el transporte, la conservación, el cuidado, la descarga o la entrega de las mercancías, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control.

²⁷ En relación al termino ‘parte ejecutante’, J.M. RUIZ SOROA, *loc. cit.*, nota (19), p. 22, opina que en las RR desaparece la figura del ‘porteador efectivo’ o ‘*actual carrier*’. Sin embargo, la modificación por ‘parte ejecutante’ no es sustantiva, ya que responde a un simple cambio de denominación para una figura esencialmente idéntica.



de sus obligaciones siempre que actúa a instancias del porteador²⁸, o por su cuenta, o bajo su control y supervisión²⁹. Esta diferenciación entre las RH y las RR, aunque no parezca muy significativa, en el Convenio de Rotterdam la parte ejecutante abarca un sentido mucho más amplio, incluyendo no sólo aquel sujeto que realiza el transporte sino también toda persona distinta del porteador encargada de realizar otras obligaciones del porteador como la recepción, la carga, la estiba, el cuidado, la descarga o la entrega misma de las mercancías³⁰.

La Ley Navegación Marítima (LNM), de 24 de julio de 2014, no establece en su articulado ninguna definición para la figura del porteador; no por ello significa que la ley prescindiera de este punto, sino que en el preámbulo concreta lo siguiente: *'En el título IV, la regulación de la responsabilidad del porteador por daños y averías de las cosas transportadas mantiene el régimen vigente, contenido en las Reglas de La Haya-Visby ratificadas por España y por la generalidad de los países marítimos.'*

A pesar de que España haya ratificado tanto las RH como las RR, nuestra ley actual en cuanto a la regulación de la responsabilidad del porteador se refiere directamente al régimen contenido en las RLHV: de este modo debemos interpretar que en la LNM se entenderá por porteador lo que así se define en las RLHV.

El presente trabajo no vamos a atender a las figuras que rodean al porteador (colaboradores y auxiliares), ni tampoco discutiremos como la normativa estudiada desarrolla la responsabilidad establecida del porteador efectivo en concreto. Sin embargo, cabe puntualizar que después del caso *Adler v. Dickson*³¹, se creó en el derecho inglés, y hoy en día expandida a todo el globo, la Cláusula Himalaya. La cláusula Himalaya es un acuerdo incluido en el documento de transporte donde se extiende a estos sujetos todas las defensas

²⁸ En este sentido, cabe mencionar que las RR optan por establecer una parte ejecutante marítima y una parte ejecutante no marítima. Esto introduce mayor complejidad conceptual en un asunto que reclama justo lo contrario, produciendo así una multiplicación de las figuras que pueden concurrir en el transporte.

²⁹ ILLESCAS ORTIZ, R., ALBA FERNÁNDEZ M., *op. cit.*, nota (11), pp. 39-41.

³⁰ SANDOVAL LÓPEZ, R., "Análisis comparativo de las Reglas de Hamburgo y las Reglas de Rotterdam", *Ius et Praxs*, núm.19, 2013, p. 373.

³¹ (1954)2 Lloyd's Rep. 267



de las que se beneficiaría al porteador ante un reclamo por responsabilidad ya sea por vía contractual o extracontractual. Su objetivo es la protección de todas las personas que apoyan al porteador en la ejecución de sus obligaciones y así, romper el principio general que ordena que solamente a las personas que son parte de un contrato pueden invocar dentro de un proceso la protección ofrecida dentro de los términos de dicho contrato.

III. ÁMBITO DE APLICACIÓN

1. Visión General

Los tres convenios que nos ocupan exigen, principalmente, que el transporte sea internacional y esté vinculado a un Estado contratante.

Las Reglas de La Haya-Visby (RLHV) exigen para su aplicación que el conocimiento de embarque sea emitido o el puerto de carga estén situado en un Estado contratante, ya que tienen en cuenta el momento de la carga, como se anuncia en el artículo 10³². Así, las RLHV no se aplican a un contrato desde un puerto situado en un Estado no contratante hasta un puerto de descarga situado en un Estado contratante, por ejemplo.

El ámbito de aplicación de las RLHV que se desprende del artículo 10 es algo controvertido ya que parte de la doctrina exige que se cumplan los tres requisitos anunciados en el artículo³³

³² Artículo 10: Lo dispuesto en el presente Convenio se aplicará a cualquier conocimiento relativo a un transporte de mercancías entre puerto pertenecientes a dos Estados diferentes, siempre y cuando: a) El conocimiento de embarque se libere en un Estado contratante. b) El transporte se efectúe desde un puerto de un Estado Contratante. c) El conocimiento de embarque prevea que el contrato se regirá por las disposiciones del presente Convenio o de la legislación de cualquier Estado que las aplique o le dé efecto, sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, del cargador, del destinatario o de cualquier otra persona interesada. Cada uno de los Estados contratantes aplicará las disposiciones del presente Convenio a los conocimientos de embarques mencionados en lo que queda dicho. El presente artículo no constituirá impedimento para que un Estado contratante aplique a las disposiciones del presente Convenio a los conocimientos de embarque no aludidos en los párrafos que anteceden.

³³ Es de suma importancia resaltar qué es la traducción oficial al castellano del artículo 5 del Protocolo de 1968 el cual sustituye el artículo 10 del Convenio de 1924 se ha suprimido improcedentemente la conjunción disyuntiva 'o' que aparece en los textos oficiales en inglés y francés ('or'/'ou') entre los tres supuestos



para que el Convenio sea aplicable, pero de su redacción original en inglés o francés se desprende una idea diferente. Por ello, una parte de la doctrina considera que es necesario un conocimiento de embarque para que se produzca la aplicabilidad de las Reglas y otra parte no.

La extensión de la aplicación de las RLHV abarca el transporte marítimo nacional de mercancías³⁴. También existe la posibilidad de que se extienda la aplicación de las RLHV a los contratos de transporte marítimo de mercancías incluso en los casos en que la documentación del contrato no implique la emisión de un conocimiento de embarque real o un documento similar, por ejemplo, cuando dicha documentación consista en la emisión de un documento no negociable (es decir, una carta de porte marítimo); incluso cuando la documentación del contrato se realice por vía electrónica.

El alcance de la aplicabilidad de las Reglas es una cuestión que requiere un estudio más profundo; pero se puede concluir que la aplicación de las RLHV se ha extendido ampliamente en la práctica contractual mediante el acuerdo entre las partes con la inclusión en el documento que sirve como prueba del contrato de transporte de la cláusula *paramout*³⁵.

Las Reglas de Hamburgo (RH) en su artículo 2.1³⁶ se alejan claramente del hecho de la emisión del conocimiento de embarque e indican que se aplicarán a los transportistas

alternativos de aplicación, lo que podría llevar al error de interpretar que es precisa la concurrencia de estos tres requisitos (que son alternativos y no necesariamente concurrentes) para que se aplique el Convenio.

³⁴ Así lo hizo, por ejemplo, la Ley de Transporte Marítimo de Mercancías del Reino Unido de 1971, que aplica las Reglas de La Haya de Visby también al transporte de cabotaje nacional, véase la sección primera.

³⁵ DE RUIZ MEDRANO, S.F., 'La Cláusula Paramount.', *De Iure*, núm. 8, Mayo 2012, p. 65: *cf. La cláusula Paramount actúa como una cláusula de reenvío o remisión hacia una determinada normativa, así se logra que, en materia de transporte marítimo, el fletante se someta al régimen imperativo de responsabilidades establecido en el convenio que señale la cláusula. Sin embargo, se ha de hacer notar que la calificación que recibe esta cláusula puede ser variada; así, puede ser vista como regla de autonomía de la voluntad de las partes, o como supuesta incorporación por referencia o, incluso, como posible norma de aplicación necesaria. Véase también, SÁNCHEZ CALERO, F., op. cit., nota (2), p. 63.*

³⁶Artículo 2.1: Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte marítimo entre dos Estados diferentes, siempre que: a) El puerto de carga previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado en un Estado Contratante; o b) El puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado en un Estado Contratante; o c) Uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato de transporte marítimo sea el puerto efectivo de descarga y ese puerto esté situado en un Estado Contratante; o



internacionales cuando el puerto de carga previsto en el contrato de transporte esté situado en un estado contratante o, el puerto de descarga esté situado en un estado contratante o, cuando haya una elección de varios puertos de descarga y el puerto de descarga real esté situado en un estado contratante o, cuando el conocimiento de embarque o cualquier otro documento que acredite el contrato de transporte marítimo se emita en un Estado contratante o, cuando dichos documentos prevean que en el caso de un contrato de transporte no previsto en los otros apartados del artículo 2, se aplicarán estas reglas.

De este modo, la aplicabilidad de las Reglas se contempla para los contratos entre el puerto de carga de origen y el puerto de descarga de destino. Además, dejan en segundo plano el lugar de emisión del conocimiento de embarque, a diferencia de las RLHV, porque en ocasiones puede no estar relacionado con el viaje en absoluto.

Como podemos ver, en el tercer párrafo³⁷ del citado artículo 2 se prescribe que el Convenio no se aplica a los contratos de fletamento, sino que se aplicaría en el caso de los conocimientos de embarque intermediarios que regulan la relación jurídica entre el transportista y el titular del conocimiento de embarque emitido en virtud de un contrato de fletamento.

Las Reglas de Rotterdam regulan su ámbito de aplicación en los artículos 5³⁸, 6 y 7, en los que se mantiene el enfoque en el contrato de transporte, pero se complementa con una combinación de un enfoque de tipo comercial y documental.

d) El conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo se emita en un Estado Contratante; o *e)* El conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo estipule que el contrato se regirá por las disposiciones del presente Convenio o por la legislación de un Estado que dé efecto a esas disposiciones.

³⁷ Artículo 2.3: Las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán a los contratos de fletamento. No obstante, cuando se emita un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, las disposiciones del Convenio se aplicarán a ese conocimiento de embarque si éste regula la relación entre el porteador y el tenedor del conocimiento que no sea el fletador.

³⁸ Artículo 5.1: A reserva de lo dispuesto en el artículo 6, el presente Convenio será aplicable a todo contrato de transporte en el que el lugar de la recepción y el lugar de la entrega estén situados en Estados diferentes, y en el que el puerto de carga de un transporte marítimo y el puerto de descarga de ese mismo transporte estén situados en Estados diferentes, siempre y cuando, de acuerdo con el contrato de transporte, alguno de los



Por lo que ocupa la Ley de Navegación Marítima española define su ámbito de aplicación de su artículo 1, apartado primero, advirtiendo que *el objeto de la ley es la regulación de las situaciones y relaciones jurídicas nacidas en ocasión de la navegación marítima* y que la presente ley se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en nuestros internacionales vigentes en España y a las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia. De este modo podemos advertir que, en relación la normativa sobre la responsabilidad del porteador los contratos de transporte de mercancías será de aplicación esta ley salvo pacto en contrario en los contratos de transporte nacionales y en los contratos de transporte internacionales firmados en España. En el artículo 277, apartado segundo³⁹, de la sección novena *De la responsabilidad del porteador por pérdidas daños o retraso* se establece que los contratos de transporte marítimo de mercancías nacional e internacional en régimen de conocimiento de embarque y la responsabilidad del portador se regirán por el Convenio Internacional por la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, es decir, las RLHV.

2. Exclusiones

Sin embargo, la aplicabilidad de los convenios está limitada en los tres textos debido a las exclusiones previstas.

En las Reglas de La Haya-Visby, en su artículo 1. b)⁴⁰, se anuncia que esta norma sólo se aplicará a los contratos de transporte en los que intervenga un conocimiento de embarque o

siguientes lugares esté situado en un Estado Contratante: a) El lugar de la recepción; b) El puerto de carga; c) El lugar de la entrega; d) o El puerto de descarga.

³⁹ Artículo 277.2: Los contratos de transporte marítimo de mercancías, nacional o internacional, en régimen de conocimiento de embarque y la responsabilidad del porteador, se regirán por el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, los protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte y esta ley.

⁴⁰ Artículo 1.b): ‘Contrato de Transporte’ se aplica únicamente al contrato de porte formalizado en un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título para el transporte de mercancías por mar, se aplica igualmente al conocimiento o documento similar emitido en virtud de una póliza de fletamento a contar desde el momento en que este documento regula las relaciones del porteador y del tenedor de conocimiento.



un documento de titularidad similar, con lo que se excluye implícitamente la póliza de fletamento.

Por su parte, las Reglas de Hamburgo, en su artículo 2.3⁴¹, como ya se ha mencionado, siguen en la misma dirección excluyendo su aplicabilidad a las pólizas de fletamento ya que sólo prevén su aplicación a los contratos de transporte marítimo y no sólo cuando el documento base sea la póliza de fletamento.

Las RR, en su artículo 6⁴² establecen en qué situaciones el Convenio no se aplica al transporte de línea regular y en qué situaciones las Reglas se aplican al transporte no regular⁴³; por lo tanto, parece que estas disposiciones implican que, como regla general, las RR se aplican al transporte de línea regular, respecto del cual el contrato está contenido en un documento de transporte o se evidencia en él, y no se aplican al transporte no regular respecto del cual el contrato se evidencia normalmente en una carta de fletamento.

La característica más significativa de las disposiciones sobre el ámbito de aplicación es la protección concedida a terceros: en virtud de las Reglas de La Haya-Visby y de las Reglas de Hamburgo, dicha protección se concede únicamente si se emite un conocimiento de embarque y se endosa a un tercero; en cambio, en virtud de las Reglas de Rotterdam, en todas las situaciones excluidas de su ámbito de aplicación, las Reglas se aplican, no obstante, con respecto a partes distintas de la parte contratante original, independientemente de que se emita o no un documento de transporte negociable (como un conocimiento de embarque) o

⁴¹ *Supra*, nota (36).

⁴² Artículo 6.1 y 2: 1. El presente Convenio no será aplicable a los siguientes contratos en el transporte de línea regular: *a)* Los contratos de fletamento; y *b)* Otros contratos para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque. 2. El presente Convenio no será aplicable a los contratos de transporte en el transporte no regular, salvo cuando: *a)* No exista entre las partes un contrato de fletamento ni otro contrato para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque; y *b)* Se haya emitido un documento de transporte o un documento electrónico de transporte.

⁴³ En materia de transporte, un transporte regular (ya sea por tierra, mar o aire) es aquel que se efectúa dentro de itinerarios preestablecidos y autorizados, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados.



un documento de transporte electrónico negociable, y de que se emita o no cualquier documento⁴⁴.

IV. OBLIGACIONES DEL PORTEADOR

1. Según las Reglas de La Haya-Visby

Las Reglas de la Haya-Visby (RLHV), cabe tener en cuenta que no se redactaron académicamente para cubrir exhaustivamente todos los aspectos del proceso de transporte marítimo (algo que las Reglas de Rotterdam parece haber intentado), sino que pretenden proporcionar normas unificadas que funcionen bien en la práctica. Así, algunas de las obligaciones relacionadas con la carga están redactadas de forma diferente, otras están implícitas y otras se omiten.

El marco general de las obligaciones del porteador se establece en el artículo 3 de las RLHV, que advierte que el porteador está obligado, antes de comenzar el viaje, a hacer que el buque esté en condiciones pertinentes para su navegabilidad⁴⁵.

Los tres sub apartados a), b) y c) del artículo 3, sugieren que el término "navegabilidad" tiene un significado amplio y exhaustivo, ya que abarca no sólo las características físicas y el estado de un buque, sino también su dotación, tripulación y equipo adecuados, así como su "cargabilidad". En consecuencia, debe ser capaz de realizar el viaje contractual, apto para las condiciones previstas a lo largo del mismo y adecuadamente equipado para recibir, transportar y entregar la respectiva carga contractual en el destino especificado.

⁴⁴ BERLINGIERI, F., "A Comparative Analysis of The Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules and The Rotterdam Rules", *UNCITRAL*, p. 4.

⁴⁵ Cuando se prescribe la obligación de proporcionar un buque en condiciones de navegar los elementos que la jurisprudencia internacional han establecido son dos: 1. El buque debe estar en condiciones adecuadas y convenientemente tripulado y equipado para hacer frente a los peligros ordinarios que puedan surgir durante la realización de los servicios que se le exigen. Este aspecto de la obligación se refiere a los siguientes aspectos: a) El estado físico del buque y su equipamiento; b) La competencia/eficiencia del capitán y de la tripulación) La adecuación de las provisiones y la documentación. 2. El buque debe estar cargado en el sentido de que se encuentra en un estado adecuado para recibir la carga.



El porteador además deberá cargar, manipular, estibar, transportar, conservar, custodiar y descargar adecuadamente las mercancías transportadas (art.3.2⁴⁶ RLHV). Todas las obligaciones mencionadas deben regirse por el principio de buena diligencia por parte del porteador.

En el caso de *Riverstons Meat Co Ltd., contra Lancashire Shipping Co. Ltd*⁴⁷, los demandados habían contratado a una empresa de reparaciones de renombre para reparar el barco antes de zarpar. Los reparadores fueron negligentes y provocaron que el agua entrara en la bodega del barco dañando las mercancías de los demandantes. Lord Radcliffe sostuvo que el porteador debe responder de todo lo que se haya hecho mal en las reparaciones. Su deber es ejercer la debida diligencia para garantizar que el buque esté en condiciones de navegar, y no la debida diligencia para asegurar que los servicios de un profesional reputado y competente cumplan esa tarea.

A diferencia del Derecho anglosajón, en el que la obligación de proporcionar un buque en condiciones de navegar equivale a una garantía absoluta en el sentido de que la presencia o la falta de la debida diligencia es irrelevante para establecer la culpa por parte del transportista, la posición adoptada por los redactores de las RLHV redujo este deber de ejercer la debida diligencia para proporcionar un buque en condiciones de navegar antes y al comienzo del viaje. Esto significa que la obligación de navegabilidad se modifica y restringe de dos maneras: en primer lugar, la norma es la de ejercer la debida diligencia y, en segundo lugar, esta norma se aplicará antes y al comienzo del viaje, pero no durante el mismo.

La razón por la que la obligación de navegabilidad, tal como se establece en las RLHV, se limita al momento de emprender el viaje, fue explicada claramente por Sir Norman Hill

⁴⁶ Artículo 3.2: El porteador bajo la reserva de las disposiciones del artículo cuarto, procederá de manera apropiada y cuidadosa a la carga, conservación, estiba, transporte, custodia y descarga de las mercancías transportadas.

⁴⁷ *The Muncaster Castle* (1961) AC 807.



durante los prolegómenos de la Conferencia de La Haya convocada por la Asociación de Derecho Internacional (ILA) en 1921⁴⁸.

El principal argumento que sostiene la limitación temporal de la obligación de proporcionar un buque en condiciones de navegar, tal y como estableció Sir Norman Hill, es que un porteador ya no puede influir en el estado del buque una vez que ha zarpado.

Un buen ejemplo en este sentido es el caso del *Aconcagua*⁴⁹, en el que un contenedor con carga peligrosa explotó como consecuencia de haber sido estibado cerca de un tanque de combustible que se calentó durante el viaje para poder trasvasar combustible por fuel. La alegación del cargador de que el fletador no había proporcionado un buque en condiciones de navegar fue rechazada por el tribunal basándose en que al comienzo del viaje el buque no estaba en condiciones de navegar, ya que el uso de este tanque de combustible en particular, que causó el calentamiento y la posterior explosión, no era necesario ni estaba programado para ocurrir, sino que era el resultado de una decisión operativa tomada durante el viaje. El tribunal aceptó que la culpa operativa fue del oficial jefe y del jefe de máquinas, ya que tomaron una decisión sobre los depósitos de combustible que debían utilizarse sin tener en cuenta las instrucciones de que la carga peligrosa del contenedor debía guardarse lejos de las fuentes de calor. Por lo tanto, calentar el depósito de combustible específico se consideró negligencia, pero no innavegabilidad.

La obligación principal que se anuncia en el artículo 3 de RLHV trata sobre el traslado de la mercancía por vía marítima de un lugar a otro. Esta prestación se desdobra en tres obligaciones esenciales: la puntualidad en la entrega de las mercancías, el cuidado de las mercancías y la entrega, en el puerto de destino.

⁴⁸Para empezar, antes de a cargar su mercancía debe tener un barco en condiciones de navegar, un barco digno de llevar esa carga, y cuando salga de viaje debe seguir estando en condiciones de navegar. Si se va más allá, y se dice que hay una obligación absoluta por parte del armador de mantener el buque en condiciones de navegabilidad durante todo el viaje, entonces, por supuesto, hace la mayoría de sus excepciones [en el artículo IV]. Por ejemplo, si, por la navegación negligente del piloto, el barco se estrella contra las rocas y se hunde, deja de estar en condiciones de navegar.'

⁴⁹ [2010] EWCA Civ 1403 *Compania Sud Americana de Vapores SA v Sinochem Tianjin Import & Export Corp - the «Aconcagua»* English High Court: Christopher Clarke J.: [2009] EWHC 1880 (Comm); 24 July 2009.



La doctrina clasifica estas obligaciones del porteador distinguiendo tres situaciones: antes, durante y después del viaje. Como detalladamente hemos visto, la obligación de navegabilidad es una obligación de diligencia donde el porteador debe cuidar de poner el buque en las condiciones óptimas de navegabilidad con relación al cargamento determinado y teniendo en cuenta las circunstancias previsibles del viaje. La segunda obligación del porteador antes de empezar el viaje es la de cargar y estibar las mercancías (artículo 3.2⁵⁰). Y la tercera es la de la emisión del conocimiento de embarque y la entrega de un ejemplar del mismo al cargar (artículo 3.3⁵¹).

Después, durante el viaje, el porteador tiene dos obligaciones: la primera es la de salir del puerto de origen y llegar al destino siguiendo la ruta convenida. Puede no haber pacto sobre la ruta, pues el reconocimiento de cualificación y experiencia profesional del capitán autoriza a seguir la ruta mas adecuada según las circunstancias. La segunda obligación durante el viaje será la de cuidar de la mercancía desde que la recibió, durante el transporte y hasta su entrega al destinatario o cargador en el puerto de destino acordado. Se trata ésta de una obligación *ex receptum*⁵², cuya infracción o incumplimiento acarrea la responsabilidad en los términos previstos legalmente y que veremos más adelante.

Por último, procede considerar las obligaciones del porteador después del viaje. El porteador debe descargar las mercancías en el caso de que estuviera previsto que se realice con los medios propios del buque. Luego, existe la obligación de entregar las mercancías al cargador

⁵⁰ *Supra*, nota (32).

⁵¹ Artículo 3.3: Después de haber recibido y tomado como carga las mercancías, el porteador y el Capitán o agente del porteador, deberá, a petición del cargador, a entregar a éste un conocimiento que exprese entre otras cosas: a) Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías, tal como las haya dado por escrito el cargador antes de comenzar el cargamento de dichas mercancías, con tal que las expresadas marcas estén impresas opuestas claramente en cualquier otra forma sobre las mercancías no embaladas o en cajas o embalajes que contengan las mercancías, de manera que permanezca normalmente elegibles hasta el término del viaje. b) O el número de bultos, o de piezas, o la cantidad o el peso, según los casos, tal como los haya consignado por escrito el cargador. c) El estado y la condición aparentes de las mercancías. sin embargo ningún porteador, Capitán o agente del porteador tendrá obligación de declarar o mencionar, en el conocimiento, las marcas, un número, una cantidad o un peso, cuando tenga razón fundada para suponer que no representan exactamente las mercancías actualmente recibidas por él, o que no haya tenido medios razonables de comprobar.

⁵² Hablamos de obligación *ex receptum* cuando la naturaleza de la responsabilidad es derivada de la acción *recepticia*; es decir, la acción de recibir.



o destinatario. Esta entrega deberá ser sin demora y conforme a lo pactado entregadas en el lugar y destinatario pactado, legitimado para recibirlas.

De acuerdo con las RLHV el porteador es responsable, antes y al comienzo del viaje, de actuar con la debida diligencia para que el buque esté en condiciones de navegar, cargarse y circular. Si el daño o la pérdida se debe a la falta de navegabilidad, el transportista debe demostrar que ha actuado con la debida diligencia antes y al comienzo del viaje, ya que, de lo contrario, será responsable de dicho daño o pérdida.

El porteador tiene derecho a demostrar su no responsabilidad en virtud de las RLHV y, en consecuencia, las circunstancias previstas en el art. 4.2 (a-q) se enumeran como motivos de dicha exención de responsabilidad. Sin embargo, la prueba es sólo una indicación de que se ha producido una de las circunstancias enumeradas en los apartados mencionados. La única manera de revertir esta situación -es decir, de probar la responsabilidad de los porteadores- es que los intereses de la carga demuestren que el daño o la pérdida no se produjeron debido a ninguna de las circunstancias mencionadas anteriormente, sino que se produjeron por culpa del transportista o por las acciones de cualquier otra persona de la que el transportista es responsable.

2. Según las Reglas de Hamburgo

Las Reglas de Hamburgo (RH) rompen con el tratamiento anteriormente establecido por las RLHV y solamente existe una obligación: la de transporte, que entendida en sentido amplio debe bastar para integrar dentro de su contenido una serie de prestaciones cuya única finalidad es la consecución de un resultado: el transporte. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, celebrada en Hamburgo en 1968, reconoce en su artículo 1, apartado sexto⁵³, que por este tipo de contratos el porteador se

⁵³Artículo 1.6: Por "contrato de transporte marítimo" se entiende todo contrato en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro; no obstante, el contrato que comprenda transporte marítimo y también transporte por cualquier otro medio se considerará contrato de transporte marítimo a los efectos del presente Convenio sólo por lo que respecta al transporte marítimo.



compromete contra el pago de un flete a transportar mercancías por mar de un puerto a otro, estableciéndose así la obligación principal de transporte de un lugar a otro a cambio de una contraprestación.

Por su parte, las RH responden a condiciones totalmente diferentes a las existentes en el marco de regulación de las RLHV dentro de los organismos internacionales como la CNUDMI; manifiestan con mayor fuerza las reivindicaciones e intereses de los países en vías de desarrollo que pugnan por un mayor equilibrio en las prestaciones de transporte. De este modo, las Reglas de Hamburgo se insertan en un proceso de acercamiento obteniendo una regulación más sencilla y técnicamente más elaborada⁵⁴.

En un terreno práctico se decide eliminar y prescindir de las distinciones que otorgaban contenidos específicos y establece única obligación respecto de la cual giran las demás prestaciones que se convierten en instrumentales de la primera. A aquel que contrata con un porteador poco le importan las condiciones de navegabilidad de un buque; lo que le interesa es un resultado concreto: la entrega en el lugar y en el momento pactado. De este modo, a diferencia de las RLHV, el porteador en caso de incumplimiento imputable no responderá por falta a la nueva realidad o custodia de mercancías sino por la no realización de un resultado de transporte.

3. Según las Reglas de Rotterdam

Las Reglas de Rotterdam (RR) siguen el modelo de las RLHV, diferenciando así entre las obligaciones principales y las obligaciones específicas. De este modo, las obligaciones principales son dos, derivadas de la ampliación del ámbito de aplicación de las Reglas: se

⁵⁴ cf. SÁNCHEZ CALERO, F., *op. cit.*, nota (2), p. 23.



trata de las obligaciones de transportar⁵⁵ y entregar las mercancías en el lugar de destino⁵⁶, como se anuncia en el artículo 11⁵⁷.

Las obligaciones específicas impuestas al porteador se basan en recibir, cargar, manipular, estibar, transportar, conservar, cuidar, descargar y entregar las mercancías de forma adecuada y cuidadosa (artículo 13 RR⁵⁸). El apartado segundo del mismo artículo, establece que el transportista y el cargador podrán acordar que la carga, la manipulación, la estiba o la descarga de las mercancías sean realizadas por el cargador, el cargador documentario o el destinatario desplazando así dichas obligaciones a estas figuras.

Además, en virtud del artículo 14⁵⁹, se recupera la obligación del porteador a actuar con la debida diligencia para que el buque esté en condiciones de navegabilidad pero, a diferencia de las RLHV, el porteador está obligado a actuar con la debida diligencia⁶⁰ para que el buque

⁵⁵ Ya en su artículo 1.1, al definir el contrato de transporte, indican que se entenderá por el mismo ‘todo contrato en virtud del cual un porteador se comprometa, a cambio del pago de un flete, a transportar mercancías de un lugar a otro...’. Dicho traslado es configurado como el efecto obligatorio relevante producido con cargo al porteador por el contrato.

⁵⁶ La exigencia de trasladar ‘hasta el lugar de destino’ incorporada en las RR, art.11, ha suscitado dudas acerca de la validez de la cláusula *Caspiana*, conforme a la cual el porteador podrá descargar los bienes en un lugar diferente del destino original a la vista de las situaciones excepcionales en las que deviene físicamente imposible económicamente impracticable el completar el viaje. Tal cláusula es considerada válida en las RLHV que no incluye en su articulado la precisión señalada en las RR.

⁵⁷ Artículo 11: Con arreglo al presente Convenio, y de conformidad con lo estipulado en el contrato de transporte, el porteador deberá transportar las mercancías hasta el lugar de destino y entregarlas al destinatario.

⁵⁸ Artículo 13: 1. Durante el período de su responsabilidad, definido en el artículo 12, y a reserva de lo dispuesto en el artículo 26, el porteador deberá recibir, cargar, manipular, estibar, transportar, conservar, custodiar, descargar y entregar las mercancías con la diligencia y el cuidado debidos. 2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, pero a reserva de lo dispuesto en el resto del capítulo 4 y en los capítulos 5 a 7, el porteador y el cargador podrán estipular que las operaciones de carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías sean efectuadas por el cargador, el cargador documentario o el destinatario. Dicha estipulación deberá constar en los datos del contrato.

⁵⁹ Artículo 14: El porteador estará obligado a obrar con la debida diligencia antes, al comienzo y durante el viaje por mar, para: *a)* Poner y mantener el buque en adecuado estado de navegabilidad; *b)* Tripular, armar y avituallar debidamente el buque, y mantenerlo así tripulado, armado y avituallado durante todo el viaje; y *c)* Mantener las bodegas y demás partes del buque en donde se transporten las mercancías, así como todo contenedor por él suministrado y en cuyo interior o sobre el cual se transporten mercancías, en el estado adecuado para su recepción, transporte y conservación.

⁶⁰ BERLINGIERI, F., *loc. cit.*, nota (43), p. 6.



esté en condiciones de navegar no se limita sólo al comienzo del viaje, sino que también se extiende durante todo el trayecto por mar.

4. Según la Ley 14/2014, de Navegación Marítima

La Ley de Navegación Marítima española (LNM) contempla en su Título cuarto *‘De los contratos de la utilización del buque’*, Capítulo segundo *‘El contrato de fletamento’*, entendiéndose por éste, como aquel contrato en el que *‘se obliga el porteador a cambio del pago de un flete a transportar por mar mercancías y entregarlas al destinatario en el puerto lugar de destino’* (artículo 203).

En primer lugar, la LNM establece una equivalencia entre ambos contratos de fletamento y el transporte marítimo de mercancías. En segundo lugar, en el fletamento se destaca la existencia de una obligación de transporte para el porteador entendida como una obligación de resultado. Basándose en un único tipo de contrato de fletamento, se establece como clases de este contrato: de fletamento por tiempo, el fletamento por viaje, el fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque y el contrato de volumen.

Cuando regula las obligaciones del contrato de fletamento establece igualmente una serie de obligaciones especiales sin diferenciar claramente para qué tipo de contrato resulta no aplicables: la obligación de puesta a disposición del buque (artículo 211⁶¹), la obligación de navegabilidad (artículo 212⁶²), la obligación de carga y estiba de la mercancía (artículo

⁶¹ Artículo 211: El porteador pondrá el buque a disposición del fletador o cargador en el puerto y fecha convenidos. Si el contrato se refiere a un buque determinado, éste no podrá ser sustituido por otro, salvo pacto expreso que lo autorice.

⁶² Artículo 212: 1. El porteador cuidará de que el buque se encuentre en el estado de navegabilidad adecuado para recibir el cargamento a bordo y transportarlo con seguridad a destino, teniendo en cuenta las circunstancias previsibles del viaje proyectado, sus fases y la naturaleza del cargamento contratado. 2. El estado de navegabilidad deberá existir en el momento de emprender el viaje, o cada uno de los viajes que incluya el contrato. En el momento de recibir el cargamento a bordo, el buque deberá hallarse, por lo menos, en un estado que lo haga capaz de conservar las mercancías con seguridad. 3. El porteador deberá ejercer una diligencia



218⁶³), la obligación de entregar el conocimiento de embarque al cargador una vez que la mercancía esté a bordo del buque (artículo 246⁶⁴), la obligación de emprender el viaje realizarlo sin demora innecesaria y por la ruta pactada (artículo 220⁶⁵); la obligación de custodia de la mercancía (artículo 223⁶⁶), la obligación de desestiba y descargar la mercancía sin demora (artículo 227⁶⁷) y la obligación de entregar la mercancía al destinatario (artículo 228⁶⁸).

razonable para mantener el buque en el estado de navegabilidad adecuado durante el tiempo de vigencia del contrato.

⁶³ Artículo 218: 1. Salvo pacto en contrario, el fletador o cargador colocará las mercancías al costado del buque y realizará la carga y estiba de las mismas a su costa y riesgo, con la adecuada diligencia que exija la naturaleza de las mercancías y el viaje a realizar. 2. No serán de aplicación las reglas anteriores en el fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque, en el que el porteador asume, salvo pacto en contrario, la realización a su costa y riesgo de las operaciones de carga y estiba. 3. Aun cuando se pacte que la carga y la estiba sean efectuadas a costa y riesgo del fletador o cargador, el porteador será responsable de las consecuencias derivadas de una estiba defectuosa que comprometa la seguridad del viaje.

⁶⁴ Artículo 246: 1. Una vez que las mercancías estén a bordo del buque, el porteador, el capitán o el agente del porteador deberán entregar al cargador un conocimiento de embarque, que documente el derecho a la restitución de esas mercancías en el puerto de destino. 2. Si el conocimiento de embarque se hubiera emitido antes de que las mercancías estuvieran a bordo del buque, el capitán deberá incluir una apostilla en el documento, una vez que se produzca el embarque, indicando «embarcado» o «embarcadas», con expresión del día y hora en que se hubiera iniciado y aquel en que se hubiera finalizado la carga, o sustituir el anterior por un nuevo conocimiento que exprese que las mercancías se encuentran efectivamente a bordo del buque. Si se emitiera nuevo conocimiento deberá mencionarse el nombre del buque.

⁶⁵ Artículo 220: El porteador deberá emprender el viaje y realizarlo hasta el punto de destino sin demora innecesaria y por la ruta pactada, o en su defecto por la más apropiada según las circunstancias. Igualmente deberá custodiar las mercancías transportadas durante todas las fases del viaje en forma adecuada a su naturaleza y circunstancias, y entregarlas al destinatario en el punto de destino final.

⁶⁶ Artículo 223: El porteador será responsable por la pérdida o daños que sufran las mercancías como consecuencia de la infracción del deber de custodia de acuerdo con lo preceptuado en la sección 9.ª de este capítulo.

⁶⁷ Artículo 227: 1. El fletador o receptor deberá desestibar y descargar sin demora las mercancías a su costa y riesgo, así como retirarlas del costado del buque. Las partes podrán establecer pactos expresos diversos sobre estas operaciones. 2. No serán de aplicación las reglas del apartado anterior en el fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque, en el que el porteador asume, salvo pacto en contrario, la realización a su costa y riesgo de las operaciones de desestiba y descarga.

⁶⁸ Artículo 228: El porteador deberá entregar sin demora y conforme a lo pactado las mercancías transportadas al destinatario legitimado para recibirlas. Si éste no se presentase o rechazase la entrega, el porteador podrá, a costa del destinatario, almacenar las mercancías hasta su entrega o recurrir a su depósito judicial.



V. PERIODO DE RESPONSABILIDAD

1. Según las Reglas de La Haya-Visby

Las Reglas de La Haya-Visby (RLHV) se alinean al contrato de transporte en virtud del artículo 1, letra E⁶⁹ desde el momento en que la mercancía se carga hasta el momento en que se descarga del buque⁷⁰. Tradicionalmente significaba desde el momento en que el aparejo del buque se engancha en el puerto de carga hasta el momento en que el aparejo del buque se desengancha en la descarga. Aunque este es el término clásico que describe los límites de la aplicación, las RLHV se aplican a todo el contrato de transporte, incluida la totalidad de la carga y la descarga, si las partes así lo acuerdan.

En el caso *Pyrene Co. v. Scindia Steam Navigation Co.*⁷¹, la carga estaba sujeta al aparejo del buque y se estaba cargando a bordo cuando esta cayó fuera del buque. Se sostuvo que las reglas se aplicaban aunque la mercancía no había cruzado la borda del buque. La decisión fue correcta porque el aparejo del barco había sido enganchado.

Las RLHV se aplican únicamente al período comprendido entre el momento en que las mercancías se cargan en el buque hasta el momento en que se descargan del buque. Consecuentemente, no se aplican a la pérdida o daño que se produce mientras las mercancías se hallan bajo la custodia del porteador con anterioridad a la carga o con posterioridad a la descarga.

⁶⁹ Artículo 1. e): ‘Transporte de mercancías’ comprende el tiempo transcurrido desde la carga de las mercancías a bordo del buque hasta su descarga del buque.

⁷⁰ Sistema comúnmente conocido como gancho a gancho, o en inglés, *tackle to tackle*.

⁷¹ [1954] 2 Q.B. 402, [1954] 1 Lloyd’s Rep. 321. Es interesante que, a pesar del famoso dictamen de Devlin J., de que las Reglas se aplican a todo el contrato de transporte y no a un período de tiempo, la *ratio decidendi* de la decisión basada en los hechos es que las Reglas de La Haya comienzan cuando se engancha el aparejo. Los hechos no se refieren a una pérdida previa al enganche. La decisión se interpreta a veces en el sentido de que las Reglas de La Haya pueden aplicarse por su propia fuerza antes del enganche en la carga o después del enganche en la descarga. Esto es erróneo; Devlin J. sólo dijo que las Reglas pueden extenderse a antes del abordaje por acuerdo.



En la práctica moderna del transporte marítimo, los porteadores con frecuencia aceptan y mantienen las mercancías bajo su custodia en el puerto antes y después del transporte efectivo por mar.

El artículo 7 de las RLHV establece que *"nada de lo aquí contenido impedirá a un transportista o a un cargador concertar cualquier acuerdo, estipulación, condición, reserva o exención en cuanto a la responsabilidad del transportista o del buque por la pérdida o el daño de las mercancías, o en relación con la custodia, el cuidado y la manipulación de las mismas, antes de la carga y después de la descarga del buque en el que se transportan las mercancías por mar"*. En otras palabras, el periodo de responsabilidad puede ampliarse más allá de lo previsto en el contrato de conocimiento de embarque.

2. Según las Reglas de Hamburgo

Las Reglas de Hamburgo (RH) cubren el período durante el cual el transportista está a cargo de las mercancías en el puerto de carga durante el transporte y en el puerto de descarga; se considera que el transportista está a cargo de la mercancía desde el momento de la recepción de las mercancías hasta el momento de la entrega. De este modo, las Reglas cubren todo el período de transporte incluso durante el transbordo. Las RH recogen un transporte denominado puerto a puerto; esto significa que el periodo de responsabilidad de las Reglas se contempla para los contratos entre el puerto de carga de origen y el puerto de descarga de destino como así se anuncia en su artículo 4.1⁷². Por consiguiente, aumenta la responsabilidad del transportista en comparación a lo establecido en las RLHV.

De este modo se resuelve el problema de la responsabilidad durante la manipulación de la carga en el puerto, que no está claro en las RLHV. El artículo 4.2. a) ⁷³ de las RH ofrece un

⁷² Artículo 4.1: La responsabilidad del porteador por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el período durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.

⁷³ Artículo 4.2. a): A los efectos del párrafo 1 de este artículo, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del porteador: a) Desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas: i) Del cargador o de la persona que actúe en su nombre; o ii) De una autoridad u otro tercero en poder de las cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga, se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas;



significado sencillo de quién está a cargo de las mercancías: el transportista no es responsable hasta que reciba las mercancías de la autoridad portuaria o de un tercero en virtud de la ley o de un reglamento. En el momento de la entrega, en virtud del artículo 4.2. b) ⁷⁴, se aplica un significado aún más amplio al transportista al entregar las mercancías a la autoridad portuaria o a otro tercero en virtud de la ley o del reglamento; en caso de que el destinatario no reciba las mercancías del transportista, al ponerlas a disposición del destinatario de conformidad con el contrato o con la ley o con los usos del comercio particular, que son aplicables en el puerto de descarga.

Sin embargo, este artículo ha sido criticado por haber sido titulado ‘Período de responsabilidad’ cuando lo que realmente regula es el período de aplicación normativa, al no referirse ni a la recepción ni a la entrega de las mercancías por parte del porteador sino a los lugares: ‘*en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga*’⁷⁵. Esto hace que no se corresponda el concepto de periodo de responsabilidad del porteador, puesto que el mismo consiste en todo el lapso de tiempo en que el porteador tiene la custodia de las mercancías. Cabe remarcar que en muchas ocasiones pueden aumentarse las obligaciones del porteador por acuerdo de las partes en virtud de la autonomía que poseen al momento de contratar, ocasionando que el periodo de responsabilidad no se corresponda al período de aplicación⁷⁶.

3. Según las Reglas de Rotterdam

⁷⁴Artículo 4.2. b): Hasta el momento en que las haya entregado: i) Poniéndolas en poder del consignatario; o ii) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del porteador, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el puerto de descarga; o iii) Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.

⁷⁵ BERLINGIERI, F., “La Disciplina de las Obligaciones del Porteador y su Responsabilidad en las Reglas de Rotterdam”, en *Las Reglas de Rotterdam: una nueva era en el Derecho uniforme del transporte. Actas del Congreso Internacional*, (Alba Fernández, M. y Illescas Ortiz, R., dirs), Madrid, Dykinson, 2012, pp.52-53. Siguiendo este orden de ideas, puede ocurrir que el porteador reciba las mercancías en un lugar que no sea el puerto de carga o las entregue en un punto interior, en estos casos el porteador mantendría la custodia de las mercancías más allá del ámbito establecido por las Reglas.

⁷⁶ GONZÁLEZ-LEBRERO, R. A., *Curso de Derecho de la Navegación*, Vitoria-Gasteiz, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 1998, p. 437.



El artículo 12.1⁷⁷ del Capítulo cuarto de las Reglas de Rotterdam (RR) establece que el período de responsabilidad del transportista por las mercancías comienza cuando el porteador (o una parte ejecutante) recibe las mercancías para su transporte y termina cuando se entregan las mercancías⁷⁸. En esta ocasión se ve subsanada la errata anterior, coincidiendo el periodo de aplicación normativa con el de responsabilidad del porteador ya que empieza cuando se reciben y termina con la entrega de las mercancías⁷⁹.

Las RR regulan el transporte llamado puerta a puerta, ampliando así, de nuevo, el periodo de responsabilidad del porteador. Esta forma de desarrollar el transporte supone que existirá, además del transporte marítimo, otra modalidad que permita la completa ejecución del traslado de mercancías, incluyéndose en su ámbito de aplicación el transporte multimodal⁸⁰. Sin embargo, cabe hacer la precisión de que estas Reglas no fueron creadas para regular la responsabilidad en el marco de un transporte multimodal, sino siempre exigiendo para su aplicación que el transporte incluya una fase marítima. El Convenio, además, contempla la posibilidad de prolongar el período de responsabilidad del transportista hasta cualquier lugar más allá del puerto, así lo estipula el artículo 12.2 RR⁸¹.

⁷⁷ Artículo 12.1: El período de responsabilidad del porteador por las mercancías establecido en el presente Convenio comienza en el momento en que el porteador o una parte ejecutante reciba las mercancías para su transporte y termina en el momento de su entrega.

⁷⁸ Este artículo pretende abrir la puerta, en el marco del convenio, a la normativa '*FIOST*' (*Free in and Out Stowed and Trimmed*) o "Free in - Liner Out" (Free In / Liner Out), que se ejerce habitualmente en el transporte marítimo.

⁷⁹ No obstante, las partes pueden pactar el momento de y el lugar de la recepción y la entrega (art.13.2RR), pues se convino por los redactores del Convenio que el respeto a la autonomía de la voluntad en este punto haría del mismo un instrumento más equilibrado y ajustado a las necesidades del tráfico marítimo.

⁸⁰ En este sentido, cabe tener en cuenta que se contempla un periodo de responsabilidad concreto para la parte ejecutante marítima (PEM) en el artículo 19 del Convenio, en su apartado 1, determinando los criterios aplicables: uno geográfico y otro funcional; debiendo la PEM haber recibido, entregado o atendido las mercancías transportadas en un puerto de un estado contratante del convenio y que el hecho causante de los daños indemnizables haya ocurrido durante el período comprendido entre i. La llegada de las mercancías al puerto de carga del buque y su salida del puerto de carga del buque, ii. Mientras las mercancías se hallaban bajo su custodia o, iii. En cualquier otro momento en la medida en que la parte ejecutante marítima estuviera participando en la ejecución de cualquiera de las actividades previstas en el contrato de transporte, tal como hubiera sido convenido entre el cargador y porteador.

⁸¹ Artículo 12.2: *a*) Si la ley o los reglamentos aplicables en el lugar de la recepción exigen que las mercancías sean entregadas a una autoridad o a un tercero de quien el porteador pueda recogerlas, el período de



A diferencia de otros convenios relativos al transporte de mercancías, las RR establecen expresamente los límites del periodo de responsabilidad del transportista. Por lo tanto, el Convenio ha definido el período en el que el transportista está en posesión real de las mercancías como una disposición obligatoria; y establece que el período de responsabilidad no puede ser inferior al período de posesión, lo cual es una disposición adecuada (apartado tercero, art. 12⁸²).

4. Según la Ley 14/2014, de Navegación Marítima

La Ley 14/2014, de Navegación Marítima, de 24 de julio, establece en su artículo 279⁸³ el período de responsabilidad del porteador. Se estipula que el porteador es responsable desde que se hace cargo de las mercancías en el puerto de origen hasta que las pone a disposición del destinatario o persona designada en el puerto de destino. De este modo la Ley plasma el periodo de responsabilidad que se establece en las Reglas de Hamburgo.

La ley española no especifica que las mercancías deben estar cargadas o no en el puerto de origen, por ello, se entiende que la responsabilidad opera en el momento que empieza la custodia de las mercancías por parte del porteador en puerto de origen. Esto permite que las partes puedan pactar que el porteador con sus propios medios del buque sea el que las cargue

responsabilidad del porteador comenzará cuando el porteador las recoja de dicha autoridad o tercero. *b*) Si la ley o los reglamentos aplicables en el lugar de la entrega exigen que el porteador entregue las mercancías a una autoridad o a un tercero de quien el destinatario pueda recogerlas, el período de responsabilidad del porteador terminará cuando las entregue a dicha autoridad o tercero.

⁸² Artículo 12.3: Para la determinación del período de responsabilidad, las partes podrán estipular el momento y el lugar de la recepción y la entrega, pero será nula toda cláusula del contrato de transporte en la medida en que disponga que: *a*) El momento de la recepción de las mercancías es posterior al inicio de la operación inicial de carga con arreglo al contrato de transporte; o *b*) El momento de la entrega de las mercancías es anterior a la finalización de la operación final de descarga con arreglo al contrato de transporte.

⁸³ Artículo 279: La responsabilidad del porteador por la custodia y conservación de las mercancías abarca el período desde que se hace cargo de las mismas en el puerto de origen, hasta que las pone a disposición del destinatario o persona designada por este en el puerto de destino. En caso de que las leyes o reglamentos portuarios impongan forzosamente la intervención de una empresa u organismo en las operaciones de entrega de las mercancías al porteador para su transporte, o de este último al destinatario, el porteador no responderá del período en que las mercancías estén bajo la custodia de tales empresas u organismos.



donde entonces sí que sería responsable, y al mismo tiempo permite que si el porteador no es el responsable de cargarlas tan solo será responsable una vez estén cargadas en el buque en el puerto de origen ya que ahí empezará su custodia.

De conformidad con la LNM (art. 279⁸⁴), el porteador estará obligado a prestar las operaciones de carga y descarga cuando se encuentren comprendidas dentro del período de su responsabilidad; período que la LNM determina combinando dos criterios: la custodia y la fase marítima.

El porteador es responsable desde que toma a cargo las mercancías «en el puerto de origen» hasta que las entrega «en el puerto de destino». Junto a la estricta «entrega» como acto de traspaso de la detentación material de las cosas transportadas, la «puesta a disposición» de las mercancías en favor del destinatario o de las empresas u organismos cuya intervención venga impuesta por las leyes o reglamentos portuarios también produce efectos liberatorios de responsabilidad para el porteador. La LNM, siguiendo el criterio de las RH, establece una responsabilidad ‘puerto a puerto’, más amplia que la responsabilidad ‘gancho a gancho’ establecida por las RLHV.

En ocasión del transporte multimodal, el período de responsabilidad se extiende desde el «lugar» de origen al «lugar» de destino final, aunque la LNM sólo se aplique cuando los daños ocurran en la fase marítima o en la fase terrestre regida por una norma dispositiva (art. 209⁸⁵).

En el siguiente cuadro se ofrece una visión general del periodo de responsabilidad del transportista según los regímenes comparados.

⁸⁴ *Supra*, nota (62).

⁸⁵ Artículo 209: Si el contrato de transporte comprendiera la utilización de medios de transporte distintos del marítimo, las normas de este capítulo se aplicarán sólo a la fase marítima del transporte, regulándose las demás fases por la normativa específica que les corresponda siempre que esta tenga carácter imperativo.



Reglas de la Haya- Visby	Reglas de Hamburgo	Reglas de Rotterdam	Ley 14/2014, de Navegación Marítima
Gancho a gancho	Puerto a puerto	Puerta a puerta	Puerto a puerto

VI. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

1. Visión General

Un transportista marítimo, como se ha visto anteriormente, tiene dos conjuntos principales de obligaciones: proporcionar un buque en condiciones de navegar y cuidar de las mercancías desde el principio hasta el final del viaje. Además de estas dos obligaciones fundamentales también cabe hacer referencia a las tareas y operaciones asociadas como la recepción, carga, manipulación, estiba, transporte, conservación, cuidado, descarga y entrega de la carga. Aunque este conjunto de obligaciones puede estar codificado de forma diferente en los distintos regímenes de responsabilidad, en la práctica un porteador suele tener los siguientes deberes con respecto a las mercancías transportadas:

1. En primer lugar, el porteador debe aceptar la carga del expedidor, que puede ser el cargador, el fletador o el transitario.
2. En segundo lugar, tiene que embarcar la carga, lo que le obliga a: a) realizar el transporte; b) proceder a la expedición necesaria siguiendo el programa contratado; c) mantener la carga segura, y d) ejecutar las órdenes del cargador según lo contratado.
3. En tercer lugar, el transportista tiene que entregar la carga al destinatario que tiene derecho a ello -el consignatario o endosatario según el conocimiento de embarque- lo que significa que la carga debe llegar al destino contratado, que es el puerto de descarga designado en el conocimiento de embarque; (b) el transportista debe dar aviso de disponibilidad a la parte



notificante, certificando que la carga ha llegado; y (c) finalmente, el transportista debe descargar la carga o ponerla a disposición para su descarga⁸⁶.

Sintetizadas las obligaciones del porteador, una de las cuestiones previas más importantes en el estudio de su responsabilidad es conocer cuáles son los supuestos de que la integran; es decir, concretar los casos en los que el incumplimiento del porteador de su obligación de transportar las mercancías en buen estado da lugar a responsabilidad. Para la clasificación de los supuestos de incumplimiento en este contrato, hay que tener en cuenta que el transportista está obligado a transportar las mercancías en buen estado de un lugar a otro, y que, en base a este principio, las dos obligaciones fundamentales que pesan sobre el transportista son: la de transportar las mercancías y la de custodia.

Partiendo de tal distinción, y atendiendo en primer lugar a la obligación típica del porteador de transportar las mercancías, podemos señalar que existen dos supuestos de incumplimiento de esta obligación de transportar las mercancías: en primer lugar, la entrega tardía de las mercancías (el retraso), en cuanto implica una realización del transporte después del vencimiento del plazo pactado y, en segundo lugar, el incumplimiento parcial o total de la custodia en el transporte por daño en la mercancía o la no entrega de la misma⁸⁷.

El contrato de transporte marítimo de mercancías se presenta como una *locatio operis*, por lo que únicamente se considerará cumplida la obligación que el porteador contrae en virtud del contrato si es que logra alcanzar el resultado prometido, el cual es el traslado de las mercancías de un lugar a otro devolviéndolas en el mismo estado en que le fueron entregadas por el cargador⁸⁸.

⁸⁶ FERNÁNDEZ ROZAS, J.C., *op. cit.*, nota (13), p. 438.

⁸⁷ En cuanto al incumplimiento de la obligación de custodia de la mercancía transportada, se pueden distinguir los siguientes casos: a) La pérdida total de la mercancía, caso que implica el incumplimiento de la obligación de custodia y al mismo tiempo de la obligación de transporte; b) La pérdida parcial de la mercancía, si el porteador sólo entrega una parte de la mercancía que fue entregada; c) El daño de la mercancía, en el caso de que el transportista entregue toda la mercancía transportada pero no en buen estado.

⁸⁸ SÁNCHEZ CALERO, F., *op. cit.*, nota (2), p. 131.



Los supuestos generales de responsabilidad que contemplan las Reglas tratan de identificar aquellos casos en que se puede entender que se ha generado un perjuicio al cargador -el cual debe ser resarcido- en el marco de un contrato de transporte marítimo de mercancías. El perjuicio o ‘daño’, es el presupuesto principal para que exista la obligación de resarcir. Es precisamente el daño lo que produce la reacción del Derecho, que actúa en oposición a la lesión producida injustamente buscando neutralizarla a través de la reposición del estado anterior de las cosas o mediante una indemnización monetaria equivalente a la desventaja producida. En consecuencia, el daño debe poder imputarse al porteador y debe ser cuantificable. La naturaleza jurídica de la responsabilidad es contractual, pues nace de la inejecución o ejecución defectuosa del contrato de transporte, constituyéndose dicho incumplimiento como el daño generado por la conducta del porteador⁸⁹.

De este modo, pasaremos a estudiar los supuestos de responsabilidad del porteador por daño, pérdida y retraso en la entrega de las mercancías.

2. Avería o daño en las mercancías

El primer caso de responsabilidad del transportista en el contrato de transporte marítimo es la avería o daño de las mercancías, que consiste en la disminución del valor de las mismas⁹⁰, así como cualquier defecto o daño que imposibilite su correcto funcionamiento. La causa de este supuesto puede deberse tanto a hechos fácticos como a hechos jurídicos, y sólo basta con que se produzca una falta del transportista en el cumplimiento de sus obligaciones.

Es en este caso donde cobra mayor importancia el uso de los documentos de transporte y concretamente el conocimiento de embarque que, en el ejercicio de su función de recepción

⁸⁹ Díez-Picazo, L., *Fundamentos del Derecho Civil Patrimonial*, vol. 2, *Las Relaciones Obligatorias*, Navarra, Aranzadi, p. 570.

⁹⁰ GÓRRIZ LÓPÈZ, C., *op. cit.*, nota (1), p. 359.



de la entrega de la mercancía, dará fe⁹¹, aunque no absoluta, del estado en que se encontraba la mercancía en el momento de ser entregada al transportista para su transporte⁹².

Por otra parte, a los efectos de la prueba del daño, tanto en el caso de pérdida de la mercancía como en el caso de daños en la mercancía transportada, hay que recordar que tanto el transportista como el cargador deben darse todas las facilidades necesarias para la inspección de la mercancía a fin de poder corroborar la veracidad de lo que consta en el documento de transporte⁹³. Tanto las Reglas de la Haya-Visby en su artículo 3.8⁹⁴, las Reglas de Hamburgo, en su artículo 5.1⁹⁵, como las Reglas de Rotterdam, en su artículo 17.1⁹⁶, contemplan el caso de la responsabilidad por daños a la mercancía.

3. Pérdida de las mercancías

⁹¹ Como se indica en el art. 4.5, la letra f) RLHV el conocimiento de embarque constituirá prueba *prima facie* pero no será vinculante ni concluyente para el porteador. Así también lo prescribe el artículo 16.3, letra a) RH y el 41, letra a) RR.

⁹² ARROYO MARTÍNEZ, I., *op. cit.*, nota (8), pp. 528-529. El autor hace precisa que el conocimiento de embarque admite prueba en contrario salvo el supuesto en que sea transferida a un tercero.

⁹³ En este sentido, R. FORCE, Force, R.: “A Comparison of the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules: Much Ado About”, *Tulane Law Review* 70 (6 Part A), 1995, pp. 2080-2081, señala la importancia de la obligación de contenido del conocimiento de embarque o del documento de transporte, ya que en este debe declararse la cantidad y el estado de los bienes, elementos decisivos para la posterior cuantificación de la indemnización en caso de daño, avería o retraso.

⁹⁴ Artículo 3.8: Toda cláusula, Convenio o acuerdo en un contrato de transporte que exonere el porteador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño referente a las mercancías, que provengan de negligencia, falta o incumplimiento de los deberes y obligaciones, señalados en este artículo, o atenuando dicha responsabilidad en otra forma que no sea la determinada en el presente convenio, serán nulos y sin efecto y se tendrán por no puestos. La cláusula de excepción del beneficio del seguro al porteador y cualquier otra cláusula semejante, exonerarán al porteador de su responsabilidad.

⁹⁵ Artículo 5.1: El porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 4, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

⁹⁶ Artículo 17.1: El porteador será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en su entrega, si el reclamante prueba que la pérdida, el daño o el retraso, o el hecho o circunstancia que lo causó o contribuyó a causarlo, se produjo durante el período de responsabilidad del porteador definido en el capítulo 4.



La pérdida de la mercancía es el segundo supuesto de responsabilidad que vamos a tratar; dicha pérdida puede ser total o parcial, así como la no entrega o la entrega incompleta de la mercancía transportada⁹⁷.

Hay que tener en cuenta que la naturaleza que caracteriza este supuesto de responsabilidad es que puede consistir en una pérdida de la mercancía por hechos tanto fácticos como jurídicos, con independencia de la naturaleza de los mismos, siempre que se produzca un efecto equiparable a la destrucción de la mercancía, a su sustracción y a la entrega a un tercero que no tiene derecho a ella⁹⁸.

Un aspecto importante que debemos señalar es la distinción entre pérdida total y pérdida parcial. En el primer caso, el transporte se realiza de forma que ninguna de las mercancías entregadas por el transportista sea entregada en destino. En el caso de la pérdida parcial, existe una entrega, aunque sólo respecto de una parte del total de las mercancías, produciéndose así el llamado cumplimiento parcial de la obligación asumida por el transportista. Esta diferenciación será de gran importancia a la hora de delimitar el importe de la responsabilidad, limitándose únicamente a la parte efectivamente perdida de la mercancía transportada⁹⁹.

Otra forma en la que se puede incurrir en este tipo de responsabilidad es cuando se supera el plazo máximo establecido por la norma rectora del contrato para que exista un retraso. Una vez transcurrido este plazo, se considera que la mercancía se ha perdido. Lo vemos en el artículo 5.3¹⁰⁰ de las Reglas de Hamburgo, que establece un plazo de 60 días desde la

⁹⁷ GÓRRIZ LÓPEZ, C., *op. cit.*, nota (1), pp. 356-357.

⁹⁸ *Ibid.*, p. 367.

⁹⁹ Este supuesto de responsabilidad se reconoce en los tres Convenios en los mismos artículos que el supuesto por avería o daño.

¹⁰⁰ Artículo 5.3: El titular de una acción por pérdida de las mercancías podrá considerarlas perdidas si no han sido entregadas conforme a lo dispuesto en el artículo 4 dentro de un plazo de 60 días consecutivos siguientes a la expiración del plazo de entrega determinado con arreglo al párrafo 2 de este artículo.



expiración del plazo de entrega. Por otro lado, el artículo 23.4¹⁰¹ de las Reglas de Rotterdam permite al cargador asumir la pérdida de las mercancías una vez que ha incurrido en un retraso en la entrega de las mismas, imponiéndole la carga de dar aviso al transportista de la pérdida de las mercancías dentro de los 21 días siguientes a la fecha en que deberían haber sido entregadas.

Sin embargo, ni las Reglas de La Haya ni sus Protocolos modificativos reconocen textualmente la existencia de la pérdida en el supuesto de excedencia en el plazo de entrega, por lo que es imposible encontrar en su articulado ninguna disposición que limite el plazo máximo de retraso tras el cual debe declararse la pérdida de las mercancías.

4. Retraso en la entrega de las mercancías

Es en las Reglas de Hamburgo donde se define por primera vez el retraso como un supuesto de responsabilidad, tal y como se indica en el artículo 5.1 en términos generales y se define en particular en su párrafo segundo¹⁰², consistiendo en la entrega de las mercancías con posterioridad a la fecha prevista para su devolución en el contrato¹⁰³.

Hasta hace poco, los viajes marítimos estaban expuestos a innumerables riesgos incontrolables, que a menudo provocaban retrasos y desvíos. Debido a esta incertidumbre, las Reglas de La Haya no se aplican a la responsabilidad del transportista por los retrasos en la entrega, y tampoco se tuvo en cuenta en los Protocolos de modificación. Lo cierto es que este hecho ha provocado muchas críticas a las Reglas de La Haya-Visby y ha causado problemas, tanto a nivel doctrinal como práctico, al dejar una importante laguna legal. Por

¹⁰¹ Artículo 23.4: No se deberá indemnización alguna por causa del retraso, salvo que se haya dado aviso al porteador de la pérdida debida al retraso dentro de los veintiún días naturales siguientes a la entrega de las mercancías.

¹⁰² Artículo 5.2: Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un porteador diligente.

¹⁰³ GÓRRIZ LÓPEZ, C., *op. cit.*, nota (1), p. 361.



ello la adición expresa del retraso como supuesto de responsabilidad fue un gran avance en las RH. Sin embargo, gracias a la moderna tecnología naval, a la precisión de las cartas marinas y a los mejores y más eficaces métodos de navegación, los viajes son menos propensos a los retrasos y más seguros.

Los cargadores se han acostumbrado y esperan que los transportistas cumplan con su compromiso de entregar las mercancías en el plazo previsto. Así, las RH regulan la responsabilidad del transportista por el retraso en la entrega del mismo modo que la responsabilidad por la pérdida o el daño de las mercancías, es decir, de acuerdo con el principio de presunción de culpa o negligencia.

La misma dirección que las RH, siguen las Reglas de Rotterdam, que reconocen el retraso como un nuevo supuesto de responsabilidad en el artículo 17.1¹⁰⁴ y más concretamente en el art. 21¹⁰⁵, en el que se define lo que en las RR se entiende por retraso como la no entrega de los bienes en el lugar de destino y tiempo acordado.

Lo que realmente diferencia a este supuesto de los anteriores es que el retraso supone una manifestación del origen de los daños, mientras que los supuestos de pérdida y avería son expresiones del daño emergente a los que se derivan como resultado de otros¹⁰⁶.

5. Responsabilidad del porteador en la Ley 14/2014, de Navegación Marítima

En la Ley 14/2014, de Navegación Marítima en el artículo 223¹⁰⁷ se prescribe el deber de custodia por parte del porteador siendo éste responsable por la pérdida o daños que sufren las mercancías como consecuencia de la infracción del deber de custodia de acuerdo con la

¹⁰⁴ *Supra*, nota (24).

¹⁰⁵ Artículo 21: Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no se han entregado en el lugar de destino indicado en el contrato de transporte dentro del plazo acordado.

¹⁰⁶ GÓRRIZ LÓPEZ, C., *op. cit.*, nota (1) p. 365.

¹⁰⁷ *Supra*, nota (49).



sección novena del capítulo segundo; sección que regula la responsabilidad del porteador por pérdidas daños o retraso.

Vemos cómo el artículo 277¹⁰⁸ establece el régimen de responsabilidad del porteador para todo daño o pérdida de las mercancías incluyendo así el retraso en la entrega cuando las mercancías se encuentren bajo la custodia del porteador.

Nuestra doctrina y jurisprudencia son unánimes al afirmar que la «pérdida» se refiere al supuesto de daños físicos que suponen su destrucción total y que si la pérdida es parcial (golpes, moho, rotura, etc.) estaremos ante el supuesto de «daños o averías». Además, se distinguen los supuestos de pérdida por destrucción y por desaparición, de tal forma que la responsabilidad puede derivar de una pérdida efectiva o de una pérdida presumible. La primera tiene lugar cuando existe destrucción constatable de la mercancía o cuando los daños que sufre la hacen inservible por pérdida de su naturaleza. La pérdida presumible o desaparición resulta de su consideración como pérdida total por el transcurso de un plazo de tiempo. El concepto de daño alude, en cambio, al menoscabo que sufre la mercancía como desmerecimiento o mengua de su calidad o cantidad.

En lo referente al artículo 280¹⁰⁹ de la LNM, este soluciona una pequeña controversia en relación al supuesto de responsabilidad por retraso en la entrega, ya que lo que la doctrina se

¹⁰⁸ Artículo 277: 1. El porteador es responsable de todo daño o pérdida de las mercancías, así como del retraso en su entrega, causados mientras se encontraban bajo su custodia, de acuerdo con las disposiciones previstas en esta sección, las cuales se aplicarán imperativamente a todo contrato de transporte marítimo. No tendrán efecto las cláusulas contractuales que pretendan directa o indirectamente atenuar o anular aquella responsabilidad en perjuicio del titular del derecho a recibir las mercancías. Sin embargo, tales cláusulas, cuando estén pactadas en la póliza de fletamento y no entrañen exoneración por dolo o culpa grave del porteador, tendrán valor exclusivamente en las relaciones entre este y el fletador, sin que puedan oponerse, en ningún caso, al destinatario que sea persona distinta del fletador. 2. Los contratos de transporte marítimo de mercancías, nacional o internacional, en régimen de conocimiento de embarque y la responsabilidad del porteador, se regirán por el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, los protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte y esta ley.

¹⁰⁹ Artículo 280: Existe retraso en la entrega cuando las mercancías no son entregadas en destino en el plazo convenido, o en defecto de este, en el plazo razonable exigible según las circunstancias de hecho.



cuestionaba era a partir de cuándo se considera retraso y en este artículo se expresan dos posibilidades: en primer lugar, el retraso de las mercancías se da cuando no son entregadas en destino en plazo convenido y, en su defecto, en plazo razonable exigible según las circunstancias del hecho.

En el siguiente cuadro presentamos una visión general de como las normas estudiadas reconocen los supuestos de responsabilidad explicados:

	Reglas de La Haya-Visby	Reglas de Hamburgo	Reglas de Rotterdam	LNM 14/2014 de España
Responsabilidad por pérdida de las mercancías	Pérdida total o parcial de las mercancías. Art. 3	Pérdida total o parcial de las mercancías y excedido el plazo de retraso. Art. 5	Pérdida total o parcial de las mercancías y excedido el plazo de retraso. Art. 23	Contempla los tres supuestos de responsabilidad en el art. 277 y 280.
Responsabilidad por daño en las mercancías	Contempla la responsabilidad por daño en las mercancías. Art.3	Contempla la responsabilidad por daño en las mercancías. Art.5	Contempla la responsabilidad por daño en las mercancías. Art.5	
Responsabilidad por retraso en la entrega de las mercancías	No se contempla este supuesto de responsabilidad.	Retraso en la entrega de las mercancías fuera del tiempo acordado en un	Retraso en la entrega de las mercancías fuera del tiempo acordado en un plazo de 21	



		plazo de 60 días. Art.5	días. Art. 17 y 21	
--	--	----------------------------	-----------------------	--

VII. LIMITACIÓN ECONÓMICA DE LA RESPONSABILIDAD

1. Según las Reglas de La Haya-Visby

Las Reglas de La Haya-Visby (RLHV) enuncian los límites de responsabilidad por pérdida o daño en su artículo 4, apartado quinto, letra a)¹¹⁰. Cabe mencionar que, como estas reglas no contemplan el supuesto de responsabilidad por parte del porteador por retraso en la entrega de las mercancías, no existe limitación para este supuesto que posteriormente se encargarán de regular las Reglas de Hamburgo y las Reglas de Rotterdam.

En ningún caso la responsabilidad de la pérdida o el daño podrá ser menor al equivalente a 666,67 Derecho Especial de Giro (DEG)¹¹¹ unidades de cuenta por bulto unidad o a dos unidades de cuenta por kilo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, según cuál sea el importe más elevado, salvo que se haya declarado el valor de las mercancías antes de su embarque y que este conste en el documento de transporte¹¹².

Este sistema dual obedece a que la carga marítima varía de ciertas cargas, como los productos a granel, que tienen un valor relativamente bajo en relación con su peso, hasta otras cargas,

¹¹⁰ Artículo 4.5. a): A menos que la naturaleza y el valor de las mercancías se hayan declarado por el cargador antes de su embarque, y que dicha declaración se haya incluido en el conocimiento, el transportista, como el buque, no serán en ningún caso responsables de las pérdidas o daños a las mercancías en relación con las mismas en una cuantía superior a 666,67 unidades de cuenta por bulto o unidad, o dos unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, aplicándose de ambos límites el más elevado.

¹¹¹ En el artículo 4.5. d) RLHV se establece que la unidad de cuenta mencionada en el presente artículo será el Derecho de Giro Especial definido por el Fondo Monetario internacional. La cuantía mencionada en el apartado a), se convertirá en la moneda nacional con arreglo al valor de dicha moneda en una fecha que se determine por la ley de jurisdicción a que se someta al caso. En el supuesto de que un Estado no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la forma fijada por dicho Estado.

¹¹² FERNANDEZ ROZAS, J.C., *op. cit.*, nota (13) p. 439.



como la maquinaria pesada, cuya proporción valor/peso es mucho más elevada. Por ello se establecen dos sistemas distintos para poder cuantificar los valores con mejor exactitud¹¹³.

El apartado letra c)¹¹⁴ del art. 4.5, interesa en cuanto describe la situación en que se utilice el contenedor, una paleta, o un elemento de transporte similar para consolidar las mercancías, el número de bultos o unidades enumerados en el conocimiento de embarque como embalados en dicho elemento de transporte se considerará el número de bultos unidades a los efectos de este apartado en lo que respecta a dichos bultos unidades.

Esta es una incorporación fruto de los Protocolos Modificativos, ya que originalmente en las Reglas de La Haya no se hacía ninguna referencia y el término bulto causaba bastante inseguridad.

Como ejemplo, en el caso *The Mormaclaynx*¹¹⁵ la carga se describía en el conocimiento de embarque como un contenedor que contenía 99 balas de cuero y se consideró que cada bala constituía un paquete separado. Por lo contrario, en el caso *Standard Electrica S/A v. Hamburg sudarmericaniche*¹¹⁶, se sostuvo que si el conocimiento de embarque se limitaba a hacer referencia al contenedor sin enumerar su contenido el propio contenedor sería tratado como un bulto. En el caso *Kulmerland*¹¹⁷, en el que una partida de máquinas de manufacturación se había enviado dentro de un contenedor, en cajas individuales de cartón ondulado selladas con finas cintas de papel, se consideró cada una de ellas como embalajes individuales.

¹¹³ FORCE, R., *loc. cit.*, nota (92), pp. 2072-2074.

¹¹⁴ Artículo 4.5. c): Si con el fin de agrupar las mercancías se utilizará en contenedores, bandejas de carga u otros medios de transporte similares, cualquier bulto o unidad que se hubiera enumerado en el conocimiento de embarque como incluido dentro de dicho medio de transporte se considerará como un bulto o una unidad efectos del presente párrafo. Fuera del caso citado, será el contenedor, bandeja o medios similares de transporte lo que se considera como bulto unidad.

¹¹⁵ (1971) 2 Lloyds Report 476.

¹¹⁶ (1967)2 Lloyds Report 193.

¹¹⁷ (1973)2 Lloyds Report 428.



También, en el articulado de las RLHV se contempla una clausula de exclusión del beneficio de la limitación de la responsabilidad (4.5.e)¹¹⁸, advirtiendo que este solo operará cuando se demuestre que el daño fue consecuencia de un acto u omisión del porteador realizado con la intención de causar un daño o con temeridad y, a sabiendas de que probablemente se produciría un daño.

El porteador, el capitán, los agentes del porteador o el cargador podrán fijar entre ellos importes máximos distintos a los mencionados, pero se prohíbe un pacto donde se asuma una responsabilidad inferior a la establecida en el convenio (art.4.5.g)¹¹⁹.

Por último, anuncia que el porteador no puede ser responsable en el caso de la pérdida daño de las mercancías si la naturaleza o el valor de estas, fueron declarados erróneamente a sabiendas por el cargador en el conocimiento de embarque (art.4.5.h)¹²⁰.

2. Según las Reglas de Hamburgo

Las Reglas de Hamburgo establecen un lumbral más elevado, limitando la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías a una suma equivalente a 835 DEG unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o 2,5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas si esta cantidad es mayor

¹¹⁸ Artículo 4.5. e): Ni el porteador ni el buque tendrán derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad que en este párrafo se determina si se demuestra que el daño es resultado de un acto o de una omisión del porteador, que se produjo o con intención de provocar un daño o temerariamente y con conocimiento de que probablemente de ellos se deducirá un daño.

¹¹⁹ Artículo 4.5. g): Podrá fijarse, mediante convenio entre el porteador, el capitán o el agente del porteador y el cargador, cuantías máximas distintas de las mencionadas en el apartado a) de este párrafo, con tal de que ningún importe máximo convencional así fijado sea inferior al importe máximo correspondiente mencionado en dicho párrafo.

¹²⁰ Artículo 4.5. h): Ni el porteador ni el buque responderán en caso alguno de pérdidas o daños causados a las mercancías, o que las conciernan, si en el conocimiento de embarque el cargador hubiera hecho a sabiendas declaración falsa en cuanto a la naturaleza o valores de las mismas.



(artículo 6)¹²¹. El porteador y el cargador pueden fijar unos límites superiores a los indicados pero no inferiores (artículo 6.4)¹²².

La unidad de cuenta vuelve a ser el Derecho Especial de Giro tal como lo define el FMI. Los límites de responsabilidad, de conformidad con las RH, son un 25% más altos que los establecidos en virtud del Protocolo Adicional de 1979. Además, mantienen el sistema dual por bulto/kilogramo establecido en el Protocolo de Visby.

Las RH, al ser las primeras en reconocer expresamente la responsabilidad del porteador por retraso en la entrega de las mercancías, son también las primeras en contemplar una limitación expresa de la responsabilidad para este supuesto. La responsabilidad del porteador por el retraso en la entrega de las mercancías se limita a una suma equivalente a dos veces y media (2,5) el flete que debe pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso; pero no excederá de la cuantía total del flete que debe pagarse en virtud del contrato de transporte marítimo (artículo 5.1.b)¹²³.

Por último, contemplan la pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad. El porteador pierde el beneficio de la limitación de responsabilidad si se demuestra que la pérdida, el daño o el retraso provinieron de una acción o una omisión del porteador realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso. También perderá el beneficio

¹²¹ Artículo 6.1. a): La responsabilidad del porteador por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de la mercancías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a 835 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o a 2,5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

¹²² Artículo 6.4: El porteador y el cargador podrán pactar límites de responsabilidad superiores a los establecidos en el párrafo 1.

¹²³ Artículo 6.1. b): La responsabilidad del porteador por el retraso en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte marítimo de mercancías.



de la limitación de responsabilidad el empleado o agente del porteador que se comporte de esta forma (artículo 8)¹²⁴.

3. Según las Reglas de Rotterdam

La limitación económica por responsabilidad se establece en el Capítulo 12, artículo 59, de las Reglas de Rotterdam (RR). En este se advierte que la responsabilidad del porteador por el incumplimiento de las obligaciones está limitada 875 DEG unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga, o a 3 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías objeto de la reclamación, según cuál sea el importe más elevado, salvo cuando el valor de las mercancías haya sido declarado por el cargador he incluido los datos del contrato, o cuando el porteador y el cargador hayan acordado un importe superior a la limitación de responsabilidad establecida en el presente artículo (art. 59.1)¹²⁵. Un aumento, respecto a los límites de las Reglas de La Haya-Visby, del 31,25% para el límite por paquete y del 50% para el límite por kilogramo.

Las RR mantienen la unidad de cuenta referidas al DEG definido por el FMI como así yo lo hacían las Reglas de Hamburgo (Art.59.3)¹²⁶. Del mismo modo esto permitirá que las

¹²⁴ Artículo 8.1: El porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del porteador realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso. 2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 7, el empleado o agente del porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión de ese empleado o agente realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

¹²⁵ Artículo 59.1: A reserva de lo dispuesto en el artículo 60 y en el párrafo 1 del artículo 61, la responsabilidad del porteador por el incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al presente Convenio estará limitada a 875 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga, o a 3 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías que sean objeto de reclamación o litigio, si esta última cantidad es mayor, salvo cuando el cargador haya declarado el valor de las mercancías y esa declaración se haya incluido en los datos del contrato, o cuando el porteador y el cargador hayan acordado un límite superior al límite de responsabilidad establecido en el presente artículo.

¹²⁶ Artículo 59.3: La unidad de cuenta a la que se hace referencia en el presente artículo es el derecho especial de giro definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el presente artículo deberán ser convertidas a la moneda de un Estado según el valor de dicha moneda en la fecha de la sentencia o del laudo, o en la fecha convenida por las partes. El valor de la moneda de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional, expresado en derechos especiales de giro, deberá ser calculado según el método aplicado en la fecha que proceda por el Fondo Monetario Internacional para sus propias operaciones y transacciones. El valor de la moneda de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo



cantidades se conviertan a la moneda nacional del Estado en términos del DEG cuando un estado sea miembro del FMI y cuando no lo sea se calculará según determinación de dicho Estado.

En referencia a los límites de la responsabilidad en caso de pérdida causada por retraso, las RR siguen la misma dirección que las RH. Según el artículo 60¹²⁷, la indemnización por la pérdida o el daño de las mercancías debido al retraso se calculará de conformidad con el artículo 22¹²⁸ sobre el cálculo de la indemnización, y se limitará a una cantidad equivalente a dos veces y media (2,5) el flete pagadero por las mercancías retrasadas. Además, el importe total a pagar no puede superar el límite respecto a la pérdida total de las mercancías en cuestión.

Por último y del mismo modo que las RH, en el artículo 61, las RR presentan el supuesto de la pérdida del beneficio de la limitación de la responsabilidad. Establece dos circunstancias en que el porteador u otras de las personas referidas en el artículo 18 gozarán del derecho del beneficio de la limitación de la responsabilidad. Primero, y en referencia a la responsabilidad descrita en el artículo 59, dejarán de gozar del beneficio de la limitación de responsabilidad, en el caso en que el reclamante pruebe que la pérdida resultante del incumplimiento de la obligación contractual en virtud del presente convenio del porteador es imputable a un acto

Monetario Internacional, expresado en derechos especiales de giro, deberá ser calculado según el método determinado por dicho Estado.

¹²⁷ Artículo 60: A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 61, la indemnización por pérdida o daño de las mercancías que sea imputable a retraso deberá ser calculada con arreglo al artículo 22 y la responsabilidad por la pérdida económica imputable a retraso estará limitada a una cantidad equivalente a dos veces y media el flete que se deba por el transporte de las mercancías retrasadas. La suma total que deba pagarse con arreglo al presente artículo y al párrafo 1 del artículo 59 no podrá exceder del límite que resulte aplicable con arreglo al párrafo 1 del artículo 59 en caso de pérdida total de las mercancías afectadas.

¹²⁸ Artículo 22: 1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 59, la indemnización debida por el porteador por pérdida o daño de las mercancías será calculada tomando como referencia el valor que tengan esas mercancías en el lugar y en el momento de la entrega, determinados conforme a lo dispuesto en el artículo 43. 2. El valor de las mercancías se determinará en función de su cotización en la bolsa de dichos productos o bienes o, en su defecto, de su precio de mercado o, en defecto de ambos, por referencia al valor usual de mercancías de esa misma clase y calidad en el lugar de la entrega. 3. En caso de pérdida o daño de las mercancías, el porteador no estará obligado a pagar indemnización alguna que supere el límite resultante de lo previsto en los párrafos 1 y 2 del presente artículo, salvo que haya convenido con el cargador en que la indemnización se calcule de un modo diferente, sin sobrepasar los límites establecidos en el capítulo 16.



personal, o a una omisión de la persona que reclama el derecho a la limitación, realizados con la intención de causar dicha pérdida o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirá tal pérdida (apartado primero, artículo 61¹²⁹).

En segundo lugar, perderán el beneficio de la limitación de la responsabilidad, en el caso que el reclamante pruebe que el retraso en la entrega se debió a un acto u omisión personal de la persona que reclama el derecho a limitarlo, realizado con la intención de causar la pérdida debida al retraso o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirá dicha pérdida (apartado segundo, artículo 61¹³⁰).

4. Según la Ley 14/2014, de Navegación Marítima

La Ley de Navegación Marítima (LNM) establece la limitación de la responsabilidad por pérdida o daño de las mercancías en su artículo 282.1¹³¹, siguiendo las mismas pautas de las Reglas de La Haya-Visby y precisando así las mismas cantidades. En el supuesto de la limitación de responsabilidad por retraso en la entrega de las mercancías, el artículo 283.1¹³², limita la responsabilidad a una cifra equivalente dos veces y media al flete pagadero de las mercancías afectadas sin exceder de la cuantía total del flete que debiese pagarse en virtud

¹²⁹ Artículo 61.1: Ni el porteador ni ninguna de las personas mencionadas en el artículo 18 podrá limitar su responsabilidad con arreglo a lo dispuesto en el artículo 59, o con arreglo a lo estipulado en el contrato de transporte, si el reclamante prueba que la pérdida o el daño resultante del incumplimiento de alguna obligación del porteador con arreglo al presente Convenio es imputable a un acto u omisión personal de la persona que invoque el derecho a limitar su responsabilidad, cometido con la intención de causar dicha pérdida o daño, o temerariamente y a sabiendas de que la pérdida o el daño probablemente se produciría.

¹³⁰ Artículo 61.2: Ni el porteador ni ninguna de las personas mencionadas en el artículo 18 podrá limitar su responsabilidad con arreglo a lo dispuesto en el artículo 60 si el reclamante prueba que el retraso en la entrega resultó de un acto u omisión personal de la persona que invoque el derecho a limitar su responsabilidad, cometido con la intención de causar la pérdida resultante del retraso o temerariamente y a sabiendas de que dicha pérdida probablemente se produciría.

¹³¹ Artículo 282.1: La responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías transportadas estará limitada, salvo que en el conocimiento de embarque se haya declarado el valor real de tales mercancías, a las cifras establecidas en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque y los Protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte.

¹³² Artículo 283.1: La responsabilidad por retraso queda limitada a una cifra equivalente a dos veces y media el flete pagadero por las mercancías afectadas por el retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de fletamento.



del contrato. Siguiendo la misma dirección de las reglas internacionales, la LNM establece en su apartado cuarto del artículo 282¹³³ y 283¹³⁴ la cláusula de exclusión del beneficio de limitación de la responsabilidad, en los supuestos en que se pruebe que el daño, pérdida o retraso sean causados por el porteador mismo, intencionadamente o actuando de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad.

En la siguiente tabla se muestra la comparativa entre los Convenios internacionales y la legislación española en relación con la limitación económica de la responsabilidad del porteador:

	Reglas de La Haya-Visby	Reglas de Hamburgo	Reglas de Rotterdam	Ley 14/2014, de Navegación Marítima
Limitación de responsabilidad por pérdida o daño	666,67 unidades de cuenta por bulto/unidad 2 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto	835 unidades de cuenta por bulto/unidad 2,5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto	875 unidades de cuenta por bulto/unidad 3 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto	Redirige la limitación al Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de embarque, es decir, las Reglas de La Haya-Visby

¹³³ Artículo 282.4: El porteador no podrá prevalerse del derecho a limitar su responsabilidad cuando se pruebe que el daño o la pérdida han sido causados por él mismo, intencionadamente o actuando en forma temeraria y con conciencia de su probabilidad. De igual forma, los auxiliares del porteador no podrán prevalerse del derecho a limitar su responsabilidad cuando se pruebe que el daño o la pérdida han sido causados por ellos mismos, intencionadamente o actuando de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad.

¹³⁴ Artículo 283.4: El porteador no podrá prevalerse del derecho a limitar su responsabilidad cuando se pruebe que el retraso ha sido causado por él mismo, intencionadamente o actuando de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad. De igual forma, los auxiliares del porteador no podrán prevalerse del derecho a limitar su responsabilidad cuando se pruebe que el retraso ha sido causado por ellos mismos, intencionadamente o actuando de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad.



Limitación de responsabilidad por retraso	No reconoce dicha limitación	2,5 del flete pagadero por las mercancías retrasadas	2,5 del flete pagadero por las mercancías retrasadas	2,5 del flete pagadero por las mercancías retrasadas
---	------------------------------	--	--	--

VIII. CONCLUSIONES

En la actualidad no existe una única regulación uniforme sobre la responsabilidad del porteador de los contratos de transporte de mercancías, ya que existen en vigencia distintas reglas internacionales como las Reglas de La Haya y sus Protocolos modificativos y las Reglas de Hamburgo, además de un proyecto, que a pesar de que no esté en vigor, se espera que en un futuro no muy lejano suficientes países lo ratifiquen aportando modernidad y acercando la legislación a la situación real del contrato de transporte marítimo en general (Reglas de Rotterdam). Esto puede generar problemas de aplicabilidad, aunque cada vez más países están ratificando las normas de Hamburgo, siendo este último, Perú. Como señaló en un seminario de Derecho marítimo el abogado Miquel Roca, los políticos de los Estados deben trabajar conjuntamente con el sector profesional para darse cuenta de la necesaria ratificación de las Reglas de Rotterdam.

Cabe constatar la diferenciación entre la figura del porteador y el porteador efectivo, que es recogida tímida e indirectamente en las Reglas de La Haya-Visby, pero de manera clara y directa en las posteriores Reglas de Hamburgo y en las Reglas del Rotterdam, como también en la LNM. A su vez, destaca la protección de los porteadores efectivos en especial y de las actividades del porteador por la Cláusula Himalaya ante un posible reclamo de responsabilidad por vía contractual o extracontractual.

En relación con el periodo de responsabilidad, se advierte que en las Reglas de La Haya-Visby no existe diferencia alguna entre el período de responsabilidad y el período de aplicación normativa, ya que únicamente definen este último. El periodo de responsabilidad debería coincidir con el periodo de aplicación de las normas. Sin embargo, no sucede así ni en las RLHV, ni en las RH. En estas últimas, se establece un periodo de responsabilidad que realmente regula el periodo de aplicación de la norma sin referirse ni a la recepción, ni a la



entrega de las mercancías por parte del porteador, sino más bien de los lugares, y es esta precisión la que ocasiona que el periodo regulado en las RH no se corresponda con el concepto de período de responsabilidad del porteador. Esto, no obstante, en las RR no sucede, y en su regulación se anuncia un periodo de aplicación de la norma y un periodo de responsabilidad del porteador que coinciden indicando con precisión el tiempo durante el cual subsiste la obligación de custodia por parte del porteador.

Toda la normativa internacional unificadora reconoce que para que exista un daño y se origine la responsabilidad del porteador debe causarse una lesión en el interés del cargador o del destinatario, reconociendo así la avería, la pérdida y el retraso de las mercancías. Las RH y las RR, en el supuesto de responsabilidad por pérdida de la mercancía, contemplan una nueva posibilidad que no contemplan las RLHV, y es precisamente que la no entrega en un plazo determinado -ya sea de 60 días como marca el artículo 5.3 de las RH o el artículo 23.4 de las RR en el plazo de 21 días- también se considera pérdida. Este supuesto no es reconocible en las RLHV, ya que no existe ninguna limitación en el plazo máximo de retraso.

En relación al supuesto de responsabilidad del porteador por retraso en la entrega de las mercancías, en las RLHV no se menciona en ningún lugar; por ello este supuesto no existe y consecuentemente no puede existir el supuesto de pérdida por excedencia del periodo de retraso anteriormente expuesto. Cabe mencionar que tribunales de otros países como los anglosajones interpretan que en las RLHV los términos de ‘pérdida’ o ‘daño’ incluyen los derivados del retraso en la entrega por lo que han optado por establecer la responsabilidad del porteador en tal supuesto. Entre las RH y las RR, la única diferencia en el supuesto de responsabilidad del porteador por retraso es que las RR lo limitan solo al hecho de no entregar los bienes en lugar y plazo acordado en el contrato. Por último, en el supuesto de responsabilidad por avería o daño de las mercancías, ya sea por desperfecto o daño que imposibilite su correcto funcionamiento por hechos fácticos o por hechos jurídicos, es un supuesto de responsabilidad reconocido en todas las normativas internacionales unificadoras.

Cabe observar que en las RLHV existe un sistema de responsabilidad subjetivo donde el reclamante debe probar la culpa. En el artículo 3.1. de las RLHV se establece el concepto de ‘debida diligencia’, con el cual el porteador debe desarrollar sus obligaciones, y este artículo



debe leerse conjuntamente con el artículo 4.1. donde se establece que ‘el transportador no será responsable por pérdidas o averías que sufran las mercancías como resultado de las condiciones de navegabilidad del buque (...)’. De este modo se entiende que el porteador no tendrá la carga de probar que actuó con debida diligencia, sino que el reclamante debe probar que el buque no cumplía con las condiciones de navegabilidad que se establecen artículo 3.1 y que el daño causado de las mercancías se dio como consecuencia de esta falta de la debida diligencia exigida en las obligaciones del porteador.

Ahora bien, en las RH el sistema de responsabilidad es mixto, pues emplea criterios objetivos y criterios subjetivos de imputación de la responsabilidad, de manera que no presenta una responsabilidad fundada en la culpa del porteador sino en la presunción legal que ordena que si el hecho que originó la pérdida, avería o retraso se produjo durante el período de responsabilidad del porteador está obligado a responder. No obstante, cabe beneficiarse de esta presunción siempre que se pruebe que ya sea él mismo, sus dependientes o agentes, que adoptaron todas las medidas razonables para evitar que se produjera el daño en las mercancías. De este modo, la carga de la prueba recae sobre el porteador, quien deberá probar que no es responsable por los supuestos de responsabilidad en cuestión. Las RR siguen el mismo sistema de responsabilidad mixto que las RH y la carga de prueba del reclamante se limita a la identificación del daño, ya que la prueba de que la pérdida, avería o retraso del hecho circunstancial que contribuyó a causarlo se dio durante el período de responsabilidad. Sin embargo, sigue siendo el porteador quien debe probar que el daño no es imputable a su culpa. Cabe precisar que la carga de la prueba impuesta al reclamante es mucho menos gravosa que la correlativamente impuesta al porteador puesto que únicamente se debe probar que las mercancías fueron entregadas en buen estado al porteador.



BIBLIOGRAFÍA

- ARROYO MARTÍNEZ, I.: *Curso de Derecho Marítimo*, 2ª ed., Navarra, Aranzadi, 2005.
- Anuario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, vol.XIX: 1988, “Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Hamburgo): nota de la Secretaría (A/CN.9/306)”.
- BERLINGIERI F.: “A Comparative Analysis of The Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules and The Rotterdam Rules”, UNCITRAL.
- BERLINGIERI F., “La Disciplina de las Obligaciones del Porteador y su Responsabilidad en las Reglas de Rotterdam”, en *Las Reglas de Rotterdam: una nueva era en el Derecho uniforme del transporte. Actas del Congreso Internacional* (M. ALBA FERNÁNDEZ y R. ILLESCAS ORTIZ, dirs.), Madrid, Dykinson, 2012.
- Chandler, G. F.: “A Comparasion of ‘COGSA, the Hague/Visby Rules and the Hamburg Rules”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.15, núm.2, April 1984, pp. 233-291.
- DE RUIZ, S. F.: “La Cláusula Paramount”, *De Iure*, núm.8, mayo, 2012.
- DÍEZ-PICASO y PONCE DE LEÓN, L.: *Fundamentos del Derecho Civil Patrimonial, vol. 5, La responsabilidad Civil Extracontractual*, Navarra, Aranzadi, 2012.
- EMPARANZA SOBEJANO, A. y MARTÍN OSANTE, J.M.: *La Ley de Navegación Marítima: Balance de su aplicación práctica*, Madrid, Marcial Pons, 2019.
- FORCE, R.: “A Comparison of the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules: Much Ado About”, *Tulane Law Review* 70 (6 Part A), 1995, pp. 2051-2089.
- FUENTES GÓMEZ, J.C., ALCÁNTARA GONZÁLEZ, J.M. y Carlier de Lavalley, M.: *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Madrid, Dykison, 2015.
- GARRIGUES, J.: *Curso de Derecho Mercantil*, Tomo II, 8ª ed., Madrid, Aguirre, 1992.
- GONZÁLEZ-LEBRERO, R. A.: *Curso de Derecho de la Navegación*, Vitoria-Gasteiz, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 1998.



- GÓRRIZ LÓPEZ, C.: *La Responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías (carretera, ferrocarril, marítimo, aéreo y multimodal)*, Publicaciones del Real Colegio de España (Studia Albornotiana vol. LXXVII), Bolonia, 2001.
- ILLESCAS ORTIZ, R. y ALBA FERNÁNDEZ, M.: *‘Las Reglas de Rotterdam y la práctica comercial internacional’*, Navarra, CIVITAS/Thomson Reuters, 2012.
- LÓPEZ RUEDA, F.C. y ARROYO MARTÍNEZ, I.: *La Responsabilidad del porteador y de las partes ejecutantes en las Reglas de Rotterdam*, Barcelona, Bosch, 2005.
- PULIDO BEGINES, J.L.: *El concepto de porteador efectivo en el Derecho uniforme del transporte*, Madrid, Marcial Pons, 2012.
- RODRÍGUEZ DELGADO, J.P, ALBA FERNÁNDEZ y M. ILLESCAS RTIZ, R: *El periodo de responsabilidad del porteador en el transporte marítimo de mercancías: De Bruselas a Rotterdam*, Madrid, Marcial Pons, 2016.
- RUIZ SOROA, J.M.: *Manual de Derecho de Seguro Marítimo*, Vitoria-Gasteiz, Gobierno Vasco, 1993.
- RUIZ SOROA, J.M.: “La responsabilidad del transportista marítimo de mercancías en las Reglas de Rotterdam: Una Guía de urgencia”, *RDT*, núm.4, 2010, pp. 13-37.
- Sánchez Calero, F.: *El contrato de transporte Marítimo de Mercancías: Reglas de la Haya-Visby*, Navarra, Aranzadi, 2000.
- SANDOVAL LÓPEZ, R.: “Análisis comparativo de las Reglas de Hamburgo y las Reglas de Rotterdam”, *Ius et Praxs*, núm.19, 2013, pp. 373- 380.