

Resumen Trabajo fin de Máster en Ingeniería Náutica y Gestión Marítima.

Título: “Responsabilidad del porteador marítimo por pérdidas y daños a la carga o por retraso en su entrega en la Ley de Navegación Marítima de 2014”

En este trabajo se estudia la regulación que hace la actual Ley de la Navegación Marítima del 2014 sobre el régimen de Responsabilidad del porteador marítimo por pérdidas o daños a la carga y por retraso en su entrega, y se compara con las normativas nacionales vigentes hasta la entrada de esta nueva ley, dicha legislación se encuentra recogida en el Código de Comercio (que regulaba principalmente los contratos de fletamento), así como la Ley de Transporte Marítimo de 1949 mediante la cual se introducen en nuestro país las Reglas de la Haya para el transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque (dichas reglas fueron implícitamente modificadas con posterioridad por los Protocolos de 1968 y 1979, denominándose en la actualidad Reglas de la Haya Visby).

Asimismo la ley también se compara con una Póliza de fletamento y con un Conocimiento de embarque: con la póliza, porque ésta es la realidad que nos encontramos en nuestros días, ya que la responsabilidad del fletante frente al fletador al final queda regulada por lo que las dos partes pactan en la póliza (la ley es supletoria, porque es Derecho Dispositivo para la relación fletante/fletador), y haciendo esta comparativa se comprueba cómo es de “realista” la ley en lo que a responsabilidad se refiere y nos hacemos una idea del posible calibre que van a tener las situaciones de incremento de responsabilidad del fletante frente a terceros por motivo de la diferencia de régimen entre póliza y el conocimiento, y se compara con un conocimiento de embarque, basándonos en el hecho de que en este la ley se aplica imperativamente en la relación porteador/cargador (e incluso fletante/tercero tenedor del c/e) y una discordancia manifiesta puede dar lugar a un posible enfrentamiento entre la Ley de Navegación Marítima y los conocimientos de embarque, así como una armonía en el régimen de ambos puede dar lugar a que la ley se aplique al contrato en un contexto internacional.

Con todos estos datos tenemos una base muy amplia para poder establecer una comparativa con la Ley de Navegación Marítima recientemente implantada en España. Dicha comparativa está basada en una serie de puntos relativos al régimen de responsabilidad del porteador marítimo por pérdida o daños a la carga transportada y por retrasos en su entrega, los cuales son: ámbito de

aplicación del régimen, supuestos de responsabilidad, excepciones y carga de la prueba, tratamiento del retraso, sujetos responsables, periodo de responsabilidad, carácter dispositivo o imperativo de la norma, limitación de responsabilidades y régimen de reclamaciones.

El estudio y la posterior comparativa se realizan distinguiendo dos grandes bloques de contratos: por un lado los de fletamento en el que englobaremos en cuanto al régimen de responsabilidad a sus distintas modalidades (por viaje, por tiempo, etc.) y por otro lado los contratos de transporte por mar en régimen de conocimiento.

La metodología utilizada en el presente trabajo, basada en la comparación de las distintas herramientas desarrolladas a lo largo del mismo, nos conduce al apartado final de conclusiones en el cual se dan respuesta a las principales dudas que se plantean a lo largo de su desarrollo:

- Si está acorde con la práctica habitual de mercado, tanto en el nacional como en el internacional.
- Si esta ley va a mejorar la regulación que hasta ahora estaba vigente en la antigua normativa con respecto a la responsabilidad del porteador.
- Ver si la ley clarifica y se obtiene una mayor seguridad jurídica en el sector del comercio y el transporte marítimo en materia de responsabilidad.
- Si el sistema que emplea de remisión a las RLHV al tiempo que introduce normas propias sobre responsabilidad del porteador genera o no fricciones o solapamientos entre la normativa nacional y la internacional.

Autor: M^a Antonia González Villa

Director: Pedro Laborda Ortiz

Santander, 20 de Octubre de 2014