

Revista de Derecho del Transporte

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

Rdt · 2025 · N.º 35



EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO

MUGIKORTASUN
JASANGARRIAREN SAILA
DEPARTAMENTO DE
MOVILIDAD SOSTENIBLE

Mugikortasun Iraunkorrerako Estrategia Zuzendaritza
Dirección de Estrategia para la Movilidad Sostenible

SUMARIO

	Pág.
DOCTRINA	
ANA MARÍA TOBÍO RIVAS, <i>El contrato de manipulación portuaria: cuestiones de responsabilidad</i>	11
JOSÉ MANUEL MARTÍN OSANTE, <i>La responsabilidad del porteador marítimo de mercancías por retraso, con ocasión del centenario de las Reglas de La Haya</i>	53
BLANCA BAGÓ ORIA, <i>El contexto legal de las garantías aéreas</i>	81
CAMILLA DELLA GIUSTINA and PIERRE DE GIOIA CARABELLESE, <i>A holistic approach to ESG transition through «drones» technology</i>	121
CHRISTINA ZOURNATZI, <i>Rationalization and simplification of ports and logistics</i> .	145
MARIO MONACO, <i>Il trasporto su strada dei campioni biologici riproduttivi umani tra normativa internazionale ed attività regolatoria negli Stati membri dell'UE</i>	161

SECCIONES

TRANSPORTE TERRESTRE

A. Legislación	187
I. Europea.....	187
II. Autonómica	188
B. Jurisprudencia	189
I. Tribunal de Justicia de la Unión Europea.....	189
II. Tribunal Constitucional	192
III. Tribunal Supremo.....	193
IV. Audiencia Nacional	197
V. Tribunales Superiores de Justicia	200
1. Taxis y autorizaciones VTC.....	200
2. Juntas Arbitrales del Transporte.....	204
VI. Audiencias Provinciales	209

	Pág.
1. Transporte nacional de mercancías por carretera	209
a) Acción directa del porteador efectivo	209
b) Contrato de transporte continuado.....	209
c) Responsabilidad del porteador	210
2. Transporte internacional de mercancías por carretera (CMR)	211
a) Precio del transporte	211
b) Acción directa del porteador efectivo	211
c) Responsabilidad del transportista	211
3. Transporte por ferrocarril	214
VII. Juzgados de lo Mercantil.....	216
C. Derecho de la competencia	217
I. Expedientes sancionadores y de vigilancia	217
II. Informes	218
1. Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.....	218
2. Autoridades autonómicas de la competencia.....	218
D. Recensiones y bibliografía	220
I. Recensiones.....	220
1. SIERRA NOGUERO, Eliseo (dir.), <i>Conducción autónoma y seguridad jurídica del transporte desde la perspectiva europea e internacional</i> , Valencia, Tirant lo Blanch, 2025, ISBN: 978-84-1095-452-6, ISBN versión electrónica: 978-84-1095-453-3, 986 pp.	220
2. LÓPEZ SANTANA, Nieves, <i>La acción directa en el transporte terrestre de mercancías</i> , Aranzadi, 2024, ISBN: 978-84-1390-109-1, ISBN versión electrónica: 978-84-1390-108-4, 142 pp.....	224
II. Bibliografía	227

TRANSPORTE MARÍTIMO

A. Noticias.....	231
B. Legislación	237
I. Nacional	237
1. Contaminación marina.....	237
2. Seguridad marítima.....	239
3. Gente de mar	242
II. Unión Europea	242
1. Contaminación marina.....	242
2. Seguridad marítima.....	244

	Pág.
3. Gente de mar	245
III. Convenios y otros instrumentos internacionales	246
1. Organización Marítima Internacional.....	246
2. Organización Internacional del Trabajo	247
C. Jurisprudencia	248
I. Nacional	248
D. Recensiones y bibliografía	252
I. Recensiones.....	252
1. MARTÍN OSANTE, José Manuel (dir.), <i>El impacto de las nuevas tecnologías en el sector marítimo y portuario</i> , Cizur Menor, Aranzadi, 2024, ISBN: 9788410296046I, 270 pp.....	252
II. Bibliografía.....	255

TRANSPORTE AÉREO Y MULTIMODAL

A. Noticias.....	263
I. Internacional	263
II. Europa.....	266
III. Nacional	267
IV. Drones.....	268
B. Legislación	269
I. Legislación administrativa	269
1. Legislación administrativa internacional	269
2. Legislación administrativa comunitaria	270
3. Legislación administrativa estatal.....	278
II. Legislación laboral y de seguridad social	280
III. Crónica ejecutiva en materia de sostenibilidad	292
C. Jurisprudencia	297
I. Reseñas de jurisprudencia	297
1. Transporte aéreo	297
a) Pasajeros	297
b) Mercancías.....	306
c) Competencia.....	307
2. Sentencias en materia laboral y de Seguridad Social	309
D. Derecho de la competencia	324

	Pág.
I. Concentraciones	324
II. Ayudas de Estado	326
E. Recensiones y bibliografía	326
I. Recensiones.....	326
1. VIDA CARRIÓN, M. ^a del C., <i>Responsabilidad civil de aeronaves no tripuladas o guiadas por IA (drones)</i> , Reus, 2023, 296 pp., ISBN: 978-84-290-2872-0.....	326
2. MARTÍNEZ MUÑOZ, M., <i>La hipoteca de aeronave en el Derecho español y en el sistema de Ciudad del Cabo</i> , Reus, 192 pp., ISBN: 978-84-290-2878-2.....	327
II. Bibliografía	329

SEGUROS

A. Legislación	337
B. Jurisprudencia	339
I. Seguros marítimos	339
1. Legislación aplicable y competencia judicial. Otras cuestiones procesales.....	339
2. Buques	340
3. Mercancías y flete	343
4. Embarcaciones de recreo	344
5. Otras modalidades	346
II. Seguros terrestres	347
1. Seguro de transporte de mercancías.....	347
a) Riesgo e interés asegurado	347
b) Obligaciones de las partes. Interpretación del contrato	349
c) Determinación de la indemnización.....	350
d) Legitimación activa. Repetición del asegurador.....	357
e) Legitimación pasiva.....	362
2. Seguros de responsabilidad civil	363
a) RC del porteador.....	363
b) RC del vehículo.....	365
3. Seguro de viajeros.....	372
4. Otras modalidades	377

DOCTRINA

EL CONTRATO DE MANIPULACIÓN PORTUARIA: CUESTIONES DE RESPONSABILIDAD*

Ana María Tobío Rivas
Catedrática de Derecho Mercantil
Universidad de Vigo

RESUMEN

El trabajo aborda cuestiones relevantes relativas al régimen de responsabilidad que deriva del contrato de manipulación portuaria. Este contrato se ha regulado por primera vez en el ordenamiento jurídico español, en los arts. 329 a 338 de la Ley de Navegación Marítima. Esta normativa, sin embargo, no contiene una disciplina amplia y completa, puesto que algunos aspectos del contrato no se regulan o se hace de manera insuficiente.

El estudio trata, en particular, sobre la variedad de actividades que pueden realizar los operadores portuarios, la pluralidad y diversidad de intervinientes que participan en ese negocio auxiliar de la navegación, así como la posible integración del contrato de manipulación portuaria en el marco de un transporte multimodal. Todas estas circunstancias y hechos, que se analizan de forma extensa, poseen gran trascendencia jurídica y una importante repercusión en el régimen de responsabilidad que surge de la ejecución del mencionado contrato. El examen efectuado pone de manifiesto que las operaciones de manipulación portuaria tienen una gran incidencia y alcance en el transporte marítimo y en el transporte en general, pero, al mismo tiempo, presentan una gran complejidad jurídica.

Palabras clave: contrato de manipulación portuaria, transporte marítimo, actividades de manipulación portuaria, responsabilidad, intervinientes, operador portuario, transporte multimodal.

SUMARIO: I. INTRODUCCIÓN.—II. CONCEPTO Y DELIMITACIÓN DE LAS ACTIVIDADES INTEGRANTES DEL CONTRATO DE MANIPULACIÓN PORTUARIA.—III. RÉGIMEN DE LA RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR PORTUARIO EN RELACIÓN CON LAS ACTIVIDADES INTEGRANTES DEL CONTRATO DE MANIPULACIÓN PORTUARIA: 1. Responsabilidad por daño, pérdida de la mercancía y retraso en la entrega: 1.1. En relación con el transporte marítimo de mercancías. 1.2. En relación con el transporte terrestre de mercancías. 2. Responsabilidad en otros supuestos.—IV. INTERVINIENTES EN EL CONTRATO DE MANIPULACIÓN PORTUARIA Y SU REPERCUSIÓN EN EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD: 1. Variedad de intervinientes y reclamaciones por responsabilidad derivada del contrato de manipulación portuaria. 2. La acción directa del destinatario de las mercancías. 3. ¿Contrato de manipulación portuaria como contrato forzoso?—V CONTRATO DE MANIPULA-

* Fecha de recepción del trabajo: 3/12/2024. Fecha de aceptación del trabajo: 10/1/2025.

Esta publicación se ha realizado en el marco del Proyecto de I+D+i «La modernización de la regulación del transporte de pasajeros y de carga: régimen legal del contrato de transporte y cuestiones relacionadas» (PID2023-149939NB-C31), financiado por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades (MICIU/AEI/10.13039/501100011033).

CIÓN PORTUARIA Y TRANSPORTE MULTIMODAL: 1. Manipulación portuaria y regulación internacional sobre transporte multimodal. Especial referencia a las Reglas de Rotterdam. 2. Manipulación portuaria y regulación nacional sobre transporte multimodal.—VI. CONCLUSIONES.—VII. BIBLIOGRAFÍA.

The portuary cargo handling contract: liability issues

ABSTRACT

The paper addresses relevant issues relating to the liability regime arising from the portuary cargo handling contract. This contract has been regulated for the first time in the Spanish legal system, in articles 329 to 338 of the Maritime Navigation Act. These regulations, however, do not contain a broad and complete discipline, since some aspects of the contract are not regulated or are done so insufficiently.

The study deals, in particular, with the variety of activities that port operators can carry out, the plurality and diversity of participants who participate in this auxiliary navigation business, as well as the possible integration of the portuary cargo handling contract within the framework of multimodal transport. All these circumstances and facts, which are analysed in detail, have great legal significance and a significant impact on the liability regime arising from the execution of the aforementioned contract. The examination carried out shows that portuary cargo handling operations have a great impact and scope on maritime transport and transport in general, but, at the same time, they present great legal complexity.

Keywords: portuary cargo handling contract, maritime transport, portuary cargo handling activities, liability, parties involved, port operator, multimodal transport.

SUMMARY: I. INTRODUCTION.—II. CONCEPT AND DELIMITATION OF THE ACTIVITIES COMPRISING THE PORTUARY CARGO HANDLING CONTRACT.—III. REGIME OF THE PORT OPERATOR'S LIABILITY IN RELATION TO THE ACTIVITIES COMPRISING THE PORTUARY CARGO HANDLING CONTRACT: 1. Liability for damage, loss of goods and delay in delivery: 1.1. In relation to maritime transport of goods. 1.2. In relation to land transport of goods. 2. Liability in other cases.—IV. PARTIES INVOLVED IN THE PORTUARY CARGO HANDLING CONTRACT AND ITS IMPACT ON THE LIABILITY REGIME: 1. Variety of parties involved and claims for liability arising from the portuary cargo handling contract. 2. The direct action of the recipient of the goods. 3. Is the portuary handling contract a compulsory contract?—V. PORTUARY CARGO HANDLING CONTRACT AND MULTIMODAL TRANSPORT: 1. Portuary cargo handling and international regulation on multimodal transport. Special reference to the Rotterdam Rules. 2. Portuary cargo handling and national regulation on multimodal transport.—VI. CONCLUSIONS.—VII. BIBLIOGRAPHY.

I. INTRODUCCIÓN

El contrato de manipulación portuaria se ha regulado por primera vez en nuestro ordenamiento jurídico nacional en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (LNM). Concretamente, dentro del Título V dedicado a

los contratos auxiliares de la navegación, se disciplina en el Capítulo IV, arts. 329 a 338. Así pues, en la actualidad constituye un contrato típico, a diferencia de épocas precedentes¹. No obstante, esta modalidad de contrato se venía conociendo y utilizando en la práctica, bajo distintas denominaciones, en particular la de contrato de carga y descarga, entendido en un sentido amplio².

No cabe duda de que el hecho de que se encuentren ahora reguladas las actividades que constituyen la manipulación portuaria dota de mayor seguridad jurídica a las partes contratantes y, en general, a los que, de una u otra manera, intervienen en el transporte marítimo de mercancías. De esta forma, hay que valorar positivamente esta regulación, teniendo en cuenta, además, el fracaso en la adopción de un Convenio internacional, puesto que el instrumento jurídico que se había propuesto, el Convenio de las Naciones Unidas sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional, hecho en Viena el 19 de abril de 1991 (CRET), no ha conseguido entrar en vigor, al no obtener el número mínimo de adhesiones de los Estados, previsto en su art. 22³. Este Convenio tiene por objeto principal establecer un régimen jurídico uniforme de la responsabilidad de un empresario de terminal de transporte por la pérdida o el daño de las mercancías y el retraso en la entrega. Por otra parte, cabe destacar que buena parte de la regulación prevista para este contrato en la LNM ha tenido como base y referencia el mencionado Convenio⁴.

¹ Sobre la manipulación portuaria y las operaciones de carga y descarga con anterioridad a la LNM *vid.*, por todos: F. J. ARIAS VARONA, *Manipulación portuaria y daños a las mercancías. La responsabilidad extracontractual del operador portuario*, Granada, Comares, 2006; B. GARCÍA ÁLVAREZ, *La carga y descarga en el contrato de transporte de mercancías*, Madrid, Marcial Pons, 2011; F. C. LÓPEZ RUEDA, *El régimen jurídico de la carga y descarga en el transporte de mercancías*, Vitoria-Gasteiz, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2006.

² *Vid.* J. L. PULIDO BEGINES, *Curso de Derecho de la navegación marítima*, Madrid, Tecnos, 2015, p. 341, que alude a varias denominaciones que se han venido utilizando: «operaciones de carga y descarga», «manipulación de mercancías» o «manipulación portuaria». F. J. ARIAS VARONA, «El contrato de manipulación portuaria en la Ley de Navegación Marítima», en EMPARANZA SOBEJANO y J. M. MARTÍN OSANTE (dirs.), *Ley de Navegación Marítima: balance de su aplicación práctica*, Madrid, Marcial Pons, 2019, pp. 485-506, p. 486, quien opina que: «(E)l legislador ha optado, acertadamente, por emplear un nombre más comprensivo, como es el de *contrato de manipulación portuaria*». Por su parte, sostiene C. PÉREZ, «El contrato de manipulación portuaria», en VVAA, *Los contratos sobre el buque en Derecho español. Análisis práctico*, Madrid, Dykinson, 2018, pp. 325-338, p. 327, que: «(C)on buen criterio, el legislador abandona la tradicional denominación de contrato de carga y descarga, optando por una terminología más amplia y acorde con la variedad de operaciones que pueden ser objeto de ejecución por parte de un operador portuario».

³ El art. 22 CRET establece que el citado Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el quinto instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión. A día de hoy el Convenio ha sido firmado por nueve Estados y se han adherido cuatro (Egipto, Gabón, Georgia y Paraguay). España lo ha firmado, pero no lo ha ratificado. *Vid.* https://uncitral.un.org/es/texts/transportgoods/conventions/liability_of_operators_of_transport_terminals/status (consultado el 2 de septiembre de 2024).

⁴ Así también lo indican, entre otros: C. SALINAS ADELANTADO, *Manual de Derecho Marítimo*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2021, p. 226; R. FERNÁNDEZ GUERRA, «Los contratos auxiliares de la navegación», en A. B. CAMPUZANO y E. SANJUÁN (dirs.), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2016, pp. 303-349, p. 341; T. FERNÁNDEZ QUIRÓS, «El contrato de manipulación portuaria», en VVAA, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Madrid, Dykinson, 2015, pp. 281-290,

Así las cosas, también cabe poner de relieve que la normativa de la LNM no contiene una disciplina amplia y completa, puesto que algunos aspectos del contrato no se regulan o se hace de forma insuficiente (por ejemplo, el contenido del contrato)⁵. La relevancia de esta circunstancia se acrecienta por el hecho de estar en presencia de un contrato complejo y mixto. En efecto, por una parte, como tendremos ocasión de comprobar, este contrato puede comprender una gran variedad y diversidad de actividades, que será necesario examinar y también delimitar. Además, en este contrato, o alrededor del mismo, pueden participar una gran pluralidad de intervinientes. Por otra parte, si bien es verdad que se concibe como un contrato «auxiliar de la navegación» y, por tanto, vinculado al transporte marítimo, sin embargo, también es cierto que puede formar parte de un contrato multimodal, lo que le dota todavía de una mayor dificultad.

Pues bien, tanto la variedad de actividades que pueden realizar los operadores portuarios (en el seno del contrato de manipulación portuaria y también fuera de él), como la participación de una pluralidad de intervinientes o la integración en el ámbito de un transporte multimodal, son hechos de gran relevancia jurídica, que precisan de un examen amplio y minucioso. En particular, constituyen circunstancias que tendrán también importante repercusión en el régimen de responsabilidad del operador portuario y de los demás intervinientes, y que, en muchos casos, no están adecuadamente reguladas ni resueltas dentro de la normativa de la LNM⁶. De ahí que será objeto de este trabajo analizar, plantear cuestiones e intentar dar solución a determinados aspectos y problemas que, desde el punto de vista de la responsabilidad, se pueden producir en esos ámbitos.

II. CONCEPTO Y DELIMITACIÓN DE LAS ACTIVIDADES INTEGRANTES DEL CONTRATO DE MANIPULACIÓN PORTUARIA

El contrato de manipulación portuaria se define en el art. 329.1 LNM como aquel por el que «un operador se compromete, a cambio de un precio, a realizar todas o alguna de las operaciones de manipulación de las mercancías en puerto

pp. 284-285, si bien este autor resalta que la inspiración es parcial, ya que se aprecian también algunas diferencias reseñables.

⁵ Esto mismo lo destaca también F. C. LÓPEZ RUEDA, «Capítulo IV. Del contrato de manipulación portuaria (Comentario a los artículos 329 a 338 de la Ley de Navegación Marítima)», en I. ARROYO MARTÍNEZ y J.-A. RUEDA MARTÍNEZ (dirs.), *Comentarios a la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima*, Cizur Menor (Navarra), Civitas Thomson Reuters, 2016, pp. 1042-1073, p. 1051, que señala algunas cuestiones que no regula la LNM. Para PULIDO BEGINES, *Curso de Derecho...*, op. cit., p. 345, esa escasa regulación se justificaría por la necesidad de complementarse la normativa de la LNM con la disciplina administrativa que regula esta materia.

⁶ Apunta J. J. CASTELLÓ PASTOR, «La nueva configuración del contrato de manipulación portuaria y su carácter internacional», en M.^a V. PETIT LAVALL y A. PUETZ (dirs.), *La eficiencia del transporte como objetivo de la actuación de los poderes públicos: liberalización y responsabilidad*, Madrid, Marcial Pons, 2015, pp. 333-346, p. 334, que el tratamiento de determinados aspectos, como las obligaciones de los contratantes o el régimen de su responsabilidad, resulta en algunos casos impreciso.

previstas en esta ley u otras de similar naturaleza». En esta definición no se especifica lo que debe entenderse por operaciones de manipulación de las mercancías, aunque sí se indica que el contrato puede abarcar las previstas en esta ley u otras de similar naturaleza. Así pues, en una primera aproximación, parece que el ámbito de las operaciones de manipulación será bastante amplio⁷. En todo caso, sí se advierte ya alguna de las características que deben reunir y es que se deben realizar en *puerto*, es decir, dentro del espacio físico portuario. Este rasgo, no obstante, será objeto posteriormente de especial consideración.

La LNM enumera y determina en el art. 330.1 una serie de operaciones que se pueden incluir en este contrato, y que podemos valorar como aquellas básicas, más importantes o más habituales. Las operaciones que se relacionan son las siguientes: carga, descarga, estiba y desestiba a bordo de los buques, así como las de recepción, clasificación, depósito y almacenamiento en muelle o almacenes portuarios, y las de transporte intraportuario; igualmente, las operaciones materiales similares o conexas a las anteriores⁸. Por tanto, se puede predicar la amplitud de las operaciones de manipulación portuaria que son susceptibles de ser realizadas en virtud de este contrato.

Por su parte, el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, también hace referencia a una serie de operaciones que pueden efectuarse en el área portuaria. Precisamente, para delimitar las actividades que pueden integrar el contrato de manipulación portuaria es conveniente ponerlas

⁷ Se refieren también a esta amplitud de operaciones y prestaciones: ARIAS VARONA, «El contrato de manipulación...», *op. cit.*, pp. 486-487, p. 489; PULIDO BEGINES, *Curso de Derecho...*, *op. cit.*, pp. 344 y ss.; LÓPEZ RUEDA, «Capítulo IV. Del contrato...», *op. cit.*, p. 1053, quien precisa que: «(E)l objeto del contrato es materializar el tránsito portuario de las mercancías hacia los medios de transporte terrestre una vez cumplida la travesía marítima o a la inversa, lo que implica la realización de tareas muy diversas, que exceden de la estricta carga y descarga del buque».

⁸ Subraya PULIDO BEGINES, *Curso de Derecho...*, *op. cit.*, pp. 344 y 346, que la enumeración de operaciones del art. 330.1 LNM no es exhaustiva; en relación con lo que debe entenderse por operaciones similares, conexas o de similar naturaleza, manifiesta que «la lógica impone que las operaciones de manipulación portuaria guarden relación directa con el transporte al que van ligadas, lo que llevaría a excluir las actividades de transformación industrial, montaje o equivalentes» (p. 346). También J. L. GABALDÓN GARCÍA, *Compendio de Derecho marítimo español*, Madrid, Marcial Pons, 2016, p. 182, señala que el listado de operaciones del art. 330.1 LNM es indicativa. Asimismo, alude a una lista abierta, ejemplificativa y no exhaustiva de las operaciones PÉREZ, «El contrato de manipulación...», *op. cit.*, p. 327. Por su parte, expone ARIAS VARONA, «El contrato de manipulación...», *op. cit.*, p. 491, que «la referencia a las operaciones similares o conexas a las contempladas obliga a un esfuerzo interpretativo que permita una mayor concreción sobre el abanico de actividades que pueden considerarse propias de la manipulación portuaria». En su opinión, «dada la condición de que se lleven a cabo en el puerto, la interpretación habrá de acomodarse a esa exigencia añadida». Así, estima este autor que esas actividades deben implicar una manipulación de las mercancías que guarde una relación directa con el transporte al que se refieren y que, por ser necesarias, no podrían ser prestadas antes o después del transporte y con independencia del mismo; por todo ello, se excluirían las tareas de transformación industrial, montajes o equivalentes, o las que no suponen manipulación física, como los servicios financieros. En igual sentido lo indica FERNÁNDEZ GUERRA, «Los contratos auxiliares...», *op. cit.*, p. 342, quien pone de manifiesto la noción amplia de las actividades y prestaciones que pueden constituir el contrato de manipulación portuaria, pero «siempre que supongan una manipulación física de la carga y no impliquen una elaboración industrial (reembalaje, montaje, limpieza) o la prestación de un servicio comercial o financiero».