

LA FIGURA DEL PORTEADOR EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS ANTE LA IRRUPCIÓN DE LOS BUQUES NO TRIPULADOS*

Eduardo Herrero Urtueta

Investigador

Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibersitatea

RESUMEN

El desarrollo tecnológico conlleva que el Derecho deba adaptarse a las nuevas realidades que regula. Ante el desarrollo de los buques autónomos y no tripulados, surgen diferentes cuestiones acerca de su encaje en la normativa y el impacto que tendrán en el sector marítimo. Así pues, es necesario comenzar analizando el concepto de buque autónomo y buque no tripulado con el objetivo de establecer su encaje en la normativa, pues prescinden de la tripulación, un pilar esencial, hasta ahora, de la navegabilidad del buque. Puesto que el desarrollo de los buques no tripulados viene de la mano del desarrollo de los sistemas de Inteligencia Artificial, lo que ha generado el debate acerca de reconocer personalidad jurídica electrónica a dichos sistemas. Así, el estudio de la figura del porteador y sus elementos diferenciales se hace imprescindible con la finalidad de establecer si, en el caso de reconocer personalidad jurídica electrónica al buque, este podría alcanzar dicha posición contractual.

Palabras clave: buques autónomos, buques no tripulados, Inteligencia Artificial, porteador.

SUMARIO: I. PLANTEAMIENTO: EL DESARROLLO DE LOS BUQUES AUTÓNOMOS.—II. EL BUQUE AUTÓNOMO: 1. Concepto. 2. Niveles de autonomía. 3. Buque autónomo vs. buque no tripulado.—III. POSICIÓN JURÍDICA: 1. La ausencia de tripulación y la obligación de navegabilidad. 2. La personalidad jurídica electrónica.—IV. EL PORTEADOR MARÍTIMO: 1. Origen y delimitación del concepto de porteador con especial mención a las Reglas de La Haya. 2. El uso del conocimiento de embarque como herramienta para acotar la figura del porteador. 3. El porteador contractual y el porteador efectivo.—V. ¿EL BUQUE NO TRIPULADO PUEDE SER PORTEADOR?—VI. BIBLIOGRAFÍA.

* Fecha de recepción del trabajo: 14/9/2023. Fecha de aceptación del trabajo: 23/10/2023.

Este trabajo se inscribe en el marco del Proyecto de Investigación «El transporte ante el desarrollo tecnológico y la globalización: nuevos desafíos jurídicos del sector marítimo y portuario», financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación (PID2019-107204GB-C32).

The role of the carrier in the maritime transport of goods in the face of the irruption of unmanned ships

ABSTRACT

Technological development means that the Law must adapt to the new realities it regulates. In view of the development of autonomous and unmanned ships, different questions arise as to how they fit into the regulations and the impact they will have on the maritime sector. It is therefore necessary to begin by analysing the concept of autonomous and unmanned ships in order to establish how they fit into the regulations, as they dispense with the crew, an essential pillar, until now, of a vessel's seaworthiness. Since the development of unmanned vessels goes hand in hand with the development of Artificial Intelligence systems, this has led to the debate on recognising the electronic legal personality of these systems. Thus, the study of the figure of the carrier and its differential elements becomes essential in order to establish whether, in the case of recognising electronic legal personality to the vessel, it could achieve this contractual position.

Keywords: autonomous vessels, unmanned ships, Artificial Intelligence, carrier.

SUMMARY: I. APPROACH: THE DEVELOPMENT OF AUTONOMOUS VESSELS.—II. THE AUTONOMOUS VESSEL: 1. Concept. 2. Levels of autonomy. 3. Autonomous vs. unmanned vessel.—III. LEGAL POSITION: 1. The absence of crew and the obligation of seaworthiness. 2. Electronic legal personality.—IV. THE MARITIME CARRIER: 1. Origin and delimitation of the concept of carrier with special mention to the Hague Rules. 2. The use of the bill of lading as a tool to delimit the figure of the carrier. 3. The contractual carrier and the actual carrier.—V. CAN THE UNMANNED VESSEL BE A CARRIER.—VI. BIBLIOGRAPHY.