

Proyecto de Ley de modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima

[121/00034]



ESTUDIOS

Blasco Díaz, J.L. y Andrés Segovia, B. (2023). **Inovación tecnológica y derecho: una aproximación al futuro régimen jurídico-administrativo de los buques autónomos**. En: Petit Lavall, M.V. y Puetz, A. (dir.). *El transporte ante el desarrollo tecnológico y la globalización* (pp. 509-526). Colex

Los sistemas de transporte, en su conjunto, han cambiado de forma exponencial en los últimos años, y el sector marítimo no es ajeno a los avances que se están produciendo por la aplicación de nuevas tecnologías. Siendo una evidencia de ello los diversos proyectos que se vienen realizando sobre buques autónomos y buques sin tripulación, su operatividad hará que se remuevan algunos de los elementos básicos sobre los que se venía desarrollando la navegación marítima, lo que determina la necesidad de repensar el marco normativo, que debe evolucionar parejo a la innovación tecnológica. Ello se ha manifestado tanto a nivel global por la Organización Marítima Internacional y el Comité Marítimo Internacional, como por la Unión Europea. Todo lo señalado hace que deba replantearse el modelo tradicional de transporte marítimo y atender a los diferentes retos que puede suscitar desde el Derecho Público, línea en la que se inserta la previsión normativa sobre este tipo de buques del Anteproyecto de la Ley de modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de la ley de Navegación Marítima.

Boboc, S. (2023). **Los conceptos de operator y manager en el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo**. En: Petit Lavall, M.V. y Puetz, A. (dir.). *El transporte ante el desarrollo tecnológico y la globalización* (pp. 307-331). Colex

El Convenio de Londres de 1976 considera beneficiarios del derecho a limitar su responsabilidad por reclamaciones de Derecho marítimo al gestor naval y armador, esto es, al manager y operator, en la versión inglesa de la norma. No obstante, a diferencia de nuestra Ley de Navegación Marítima, la normativa inglesa no define estos conceptos y tampoco lo hacen de forma detallada los trabajos de referencia en la materia. Por su parte, la jurisprudencia no se había pronunciado hasta hace poco sobre su interpretación. La Sentencia de la England and Wales Court of Appeal (Civil Division) de 15 de diciembre de 2021, en el asunto Stema Barge II, es una de las pocas resoluciones inglesas, sino la única (salvo la Sentencia de instancia que revoca), que realiza una interpretación de estos conceptos. Al hilo de esta resolución se analizan los conceptos de operator y manager en el Convenio de Londres de 1976 y los de gestor naval y armador en la Ley de Navegación Marítima.

Carmona Pérez, C. (2017). **La seguridad y protección portuaria. Un subespacio de políticas públicas de seguridad y gobernanza convergente**. *Gestión y análisis de políticas públicas*, 18, 81-93

Desde la última década del siglo XX, las infraestructuras portuarias españolas catalogadas de interés general han sufrido una serie de transformaciones políticas, económicas y sociales que arrojan como resultado un significativo cambio en los paradigmas clásicos de la gestión portuaria. En este sentido, la seguridad portuaria se ha convertido en uno de los aspectos de gestión más relevantes. Este artículo pretende, desde el análisis descriptivo, determinar los factores configuradores y dimensiones de un escenario singular de la acción pública, las políticas públicas de seguridad y protección portuaria. Dicha política pública tiene su especial significación en la actualidad, al emerger y consolidarse como un subespacio fuertemente característico de las políticas públicas de seguridad y que, a su vez, deriva de un ámbito de gestión postgubernamental de gobernanza convergente.

Díaz de la Rosa, A. (2021). **Algunas cuestiones planteadas en torno al régimen jurídico de los buques autónomos.** *Revista de derecho mercantil*, 320, 1-45

La próxima implantación comercial de los buques autónomos nos ha obligado a plantearnos toda una serie de cuestiones relativas al régimen jurídico de los mismos; así, en primer lugar, hemos de partir del concepto de buque autónomo y analizar su posible encaje en la normativa internacional e interna; del mismo modo, es preciso determinar la naturaleza jurídica de los mismos -incluida la de los mecanismos que permiten sus diversos grados de autonomía-, así como, la consideración y capacitación que habrá de tener el personal que opere los buques no tripulados desde tierra; pero, sobre todo, procede estudiar con detenimiento las posibles responsabilidades derivadas del empleo de los mismos, ya sean controlados por un operador a distancia o capaces de realizar una navegación completamente autónoma; esto es: sin intervención humana

Domingo Monforte, J. (2022). **Responsabilidad Civil por accidentes marítimos: Abordaje** *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, 82, 37-42

Se analiza la problemática y tratamiento legal y jurisprudencial de la responsabilidad civil derivada del accidente marítimo por abordaje, desarrollando su regulación normativa (Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes): conjunto de reglas para la prevención, evitación y determinación del patrón de conducta y medida de la diligencia y el grado ante concurrencia de responsabilidad y sus consecuencias jurídico-indemnizatorias, dentro del régimen de la clásica responsabilidad extracontractual de la culpa aquiliana, en cuyos requisitos clasistas de culpa, daño y relación de causalidad adecuada nos desenvolveremos dentro de los parámetros normativos de la Ley de Navegación Marítima y los Tratados Internacionales que, de forma supletoria, la complementan.

Domínguez Uranga, A. (2023). **La figura del capitán de la marina mercante frente a la entrada de los buques autónomos.** En: Petit Lavall, M.V. y Puetz, A. (dir.). *El transporte ante el desarrollo tecnológico y la globalización* (pp. 565-587). Colex

A lo largo de los siglos el capitán ha sido, y sigue siendo en nuestros días, la figura más representativa dentro de la jerarquía de mandato de un barco. A pesar de sus innumerables tareas, su función principal se resume en velar por el porvenir de la nave y de todos los que se encuentran a bordo, así como transportar de manera segura y eficaz la mercancía que se le ha asignado hasta el puerto o lugar de destino. Tal y como indica nuestra actual normativa, el perfil de aprendizaje no resulta sencillo para aquellos que aspiran a gobernar un buque, debiendo superar amplios cursos y formaciones, así como horas de práctica para poder calificarse como aptos y adquirir el rango de capitán. No obstante, a medida que pasa el tiempo la evolución tecnológica crece con fuerza, y se empieza a mencionar y a desarrollar la idea de los buques autónomos. Es cierto que hablar de buques autónomos conlleva analizar hasta qué grado puede persistir la autonomía de dicho buque, e irremediablemente cabe estudiar el papel de la figura del capitán en estos buques. Por lo tanto, ¿nos encontramos ante una posible extinción de la más alta gobernanza de un barco? ¿son compatibles? ¿sobre quién recae la responsabilidad en ambos casos? Es una cuestión que requiere un exhaustivo estudio para comprender cuales son las distintas aristas a tener en cuenta para comprender cada una de las situaciones en las que el transporte autónomo y el factor humano puedan o no ser compatibles.

Fernández López, R.I. (2017). **La controvertida naturaleza jurídica de las tarifas portuarias en el ordenamiento estatal y en los autonómicos**. *Revista catalana de dret públic*, 54, 141-170

La aprobación por la Administración portuaria (Autoridades Portuarias en los puertos de interés general y entes análogos en los puertos de competencia autonómica) de las tarifas que les son exigidas a los usuarios de los servicios portuarios no plantea, en principio, mayor controversia jurídica en el plano de la legalidad ordinaria o constitucional. El problema surge cuando el usuario no goza de plena capacidad para elegir libremente entre los servicios portuarios ofertados. En tal hipótesis, el servicio prestado participa de la nota de la coactividad, en cuyo caso la tarifa percibida por el oferente constituye una prestación patrimonial de carácter público, y la configuración de sus elementos esenciales en modo alguno puede atribuirse en exclusiva a la Administración portuaria. Así las cosas, el objeto del presente estudio consiste en analizar el ordenamiento estatal y los autonómicos en materia de puertos para, en primer lugar, determinar la verdadera naturaleza jurídica de lo que el legislador califica con relativa frecuencia como «tarifas portuarias» y, seguidamente, desentrañar las importantes consecuencias jurídicas derivadas del hecho constatado de que dichas categorías financieras se puedan estar comportando como auténticas prestaciones patrimoniales públicas.

González-Laxe, F. (2020). **La Política Portuaria Europea: los nuevos desafíos de la gobernanza**. *Revista Galega de Economía*, 29 (1), 1-17

La Unión Europea carece de una legislación única en materia portuaria, salvo disposiciones relativas a las instalaciones portuarias y al funcionamiento de determinados servicios técnico-náuticos. Europa cuenta con más de 1.200 puertos, de los que 319 entre globales y básicos están integrados en el conjunto de las Redes Transeuropeas de Transporte. Los puertos desempeñan un rol esencial en lo que se refiere a los intercambios comerciales de la UE y en lo que concierne al servicio de pasajeros en la medida que son nodos clave en la red comercial mundial. Así, el 74% de las mercancías extracomunitarias se envían a través de los puertos. El sector portuario europeo no es homogéneo y reposa sobre diversos modelos organizativos. La diversidad portuaria europea, con diferenciación significativa en cuanto a tamaño, tipo, organización y forma de conectarse, hace difícil definir una estrategia conjunta para afrontar los grandes retos actuales. El trabajo aborda el análisis de los avances en la construcción de una política común portuaria y al mismo tiempo se exponen las distintas concepciones cruzadas de los actores del negocio marítimo y portuario.

González-Orús Charro, M. (2023). **Los buques por control remoto y autónomos a la luz del anteproyecto de ley de modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos: aspectos sobre seguros marítimos para la cobertura de riesgos cibernéticos**. En: Petit Lavall, M.V. y Puetz, A. (dir.). **El transporte ante el desarrollo tecnológico y la globalización** (pp. 613-641). Colex

El uso de los buques autónomos y por control remoto es una realidad. La tecnología en el sector marítimo está permitiendo que, en un futuro muy próximo, un elevado porcentaje de estas embarcaciones esté operativa y se encargue del transporte de personas y mercaderías. Procede examinar el encuadre jurídico que pueden tener en nuestro ordenamiento jurídico; a tal fin, el Anteproyecto de ley de modificación del texto refundido de la ley de puertos del estado y de la marina mercante, y de la ley de navegación marítima, ha incorporado unas disposiciones relativas a los buques autónomos, que serán objeto de examen en el presente estudio. Aparte de lo anterior, conviene abordar otro aspecto importante y problemático que plantean estos buques: los ciberriesgos y la necesidad de establecer una cobertura a través de seguros capaces de afrontar las consecuencias económicas derivadas de la producción de siniestros directa o indirectamente relacionados con aquéllos.

Gutiérrez-Espada, C., y Cervell-Hortal, M.-J. (2020). **¿Y para cuando el código de la navegación marítima? ¿O hemos perecido en el intento?**. *Anuario Español De Derecho Internacional*, 36, 369-393

La Ley de Navegación Marítima de 2014, que supuso una ambiciosa reforma de una parte importante del Derecho Marítimo español, anunciaba en sus disposiciones finales la futura redacción de un Código de Navegación Marítima que terminaría de aclarar las principales normas en este ámbito. Vencido el plazo anunciado, el Código no ha visto la luz. Este artículo aborda la necesidad de su aprobación, con especial incidencia en los problemas que afectan al derecho de paso inocente por el mar territorial.

Herrero Urtueta, E. (2024, 16 de julio). **El accidente del Buque Dalí: un estudio del abordaje desde una perspectiva nacional**. *Diario La Ley*, 10547, 1-12

El pasado marzo se produjo un accidente marítimo que ha tenido un gran eco en los medios de comunicación. Se trata del choque del buque portacontenedores «Dalí» contra un puente en Baltimore, ocasionando el derrumbe de este último. Este accidente del ámbito marítimo se enmarca dentro del concepto de abordaje. Por ello, teniendo presentes los diferentes hitos del caso, se hará un análisis del abordaje desde una visión del derecho nacional, estableciendo las diferentes responsabilidades que puedan hacer acto de presencia en el caso planteado

Herrero Urtueta, E. (2022). **Los buques autónomos y la responsabilidad del porteador**. *Revista electrónica de Derecho de la Universidad de La Rioja, REDUR*, 20, 59-79

En la actualidad la tecnología avanza a pasos agigantados, de manera que las novedades que la ciencia trae pueden llegar a sacudir los cimientos del Derecho que estaban plenamente asentados. La irrupción de los buques autónomos en el tráfico marítimo es una realidad a corto plazo y es preciso analizar el encaje de este tipo de buques en la normativa internacional. Al fin y al cabo, la ausencia de tripulación y la excesiva dependencia de un sistema de IA puede alterar el régimen tradicional que los diferentes textos regulan respecto a la responsabilidad del porteador.

Mediel Bojorge, M.I. (2023). **Sobre el Reglamento (UE) 2017/352 y la prestación de servicios portuarios en los puertos de interés general**. En: Petit Lavall, M.V. y Puetz, A. (dir.). *El transporte ante el desarrollo tecnológico y la globalización* (pp. 407-425). Colex

El marco regulador europeo relativo a los servicios portuarios se ha desarrollado, de forma específica, a través del Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos, plenamente aplicable desde marzo de 2019. Este régimen prevé algunas consideraciones que tienen incidencia en la normativa nacional y afectan al negocio marítimo y portuario, como puede ser la configuración del servicio de suministro de combustible como servicio portuario, en vez de servicio comercial como hasta la fecha se recogía en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, o que se excluya de la aplicación del Capítulo II a los servicios de manipulación de carga, a los servicios al pasaje y al servicio de practicaaje.

Montenegro Martínez, J.E. (2022). **Ley aplicable a las reclamaciones por daños propios contra las aseguradoras de embarcaciones deportivas o de recreo. Los tribunales ante el artículo 406 de la ley 14/2014, de navegación marítima.** *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, 82, 43-50

Los tribunales españoles están ofreciendo respuestas contradictorias a la cuestión de cuál es la ley aplicable a las disputas contractuales entre asegurador y asegurado derivadas de siniestros de embarcaciones deportivas o de recreo, puesto que unos aplican para resolverlas la Ley 50/1980, de Contrato de Seguro ("LCS") y otros la Ley 14/2014, de Navegación Marítima ("LNM").

Morillas Jarillo, M.J. (2023). **Responsabilidad civil y seguro en la navegación marítima.** En: Petit Lavall, M.V. y Puetz, A. (dir.). *El transporte ante el desarrollo tecnológico y la globalización* (pp. 698-741). Colex

La navegación de los buques y embarcaciones controlados de manera remota o plenamente autónomos plantea nuevos interrogantes a los que debe dar respuesta el Derecho, tarea en la que están ocupados no sólo los organismos internacionales (OMI, CMI) sino también algunos Estados, que cuentan ya con legislación vigente (Francia, tras la reforma de su Code des Transports mediante la Ordenanza de 13 de octubre de 2021) o proyectada (España, con el Anteproyecto de Ley de modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y de la Ley de Navegación Marítima de 1 de marzo de 2022). Mientras que la atribución a estos nuevos vehículos de la consideración de buque no plantea problemas, son las consecuencias de dicha calificación desde el punto de vista de la responsabilidad las que se consideran más relevantes y a las que de forma prioritaria es preciso dar respuesta: si es posible el mantenimiento o necesaria la revisión del régimen de responsabilidad; el grado de afectación por las reformas en curso en materia de robótica, inteligencia artificial o del régimen de los productos y servicios defectuosos; o en qué medida pueden ser de aplicación a los nuevos protagonistas de esta moderna forma de navegación las normas tradicionales sobre limitación de responsabilidad por reclamaciones de Derecho marítimo. La elevada dependencia de la tecnología afecta de forma esencial al seguro y, al igual que ha ocurrido otros ámbitos de riesgo novedosos, los aseguradores deberán contemplar en pólizas y tarifas las peculiaridades de este nuevo escenario de riesgo.

Pacheco de Freitas, J. A. (2023). **Regulando la navegación marítima del futuro: la Convemar y los trabajos sobre la regulación de los buques marítimos autónomos de superficie (MASS) en la Organización Marítima Internacional.** *Agenda Internacional*, 30(41), 94-119

La regulación de los buques autónomos marítimos de superficie (MASS) hará necesario redefinir algunas categorías jurídicas y conceptuales tradicionales del derecho del mar, cuyas normas fueron adoptadas sobre la base de que las naves contaban con un capitán y una tripulación a bordo. Una interpretación evolutiva de la Convemar permite sustentar que la OMI asuma los trabajos para regular la operación de los MASS. En ese marco, la OMI ha completado un estudio exploratorio en el que adoptó una definición preliminar de los MASS e identificó tres asuntos que deben ser abordados prioritariamente: el significado de los términos capitán, tripulación o persona responsable; el tratamiento del centro o puesto de control a distancia; y la posibilidad de designar a los operadores remotos como gente de mar. La OMI también estableció una hoja de ruta para la adopción de un código sobre los MASS no obligatorio basado en objetivos para 2024 y de un código obligatorio para 2025.

En seguimiento al estudio exploratorio y a la hoja de ruta, en 2022 se iniciaron las negociaciones para la regulación de los MASS en la OMI. En dichos trabajos en curso se viene contemplando cómo adaptar la regulación existente para que los Estados puedan operar los MASS conforme a las obligaciones y derechos previstos en la Convemar y los instrumentos de la OMI, garantizando la seguridad marítima.

Pérez Beltrán, B. (2023). **El contrato de manipulación portuaria: la figura del operador portuario y su responsabilidad por pérdidas, daños o retraso en la entrega de las mercancías.** En: Petit Lavall, M.V. y Puetz, A. (dir.). *El transporte ante el desarrollo tecnológico y la globalización* (pp. 427-443). Colex

En las fases de la cadena logística de importación y exportación de mercancías por mar, intervienen multitud de actores que desempeñan un papel fundamental para que se perfeccione el envío y recepción internacional de las mercancías. Una de estas fases, la relativa al intercambio modal del contenedor, esto es, del modo terrestre al modo marítimo, o a la inversa, es del todo necesario la intervención del Operador Portuario o de la Terminal Portuaria. Esta prestación de servicio de intercambio modal viene regulada por la Ley de Navegación Marítima, como un contrato auxiliar de la navegación, en particular, por el contrato de manipulación portuaria. Entre los elementos personales de este contrato encontramos, de una parte, al operador portuario, y de otra al armador, a los cargadores o destinatarios de las mercancías, o incluso cualquier persona física o jurídica que hubiese asumido la obligación de verificación de las mercancías, cada uno de estos, asumiendo un rol de cierta envergadura.

En el desarrollo de la actividad de carga y descarga, por parte de los operadores portuarios, con cierta frecuencia se producen perjuicios económicos a los usuarios del transporte internacional de mercancías. Es por ello por lo que la Ley de Navegación Marítima, establece un principio de responsabilidad aplicable al operador portuario por los daños, pérdida o retrasos en la entrega, en virtud de la obligación de custodia de estas se encontraban a su cuidado. El fundamento de dicha responsabilidad, según la doctrina y la jurisprudencia nos encontramos ante una responsabilidad por culpa con inversión de la carga de la prueba, en base a que, si se demuestra que se adoptaron las medidas razonablemente exigibles, quedaría exonerado de tal responsabilidad.

No obstante, y considerando los posibles perjuicios económicos que puede generar a los operadores portuarios como prestadores de un servicio de manipulación de mercancías, la Ley de Navegación Marítima, y siguiendo los criterios de las Reglas de la Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo, que permite limitar económicamente la responsabilidad del operador portuario, salvo que se haya actuado con intención de provocar un daño o temerariamente y con conocimiento de que probablemente de ello se deducirá un daño.

Para ello, la LNM establece un plazo de dos años para el ejercicio de reclamación, dando legitimación para tal reclamación quien contrató con él las correspondientes operaciones.

Pérez Font, J. (2022). **Validez de las cláusulas de arbitraje en la Ley de Navegación Marítima de 2014.** (2024). *Arbitraje. Revista De Arbitraje Comercial y de Inversiones*, 14(1), 35-62

Con el objetivo de blindar a los empresarios españoles frente a las cláusulas que les obligan a arbitrar sus disputas marítimas en el extranjero, la Ley de Navegación Marítima implementa una controvertida regulación proteccionista sobre la validez y transferibilidad de las cláusulas de arbitraje. Distinguiendo entre la regulación de la validez de estas cláusulas y sus efectos frente a terceros, el artículo examina el ámbito de aplicación real de la regulación contenida en la Ley de Navegación Marítima de acuerdo con la Convención de Nueva York.

Rodas Paredes, P. (2023). **La responsabilidad del empresario marítimo de buques autónomos.** En: Petit Lavall, M.V. y Puetz, A. (dir.). [El transporte ante el desarrollo tecnológico y la globalización](#) (pp. 743-754). Colex

El progreso técnico actual permite vislumbrar la necesidad de adecuar los instrumentos jurídicos de la navegación marítima a los Maritime Autonomous Surface Ships (MASS). El trabajo propuesto, propone un diagnóstico preliminar de los ámbitos de la regulación de la navegación marítima en los que será necesaria la intervención del legislador para permitir la explotación comercial de buques autónomos por el empresario marítimo. Nuestro ámbito de análisis pretende determinar estas nascentes necesidades de adecuación regulatoria en dos elementos claves para la empresa marítima: el cumplimiento de la obligación de navegabilidad y la responsabilidad extracontractual de dicho empresario.

Vicente Mampel, C. (2023). **La protección de los créditos de las autoridades portuarias en España: privilegios marítimos y embargo preventivo de buques.** En: Petit Lavall, M.V. y Puetz, A. (dir.). [El transporte ante el desarrollo tecnológico y la globalización](#) (pp. 471-491). Colex

Como prestadoras de distintos servicios en los puertos de interés general, las tasas y tarifas portuarias son uno de los principales recursos económicos de las Autoridades Portuarias españolas. Dada la frecuencia en que los operadores marítimos incumplen el pago de los créditos por los servicios prestados al buque durante su estancia en el puerto, el presente trabajo aborda las distintas medidas legales puestas a su disposición para asegurar el pago de cantidades adeudadas. Para ello, se determina, por un lado, la naturaleza de dichos créditos, esto es, si se trata o no de privilegios marítimos, y se analizan sus consecuencias, por otro. A continuación, se examina la medida cautelar del embargo preventivo de buques, por su idoneidad para salvaguardar un privilegio marítimo.

Zurutuza Ariguita, I. (2023). **La imputación de responsabilidad civil por daños en la navegación marítima automatizada: especial referencia al supuesto de un ciberataque.** En: Petit Lavall, M.V. y Puetz, A. (dir.). [El transporte ante el desarrollo tecnológico y la globalización](#) (pp. 801-819). Colex

La creciente automatización de la navegación marítima es uno de los fenómenos que mayor impacto va a tener sobre la planificación y el desarrollo de las diversas y múltiples operaciones de transporte marítimo. Así, se trata de un fenómeno tecnológico que va a incidir en la regulación de muchos de los aspectos que conciernen a todas estas operaciones, transformando indefectiblemente de una manera muy profunda el enfoque jurídico que el estudio de los mismos requiere. Uno de los aspectos más relevantes respecto al que se hace preciso replantear este enfoque es el concerniente a la imputación de responsabilidad civil por daños. Esta cuestión debe examinarse a la luz de los diferentes niveles de automatización de la navegación marítima que pueden darse, teniendo en cuenta cuáles pueden ser los distintos sujetos intervinientes, con cuya acción u omisión cabrá relacionar la causa del daño producido. Abundando en ello, a la hora de atribuir esta responsabilidad, habrá que considerar como punto de partida la posición del armador respecto a las operaciones de transporte marítimo, para plantearse después cuál es la causa del daño, cuál es el tipo de daño causado en cada supuesto, o si el armador es reputado como porteador. A propósito de ello, y en concreto por tratarse de una de las causas donde la atribución de responsabilidad puede en la práctica resultar más compleja, se dedica una especial atención al análisis de la responsabilidad por los daños producidos durante el transcurso de transportes automatizados a consecuencia de un ciberataque. Finalmente, se alude al código MASS, como una norma proyectada desde la OMI a los efectos de contribuir a regular de un modo uniforme la navegación marítima automatizada, donde cabe presumir habrá de quedar incluida la regulación del régimen de responsabilidad.