

# LA NAVEGACIÓN DE RECREO: PERFIL E PROBLEMÁTICAS ACTUALES

**Massimo Deiana**

*Catedrático de Derecho de la Navegación  
Universidad de Cagliari*

**Índice:** I. INTRODUCCIÓN: LA IMPORTANCIA ECONÓMICA Y SOCIAL DEL FENÓMENO—II. EVOLUCIÓN DE LA REGULACIÓN DE LA NAVEGACIÓN DE RECREO—III. LA CUESTIÓN DE LA CLASIFICACIÓN DE LAS EMBARCACIONES DE RECREO—.

**Resumen:** Partiendo de una reflexión preliminar sobre las dimensiones económicas y sociales de la navegación de recreo, se desarrolla un debate sobre la legislación más adecuada para regular el funcionamiento ordenado del fenómeno. Se presta especial atención a los mecanismos de clasificación de embarcaciones de recreo, que generan algunas incertidumbres interpretativas con importantes implicaciones para el régimen jurídico aplicable.

**Palabras clave:** navegación, recreo, importancia económica y social, regulación, evolución de la regulación, clasificación de las embarcaciones de recreo.

## **I. Introducción: la importancia económica y social del fenómeno**

El análisis de algunos aspectos jurídicos problemáticos de la navegación de recreo exige una reflexión preliminar sobre la importancia del fenómeno basándose en el axioma invariable de que la precisión y la funcionalidad

disciplina normativa de un fenómeno siempre está proporcionalmente relacionada con la dimensión social y económica del propio fenómeno.

En cuanto a la dimensión social de la navegación de recreo, hay que tener en cuenta que, en Italia, según datos de 2024<sup>1</sup>, hay registradas algo menos de 90.000 embarcaciones de más de diez metros de eslora y circulan otros 450.000 artefactos flotantes menores (la cifra es estimada porque no están sujetas a registro).

Teniendo en cuenta que la población italiana es de poco menos de 59 millones de personas, se puede calcular que tenemos una media de aproximadamente 9 embarcaciones por cada 1.000 habitantes.

Esto implica que la normativa del sector no puede permitirse descuidar ni subestimar un fenómeno que ha pasado de ser un privilegio históricamente elitista a una actividad de amplia difusión social y que, por lo tanto, necesita instrumentos jurídicos de regulación cada vez más sofisticados.

Por lo que se refiere al impacto económico del sector industrial de la navegación de recreo, cabe señalar algunos indicadores de indudable interés.

Según los datos de 2024 mencionados anteriormente, los ingresos totales del sector en Italia ascienden a unos 8.000 millones de euros, de los cuales 4.500 millones corresponden a nuevas construcciones, 2.000 millones a construcciones accesorias, 550 millones a reacondicionamientos y mantenimiento, y 600 millones a la construcción de motores.

El sector da empleo a unas 30.000 personas y representa aproximadamente el 3,5 % del PIB italiano.

Por último, en lo que respecta al aspecto comercial<sup>2</sup>, Italia exporta yates por valor de 4.230 millones de euros al año (2.000 millones de euros corresponden a embarcaciones de más de 24 metros de eslora y 1.500 millones de euros a embarcaciones de entre 10 y 24 metros; el resto corresponde a embarcaciones de menos de 10 metros de eslora).

Esta suma representa el 25 % del valor mundial total de las exportaciones de la industria naval de recreo.

Como prueba de la importancia de la industria naval, la clasificación europea sitúa a Italia en el primer puesto con unas 900 empresas, seguida de los Países Bajos, con 790, y Francia, con 530.

Por lo que respecta, en fin, a la clasificación mundial de fabricantes de superyates, en 2024 cuenta entre las cinco primeras posiciones con tres

empresas italianas líderes en el sector, que atienden el 51 % de los perfiles globales<sup>3</sup>.

El impacto económico de los *refits*, las reparaciones y el *dry-dock*, es importantísimo, estimándose en 2,5 millones al año para las unidades de entre 30 a 60 metros, con 15 tripulantes fijos, y en 3,9 millones al año para las unidades de entre 60 a 80 metros, con 25 tripulantes fijos.

El sector genera un impacto económico diario por estancia en el territorio equivalente a 60.000 euros por unidad de más de 90 metros, 45.000 euros por unidad de entre 75 y 90 metros, 19.000 euros por unidad de entre 50 y 75 metros, y 6.400 euros por unidad de entre 35 y 50 metros<sup>4</sup>.

En conjunto, impresiona la dimensión del multiplicador de las inversiones si se tiene en cuenta que la economía azul en su conjunto (clúster marítimo con actividades relacionadas) representa ya un muy relevante 2,57 y que el sector de los puertos y los embarcaderos turísticos asciende a 2,72, el multiplicador del sector de la construcción naval se estima en un astronómico 4,1.

Todo lo anterior pone de manifiesto no solo la necesidad, sino también la conciencia de la responsabilidad de confiar un sector tan importante al gobierno de un sistema normativo adecuado, que lo regule con orden sin mortificarlo, encorsetándolo en esquemas restrictivos, las necesidades de capacidades de innovación y crecimiento.

## II. Evolución de la regulación de la navegación de recreo

Al abordar el tema de la normativa, es necesario considerar en primer lugar la clara distinción entre la navegación de recreo y la denominada navegación comercial, a la que, sin embargo, para el propósito de este trabajo, será adecuado referirse como navegación mercante, ya que, como se verá adelante, la navegación de recreo también puede ser practicada por empresas comerciales con fines empresariales y, por lo tanto, desde el punto de vista de la regulación de su ejercicio, podría estar sujeta al marco normativo de las actividades empresariales.

1 CONFINDUSTRIA NAUTICA/FONDAZIONE EDISON - UCINA, *La nautica in cifre, report 2024*, disponible en <https://lanauticaincifre.it/>.

2 Véase el más reciente informe de Confindustria nautica, con ocasión de la feria «Metstrade 25» de Ámsterdam, disponible en [https://lanauticaincifre.it/wp-content/uploads/2025/03/Monitor24\\_ITA\\_def.pdf](https://lanauticaincifre.it/wp-content/uploads/2025/03/Monitor24_ITA_def.pdf).

3 En el primer puesto se encuentra Azimut-Benetti, con 167 superyates; en el segundo Lorenzo, con 132, en el tercero y cuarto, Feadship (Holanda) y Lürssen (Alemania), quinto, The Italian Sea Group, con 24 unidades. Fuente: *Report Blue & Green: la nuova nautica italiana, report 2025* Cines/Uniolbia, disponible en <https://www.uniolbia.it/Media/docs/nautica-numeri-sardegna-2024.pdf>.

4 Así, nuevamente el *Report Blue & Green: la nuova nautica italiana*, citada en la nota anterior.

5 Osservatorio SRM su *Maritime Economy 2024*, según fuentes de Censis y de Federmare.

Por lo tanto, el término «de recreo» no califica de manera definitiva ni el tipo de embarcación ni las modalidades de ejercicio, sino únicamente y de manera decisiva el objetivo final, que es (y sigue siendo) siempre el turístico-recreativo.

Históricamente, la actividad ha sido realizada en primera persona (en su mayor parte, si no exclusivamente) por los usuarios con fines turísticos y recreativos, quienes, por lo tanto, asumían generalmente su ejercicio y las responsabilidades correspondientes.

Cabe señalar que, casi siempre, los propietarios y/o armadores coincidían con los conductores que poseían la titulación náutica necesaria en función del tipo de embarcación utilizada, las dimensiones, la potencia de los propulsores del medio y la distancia de la costa a la que se navegaba.

En cuanto a las responsabilidades, comprendían principalmente las relativas a las personas presentes a bordo (*latu sensu*, transportadas, pero no necesariamente), en la mayoría de los casos co-usuarias del bien por cortesía, amistad y/o relaciones familiares.

En las últimas décadas, también teniendo en cuenta la enorme difusión de la navegación de recreo y las diversas evoluciones del fenómeno turístico-recreativo, han surgido necesidades diferentes que merecían y merecen una respuesta normativa.

Por ello, en el ordenamiento italiano, con el Decreto Legislativo 171 de 2005 (Código de la Náutica de Recreo) se ha permitido y regulado el uso comercial de las embarcaciones de recreo mediante contratos de *arrendamiento*, *fletamento* y *fletamento estático*.

A partir de ahí se ha iniciado toda una serie de intervenciones normativas que han tratado de dar respuesta a la realidad multiforme del fenómeno<sup>6</sup>.

Partiendo del *fletamento de un barco*, se consideró necesario regular el *cabin charter*, es decir, el fletamento de una parte solo del medio de transporte<sup>7</sup>, y a partir del *fletamento estático* (en puerto) se intentó crear normas para el fenómeno del *boat and breakfast*<sup>8</sup>, por analogía con la práctica del *bed and breakfast*.

Cada vez es más frecuente encontrar alojamientos dentro de embarcaciones amarradas en puerto, que se comercializan en plataformas de alojamiento turístico especializadas como *Booking.com* o *Airbnb*.

6 Véase, en lugar de muchos, la exhaustiva reflexión monográfica de BENELLI, G., *Il contratto di noleggio di unità da diporto*, Giuffrè, Milano, 2022.

7 Véase también BENELLI, G., «Il noleggio a cabina nel codice della nautica da diporto», en *Rivista italiana di diritto del Turismo*, núm. 1/2021, págs. 43-57.

8 BENELLI, G., «Il boat and breakfast tra ricettività turistica e nautica da diporto», en *Rivista italiana di diritto del Turismo*, núm. 1/2017, págs. 38-55.

En el ámbito más estrictamente relacionado con el transporte, hay que señalar que, a partir del típico *arrendamiento náutico* (que es, natural e históricamente, un *fletamento por tiempo*), se ha generalizado en la práctica el caso del denominado *fletamento por itinerario*, que es prácticamente *fletamento por viaje* o, más aún, un *transporte*, especialmente si se trata de un *fletamento con pluralidad de fletadores* (a condición de que no se trata de pasar por *fletamento* una conexión de línea de un lugar a otro, que es, y es siendo, un *transporte* propiamente dicho).

Ante la consolidación de esta práctica, para evitar abusos y, sobre todo, para evitar intentos de elusión fraudulenta de las normas sobre transporte y las responsabilidades que se derivan de ellas, el Gobierno italiano ha aprobado recientemente un proyecto de ley, incluido en una intervención amplia para la valorización del recurso mar.

En él se prevé la ampliación de la normativa sobre el fletamento por «periodo de tiempo determinado» (*fletamento por tiempo*) a la que se refiere el artículo 47.1 del Código de la Navegación de Recreo de 2005, también *fletamento «por un itinerario acordado»*, que es un fletamento por viaje<sup>9</sup>.

Es evidente que se trata de fenómenos ya consolidados en la práctica habitual, que dan testimonio de una «democratización» cada vez mayor de la navegación de recreo, un interés cada vez más amplio y una accesibilidad más difundida al mercado de la navegación de recreo, incluso en favor de personas que hace solo unas décadas no tenían los recursos económicos para acercarse a este tipo de oferta recreativa.

Pero hay más: a esta ampliación de las modalidades de utilización de las embarcaciones de recreo se suman cada vez más otras variantes de turístico-recreativo, sin duda originales y, en cierto modo, creativas. Se trata evidentemente, de fenómenos no regulados, pero que pueden regularse recurriendo necesariamente a interpretaciones analógicas extensivas de las normas existentes<sup>10</sup>.

La verdad es que, tal vez hoy en día, ante la demanda del mercado, cada vez es más frecuente adquirir un medio (sin importar el contrato ni la finalidad) no solo para navegar, sino quizá solo para cenar o celebrar un banquete en el puerto o en la rada, quizá para bailar (¿cuándo habrá un *boat and disco*) para celebrar una reunión de trabajo (*boat and working*).

9 Proyecto de Ley n.º 1624, de 11 de agosto de 2025, art. 15.1.l): en el artículo 47, apartados después de las palabras «durante un período determinado», se insertan las siguientes: «de tiempo o para un itinerario acordado». El texto del proyecto de ley puede consultarse en [https://www.senato.it/show-doc?leg=19&tipodoc=DDLPRES&id=1474956&idkto=0&part=ddlpres\\_ddlpres1-articolato\\_articolato1-capoiv](https://www.senato.it/show-doc?leg=19&tipodoc=DDLPRES&id=1474956&idkto=0&part=ddlpres_ddlpres1-articolato_articolato1-capoiv).

10 Cfr. PRADA, F., «L'utilizzazione delle unità da diporto per finalità alberghiere, enogas e di intrattenimento», en *Diritto dei Trasporti*, núm. 3/2022, págs. 531-560.

Quizás, más que de navegación de recreo, deberíamos hablar de navegación turística recreativa<sup>11</sup>, también porque cada vez con más frecuencia la disponibilidad de una embarcación de recreo (pero no siempre la navegación de la misma) representa un segmento de un paquete turístico complejo, ensamblado por *tour operators*, o de servicios ofrecidos por *meeting planners* e incluso por *wedding planners*<sup>12</sup>.

Si en 2023, para las actividades tradicionales de fletamento y arrendamiento de embarcaciones, se registraron oficialmente 2.004 unidades locales de producción, unos 450 millones de euros de valor añadido y 3.527 empleados<sup>13</sup>, se puede estimar por defecto que la incorporación de las actividades del nuevo «turismo del mar» podría, como mínimo, duplicar la magnitud de estos indicadores.

Además, en Italia, una norma de 2012<sup>14</sup> vino a regular el llamado *arrendamiento ocasional*, con el objetivo comprensible de regularizar una práctica ambigua y extendida, devolviéndola al ámbito de la legalidad y el orden, y sacar a la luz el abuso.

La norma citada introdujo un nuevo artículo 49 bis en el Código de la Navegación de Recreo de 2005, permitiendo a los propietarios de embarcaciones de recreo (personas físicas o sociedades cuyo objeto social no sea el alquiler o el arrendamiento) y a los usuarios en régimen de arrendamiento financiero de embarcaciones y buques de recreo, arrendar embarcaciones de recreo de forma ocasional.

Se ha permitido el arrendamiento ocasional únicamente de embarcaciones o buques de recreo inscritos en los registros nacionales, lo que no constituye un «uso comercial de la embarcación», no puede tener una duración superior a 42 días y cuyos ingresos están sujetos a un impuesto sustitutivo del 20 %. Queda excluida la deducibilidad fiscal de los costes y gastos incurridos en la actividad de arrendamiento.

Para poder realizar el arrendamiento ocasional es necesario notificarlo previamente a la oficina marítima de registro del medio y a la Agencia Tributaria competente en el territorio.

11 Véase al respecto la reflexión de ANTONINI, A./PRADA, F., «Turismi del mare e nuove utilizzazioni delle unità da diporto», en *Diritto dei Trasporti*, núm. 2/2024, págs. 419-423.

12 De nuevo, BENELLI, G., «Utilizzazione commerciale di unità da diporto e pacchetti turistici», en *Diritto dei trasporti*, núm. 1/2019, págs. 214-222.

13 Datos contenidos en el *Piano del Mare 2023/2025*, elaborado por el Comité Interministerial para las Políticas del Mar (CIPOM), disponible en <https://www.dipartimentopolitiche-mare.gov.it/media/pggknhrv/piano-del-mare.pdf>, apartado 2.13.7, pág. 187.

14 Art. 59 ter del Decreto-Ley n.º 1 de 2012 (el llamado «Decreto Monti»).

### III. La cuestión de la clasificación de las embarcaciones de recreo

Resulta interesante reflexionar sobre el mecanismo de atribución de calificación de «de recreo» a las embarcaciones.

Según la legislación italiana (el ya citado Código de la Navegación Recreo), se considera «de recreo» aquella embarcación *destinada a ser usada con fines deportivos o recreativos sin ánimo de lucro*.

Por lo tanto, la embarcación (unidad) de recreo no se identifica normativamente sobre la base de un criterio descriptivo objetivo (características técnicas, criterios de construcción, dimensiones, motorización), sino mediante criterio funcional, que hace prevalecer la finalidad sobre la esencia.

El mecanismo de atribución adolece, por tanto, de una limitación estructural, susceptible de generar incertidumbres, ya que, como veremos, e sujeto a una valoración interpretativa, que por su naturaleza no es unívoca.

La calificación de «de recreo» de la embarcación parece entonces es relacionada con el tipo de actividad que, a consecuencia de una *elección* está llamada a desempeñar: de hecho, la embarcación de recreo es aquella destinada a la navegación de recreo, es decir, la realizada con fines deportivos o recreativos, sin ánimo de lucro.

Sin embargo, el marco definitorio se complica porque la misma norma permite (de manera aparentemente contradictoria) el uso de la embarcación de recreo con fines lucrativos-comerciales en tres casos:

- Cuando es objeto de contratos de *arrendamiento y fletamento*;
- Cuando se utiliza para la enseñanza profesional de la navegación de recreo;
- Cuando es utilizada por centros de buceo y de formación subacuática como unidad de apoyo para los practicantes de buceo con fines deportivos o recreativos.

Solo en el caso de las embarcaciones y los buques de recreo (no en el caso de los artefactos flotantes menores, obviamente, ya que no están registrados) uso con fines comerciales se anota en los registros de matrícula, y los datos de la anotación se consignan en la patente de navegación.

El verdadero nudo que hay que desatar parece ser el posible conflicto entre el fin deportivo o recreativo, que excluye el ánimo de lucro, y el uso de la embarcación de recreo mediante contratos como el *arrendamiento* y el *fletamento*, que son modalidades contractuales naturalmente onerosas que tienden a utilizar para fines lucrativos y comerciales.

El requisito del uso sin ánimo de lucro podría parecer, a primera vista, contradictorio con los instrumentos contractuales utilizados para regular dicho uso.

Un examen más detallado del problema permite reconocer que lo que se califica como finalidad *de recreo* es la actividad de navegación y no el contrato que permite dicha actividad.

Para alcanzar la finalidad *de recreo*, se podría recurrir a contratos de *arrendamiento* y *fletamento*, aunque se trate de contratos caracterizados fisiológicamente por su dimensión lucrativa.

Lo que reviste importancia a efectos de la calificación de la navegación como recreativa es, en cambio, la circunstancia de que la contraparte en el contrato de utilización del medio adquiera su disponibilidad con fines deportivos y/o recreativos y no lucrativos.

Pero, bien visto, incluso esta hipótesis reconstructiva puede presentar algunos problemas en su aplicación; pensemos, por ejemplo, en el caso del propietario que alquila su embarcación a un *arrendatario* que se encarga de armarla, equiparla y, por tanto, explotarla, pero no la utiliza con fines recreativos, ya que a su vez la *fleta* (con fines lucrativos) a terceros que la utilizan con fines meramente recreativos.

El *arrendatario* ejerce una actividad con fines lucrativos, organizando, armando y equipando el medio como cualquier otra unidad comercial, disponiendo de él mediante un instrumento comercial típico del uso de unidades comerciales (el fletamento), a favor de un sujeto que utiliza el medio para actividades recreativas.

Este *arrendamiento* no debería estar sujeto a la normativa de navegación de recreo, ya que el *arrendatario* (*fletante*) no utiliza el medio con fines recreativos y, por lo tanto, el medio náutico implicado en el asunto no debería ser una unidad de recreo.

Si además el *fletador*, contraparte contractual del *arrendatario* (*fletante*), no utiliza el medio para la navegación de recreo, sino, por ejemplo, para ir al mar a catalogar cetáceos o recoger muestras de agua, tampoco el *fletamento* debería considerarse de recreo.

La embarcación utilizada, aunque parezca estructuralmente «de recreo» y esté destinada a fines propios del recreo, no debería considerarse *stricto iure* «de recreo», debido a su uso incompatible con la calificación legal.

Las consecuencias prácticas de la imposibilidad de incluir la embarcación en la categoría de embarcaciones de recreo son de cierta importancia.

Si la embarcación no es «de recreo», no se le podrá aplicar la normativa especial dedicada a este tipo de embarcaciones y, por lo tanto, se deberán aplicar las normas generales de navegación sobre buques mercantes y tráfico comercial.

Otro punto crítico reside en el concepto de destino de la unidad para fines recreativos.

A este respecto, conviene preguntarse en primer lugar quién (o qué) determina el destino de la embarcación para actividades recreativas:

- Podría ser el fabricante, si el «carácter recreativo» dependiera de características técnicas y constructivas de la embarcación,
- O podría ser el arrendador, si dependiera de la dimensión contractual del uso,
- O, por último, podría ser el usuario final de la embarcación, si dependiera del uso concreto de la unidad.

La primera opción debe descartarse, ya que la aptitud para la navegación de recreo no puede depender de las características técnicas de la embarcación porque, aunque la mayoría de las embarcaciones de recreo se construyen y equipan desde el principio con el objetivo declarado de satisfacer fines recreativos, tenemos constancia de embarcaciones construidas y utilizadas originalmente para fines diferentes, que en un segundo momento de su «nautica» se utilizan para la navegación de recreo.

Pensemos en la «moda» de las costosas remodelaciones con fines recreativos de remolcadores, buques militares<sup>15</sup> y/o lanchas patrulleras retiradas del servicio por las fuerzas del orden.

Pero también tenemos ejemplos inversos de embarcaciones diseñadas y construidas para la navegación de recreo que se utilizan para otros fines (rescate, pesca profesional selectiva, barcos de apoyo para la recolección de coral, unidades para campañas de investigación científica, vigilancia medio marino, de los cetáceos, etc.).

Tampoco resulta convincente la solución que vincula el «carácter recreativo» a la dimensión contractual del uso, ya que, como se ha señalado anteriormente, el *fletamento* o el *arrendamiento* no implican necesariamente un uso turístico recreativo final, aunque este último sea estadísticamente frecuente.

En cambio, resulta más convincente la reconstrucción que vincula la navegación de recreo al uso concreto de la unidad por parte del usuario final del medio.

De este modo, la calificación de embarcación de recreo del medio de prescindir tanto de las características técnicas de construcción de la unidad como de los contratos mediante los cuales se realiza este fin (criterio

15 A modo de ejemplo, véase el *Yas*, un megayate de 140 metros y 180 millones de dólares (undécimo en la clasificación especial y exclusiva de las embarcaciones de recreo grandes del mundo) propiedad de Abdullah bin Zayed Al Nahyan, jeque de Abu Dabi, y los Emiratos Árabes Unidos, que en el pasado fue una fragata de la marina holandesa.

conexión que hemos demostrado anteriormente que no son suficientemente fiables) y deberá derivarse exclusivamente del objetivo (claramente recreativo) del usuario final.

A decir verdad, incluso la identificación de este mecanismo de atribución del carácter recreativo de la embarcación deja abierta una nueva disyuntiva relacionada con la hipótesis de un destino final no unívoco de la embarcación de recreo.

¿*Quid iuris* si la embarcación destinada al uso recreativo por parte del usuario final es utilizada ocasionalmente por este para otros fines?

O, por el contrario, ¿*quid iuris* si la embarcación destinada de forma permanente a otra actividad es utilizada por el usuario final, aunque sea de forma ocasional, con fines recreativos?

Hay dos soluciones lógicas posibles.

La primera, formalista, según la cual la unidad será de recreo exclusivamente cuando y siempre que se utilice concretamente como tal.

La segunda, sustantiva, basada en el criterio del uso predominante.

La adopción de la primera solución, más lineal desde la perspectiva lógica y más ortodoxa desde el punto de vista literal, correría el riesgo de crear una gran inestabilidad normativa y notables dificultades de aplicación, ya que, en la práctica, se deberían aplicar regímenes diferentes al mismo medio en función del uso final, y dicho uso debería evaluarse concretamente caso por caso, con las consecuencias imaginables (en términos de tiempo y recursos) y los riesgos (en términos de homogeneidad) que tal evaluación conlleva.

La segunda solución, en cambio, permite aplicar al medio la normativa relacionada con el uso predominante que se hace del mismo, normativa que sin duda responde de manera más adecuada a sus características.

Así, a modo de mero ejemplo, a la unidad utilizada principalmente para la navegación de recreo y que ocasional y excepcionalmente se utiliza para actividades de investigación científica se le debería aplicar la normativa de navegación de recreo, mientras que a la embarcación de pesca o al remolcador que, de forma igualmente ocasional y excepcional, se utiliza con fines de recreo se le debería aplicar el Código de la Navegación<sup>16</sup>.

<sup>16</sup> Para un análisis más detallado, me permito remitir a DEIANA, M., «Il noleggio della unità da diporto», en *Diritto marittimo*, núm. 1/2007, págs. 115 y ss.

## 2

# EL NUEVO REGLAMENTO DE INTELIGENCIA ARTIFICIAL Y SU IMPACTO EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE: ¿UNA POSIBLE OBJETIVACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD?

**Eduardo Herrero Urtueta**

*Profesor Permanente Laboral de Derecho Mercantil  
Universidad Pública de Navarra/Nafarroako Unibertsitate Publikoa  
eduardo.herrero@unavarra.es*

**Índice:** I. INTRODUCCIÓN.—II. LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL EN LOS DIFERENTES MEDIOS DE TRANSPORTE.—III. EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS: 1. Marco jurídico nacional. 2. Breve referencia a la perspectiva internacional. 3. Fundamento y régimen de responsabilidad del porteador. 4. Exoneraciones y límites a la responsabilidad.—IV. NUEVO REGLAMENTO DE INTELIGENCIA ARTIFICIAL: 1. El sector del transporte en el Reglamento 2024/1689 de Inteligencia Artificial. 2. Las obligaciones de los sujetos del transporte como operadores de IA. 3. ¿Hacia un *compliance* de IA?—V. EL IMPACTO DEL REGLAMENTO IA EN EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR.—VI. CONCLUSIONES.—VII. BIBLIOGRAFÍA.

**Resumen:** En los últimos años ha venido cobrando auge la Inteligencia Artificial como una novedad que promete revolucionar diferentes sectores. En este sentido, su impacto en el ámbito del transporte ha venido de la mano del desarrollo y potencial uso de los buques autónomos o no tripulados. Así, esta tecnología que permite profundizar en el desarrollo de este tipo de buques per

<sup>1</sup> Esta publicación es parte del proyecto de I+D+i «Modernización de la regulación del transporte de pasajeros y carga: régimen de responsabilidad y descarbonización (PID2023-149939NB-C33), financiado por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades (MCIU), por la Agencia Estatal de Investigación (AEI) y por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).