

Pérdida de la carga, legitimación del remitente y carga de la prueba

Loss of cargo, shipper's standing and burden of proof

FRANCESCO GIORDANO

Estudiante de doctorado en Ciencias Políticas y Jurídicas

Universidad de Messina

Recibido: 15.12.2025 / Aceptado: 20.01.2026

DOI: 10.20318/cdt.2026.10291

Resumen: El presente trabajo analiza el tema de la pérdida de la carga en el contrato de transporte de mercancías, con especial atención a la legitimación activa del remitente y a la carga de la prueba a cargo del transportista. A través del examen de las sentencias Cass. civ., Sez. I, de 14 de mayo de 2018, nº 11723, y Cass. civ., Sez. III, de 16 de septiembre de 2025, nº 25290, se propone una reinterpretación sistemática de la responsabilidad del transportista. Se abordan los criterios doctrinales y jurisprudenciales que determinan la titularidad del derecho a reclamar en caso de pérdida o daño de la mercancía, así como los principios que rigen la distribución de la carga probatoria. El estudio se completa con una perspectiva comparada, especialmente con el derecho internacional y la jurisprudencia española, destacando las convergencias normativas en torno a la responsabilidad objetiva del transportista y a la centralidad de la documentación del transporte.

Palabras clave: transporte, Pérdida de la carga, Legitimación activa, Carga de la prueba, Responsabilidad del transportista, Contrato de transporte.

Abstract: This article analyzes the issue of cargo loss in the context of goods transport contracts, with particular focus on the shipper's active standing and the burden of proof placed on the carrier. Through the examination of two rulings by the Italian Supreme Court (Cass. civ., Sez. I, May 14, 2018, no. 11723, and Cass. civ., Sez. III, September 16, 2025, no. 25290), a systematic reinterpretation of carrier liability is proposed. The study explores doctrinal and jurisprudential criteria that define who is entitled to claim damages in case of cargo loss or damage, as well as the principles governing the distribution of evidentiary burdens. A comparative perspective with international law and Spanish jurisprudence highlights a normative convergence around the objective liability of the carrier and the centrality of transport documentation.

Keywords: transport, Cargo loss, Active standing, Burden of proof, Carrier liability, Transport contract.

Sumario: I. Introducción. II. Marco normativo y sistemático del transporte de mercancías. III. La legitimación del remitente: aspectos teóricos y prácticos. IV. La carga de la prueba en la responsabilidad del transportista. V. Análisis de la sentencia del Tribunal de Casación Civil, Sección I, 14 de mayo de 2018, nº 11723. VI. Análisis de la sentencia del Tribunal de Casación Civil, Sección III, 16 de septiembre de 2025, nº 25290. VII. Aspectos críticos y propuestas interpretativas. VIII. Conclusiones.

I. Introducción

1. El contrato de transporte de mercancías representa una de las estructuras fundamentales del derecho contractual, siendo una garantía de la eficiencia de los intercambios comerciales y del funcionamiento del mercado¹.

2. La creciente globalización de los intercambios ha puesto aún más de manifiesto la centralidad de la regulación jurídica del transporte, imponiendo una reflexión constante sobre su evolución normativa y jurisprudencial.

3. En este contexto, uno de los aspectos más críticos y debatidos es la pérdida de la carga, entendida como la no entrega, destrucción o extravío de la mercancía durante el trayecto, y las consecuencias que ello conlleva en términos de responsabilidad, legitimación para actuar y distribución de la carga de la prueba².

4. Los problemas que surgen ante la pérdida de la carga no son solo teóricos, sino que se traducen en complejos litigios judiciales, en los que se entrelazan aspectos de derecho sustantivo y procesal. Entre ellos, adquiere particular relevancia el tema de la legitimación activa: ¿quién, entre el remitente y el destinatario, puede actuar contra el transportista para obtener la indemnización por daños?

5. Esta cuestión está estrechamente ligada a la función económica de las partes en el contrato y a la titularidad del interés sustancial lesionado. Desde esta perspectiva, la doctrina española ha señalado que “la presunción de responsabilidad del transportista debe interpretarse a la luz de la efectiva protección del interés del remitente o del destinatario, y no solo según la estructura formal del contrato”³.

6. A ello se suma la cuestión, no menos delicada, de la carga de la prueba: ¿qué elementos deben probarse para configurar la responsabilidad del transportista? Y, sobre todo, ¿a quién corresponde dicha

¹ “El contrato de transporte, cuando reúne elementos internacionales, debe entenderse como un vínculo plural que integra no solo la obligación de entrega sino también la tutela de los intereses de las partes frente al riesgo propio del tráfico internacional de mercancías”. A. L. CALVO CARAVACA - J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, *Derecho Internacional Privado*, vol. II, Granada: Comares, 2016, pp. 324325.

Cfr. ANTONINI, *Curso de Derecho de los Transportes*, Milán, 2008; CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Derecho de los Transportes*, Milán, 2011; CARBONE S. M., *Contrato de transporte marítimo de mercancías*, Milán, 2010; ROMANELLI, *El transporte aéreo de personas*, Padua, 1959, p. 10. En el mismo sentido, IANNUZZI, *Libro cuarto de las obligaciones. Del transporte*, artículos 1678 - 1702, a cargo de SCIAJOLA - BRANCA, Bolonia - Roma, 1970, p. 5, quien, con referencia al art. 1678 del Código Civil italiano, observa que “el elemento que caracteriza el tipo contractual se identifica en la asunción de la obligación de trasladar personas o cosas. El contrato de transporte de personas y el contrato de transporte de cosas se identifican así como subespecies de un único tipo contractual”. Véase también, sobre el intento de unificación normativa, BERLINGIERI F., ZUNARELLI, ALVISI, “La nueva Convención UNCITRAL sobre el transporte internacional de mercancías ‘total o parcialmente por mar’ (Reglas de Rotterdam)”, en *Derecho Marítimo*, 2008, p. 1184 ss.; CARBONE S. M., *Contrato de transporte marítimo de mercancías*, Milán, 2010.

² Cfr. ABBATE, I., “Reflexiones sobre la naturaleza, el contenido y la distribución de la carga de la prueba en el contrato de transporte marítimo de mercancías”, en *Revista de Derecho de la Navegación*, 1971, I, p. 37; ANELLI, F., “Los daños por causa desconocida en el transporte marítimo de mercancías: modelos interpretativos y perfiles sistemáticos”, en *Revista Trimestral de Derecho Procesal Civil*, 1991, p. 1073; ANTONINI, A., *Tratado breve de Derecho Marítimo*, vol. II, Milán, 2008; ANTONINI, A., “Avarias comunes”, en *Diccionarios de Derecho Privado* (dirigidos por N. IRTI) - *Derecho de la Navegación* (coordinado por M. DEIANA), Milán, 2010; ARENA, A., *El conocimiento de embarque y otros títulos representativos del transporte*, Milán, 1951; ASARIOTIS, R., “Principales obligaciones y responsabilidad del cargador”, en *Transporterecht*, 2004, p. 284; AURITI, G., *El conocimiento de embarque*, Padua, 1957; BALESTRA, N., *El conocimiento de embarque en el transporte de carga y en el fletamento por viaje*, Milán, 1969; BERLINGIERI JR., F., *La regulación de la responsabilidad del transportista de mercancías*, Milán, 1978; BERLINGIERI JR., F., “La Convención de Bruselas del 25 de agosto de 1924 sobre el conocimiento de embarque y el proyecto de Convención UNCITRAL sobre el transporte de mercancías por mar: un análisis crítico comparado”, en *Derecho Marítimo*, 1977, p. 560.

³ J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, “Contrato de transporte y responsabilidad en el ámbito internacional”, in A. L. CALVO CARAVACA, J. CARRASCOSA GONZÁLEZ (a cura di), *Contratos internacionales*, Madrid, Colex, 2012, pp. 145-147.

prueba, a la luz de las presunciones de responsabilidad que el ordenamiento jurídico suele imponer al transportista?

II. Enfoque normativo y sistemático del transporte de mercancías.

7. El contrato de transporte de mercancías se configura como un acuerdo mediante el cual una parte, denominada transportista, se obliga a trasladar cosas de un lugar a otro, dentro de un plazo y a cambio de una remuneración, por cuenta de otra parte, que puede ser el remitente o el destinatario, dependiendo de la estructura contractual adoptada. La normativa de referencia, en el derecho italiano, se encuentra en los artículos 1678 y siguientes del Código Civil, a los que se suman normas especiales contenidas en el Código de Navegación, en la legislación especial sobre transportes, y en los convenios internacionales aplicables según el tipo de transporte (por carretera, marítimo, ferroviario o aéreo)⁴.

8. La figura se sitúa dentro de los contratos típicos con prestaciones recíprocas, en los que el transportista asume la obligación de ejecutar el transporte y, en caso de incumplimiento, responde conforme al régimen general de la responsabilidad contractual, salvo lo dispuesto en contrario por la normativa sectorial. En particular, el artículo 1681 del Código Civil establece que el transportista responde por la pérdida o avería de las cosas transportadas, a menos que pruebe que el daño provino de una causa no imputable a él. Esta disposición representa un claro ejemplo de inversión de la carga de la prueba, que se justifica por la necesidad de proteger a la parte débil del contrato y por la posición de control que el transportista ejerce sobre el bien durante el transporte.

9. La obligación principal del transportista es, por tanto, la entrega de la mercancía en el estado en que fue confiada, y su responsabilidad se extiende a cualquier hecho dañoso que ocurra durante el período en que tiene la posesión material de la carga. La pérdida del cargamento, en particular, representa uno de los supuestos más graves de incumplimiento, ya que determina la total frustración del interés del acreedor en la prestación⁵.

10. Desde el punto de vista subjetivo, el contrato de transporte involucra al menos tres figuras: el remitente, que entrega la mercancía; el transportista, que la traslada; y el destinatario, que la recibe. La determinación de quién está legitimado para actuar contra el transportista en caso de daño o pérdida de la mercancía depende de múltiples factores, entre ellos la titularidad del contrato, la posición jurídica respecto del bien, y la eventual transmisión de derechos mediante el documento de transporte (como el conocimiento de embarque o la carta de porte).

11. En el ámbito internacional, se aplican normas convencionales que a menudo derogan o complementan el derecho interno. Entre ellas, cabe destacar:

- la Convención CMR (Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, Ginebra 1956), incorporado en Italia mediante la Ley n° 1621/1960⁶;

⁴ Sobre la tipicidad del contrato de transporte, véanse: ASQUINI, *Del contrato de transporte*, en *El Código de Comercio*, comentado y coordinado por BOLAFFIO, ROCCO, VIVANTE, vol. VI, Turín, 1935, p. 57; más recientemente, GRIGOLI, *El transporte*, en *Tratado de Derecho Privado*, dirigido por RESCIGNO, vol. XI, Turín, 2008, pp. 746 ss.

⁵ Cfr. ARENA, A., *El conocimiento de embarque y otros títulos representativos del transporte*, vol. I, Milán, 1951; ASQUINI, A., *Contrato de transporte*, en *Comentario al Código Civil*, dirigido por D'AMELIO y FINZI, vol. II, I, Florencia, 1947; CARBONE, S. M., *Las reglas de responsabilidad del transportista marítimo: de La Haya a Hamburgo a través de la jurisprudencia italiana*, Milán, 1984; IACUANIELLO BRUGGI, M., PAOLUCCI, L. F., *El contrato de transporte*, en *Jurisprudencia sistemática civil y comercial*, Turín, 1979; IACUANIELLO BRUGGI, M., "Sobre el momento de la entrega al destinatario en el transporte", en *Giurisprudenza Italiana*, 1970, I, 1; LEFEBVRE D'OVIDIO, A., PESCATORE, G., TULLIO, L., *Manual de Derecho de la Navegación*, Milán, 2011.

⁶ Sobre la Convención CMR, véase: SILINGARDI, GABRIELE – RIGUZZI, MAURIZIO – GRAGNOLI, ENRICO, *Transporte internacional de mercancías por carretera y CMR*, Roma, 1989; SILINGARDI, GABRIELE – CORRADO, ALES-

- las Reglas de La Haya-Visby y la Convención de Hamburgo para el transporte marítimo⁷;
- la Convención de Varsovia y la Convención de Montreal para el transporte aéreo⁸.

12. Dichos convenios establecen, en general, una presunción de responsabilidad del transportista, acompañada de causas exoneratorias tipificadas y límites indemnizatorios predefinidos, pero dejan un amplio margen a los ordenamientos internos para determinar las reglas sobre la legitimación y la carga de la prueba en las relaciones internas.

13. Desde una perspectiva sistemática, es posible observar cómo el legislador, si bien no ha delineado una normativa unitaria para todos los tipos de transporte, ha querido reforzar la posición del acreedor de la prestación (normalmente, el remitente o el destinatario), estableciendo un régimen de responsabilidad agravada del transportista, en el cual las reglas sobre la carga de la prueba resultan fundamentales para la efectividad de la tutela indemnizatoria.

14. A la luz de lo anterior, resulta evidente cómo las cuestiones de legitimación activa y de distribución de la carga de la prueba asumen un papel central en la práctica judicial y requieren una interpretación sistemática coherente con los principios del derecho contractual y procesal. Es sobre estas premisas que se sitúa el análisis de las sentencias de la Corte de Casación objeto del presente estudio, cuyo examen detallado se llevará a cabo en los capítulos siguientes.

III. La legitimación del remitente: perfiles teóricos y aplicativos.

15. En el sistema contractual del transporte de mercancías, la cuestión de la legitimación activa para reclamar daños por pérdida o avería de la mercancía representa un punto central, en torno al cual se confrontan diferentes enfoques doctrinales y orientaciones jurisprudenciales a veces oscilantes. La dificultad proviene de la estructura trilateral de la relación contractual, que involucra al remitente, al transportista y al destinatario, y de la necesidad de identificar al sujeto que, en concreto, ostenta el derecho a hacer valer la responsabilidad del transportista.

16. La legitimación activa puede definirse como la facultad de actuar en juicio en calidad de titular de un derecho subjetivo, distinguiéndose de la titularidad sustancial del propio derecho⁹. En el

SANDRA – MEOTTI, ANNA MARIA – MORANDI, FRANCESCO, *La normativa uniforme del contrato de transporte de mercancías por carretera*, Turín, 1994; STORACE, *La competencia del Tribunal de Justicia en materia contenciosa*, Nápoles, 1970; TRACCI, ANDREA E., “Transportes bajo el régimen de la CMR: notas sobre la orientación de los jueces de primera instancia respecto a los requisitos de aplicabilidad del Convenio”, en *Derecho Marítimo*, 2011, p. 1301 ss.; TULLIO, LEOPOLDO, *Contrato de fletamento*, en *Tratado de Derecho Civil y Comercial*, vol. XIV, p. 454, Milán, 2006; TULLIO, LEOPOLDO, *Los contratos de charter party*, Padua, 1981.

⁷ A. BRUNETTI, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima e Interior*, Padua, 1947; S. M. CARBONE, *Contrato de transporte marítimo de mercancías*, en *Tratado de Derecho Civil y Comercial*, Milán, 1988, p. 130; S. M. CARBONE, “La aplicación en el ordenamiento italiano de los Protocolos de Visby y Bruselas sobre el conocimiento de embarque”, en *Revista de Derecho Internacional Privado y Procesal*, 1986, p. 789; S. M. CARBONE, *Contrato de transporte marítimo de mercancías*, en *Tratado de Derecho Civil y Comercial*, Milán, 2010; S. M. CARBONE, *El transporte marítimo de mercancías en el sistema de los transportes internacionales*, Milán, 1976; S. M. CARBONE, *Contrato de transporte marítimo*, en *Tratado de Derecho Civil y Comercial*, dirigido por A. CICU y F. MESSINEO, vol. XXVI, parte 2, tomo I, Milán, 1988; S. M. CARBONE, *La regulación jurídica del tráfico marítimo internacional*, Bolonia, 1982.

⁸ Cfr. COMENALE PINTO, M. M., “Reflexiones sobre la nueva Convención de Montreal de 1999 sobre el transporte aéreo”, en *derecho Marítimo*, 2000, p. 798; COMENALE PINTO, M. M., “Responsabilidad del transportista aéreo desde la Convención de Varsovia de 1929 hasta la Convención de Montreal de 1999”, en *Revista de Derecho Comercial*, 2002, p. 67; COMENALE PINTO, M. M., “La responsabilidad del transportista aéreo desde la Convención de Varsovia de 1929 hasta la Convención de Montreal de 1999”, en *Diritto e Storia*, 2003; COMENALE PINTO, M. M., “La nueva regulación del transporte aéreo internacional”, en *Derecho del Turismo*, 2004, p. 5; COMENALE PINTO, M. M., “La indemnización del daño psicológico: primer caso de aplicación de la Convención de Montreal de 1999”, en *Derecho del Turismo*, 2005, p. 51; COMENALE PINTO, M. M., “El paso marítimo entre el Código de Navegación, las convenciones no ratificadas y las perspectivas comunitarias”, en *Escritos en memoria de Vittorio Sgroi* (coord. por G. Giacobbe), Milán, 2008, p. 11.

⁹ La distinción entre legitimación para obrar y titularidad sustancial del derecho, aun cuando conceptualmente consoli-

contrato de transporte, dicha legitimación depende no solo de la celebración del contrato, sino también del régimen jurídico de la mercancía transportada y de la eventual transmisión de la documentación representativa de la carga (por ejemplo, conocimiento de embarque o carta de porte).

17. Tradicionalmente, la doctrina reconoce al remitente una posición central en el contrato de transporte, en tanto que sujeto que normalmente celebra el contrato y entrega la mercancía al transportista. Sin embargo, en el momento en que la mercancía se confía para su entrega al destinatario, pueden surgir dudas sobre la persistencia de la legitimación del remitente, especialmente en los casos en que la mercancía se pierde o daña durante el trayecto.

18. Según una primera postura, de carácter contractualista, la legitimación para actuar correspondería al contratante originario del contrato de transporte, es decir, al remitente, en cuanto parte que ha celebrado el acuerdo con el transportista y ha asumido la obligación de pagar el flete¹⁰. En esta perspectiva, la responsabilidad del transportista frente al remitente persiste incluso después de la entrega, salvo que se haya producido una transferencia explícita de los derechos al destinatario mediante instrumentos idóneos (como la cesión del contrato o la anotación en el documento de transporte).

19. Un segundo enfoque, por el contrario, pone en valor la posición del destinatario como titular del interés sustancial en la entrega de la mercancía, especialmente en los casos en que la titularidad de la misma ya ha sido transferida antes de completarse el transporte. En esta óptica, el destinatario estaría legitimado para actuar autónomamente contra el transportista, incluso en ausencia de una cesión formal de los derechos contractuales, sobre la base del principio de legitimación por titularidad del bien¹¹. Como señalan CALVO CARAVACA y CARRASCOSA, “*el beneficiario de la entrega, sea remitente o destinatario, debe disponer de instrumentos jurídicos idóneos para obtener la restitución del bien o su equivalente económico, independientemente de la propiedad formal de la mercancía*”¹².

20. La jurisprudencia italiana ha adoptado soluciones no siempre uniformes. En algunas sentencias, la Corte de Casación ha afirmado el principio según el cual el remitente conserva la legitimación para actuar por el daño sufrido por la mercancía, incluso si el destinatario ha adquirido la propiedad del bien, salvo que este último haya ejercido autónomamente la acción indemnizatoria (Cass. civ., Sez. III, 3 de julio de 2003, n° 10586). En otras decisiones, en cambio, se ha privilegiado una reconstrucción basada en la titularidad efectiva del interés lesionado, con la consiguiente atribución de la legitimación al destinatario en cuanto sujeto directamente perjudicado¹³.

21. Es especialmente relevante, desde este punto de vista, la distinción entre legitimación sustancial y legitimación procesal. El remitente puede estar legitimado para actuar contractualmente, sobre la base del contrato celebrado con el transportista, mientras que el destinatario puede estar legitimado

dada, muestra en el contrato de transporte una elevada permeabilidad, en la medida en que la posición del sujeto legitimado tiende a depender más de la localización del riesgo económico que de la estructura formal de la relación contractual. Véase: F. GALGANO, *Il contratto*, Padua, ult. ed., esp. cap. sobre el contrato de transporte. M. FRANZONI, *La responsabilità civile*, Milán, ult. ed., apartado sobre la legitimación y el interés para obrar.

¹⁰ *La orientación contractualista asegura coherencia sistemática, pero corre el riesgo de producir una disociación entre la legitimación procesal y el daño efectivamente sufrido, especialmente en los casos de transferencia anticipada del riesgo y del valor económico de la mercancía.* Véase: A. TORRENTE – P. SCHLESINGER, *Manuale di diritto privato*, Milán, ult. ed., apartado sobre el contrato de transporte. G. ALPA, *Il contratto di trasporto*, en *Tratt. dir. civ.*, Turín.

¹¹ *El criterio de la titularidad del interés sustancial introduce una lectura funcional de la legitimación, adecuada para reforzar la tutela del sujeto efectivamente perjudicado, pero plantea problemas de coordinación con la disciplina contractual, especialmente en relación con el riesgo de acciones concurrentes.* Véase: A. DI MAJO, *Responsabilità e danno*, Turín, ult. ed. – J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, *Derecho del transporte internacional*, Valencia.

¹² A. L. CALVO CARAVACA, J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, *Derecho Internacional Privado*, vol. II, cit., p. 330.

¹³ *La oscilación jurisprudencial entre el criterio formal y el criterio sustancial pone de manifiesto la ausencia de un principio estable de imputación de la legitimación activa, confiando la solución del conflicto a valoraciones predominantemente casuísticas.* Véase: Cass., Sez. III, 3 de julio de 2003, n° 10586, con nota de comentario en *Giust. civ.*, G. DE NOVA, *Il contratto*, en *Tratt. dir. priv.*, Milán.

extracontractualmente, en cuanto perjudicado por la conducta del transportista, o en base a la cesión legal de los derechos derivada de la recepción del documento de transporte¹⁴.

22. Esta complejidad se refleja de manera evidente en los litigios judiciales, donde la correcta identificación del sujeto legitimado resulta a menudo decisiva para el resultado del juicio. La práctica comercial, además, contempla soluciones diferenciadas: en algunos casos, el remitente se reserva expresamente el derecho de actuar; en otros, la documentación de transporte prevé la transferencia automática de los derechos al destinatario.

23. La sentencia de la Corte de Casación n.º 11723/2018, objeto de análisis en los capítulos siguientes, se inserta en este contexto articulado, ofreciendo aportes relevantes sobre el tema de la legitimación del remitente en caso de pérdida del cargamento. Su análisis permitirá esclarecer si, y en qué medida, puede considerarse consolidada o en evolución la orientación jurisprudencial tradicional.

IV. La carga de la prueba en la responsabilidad del transportista.

24. En el contrato de transporte de mercancías, la distribución de la carga de la prueba constituye un elemento crucial, sobre todo en los casos de pérdida, avería o retraso en la entrega de la mercancía. La dificultad interpretativa surge del hecho de que la responsabilidad del transportista se sitúa en una zona intermedia entre la responsabilidad contractual y una responsabilidad agravada, dando lugar a reglas probatorias peculiares, que se apartan de las previstas en general por el artículo 2697 del Código Civil¹⁵.

25. Según el principio general del derecho civil, quien pretende hacer valer un derecho en juicio debe probar los hechos constitutivos de su pretensión (párrafo 1), mientras que quien alega la ineficacia o extinción del derecho debe probar los hechos impositivos, modificativos o extintivos (párrafo 2). Sin embargo, en el caso del transporte, este esquema sufre una importante excepción. El artículo 1681 del Código Civil establece que el transportista es responsable de la pérdida o avería de las cosas entregadas para el transporte, a menos que pruebe que el hecho dañoso ha sido causado por una razón no imputable a él.

26. Esto significa que el acreedor de la prestación (normalmente el remitente o el destinatario) no necesita demostrar la culpa del transportista, sino que le basta con probar la existencia del contrato, la entrega de la mercancía y el daño sufrido (pérdida, deterioro, etc.). Corresponde al transportista la carga de demostrar que el hecho dañoso fue causado por una circunstancia exoneratoria, ajena a su esfera de control y no imputable, como por ejemplo caso fortuito, fuerza mayor, vicio propio de la mercancía o hecho de un tercero.

27. Esta normativa configura una forma de responsabilidad objetiva atenuada, basada en presunciones legales de culpa y justificada por la posición de control que el transportista ejerce sobre la mercancía durante todo el transporte. En otras palabras, se presume que el transportista, al tener la posesión material de la cosa, se encuentra en la mejor posición para prevenir daños y para probar eventuales causas de exoneración de responsabilidad¹⁶.

¹⁴ La distinción entre la legitimación contractual del remitente y la legitimación extracontractual del destinatario, aun cuando teóricamente sostenible, no elimina por completo el riesgo de superposición de las tutelas, imponiendo un control posterior sobre la unicidad del daño resarcible. Véase: P. TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, Milán. M. BUSSOLETTI, *Il trasporto di cose*, Milán.

¹⁵ La excepción al criterio general de distribución de la carga de la prueba confirma la naturaleza especial de la responsabilidad del transportista, pero plantea el problema de los límites dentro de los cuales la inversión probatoria puede operar sin traducirse en una responsabilidad objetiva en sentido pleno. Véase: G. VISINTINI, *Trattato della responsabilità civile*, Padua. Cass., Sez. III, 15 de febrero de 2007, n.º 3379.

¹⁶ La referencia a la esfera de control del transportista como fundamento de la inversión de la carga de la prueba presuppone que dicho control sea efectivo y continuo, circunstancia que puede resultar problemática en los transportes complejos o multimodales. Véase: F. MARRELLA, *Trasporti e logistica internazionale*, Bolonia. Convenio CMR, art. 17, comentarios.

28. Este sistema encuentra confirmación también en los convenios internacionales, como la Convención CMR, la cual en su artículo 17 establece que el transportista es responsable por la pérdida o avería de la mercancía, salvo que pruebe que dicha pérdida o avería fue causada por una de las causas de exclusión enumeradas taxativamente, entre ellas el uso de vehículos no idóneos, carga defectuosa realizada por el remitente, fuerza mayor, etc.

29. Debe señalarse, sin embargo, que en el plano procesal, la prueba de la efectiva pérdida de la mercancía y del daño recae sobre el actor. CARRASCOSA recuerda que “la documentación del transporte internacional tiene un valor probatorio esencial: en ausencia de carta de porte, conocimiento de embarque o albarán, resulta difícil atribuir al transportista la responsabilidad por el incumplimiento”¹⁷. El remitente o destinatario que promueve la acción debe aportar documentación idónea para demostrar que la mercancía fue entregada al transportista en buen estado y que no llegó a destino o llegó dañada¹⁸. Esta prueba puede realizarse mediante documentos de transporte (como la carta de porte o el conocimiento de embarque), actas de constatación, peritajes, declaraciones de testigos y correspondencia comercial.

30. Otro aspecto problemático se refiere a la prueba del *quantum* del daño, que también debe ser aportada por el actor, mediante documentación contable, facturas, contratos de compraventa u otros elementos que acrediten el valor comercial de la mercancía perdida o dañada¹⁹.

31. La jurisprudencia ha reiterado en numerosas ocasiones la carga probatoria del transportista en los términos arriba expuestos. De manera coherente, CALVO CARAVACA y CARRASCOSA afirman que “la lógica funcional del contrato de transporte exige que la inversión de la carga de la prueba se centre en el sujeto que tiene el control efectivo de la mercancía durante el trayecto”²⁰. En particular, la Corte de Casación ha aclarado que la responsabilidad del transportista está presunta *ex lege* y que la prueba exoneratoria debe ser rigurosa y referirse a circunstancias precisas y documentadas (cf. Cass. civ., Sez. III, 15 de febrero de 2007, n° 3379). No basta con una alegación genérica de fuerza mayor o de hecho de un tercero: es necesario demostrar concretamente el nexo causal entre tal evento y la pérdida del cargamento.

32. Las sentencias que serán analizadas en los capítulos siguientes (Cass. 11723/2018 y Cass. 25290/2025) ofrecen aportes interesantes respecto a la correcta aplicación de estas reglas probatorias, especialmente en relación con los casos en que existe incertidumbre sobre la dinámica del hecho dañoso o sobre la legitimación activa del sujeto que actúa. Representan una oportunidad valiosa para reflexionar sobre el equilibrio entre las exigencias de certeza jurídica y la tutela efectiva del acreedor en el contrato de transporte²¹.

V. Análisis de la sentencia Cass. civ., Sez. I, 14 de mayo de 2018, n° 11723.

33. La sentencia de la Corte de Casación, Sección Primera Civil, n° 11723 del 14 de mayo de 2018 constituye un importante precedente en materia de transporte de mercancías y, en particular,

¹⁷ J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, “La prueba en el contrato de transporte internacional de mercancías por carretera”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 77, n. 1, 2025, p. 281.

¹⁸ El énfasis en la documentación de transporte como medio de prueba esencial, si se aplica de manera rígida, corre el riesgo de restringir la tutela del actor en los supuestos de pérdida total de la carga, en los que la prueba documental puede resultar objetivamente comprometida. Véase: A. ZOPPINI, *Prova civile e documenti*, 2008 Milán.

¹⁹ La prueba del *quantum* del daño representa a menudo el aspecto más crítico del litigio, imponiendo un equilibrio entre el rigor probatorio y la liquidación equitativa, cuya base sistemática sigue siendo objeto de debate. Véase: G. PONZANELLI, *La liquidazione del danno*, Milán, 2025. Corte di Cassazione, Sección III, sentencia n° 8884, de 13 de mayo de 2020.

²⁰ A. L. CALVO CARAVACA, J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, *Tratado crítico de Derecho Internacional Privado*, vol. VI, Madrid, Edisofer, 2024, pp. 450–451.

²¹ La orientación que se desprende de la jurisprudencia más reciente apunta a una resolución de las controversias basada en criterios pragmáticos y funcionales, en la que se otorga prioridad a la protección del interés efectivamente lesionado en la situación concreta, relegando a un segundo plano la elaboración de esquemas abstractos de validez general. *Cass. civ., Sez. III, n° 11723/2018; Cass. civ., Sez. III, n° 25290/2025*.

aborda con precisión dos cuestiones centrales: la legitimación activa del remitente y la carga probatoria frente al transportista en caso de pérdida del cargamento. El fallo se distingue por su análisis técnico y sistemático de las cuestiones tratadas, proporcionando una orientación interpretativa que, si bien se enmarca en la jurisprudencia dominante, introduce algunas aclaraciones relevantes.

34. El proceso judicial tiene su origen en un litigio entre una empresa remitente y un transportista encargado del traslado de mercancías con destino al extranjero. A raíz de la pérdida total de la carga durante el transporte, la empresa remitente interpuso una demanda para obtener la indemnización por los daños derivados de la falta de entrega de la mercancía. El transportista alegó, entre otras cosas, la falta de legitimación activa del remitente, argumentando que el derecho a indemnización correspondía al destinatario, como propietario de la mercancía en el momento del siniestro. Además, cuestionaba la suficiencia de la prueba aportada respecto a la efectiva pérdida del cargamento y al daño sufrido.

35. La Corte de Casación abordó en primer lugar la cuestión de la legitimación activa del remitente²², confirmando que éste conserva la legitimación para demandar por el incumplimiento del contrato de transporte, incluso cuando la propiedad de la mercancía haya pasado ya al destinatario. Esta posición se basa en la premisa de que el contrato de transporte es autónomo respecto de la compraventa subyacente, y que el derecho a indemnización por incumplimiento contractual corresponde a la parte vinculada contractualmente con el transportista, salvo cesión expresa de los derechos.

36. Según la Corte, la eventual transferencia de la propiedad de la mercancía al destinatario no implica automáticamente la transmisión de la legitimación para actuar²³, que permanece en la parte que ha celebrado el contrato de transporte, a menos que se demuestre una cesión formal del derecho indemnizatorio. Esto es aún más válido en los casos en que el destinatario no haya recibido la mercancía ni manifestado intención alguna de ejercitar acciones indemnizatorias en su propio nombre. Esta postura refuerza la estabilidad de la relación contractual de transporte y protege la expectativa del remitente, evitando que el transportista pueda eludir su responsabilidad apelando a dinámicas contractuales entre terceros (como la compraventa de la mercancía).

37. La Corte reiteró asimismo el principio según el cual, en caso de pérdida del cargamento, corresponde al actor probar la entrega de la mercancía²⁴ al transportista, la no entrega al destinatario y la existencia del daño. Una vez aportada dicha prueba, recae sobre el transportista la carga de demostrar que la pérdida fue causada por un hecho no imputable a él, conforme al artículo 1681 del Código Civil.

38. En el caso concreto, el transportista se limitó a alegar genéricamente la posibilidad de un robo durante el transporte, sin aportar prueba documental o testimonial adecuada que acreditara dicha circunstancia. La Corte consideró tal defensa insuficiente y confirmó la responsabilidad del transportista, subrayando que la presunción de culpa solo puede ser desvirtuada mediante una prueba rigurosa y precisa.

39. La sentencia n° 11723/2018 se alinea con la orientación jurisprudencial predominante, pero representa también una evolución en términos de claridad sistemática. En particular, la clara distinción entre el contrato de transporte y la transferencia de la propiedad de la mercancía permite evitar confusiones conceptuales y refuerza el principio según el cual el derecho a indemnización no sigue automáticamente la propiedad del bien, sino que permanece vinculado a la relación obligacional originaria.

²² Cass. civ., Sez. I, 14 de mayo de 2018, n.° 11723.

²³ CALVO CARAVACA, A. L. – CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Derecho Internacional Privado*, vol. II, Granada, Comares, 2016, donde se subraya que la legitimación para reclamar frente al transportista deriva del vínculo contractual y no se transmite automáticamente con la propiedad de la mercancía. En jurisprudencia italiana, Cass. civ., Sez. III, 3 julio 2003, n° 10586. CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., ‘Contrato de transporte y responsabilidad en el ámbito internacional’, en CALVO CARAVACA, A. L., CARRASCOSA GONZÁLEZ, J. (coords.), *Contratos internacionales*, 2.ª ed., Madrid, Colex, 2022, pp. 143–152.

²⁴ CALVO CARAVACA, A. L., CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Tratado crítico de Derecho Internacional Privado*, vol. VI, Madrid, Edisofer, 2024, pp. 459–465.

40. El fallo resulta coherente también con la lógica de la presunción de responsabilidad del transportista, quien, en ausencia de causas exonerativas debidamente documentadas, debe responder por el incumplimiento. El enfoque riguroso hacia la prueba exoneratoria responde a la necesidad de proteger al acreedor y garantizar fiabilidad y seguridad en las relaciones de transporte.

41. Por último, la decisión refuerza la centralidad de la documentación contractual y logística (por ejemplo, CMR, albaranes, actas de carga/descarga) en la prueba de la relación y del incumplimiento, reafirmando la necesidad de que el transportista documente adecuadamente cada fase del transporte para poder eventualmente eximirse de responsabilidad.

VI. Análisis de la sentencia Cass. civ., Sez. III, 16 de septiembre de 2025, n° 25290

42. La sentencia n° 25290, dictada el 16 de septiembre de 2025 por la Sección Tercera Civil de la Corte de Casación, se sitúa en la línea evolutiva de la jurisprudencia relativa a la responsabilidad del transportista, poniendo el acento en dos aspectos fundamentales del contrato de transporte: la legitimación activa para solicitar indemnización y la distribución de la carga de la prueba.

43. El caso examinado tuvo por objeto la pérdida de un cargamento durante la ejecución del transporte, hecho que dio lugar a un litigio centrado en la identificación del sujeto legitimado para promover la acción indemnizatoria y en los requisitos probatorios necesarios para la afirmación de la responsabilidad del transportista.

44. La sentencia ofrece aportes relevantes para el encuadre jurídico de la legitimación para actuar. En particular, parece reconocer una legitimación no rígidamente vinculada a la titularidad formal del contrato, valorizando en cambio el criterio sustancial de la titularidad del interés protegido, incluso en cabeza de sujetos terceros respecto del contrato mismo²⁵. Este enfoque sugiere una posible superación de la orientación restrictiva delineada por la Corte en la sentencia n° 11723 de 2018, la cual subordinaba el acceso a la tutela indemnizatoria a la prueba de una relación contractual directa con el transportista²⁶.

45. En materia de carga de la prueba, la sentencia de 2025 parece confirmar la tendencia jurisprudencial a aliviar el peso probatorio a cargo del actor, especialmente en aquellos casos en que la parte perjudicada se encuentra en una situación de asimetría informativa o en condiciones objetivas de dificultad para acceder a la documentación pertinente²⁷.

46. El transportista, por el contrario, sigue estando obligado a probar las causas de exoneración de responsabilidad, conforme a un criterio ya consolidado en jurisprudencia, pero reinterpretado a la luz del principio de efectividad de la tutela y del *favor* hacia la parte económicamente más débil²⁸.

²⁵ Cfr. Cass. civ., Sez. III, 16 settembre 2025, n° 25290, che, pur enmarcándose en el régimen contractual del transporte, valora la titularidad del interés económico efectivamente lesionado a efectos de la legitimación activa. En doctrina, CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., “La prueba en el contrato de transporte internacional de mercancías por carretera”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 77, n° 1, 2025, pp. 278-285.

²⁶ CALVO CARAVACA, A. L., CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Tratado crítico de Derecho Internacional Privado*, vol. VI, Madrid, Edisofer, 2024, pp. 459-465.

²⁷ ANTONINI, A., *Curso de Derecho de los Transportes*, Milán, 2008, p. 212.

²⁸ COMENALE PINTO, M. M., “La responsabilidad del transportista aéreo desde la Convención de Varsovia de 1929 hasta la de Montreal de 1999”, en *Diritto e storia*, 2003, p. 41. La reafirmación del deber del transportista de probar las causas de exoneración se inserta en una línea jurisprudencial consolidada, pero su reinterpretación a la luz del principio de efectividad de la tutela y del *favor* hacia la parte económicamente más débil introduce un criterio axiológico que puede incidir en la delimitación objetiva del ámbito de las causas liberatorias. Ello impone una lectura restrictiva de dichas causas, con una aproximación progresiva a modelos de responsabilidad agravada. Cfr. P. TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, 1961 Milán; G. VISINTINI, *Trattato della responsabilità civile*, 1999 Padova; en perspectiva europea, C. von Bar, *The Common European Law of Torts*, 1998-2000 (2 vols.) Oxford.

47. En conclusión, la sentencia nº 25290 de 2025 se inscribe en una fase de transición del derecho del transporte, en la que se asiste a un desplazamiento progresivo desde un enfoque formal hacia uno sustancial en la determinación de la legitimación y de la responsabilidad.

48. Aunque subsistan incertidumbres sobre el alcance objetivo de la decisión, esta representa una pieza útil para la comprensión de las nuevas directrices interpretativas, con posibles repercusiones en la configuración sistemática del contrato de transporte y en la tutela jurisdiccional de los sujetos perjudicados²⁹.

VII. Perfiles críticos y propuestas interpretativas

49. La comparación entre la jurisprudencia italiana y la española/internacional en materia de transporte de mercancías pone de manifiesto una convergencia sustancial respecto al papel central del transportista como sujeto responsable de la mercancía durante el transporte, así como sobre la necesidad de un enfoque riguroso en cuanto a la carga probatoria en los casos de pérdida o deterioro del cargamento.

50. La Corte de Casación civil italiana, en la sentencia nº 11723/2018, ha reafirmado un principio consolidado: en el contrato de transporte, una vez que el acreedor ha probado la entrega de la mercancía y el incumplimiento (por ejemplo, la pérdida del cargamento), corresponde al transportista demostrar la existencia de una causa no imputable a él, conforme al artículo 1681 del Código Civil³⁰. Se trata de una responsabilidad contractual agravada, basada en una presunción relativa de culpa.

51. También la Audiencia Provincial de Barcelona, en la sentencia del 30 de junio de 2025, ha reiterado un principio similar, aplicando el artículo 4 de las Reglas de La Haya-Visby: el transportista queda exonerado de responsabilidad solo si prueba que la pérdida o el daño se debió a una de las causas enumeradas (por ejemplo, fuerza mayor, vicio propio de la mercancía, error náutico, etc.), mediante una prueba rigurosa y documentada³¹.

52. Este enfoque refuerza la idea de que, también en el derecho internacional, el transportista no puede eludir su responsabilidad con meras alegaciones genéricas o con la invocación de circunstancias no probadas.

53. Esta uniformidad de criterio respalda la tesis de que se está consolidando, a nivel europeo, un modelo probatorio “transportista-céntrico”, en el cual el sujeto que tiene la custodia de la mercancía durante el transporte debe responder plenamente si no demuestra con precisión las causas exoneratorias³².

54. Conviene, sin embargo, destacar las diferencias de contexto entre las dos sentencias:

²⁹ La calificación de la sentencia como expresión de una fase de transición del derecho del transporte resulta metodológicamente pertinente, aunque debe manejarse con cautela. El desplazamiento desde un enfoque formal hacia uno sustancial, si no va acompañado de criterios sistemáticos estables, corre el riesgo de fragmentar el régimen de la responsabilidad del transportista y de comprometer la previsibilidad de las soluciones. Esta problemática se acentúa en un sector fuertemente influido por convenios internacionales y por la necesidad de uniformidad interpretativa. Véase: F. MARRELLA, *Trasporti e logistica internazionale*, 2010 Bolonia; G. ALPA, *Il contratto di trasporto*, en *Tratt. dir. civ.*, 2014 Turin; en doctrina comparada, U. MAGNUS, *European Transport Law*, 1965 Múnich.

³⁰ Código Civil italiano, Artículo 1681.

³¹ Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 15ª, sentencia de 30 de junio de 2025, que aplica el art. 4 de las Reglas de La Haya-Visby, confirmando que el transportista solo queda exonerado de responsabilidad mediante la prueba rigurosa de una de las causas tipificadas de exclusión.

³² Véase CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., “La prueba en el contrato de transporte internacional de mercancías por carretera”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 77, nº 1, 2025, pp. 278-285, quien subraya que la lógica probatoria del transporte internacional se articula en torno a la posición de custodia y control del transportista. En el mismo sentido, art. 17 del Convenio CMR (1956).

- La sentencia italiana se refiere al transporte terrestre nacional, regulado por los artículos 1678 y siguientes del Código Civil;
- Mientras que la sentencia española (AAP Barcelona) se refiere al transporte marítimo internacional, regulado por convenios uniformes como las Reglas de La Haya-Visby, aplicables en el ámbito de la UE³³.

55. No obstante, ambas coinciden en el principio de que la legitimación activa permanece en manos del remitente, salvo cesión expresa al destinatario, y que la carga de la prueba a cargo del transportista debe ejercerse no solo de forma oportuna sino también cualificada, mediante documentación detallada o medios técnicos.

56. A la luz de esta convergencia, se propone una lectura sistemática que valore los siguientes elementos:

- Unidad de ratio legis entre las normativas del transporte terrestre y marítimo: aunque basadas en fuentes diferentes, ambas persiguen el objetivo de proteger la confianza del remitente y del destinatario en la correcta ejecución del transporte. La presunción de responsabilidad del transportista responde a una lógica económico-funcional común³⁴.
- Extensión de la lógica probatoria marítima al transporte terrestre, aprovechando la experiencia internacional y su mayor formalización, con:
 - o Obligación documental detallada para cada fase del transporte.
 - o Responsabilidad plena en caso de ausencia o insuficiencia de las pruebas exoneratorias.
 - o Introducción de *best practices* contractuales que aclaren la legitimación entre remitente y destinatario.
- Centralidad de la documentación logística: en ambas sentencias emerge la importancia de la trazabilidad y formalización de las fases contractuales y materiales (por ejemplo, CMR, albaranes, documentos de entrega, informes de daños). Se auspicia que los tribunales refuercen el principio según el cual la ausencia de tales documentos agrava la posición del transportista.
- Tutela sistémica del interés lesionado: la legitimación debería reconocerse preferentemente a quien haya sufrido el perjuicio económico efectivo, vinculando la pretensión no solo al título formal (contrato), sino también a la sustancia del daño.

VIII. Conclusiones

57. El presente trabajo ha abordado el tema de la pérdida de la carga, con especial atención a los problemas de la legitimación del remitente y de la carga de la prueba en el contrato de transporte de mercancías. Partiendo del análisis de la sentencia Cass. civ., Sez. I, 14 de mayo de 2018, n° 11723, y poniéndola en diálogo con la orientación más reciente expresada a nivel internacional en la resolución de la Audiencia Provincial de Barcelona del 30 de junio de 2025, se ha intentado ofrecer una lectura sistemática y actualizada de dos cuestiones centrales en la responsabilidad del transportista.

58. El primer resultado alcanzado se refiere al tema de la legitimación activa: la jurisprudencia italiana ha aclarado que el remitente conserva la legitimación para actuar contra el transportista, incluso en los casos en que la mercancía ya haya sido vendida y el destinatario se haya convertido en su pro-

³³ BERLINGIERI, F., ZUNARELLI, A., ALVISI, A., “La nueva Convención UNCITRAL sobre el transporte internacional de mercancías ‘total o parcialmente por mar’ (Reglas de Rotterdam)”, en *Derecho Marítimo*, 2008, p. 1192.

³⁴ CARBONE, S. M., *El transporte marítimo de mercancías en el sistema de transportes internacionales*, Milán, 1976, pp. 61–63.

pietario, salvo que haya habido una cesión expresa del derecho indemnizatorio³⁵. Esta orientación es coherente con el enfoque contractualista del transporte y refuerza la seguridad jurídica en las relaciones entre remitente y transportista.

59. El segundo aspecto profundizado es el de la carga de la prueba, para el cual se ha confirmado la existencia de una presunción relativa de responsabilidad del transportista, según lo previsto en el artículo 1681 del Código Civil³⁶. El actor debe probar la entrega de la mercancía y el daño sufrido, mientras que corresponde al transportista demostrar, mediante prueba rigurosa, la existencia de una causa exonerativa no imputable. Este enfoque ha sido reiterado también por la jurisprudencia internacional, como lo demuestra la sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, la cual, en aplicación de las Reglas de La Haya-Visby, exige una prueba plena y circunstanciada para excluir la responsabilidad del transportista marítimo³⁷.

60. La comparación entre las dos sentencias ha permitido identificar una convergencia jurisprudencial significativa entre los distintos ordenamientos, orientada hacia un modelo probatorio “centrado en el transportista”, que atribuye al sujeto en posesión de la mercancía durante el transporte la principal carga de justificar el hecho dañoso. Este modelo refuerza la protección del interés del remitente y del destinatario, y promueve un sistema más eficiente y transparente en el ámbito del transporte comercial.

61. La aportación original del presente estudio se enmarca precisamente en esta perspectiva comparada y sistemática: se ha propuesto interpretar conjuntamente las experiencias jurisprudenciales nacionales e internacionales, con el fin de delinear una teoría unitaria de la responsabilidad del transportista, basada en:

- la centralidad de la documentación del transporte;
- la valorización del interés económico efectivamente lesionado;
- la atribución de responsabilidad al transportista en lo relativo a la custodia y trazabilidad de la mercancía³⁸.

62. A modo de conclusión, el tema tratado revela ser de gran actualidad, también a la luz de las transformaciones logísticas y jurídicas del transporte internacional. Las reflexiones realizadas podrían constituir la base para futuros desarrollos legislativos, doctrinales y jurisprudenciales, especialmente en la dirección de una armonización europea de las normas sobre el transporte de mercancías, que tenga en cuenta las exigencias de seguridad jurídica, tutela del crédito y seguridad en la circulación de bienes.

Bibliografía

- ABBATE, I., “Reflexiones sobre la naturaleza, el contenido y la distribución de la carga de la prueba en el contrato de transporte marítimo de mercancías”, en *Revista de Derecho de la Navegación*, 1971, I, p. 37.
- ANELLI, F., “Los daños por causa desconocida en el transporte marítimo de mercancías: modelos interpretativos y perfiles sistemáticos”, en *Revista Trimestral de Derecho Procesal Civil*, 1991, p. 1073.
- ANTONINI, A., *Tratado breve de Derecho Marítimo*, vol. II, Milán, 2008.

³⁵ IANNUZZI, “Libro cuarto de las obligaciones. Del transporte”, en *Comentario a los artículos 1678 - 1702*, a cargo de SCIAJOLA - BRANCA, Bolonia - Roma, 1970, p. 11.

³⁶ Código Civil italiano, Artículo 1681.

³⁷ Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 15ª, sentencia del 30 de junio de 2025, comentada en *REDI*, 2025.

³⁸ CALVO CARAVACA, A. L., CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Tratado crítico de Derecho Internacional Privado*, vol. VI, Madrid, Edisofer, 2024, pp. 465–467.

- ANTONINI, A., “Avarías comunes”, en *Diccionarios de Derecho Privado* (dir. por N. IRTI) - *Derecho de la Navegación* (coord. por M. DEIANA), Milán, 2010.
- ARENA, A., *El conocimiento de embarque y otros títulos representativos del transporte*, Milán, 1951.
- ASARIOTIS, R., “Obligaciones principales y responsabilidad del cargador”, en *Transportrecht*, 2004, p. 284.
- AURITI, G., *El conocimiento de embarque*, Padua, 1957.
- ANTONINI, A., *Curso de Derecho de los Transportes*, Milán, 2008.
- BERLINGIERI, F., ZUNARELLI, A., ALVISI, A., “La nueva Convención UNCITRAL sobre el transporte internacional de mercancías ‘total o parcialmente por mar’ (Reglas de Rotterdam)”, en *Derecho Marítimo*, 2008, p. 1184 ss.
- BALESTRA, N., *El conocimiento de embarque en el transporte de carga y en el fletamento por viaje*, Milán, 1969.
- BERLINGIERI JR., F., *La regulación de la responsabilidad del transportista de mercancías*, Milán, 1978.
- BERLINGIERI JR., F., “La Convención de Bruselas del 25 de agosto de 1924 sobre el conocimiento de embarque y el proyecto de Convención UNCITRAL sobre el transporte de mercancías por mar: una comparación crítica”, en *Derecho Marítimo*, 1977, p. 560.
- BRUNETTI, A., *Manual de Derecho de la Navegación Marítima e Interior*, Padua, 1947.
- CALVO CARAVACA, A. L., CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Derecho Internacional Privado*, vol. II, Granada, Comares, 2016.
- CALVO CARAVACA, A. L., CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Tratado crítico de Derecho Internacional Privado*, vol. VI, Madrid, Edisofer, 2024.
- CARBONE, S. M., *Contrato de transporte marítimo de mercancías*, Milán, 2010.
- CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., “La prueba en el contrato de transporte internacional de mercancías por carretera”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 77, n.º 1, 2025, pp. 278-285.
- CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., “Contrato de transporte y responsabilidad en el ámbito internacional”, en CALVO CARAVACA, A. L., CARRASCOSA GONZÁLEZ, J. (coords.), *Contratos internacionales*, Madrid, Colex, 2012, pp. 139 - 152.
- CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Obligaciones y contratos internacionales*, Madrid, Colex, 2011.
- CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Derecho de los Transportes*, Milán, 2011.
- CARBONE, S. M., *Contrato de transporte marítimo de mercancías*, en *Tratado de Derecho Civil y Comercial*, Milán, 1988, p. 130.
- CARBONE, S. M., “La aplicación en el ordenamiento italiano de los Protocolos de Visby y Bruselas sobre el conocimiento de embarque”, en *Revista de Derecho Internacional Privado y Procesal*, 1986, p. 789.
- CARBONE, S. M., *El transporte marítimo de mercancías en el sistema de transportes internacionales*, Milán, 1976.
- CARBONE, S. M., *Contrato de transporte marítimo*, en *Tratado de Derecho Civil y Comercial*, dir. por A. CICU y F. MESSINEO, vol. XXVI, parte 2, Milán, 1988.
- CARBONE, S. M., *La regulación jurídica del tráfico marítimo internacional*, Bolonia, 1982.
- COMENALE PINTO, M. M., “Reflexiones sobre la nueva Convención de Montreal de 1999 sobre el transporte aéreo”, en *Derecho Marítimo*, 2000, p. 798.
- COMENALE PINTO, M. M., “Responsabilidad del transportista aéreo desde la Convención de Varsovia de 1929 hasta la Convención de Montreal de 1999”, en *Revista de Derecho Comercial*, 2002, p. 67.
- COMENALE PINTO, M. M., “La responsabilidad del transportista aéreo desde la Convención de Varsovia de 1929 hasta la de Montreal de 1999”, en *Diritto e storia*, 2003.
- COMENALE PINTO, M. M., “La nueva regulación del transporte aéreo internacional”, en *Derecho del Turismo*, 2004, p. 5.
- COMENALE PINTO, M. M., “La indemnización del daño psicológico: primer caso de aplicación de la Convención de Montreal de 1999”, en *Derecho del Turismo*, 2005, p. 51.

COMENALE PINTO, M. M., “*El paso marítimo entre el Código de Navegación, las convenciones no ratificadas y las perspectivas comunitarias*”, en *Escritos en memoria de Vittorio Sgroi* (coord. G. Giacobbe), Milán, 2008, p. 11.

IANNUZZI, “*Libro cuarto de las obligaciones. Del transporte*”, en *Comentario a los artículos 1678 - 1702*, a cargo de SCIAJOLA - BRANCA, Bolonia - Roma, 1970, p. 5.

ROMANELLI, *El transporte aéreo de personas*, Padua, 1959, p. 10.

Legislación y jurisprudencia

Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 15.^a, sentencia del 30 de junio de 2025 (comentada en *REDI*, 2025).

Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR), Ginebra, 19 de mayo de 1956, ratificado en Italia por Ley de 6 de diciembre de 1960, n.º 1621.

Corte de Casación, Sección I civil, 14 de mayo de 2018, n.º 11723.

Corte de Casación, Sección III civil, 16 de septiembre de 2025, n.º 25290.