



Universidad Pontificia de Comillas.

Máster en Negocio y Derecho Marítimo

“El Abordaje, el Seguro Marítimo y su especial cobertura en el mismo.”

Autor: Nerea Ruiz Lendinez.

Tutor: D^a Cristina del Rio Diez de la Espada

Curso: 2015/2016.

Agradecimientos.

Al Instituto Marítimo Español y al ICADE Business School por permitirme cursar un máster que sin duda me ha acercado a un mundo inmensamente internacional que llena mi curiosidad a la vez que incrementa mis conocimientos en esta materia.

A Cristina, por aceptar acompañarme a lo largo de este proyecto que sin duda me ha servido para afianzar mis conocimientos en el sector marítimo.

El abordaje, el Seguro Marítimo y su especial cobertura dentro del mismo.

INDICE

CAPITULO I

1- Introducción.

CAPITULO II

2- Sujetos y elemento

2.1 Sujetos de la Navegación:

2.1.1 Armador.

2.2.2 Naviero.

2.2.3 Capitán.

2.2.4 Consignatario.

- 2.2 Elementos del abordaje:

2.2.1 Buque: diferencias entre buque, artefacto naval y embarcación.

2.2.2 Lugar del abordaje.

2.2.3 Colisión.

3- Clasificación del abordaje.

3.1 Abordaje culpable.

3.2 Abordaje fortuito.

3.3 Abordaje dudoso.

3.4 Supuestos especiales

CAPITULO III

4- Regulación legal.

- 4.1- Regulación internacional relativa al abordaje.
- 4.2- Convenio internacional para la Unificación de ciertas Reglas en Materia de Abordaje.
- 4.3- Regulación de ámbito Nacional en esta materia, especial referencia a la Ley de Navegación Marítima
- 4.4- Convenio Sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los abordajes (RIPA).

5- Obligación de resarcimiento.

- 5.1- Pérdida de buque y tasación mediante perito.
- 5.2- Cuantificación de las averías ocasionadas al buque.
- 5.3- Daños en las mercancías.
- 5.4- Daños de carácter personal.
- 5.5- Protesta de mar.

6- Limitación de responsabilidad en esta materia.

- 6.1- Ámbito de aplicación.
- 6.2 - Regulación Legal.
 - 2.1 Convenio de Bruselas 1924.
 - 2.2 Convenio de Bruselas 1957.
 - 2.3 Convenio de Londres 1976.
 - 2.4 Protocolo de Londres de 1996.
 - 2.5 Ley Navegación Marítima.
- 6.3 - Los créditos marítimos.

7- Los Abordajes y su prevención.

- 7.1- Supuestos en los que puede tener lugar un abordaje y los tipos.
- 7.2- Reglas y rumbo de Gobierno.
- 7.3- Maniobras para evitar el abordaje.
- 7.4- Obligaciones según la tipología del barco.

8- Breve reseña de colisiones destacadas en navegación marítima.

- **“NORDIC STANI” S 33/2012.**
- **Catástrofe del “Doña Paz”.**

CAPITULO IV

9- Seguro marítimo.

- 9.1- Antecedentes.
- 9.2- Definición.
- 9.3- Partes Intervinientes.
- 9.4- Fuentes y regulación.
- 9.5- Clasificación.

10- Introducción al coaseguro y reaseguro.

- 10.1- Coaseguro.
- 10.2- Reaseguro.

11- Las sociedades de clasificación y sus funciones en materia de garantía de estado del buque.

- 11.1- Antecedentes.
- 11.2- Definición.

12- Régimen especial de coberturas por abordaje.

- 12.1- Estudio de pólizas de casco y maquinas (H&M).
- 12.2- Coberturas de los Club de Protección e Indemnización (P&I).
- 12.3- Deber de disminuir o limitar el daño (427 LNM).

13- Breve referencia a la liquidación de un siniestro.

14-Conclusiones.

15-Bibliografía.

CAPITULO I.

1 Introducción

Se define el abordaje como el daño causado por la colisión de buques, o por el desplazamiento de agua o aire en la navegación. Se encontraba regulado en los artículos 826 a 839 del Código de Comercio, distinguiendo entre fortuito y culpable, en cuanto al régimen de responsabilidad, con la necesidad de formular, conforme al artículo 835, declaración del abordaje en el plazo de veinticuatro horas ante el Juez del lugar del abordaje o del puerto de arribada; todo ello conforme al artículo 2131 de la Ley de Enjuiciamiento Civil de 1881, estableciendo el procedimiento de protesta de avería y regulando los siguientes la liquidación.¹

En esta materia estaba vigente el Convenio de Bruselas de 23 de septiembre de 1910 sobre unificación de reglas en materia de abordajes, el cual ha sido denunciado por España con fecha de efecto 19 de enero de 2006; y el Reglamento internacional para prevenir abordajes por mar de 20 de octubre de 1972, y Protocolo que modifica el Convenio Internacional de 10 de octubre de 1957, relativo a la Limitación de la Responsabilidad de Propietarios de Buques que navegan por el Mar, hecho en Bruselas el 21 de diciembre de 1979; todos ellos aplicables en caso de intervención de un buque abanderado en uno de los estados miembros del Convenio.

Por su parte en el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, se entiende por abordaje la acción y efecto de abordar y, abordar, es la acción de llegar una embarcación a otra, chocar o tocar con ella, especialmente con la intención de combatirlo. Desde el punto de vista jurídico, no existe una definición internacional.

No es hasta la entrada en vigor de la Ley de Navegación Marítima cuando se da una definición legal del mismo, pues hasta el momento se entendía como vemos en párrafos anteriores como la colisión o el choque entre en el que intervienen buques, embarcaciones o artefactos navales, del que resultan daños para alguno de ellos.

La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima define el abordaje como el choque en el que intervienen buques, embarcaciones o artefactos navales, del que resultan daños para alguno de ellos o para las personas o las cosas (art. 339.2 LNM).²

¹Real Decreto de 22 de agosto de 1885, por el que se publica el Código de Comercio.

²Ley de Navegación Marítima 14/2014 art. 339.2

El apartado tercero extiende dicho concepto a los daños que un buque, embarcación o artefacto naval cause a otro sin contacto como consecuencia de una maniobra incorrecta en la navegación.

CAPITULO II.

2- SUJETOS Y ELEMENTOS

2.1 Sujetos de la Navegación.

Antes de analizar el abordaje, convendría para situarnos realizar un breve acercamiento a las figuras de la navegación y sus funciones en el mundo marítimo. Para ello vamos tomar como definición de estos sujetos lo prescrito en la Ley de Navegación Marítima:

- *El armador: El artículo 14 LNM define a mismo como aquel que, siendo o no su propietario, tiene la posesión de un buque o embarcación, directamente o a través de sus dependientes, y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad.³*

- *El Naviero: la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.*

- *El Capitán: El artículo 171 y ss de al LNM lo define como aquél designado como tal, que ostenta el mando y la dirección del buque, así como la jefatura de su dotación y representa a bordo la autoridad pública.⁴*

- *El Consignatario: Según el artículo 219 LNM es la persona que por cuenta del armador o del naviero se ocupa de las gestiones materiales y jurídicas necesarias para el despacho y demás atenciones al buque en puerto.⁵*

- *Dotación: La LNM la define en sus artículos 156 y ss como el conjunto de personas empleadas a bordo de un buque en cualquiera de sus departamentos o servicios, ya sea contratada directamente por el armador o por terceros; con exclusión de aquellas personas cuyo trabajo no forma parte de la actividad cotidiana del buque y cuyo lugar de trabajo principal no se encuentra en el mismo.⁶*

³Art. 14 Ley Navegación Marítima 14/2014.

⁴Art. 171 y ss Ley Navegación Marítima 14/2014.

⁵Art.219 de la Ley de Navegación Marítima 14/2014.

⁶Art. 156 y ss de la Ley de Navegación Marítima 14/2014.

2.2 Elementos del Abordaje:

2.2.1 Buque, embarcación y artefacto naval.

Buque:

“Se entiende por buque todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a veinticuatro metros”.

Embarcación:

“Se entiende por embarcación el vehículo que carezca de cubierta corrida y el de eslora inferior a veinticuatro metros, siempre que, en uno y otro caso, no sea calificado reglamentariamente como unidad menos en atención a sus características de propulsión o de utilización”. *Art 57 LNM*⁷

Artefacto Naval:

“Se entiende por artefacto naval toda construcción flotante con capacidad y estructura para albergar personas o cosas, cuyo destino no es la navegación, sino quedar situada en un punto fijo de las aguas”.⁸

“Se considera, asimismo, artefacto naval, el buque que haya perdido su condición de tal por haber quedado amarrado, varado o fondeado en un lugar fijo, y destinado, con carácter permanente, a actividades distintas de la navegación”. *Art 58 LNM*.⁹

2.2.2 Lugar

Lugar del abordaje

Lo más relevante en el abordaje no es el lugar de acaecimiento del mismo si no las embarcaciones intervinientes en éste.

En cualquier caso, el abordaje puede tener lugar bien en aguas interiores o bien en alta mar. Según en las aguas en que se produzca, hay que diferenciar lo que establece nuestro Derecho interno y lo que legisla el Convenio de Bruselas de 1910. Según dicho Convenio, el lugar donde se produce el abordaje no tiene mayor relevancia, siempre y

⁷Art. 57 de la Ley de Navegación Marítima 14/2014.

⁸ Art. 56 Ley de Navegación Marítima.

⁹Art. 58 Ley de Navegación Marítima 14/2014.

cuando intervengan en este un buque de navegación marítima. Es decir, ante una colisión de buques que forman parte de este Convenio no será necesario identificar el lugar donde se hayan producido los hechos, sino que se tendrá en cuenta el destino de los buques para así aplicar la normativa correspondiente. También se incluiría el choque entre buques de navegación de marítima y fluvial pero se excluiría del Convenio la colisión de dos buques fluviales independientemente que el choque se produzca en alta mar o interiores.¹⁰

2.2.3 Colisión

Momento de la colisión

En primer lugar para que exista un abordaje debe haber un contacto físico por el cual un buque cause daños a otro.

En el Convenio de Bruselas 1910 en su artículo 13 establece, “El presente convenio se extiende a la reparación de los daños y perjuicios que un buque cause, ya por ejecución u omisión de una maniobra, ya por la inobservancia de los Reglamentos, bien a otro buque, bien a las cosas o personas que se encuentren a bordo de ambos, aunque no haya habido abordaje”.¹¹

En segundo lugar y visto lo descrito en los párrafos anteriores, la colisión debe producirse entre buques.

No debemos confundir el abordaje con la maniobra de “abarloarse” que tiene lugar cuando por ejemplo un remolque o un buque que quiere proporcionar suministro a otro, se aproxima a éste con una finalidad determinada, produciéndose un acercamiento entre los mismos.

3- CLASIFICACIÓN DE LOS ABORDAJES

3.1 Abordaje culpable:

Es el causado por culpa, impericia o negligencia por parte de alguno de los buques implicados; ahora bien, para que pueda hablarse de un abordaje culpable, en cualquiera de sus modalidades, deben concurrir una serie de elementos: acción u

¹⁰Convenio de Bruselas de 1910.

¹¹Art. 13 Convenio de Bruselas de 1910.

omisión, producción de un daño y relación de causalidad entre la conducta y el resultado dañoso, elementos objetivos, a los que hay que añadirle un elemento subjetivo: la culpabilidad del agente.

- **Elementos**

A) Acción u omisión.

Toda responsabilidad extracontractual, y en consecuencia también la nacida de un abordaje culpable, nace de un acto humano, positivo (acción) o negativo (omisión).

B) Culpa.

La culpa equivale a la infracción de las normas reglamentarias en materia de navegación, fundamentalmente las normas contempladas en el Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes en la mar de 20 de octubre de 1972, y otras normas complementarias tales como los usos locales entre otras.

En definitiva puede decirse que es culposa toda acción u omisión que produce un resultado antijurídico que pudo y debió ser evitado obrando con la debida diligencia y profesionalidad exigible a un buen marino.

El art. 6.2 del Convenio Internacional de Bruselas de 1910 prohíbe expresamente establecer presunciones de culpabilidad, lo que implica la imposibilidad de presumir la culpabilidad de uno de los buques en base a la forma de producción del abordaje; debiendo probar la existencia de culpa quien la alega como base de su pretensión, es decir la carga de la prueba recae sobre el que propone la acción de indemnizar, que sería el perjudicado.

C) Producción de un daño.

Como segundo elemento para que pueda exigirse una responsabilidad extracontractual, es necesario que se produzca un resultado antijurídico como consecuencia de la conducta culposa o negligente. La responsabilidad no surge por la realización de una conducta culposa nace en tanto que esta produce un resultado dañoso.

D) Nexa causal.

La mera existencia de una conducta culposa o negligente, y la existencia de un daño, no es por sí solo suficiente para que pueda nacer una responsabilidad derivada de un abordaje culposo, es preciso que exista una relación causa-efecto entre el elemento subjetivo, culpa o negligencia, y el elemento objetivo, resultado dañoso. El propio Convenio de Bruselas de 1910, en su art. 6.2 contiene implícitamente la declaración de que la mera existencia de culpa no es suficiente para atribuir responsabilidad si tal conducta culposa no ha sido la causa del daño.¹²

Asimismo debemos distinguir dentro del abordaje culposo entre la “culpa unilateral” y la “concurrente”.

La culpa unilateral tiene lugar cuando sólo uno de los buques es culpable, él (su armador) debe cargar con todas las consecuencias del accidente, tanto en lo que respecta a ese buque como en las que se refiere al otro u otros. Deben reunirse tres requisitos: acción u omisión culpable, nexa causal y prueba de los daños y perjuicios.

Frente a la carga debemos distinguir los daños sufridos por la mercadería del buque culpable y los sufridos por el otro u otros buques. Para el primer supuesto valen las mismas consideraciones del abordaje fortuito, es decir debe soportar sus daños; para el segundo caso no hay duda de que el armador del buque culpable debe indemnizar al cargador o consignatario de la mercadería.

Por otro lado, la culpa concurrente se entiende que existe cuando cada buque es responsable en proporción a la gravedad de su culpa, y si la proporcionalidad no puede establecerse, la responsabilidad será soportada por partes iguales.

Los buques responden solidariamente respecto de las indemnizaciones por daños derivados de muerte o lesiones personales, salvo el derecho de repetición de quien pague una suma superior a la que corresponde soportar, conforme a la proporcionalidad de las culpas.

¹²Art. 6.2 del Convenio de Bruselas.

Cuando ha resultado daño a las mercaderías, el armador de cada buque es responsable frente a los cargadores o consignatarios de las mercaderías que estén a bordo de sus buques respectivos en función del porcentaje de responsabilidad de cada uno de ellos.¹³

3.2 Abordaje Fortuito:

Se considera abordaje fortuito aquel producido por caso fortuito o fuerza mayor. Se produce como consecuencia de un caso fortuito (entendido como aquel suceso que nunca pudo preverse con la actividad y diligencia desplegada por la actividad normal del hombre medio en atención a las circunstancias del caso concreto) o fuerza mayor (aquel suceso que, además de ser imprevisible, no puede evitarse o que, siendo previsible, es inevitable, artículo 1105 del Código Civil). En estos supuestos de caso fortuito o fuerza mayor cada nave y su carga deberán hacer frente a los propios daños por ellos sufridos a consecuencia del abordaje

3.4 Abordaje Dudoso:

Es aquel que no permite formar un criterio definitivo y acertado acerca de si ocurrió por circunstancias fortuitas o por culpa de uno o de ambos buques; es un evento que ofrece duda, en el que la voluntad está perpleja y suspensa entre resoluciones y juicios contradictorios sin poder decidirse por unos o por otros.

El acto ilícito no es lo dudoso, ya que el abordaje ha tenido lugar; las dudas se refieren a las causas de producción del accidente o a la imposibilidad de imputar culpa a uno o a todos los capitanes de los buques intervinientes.

La LNM asimila los abordajes dudosos a los fortuitos en cuanto a su tratamiento jurídico. Respecto de la mercadería cargada en cada buque, su situación con relación al cargador quedará regida por las condiciones del respectivo contrato de transporte.¹⁴

¹³www.nauticalegal.com

¹³ Ruiz Soroa, J.M, *Manual de Derecho de Accidentes de la Navegación*, Vitoria 1992, pp. 36 y ss.

¹⁴ Ruiz Soroa, J.M, *Manual de Derecho de Accidentes de la Navegación*, Vitoria 1992, pp. 36y ss.

3.5 Situaciones especiales:

Prácticos.

Como el capitán es el responsable de la conducción, maniobra y gobierno del buque y su autoridad no se subroga a la de un práctico, el régimen de responsabilidad subsiste cuando el abordaje es imputable al práctico, aunque su servicio sea obligatorio.¹⁵

Culpa de un Tercero.

Cuando un buque choque a otro pero por culpa exclusiva de un tercero, éste es el único responsable, y si hubiera varios terceros, la responsabilidad será distribuida en la forma indicada para los casos de abordajes de culpa concurrente.¹⁶

Abordaje atípico.

Es el abordaje por extensión. Se aplican las normas del abordaje por ejemplo en el caso de que un buque por la excesiva velocidad produzca un oleaje y así haga posible que colisiones dos o más buques contra las instalaciones portuarias por la fuerza del agua. No hay abordaje pero por transgredir las normas reglamentarias de la navegación, las normas del abordaje se hacen extensivas.¹⁷

¹⁵ www.contratos.de.la.navegación.com

¹⁶ www.contratos.de.la.navegación.com

¹⁷ www.contratos.de.la.navegación.com

CAPITULO III.

4REGULACIÓN LEGAL.

4.1- Regulación general:

El abordaje interesa al Derecho en varios planos distintos. Por un lado, como riesgo a evitar mediante una regulación adecuada e internacional de las maniobras en la navegación, lo que ha dado lugar a los sucesivos Reglamentos internacionales para prevenir abordajes, de contenido marcadamente técnico náutico. Por otra parte, el abordaje que ocasiona daños a las personas o a las cosas puede constituir, si concurren las circunstancias de culpabilidad necesarias para ello, un ilícito de relevancia penal.

El elemento internacional es uno de los más importantes en el abordaje, el cual determina la normativa reguladora.

Procedemos hacer un análisis de las distintas normativas en las que se hace referencia al abordaje:

4.2- Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje (1910):

El Convenio de Bruselas 1910 regula materialmente ciertos aspectos del régimen jurídico relativo al abordaje, siempre, claro es, que concurren los requisitos exigidos para su aplicación.

Dicho Convenio no presenta una definición de abordaje, pero en su artículo 1 estipula “En caso de abordaje, ocurrido entre buques de navegación marítima o entre estos y embarcaciones de navegación interior, las indemnizaciones debidas por razón de daños causados a los buques, a las cosas o a las personas que se encuentren a bordo, se ajustaran conforme a las disposiciones siguientes, sin que deban tener en cuenta las aguas en que el abordaje haya tenido lugar”. Dicho artículo exige el choque de varios buques.

Debe haber un contacto físico de estos ya que se regularan las indemnizaciones por los daños causados por el abordaje. Sin embargo, en el artículo 13 del citado Convenio, podemos encontrar que se contempla también el abordaje en aquellos casos en los que no hay un contacto físico entre los buques:

“El presente convenio se extiende a la reparación de los daños y perjuicios que un buque cause, ya por ejecución u omisión de una maniobra, ya por la inobservancia de los Reglamentos, bien a otro buque, bien a las cosas o personas que se encuentren a bordo de ambos, aunque no haya habido abordaje.”¹⁸

En su artículo 11 establece que “El presente Convenio no es aplicable a los buques de guerra y a los buques del Estado exclusivamente adscritos a un servicio público”.¹⁹

En su artículo 12, dicho Convenio, será aplicado siempre que los buques afectados por el abordaje pertenezcan a los Estados miembros de dicha regulación, “Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los interesados cuando todos los buques de que se trate pertenezcan a los Estados de las Altas Partes contratantes y en los demás casos señalados por las leyes nacionales”.²⁰

Entendiéndose de esta forma lo siguiente:

1. “Que con respecto a los interesados que pertenezcan a un Estado no contratante, la aplicación de dichas disposiciones podrá hacerse depender, por cada uno de los estados contratantes, de la condición de reciprocidad”.
2. “Que cuando todos los interesados pertenezcan al mismo Estado que el Tribunal que conozca del asunto, será aplicable la Ley nacional y no el Convenio”.

4.3- Ley General de Navegación marítima 14/2014:

La reforma del Derecho marítimo español se llevó a cabo por la Ley 14/2014 de 24 de julio, sobre Navegación Marítima.

¹⁸ Art. 13 Convenio Internacional para la Unificación en materia de Abordaje de 1910.

¹⁹ Art. 11 Convenio Internacional para la Unificación en materia de Abordaje de 1910.

²⁰ Art. 12 Convenio Internacional para la Unificación en materia de Abordaje de 1910.

Según se indica en el preámbulo (Capítulo I) de dicha Ley, esta tiene como objetivo la coordinación con el Derecho Marítimo internacional y su adecuación a la práctica actual del transporte marítimo. Con esta norma se corrigen las diferentes contradicciones existentes entre los diferentes convenios internacionales vigentes en España y la disgregada normativa que regula esta materia la cual sigue, a fecha de hoy, constituida por el Libro III del Código de Comercio de 1885.

Dicha Ley pone fin a las carencias detectadas en cuanto a la pluralidad de intereses nacionales y, en caso de la seguridad de la navegación, la protección del medio ambiente, la lucha contra la contaminación, los intereses pesqueros y otros.

En cuanto a la regulación de los accidentes en la navegación, el título VI se ocupa del abordaje, el cual se remite al Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de abordaje formalizado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910. Por esta se determinará la responsabilidad por culpa probada, la exclusión del caso y la graduación de la culpa producida siempre que estas sean de naturaleza compartida. Este título amplía la protección a terceros y declara la responsabilidad solidaria de ambos armadores.²¹

En cuanto el ámbito de aplicación de esta normativa se amplía para abarcar en cuanto a los procesos penales o administrativos en los que se exija responsabilidad patrimonial tanto subsidiaria de la penal como disciplinaria.

Por otro lado el título VI contempla que la pertenencia de España al ámbito comunitario Europeo conlleva mayores exigencias en materia de responsabilidad por contaminación marina. Esto deriva en la aplicación de los supuestos reguladores en este título sobre los principios en protección del medio ambiental tipificada en el artículo 191 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en lo que implica una mayor y mejor calidad en construcción y mantenimiento de los buques para paliar los posibles daños por contaminación.

En el título VII se trata la limitación de la responsabilidad y simplifica los regímenes anteriores tanto nacionales como internacionales. Esta simplificación se hace a partir del Convenio sobre la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de

²¹ Título VI Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Abordaje en Bruselas 23 de septiembre de 1910.

derecho marítimo, hecho en Londres el 19 de noviembre de 1976, y enmendado por el protocolo de 1996, cuyo régimen se contempla en este título. Las limitaciones de responsabilidad es un derecho invocable en cualquier procedimiento y su fundamento es objetivo (al referirse solo a determinados créditos) y no genera presunción de responsabilidad al defenderlo. Aquellos navieros que se acojan a la limitación de responsabilidad deberán optar por la global de este título o por las específicas que puedan asistirles debido al contrato de utilización del buque o debido a otros convenios específicos. Los créditos que puedan amparar la limitación se definen de forma positiva y negativa en este título y se fijan las sumas máximas y las reglas para acogerse a este ejercicio del derecho. Se podrá sustituir la de prorrateo en caso de que concurren diferentes acreedores.

4.4- Convenio Internacional para Prevenir Abordajes (1972):

Este Convenio, que comúnmente se conoce como el RIPA (Reglamento Internacional para la prevención de los Abordajes), la necesidad de este Reglamento surge como consecuencia de lo ocurrido con el gran transatlántico SS Andrea Doria que colisionó con otro barco hundiéndose en 11 horas cerca de Nueva York. La tragedia que marcó este siniestro fue la siguiente:

“El 25 de julio de 1956, el “Andrea Doria” navegaba cerca de la costa de Nantucket, Massachusetts, dirigiéndose a Nueva York en su viaje n° 101, en una noche de espesa niebla. Calamai había ordenado sirena de niebla intermitente y especial atención a los vigías hacia proa. Además había encargado a su segundo oficial estar atento al radar y a los equipos de posicionamiento. Hacia las 5:30, el segundo oficial captó un punto hacia proa algo retirado hacia el sudoeste; hizo un trazado con los actuales rumbos y determinó que pasarían por una banda con un CPA (Closest Point of Approach, por sus iniciales en inglés, punto más cercano de aproximación) de más de una milla de distancia. Se siguió punteando la ruta del barco desconocido proveniente desde los bancos de Terranova. A su vez, el barco desconocido, el “Stockholm”, detectó frente a su proa a unos 45 km de distancia al Andrea Doria, y determinó que de seguir el rumbo se pasarían por banda a menos de una milla por estribor.

El “Stockholm”, de la Swedish-American Line, era un buque similar pero más pequeño. El 25 de julio zarpaba de Nueva York con destino a Gotemburgo. Su capitán era

Gunnar Nordenson. Este determinó cambiar el rumbo para aumentar aún más la distancia de separación cuando se pasasen por banda. El cambio de rumbo determinó que el paso por banda sería por babor del contacto desconocido en vez de estribor.

Hacia las 7:15, el tercer oficial del "Andrea Doria" relevó al segundo oficial y traspasó la información del radar. El tercer oficial notó que el contacto había cambiado de rumbo y que se pasarían por estribor a menos de una milla. El tercer oficial determinó que el contacto estaba a menos de 12 millas. El capitán Calamai, al ser notificado, ordenó un cambio de rumbo que lo hiciera alejarse del barco hacia su proa. El cambio de rumbo hizo que se cambiara el lado de pasada; este hecho produciría confusión en el "Stockholm". Ninguno de los dos barcos inició contacto por radio.

El "SS Andrea Doria" emergió por unos instantes del banco de niebla y la sirena de niebla fue desconectada, y al ingresar nuevamente en otro banco de niebla no fue activada nuevamente.

Hacia las 7:45 ambos barcos pudieron avistar sus luces de posición. El "Stockholm" nuevamente realizó una corrección de rumbo para pasarse por banda y a su vez el SS Andrea Doria interpretó el cambio de rumbo del barco desconocido e hizo una guiñada que anuló el efecto del cambio de rumbo del "Stockholm".

Hacia las 23:00 el "SS Stockholm" vio emerger desde un banco de niebla al SS Andrea Doria a menos de 600 m e hizo una guiñada para evitarlo, pero el SS "Andrea Doria" realizó un viraje a babor muy cerrado y el "Stockholm" colisionó con el "Andrea Doria" introduciendo su aguzada proa en el lado de estribor, por debajo del puente del transatlántico italiano. En el choque mismo, los camarotes de las cubiertas inferiores fueron inundados y familias enteras que viajaban en clase económica murieron ahogadas. La escora del navío sentenciado aumentó a 22° y se hizo imposible arriar los botes del lado de babor y los de estribor quedaron muy alejados de la cubierta inclinada.

El Stockholm hizo marcha atrás y la proa destruida desgajó las entrañas del SS Andrea Doria, produciendo más muertes en las cubiertas inferiores. De haber permanecido, quizás se habrían salvado más personas. Una niña se salvó milagrosamente de ser arrojada al mar, pues fue transportada, sobre su cama, por los restos de la proa del Stockholm.

La escora del barco, dañado fatalmente, hizo que no se pudieran usar la mitad de los botes salvavidas del Andrea Doria, lo que podría haberse traducido en una gran pérdida de vidas. Sin embargo, la mejora de las comunicaciones y la rápida respuesta desde otros barcos impidieron un desastre similar en su escala al del hundimiento del “Titanic” en 1912. La mayor parte de los pasajeros y de la tripulación sobrevivió. En el Andrea Doria 1.660 personas fueron rescatadas y 46 murieron, mientras que en el Stockholm fallecieron 5 personas. El trasatlántico de lujo volcó y se hundió a las 10:09 de la mañana.

El incidente y sus consecuencias fueron cubiertos de forma muy amplia. Mientras las tareas de rescate fueron a un tiempo exitosas y elogiadas, la causa de la colisión y el vuelco y hundimiento del Andrea Doria generaron mucho interés en los medios, y muchos pleitos. El Andrea Doria fue el último gran buque trasatlántico de pasajeros que se hundió antes de que la aviación se convirtiera en el medio de transporte preferido.²²



²²www.histarmar.com

Como consecuencia del incidente anterior, se hizo necesario establecer el Convenio que aquí nos ocupa y que entró en vigor en julio de 1977.

Este Convenio es de aplicación a todos los buques en alta mar y en todas las aguas que tengan comunicación con ella y sean navegables por los buques de navegación marítima. Una de sus innovaciones más importantes es el reconocimiento de los dispositivos o esquemas de separación de tráfico.²³

En cuanto al ámbito de aplicación de dicho convenio, el mismo viene prescrito en sus generalidades, art 1 del citado Convenio:

- “Mar y aguas navegables que tengan comunicación con ella (aguas interiores)
- Posible aplicación reglas especiales en aguas interiores (autoridad competente).
- Cuando un Gobierno considera buque especial debe adaptarse lo mejor posible al reglamento.
- En cuanto a las responsabilidades se distingue la del armador o dueño sobre equipamiento luces, marcas, señales y la del patrón y la dotación que recae sobre el uso y cumplimiento de las reglas.”²⁴

En relación con la responsabilidad en el abordaje, su artículo 7 establece lo siguiente:

a) Cada buque hará uso de todos los medios de que disponga a bordo y que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para determinar si existe riesgo de abordaje. En caso de abrigarse alguna duda, se considerará que el riesgo existe.

b) Si se dispone de equipo radar y funciona correctamente, se utilizará en forma adecuada, incluyendo la exploración a gran distancia para tener pronto conocimiento del riesgo de abordaje, así como el punteo radar u otra forma análoga de observación sistemática de los objetos detectados.

c) Se evitarán las suposiciones basadas en información insuficiente, especialmente la obtenida por radar.

²³ *Convenio Internacional para la prevención de Abordajes de 1972.*

²⁴ *Art. 1 del Convenio para la prevención de Abordajes de 1972.*

d) Para determinar si existe riesgo de abordaje se tendrán en cuenta, entre otras, las siguientes consideraciones:

- se considerará que existe el riesgo, si la demora de un buque que se aproxima no varía en forma apreciable.

- en algunos casos, puede existir riesgo aun cuando sea evidente una variación apreciable de la demora, en particular al aproximarse a un buque de gran tamaño o a un remolque o a cualquier buque a muy corta distancia.”²⁵

5. OBLIGACIÓN DE RESARCIMIENTO.

En cuanto a la obligación de resarcimiento en caso de que acontezca un abordaje y tal y como venimos comentando a lo largo de este trabajo, la misma se recoge tanto en el Convenio de Bruselas de 1910 como en la actual Ley de Navegación Marítima 14/2014. Sin embargo, en cada una de estas normativas se delimita la responsabilidad de una manera diferente.

En primer lugar, el Convenio de 1910 establece en su artículo tercero:

*“Si el abordaje se debiera a falta cometida por uno de los buques, la reparación de los daños corresponderá al buque que la haya cometido”.*²⁶

Por otro lado en la Ley de Navegación Marítima 14/2014 se prescribe en el artículo 340.1:

*“El armador del buque, embarcación o artefacto naval culpable del abordaje indemnizará por los daños y perjuicios sufridos por el otro y por las personas y las cosas a bordo del mismo, así como los causados fuera de ellos”.*²⁷

De lo anterior, se infiere que en el Convenio de 1910 se atribuye la responsabilidad al buque responsable, mientras que en la Ley de Navegación 14/2014 se va más allá y se centra en la figura del armador responsable.

²⁵ Art. 7 Convenio para la prevención de abordajes de 1972.

²⁶ Convenio de Bruselas de 1910, art.3.

²⁷ Art. 340.1 de la Ley de Navegación Marítima.

Para solucionar esta cuestión debemos acudir al artículo 145.2 de LNM que prescribe que será en naviero el que asuma la obligación de resarcir:

*“persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales”.*²⁸

Sin perjuicio de lo citado, el Capitán tendrá obligación en aquellos casos en que por acción u omisión cause un daño a otro.

Esta obligación de resarcimiento la encontramos en cuatro supuestos que procedemos a examinar:

- Protesta de mar.
- Pérdida del Buque.
- Avería.
- Perjuicios a terceros.

5.1- Protesta de mar.

La protesta de mar se encuentra recogida en varios textos legislativos. Con anterioridad a la entrada en vigor de nuestra actual Ley de Navegación Marítima era el Código de Comercio el que regulaba en sus artículos 835 y 953 la casuística de la protesta de mar, que conservan la exigencia formalista de una protesta o declaración del capitán del buque que ha sufrido un percance ante la autoridad competente del primer puerto de arribada o donde se haya producido un siniestro, y en el plazo de 24 horas, como condición o requisito de admisibilidad de una posterior reclamación de los daños y perjuicios sufridos. Sin embargo, carece sentido dentro de la navegación moderna, y de ahí que se haya suprimido en casi todas las legislaciones actuales.²⁹

Asimismo el Convenio de 1910 se hace eco de esta supresión en su artículo 6, al declarar que:

*“la acción en reparación de daños y perjuicios no está subordinada a ninguna protesta ni formalidad especial”.*³⁰

²⁸Art. 145.2 de la Ley de Navegación Marítima.

²⁹Art. 835 y 953 del Código de Comercio.

³⁰Art. 6 del Convenio de Bruselas de 1910.

La Ley de Navegación Marítima en su artículo 187.1 suscribe:

*“El capitán podrá levantar una protesta de mar cuando hayan ocurrido hechos de los que pudiera deducirse su responsabilidad. A tal efecto, redactara un acta recogiendo los hechos ocurridos tal como estén anotados en el Diario de Navegación, añadiendo los comentarios que estime oportunos”.*³¹

5.2-Perdida del Buque.

En caso de pérdida del buque como consecuencia del abordaje se deberá resarcir al propietario por el valor actual en el momento de dicho accidente. De igual modo, dicho valor deberá determinarse en los tribunales. De antemano, se debe rechazar la idea de que el naviero tiene derecho a que se le indemnice por el importe de adquisición o construcción de un buque nuevo similar, ya que podría suponer una mejora en su situación patrimonial que el anterior al abordaje. El valor de la indemnización será el valor de mercado del buque accidentado, tomándose en cuenta aquellos factores comerciales que podrían afectar a la apreciación del valor del buque concreto de que se trate. Solo cuando no exista mercado puede recurrirse al criterio de tomar el coste de construcción y restar la depreciación por uso, criterio menos exacto que el anterior debido precisamente a las fluctuaciones del mercado de buques.

Asimismo, el naviero podrá reclamar, además del valor del buque, como daño el importe neto del flete perdido como consecuencia del accidente, así como una indemnización por la pérdida de ingresos durante el tiempo de demora en sustituir el buque perdido por otro nuevo.³²

5.3- Avería del Buque.

En caso de que el abordaje provoca que averías al buque, el valor de la indemnización deberá incluir no solo la reparación de dicha avería, sino también el lucro cesante, es decir, los ingresos dejados de percibir por el naviero durante el tiempo de la reparación de dicha avería.

³¹Art.187.1 de Ley Navegación Marítima 14/2014.

³²Manual de Derecho de la Navegación marítima de Jose Luis Gabaldon.

El naviero perjudicado deberá determinar el lugar donde quiere reparar su barco siempre y cuando lo haga de buena fe. Para calcular los ingresos dejados de percibir se tendrá como referencia los recibidos por este en un periodo anterior y similar.

En cuanto al lucro cesante, y para cuantificar el importe de la indemnización por las ganancias dejadas de percibir, se fijara teniendo en cuenta los ingresos probados del buque en periodos anteriores al abordaje, a no ser que pueda demostrarse una tasa superior de ingresos previstos para la época de la reparación. En caso de no poder probarse que el buque tenía posibilidad de empleo rentable durante la época de reparación no se deberá resarcir por este concepto.

Para la determinación del momento de la reparación del buque se tomaran en cuenta las pérdidas de ingreso reclamables pero siempre el naviero deberá actuar de buena fe. Asimismo, el naviero puede aprovechar dicha avería causada por el abordaje para reparar otros daños de conservación o mejora. Siempre que estas no supongan una prolongación de la detención. Sin embargo, si la reparación de la avería se realiza aprovechando una detención programada anterior al abordaje, no cabra reclamar pérdida de ingresos.³³

5.4-Responsabilidad frente a terceros.

Debemos hacer referencia al artículo 342 de la Ley de Navegación Marítima.

“1. Ambos armadores son solidariamente responsables en los casos de abordaje por culpa compartida con respecto a los daños sufridos por terceros, sean personales o materiales.

2. El armador que haya abonado una indemnización en virtud de dicha solidaridad gozará de acción de regreso contra el otro armador en proporción al grado de culpa de su buque.”³⁴

Sin embargo este artículo en el que se constata la solidaridad tiene como excepción lo descrito en el 343 de la misma ley.

³³Manual de Derecho de la Navegación marítima de Jose Luis Gabaldon.

³⁴Art. 342 de la Ley navegación Marítima 14/2014.

“El armador demandado en los supuestos de culpa compartida podrá oponer válidamente frente a los terceros las excepciones que, en su extensión, correspondieran al otro armador, especialmente las derivadas del título contractual que pudiera existir entre ellos o las aplicables por limitación de responsabilidad.”³⁵

En cualquier caso es necesario probar el perjuicio alegado.

Debemos reseñar que la responsabilidad en el abordaje es una responsabilidad extracontractual que viene recogida en el Código Civil, en sus artículos 1902 y 1903.

*“El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado”.*³⁶

*“La obligación que impone el artículo anterior es exigible, no solo por los actos u omisiones propios, sino por los de aquellas personas de quienes se debe responder”.*³⁷

Asimismo no debemos confundir esta responsabilidad contractual con la contractual, derivada de un contrato y que se recoge en la Ley de Navegación Marítima en su artículo 406 y que establece:

*“Están sujetos a esta ley los contratos de seguro que tienen por objeto indemnizar los daños producidos por los riesgos propios de la navegación marítima. Lo que esta Ley no prevea, será de aplicación la Ley de contrato de seguro”.*³⁸

Por su parte en el caso de que el daño sea a la mercancía habrá que estar a la magnitud del daño ocasionado y de si se trata o no de una pérdida total. En caso de pérdida total de la carga, el daño se cuantificara según el valor neto de las mercancías en caso de que estas estuviesen en el puerto de destino, si este valor no queda determinado, se fijará según el valor de origen más los gastos de transporte y el beneficio esperado. Todo ello según términos del 406.1 de LNM en lo relativo a la aplicación de Ley del contrato de Seguros.

³⁵ Art. 343 de la Ley navegación Marítima 14/2014.

³⁶ Art. 1902 de Código Civil.

³⁷ Art. 1903 del Código Civil.

³⁸ Art. 406 de la Ley de Navegación Marítima.

6-LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD

La limitación de la responsabilidad es un recurso legal en derecho marítimo que permite al propietario de una embarcación limitar su responsabilidad al valor de la embarcación después de un incidente o accidente. Una acción de limitación detiene todos los otros procesos y exige que todos los demandantes inicien sus demandas en la misma acción de limitación de responsabilidad.

6.1- Ámbito de aplicación:

La limitación de responsabilidad es sin duda unos de los puntos más relevantes y a tener en cuenta en el Derecho Marítimo. Podríamos decir de una manera muy general que consiste en la posibilidad de limitar la responsabilidad u obligación de resarcimiento en caso de un desastre marítimo.

Son varias las normas que han intentado acuñar una regulación de dicha responsabilidad.

En un primer momento y hasta la entrada en vigor de la Ley de Navegación Marítima, el Código de Comercio de 1885 hacía referencia a la misma y distinguía entre dos sistemas:

En primer lugar en el seno del contrato de fletamento el naviero podía limitar su responsabilidad frente a las indemnizaciones debidas a terceros por actos del Capitán en la custodia de las mercancías «haciendo abandono del buque con todas sus pertenencias y de los fletes que hubiere devengado en el viaje». Este sistema de limitación por abandono, fundado en la fortuna de mar como patrimonio separado del naviero, ocasionaba muchos problemas prácticos. Sin embargo no se ha discutido su alcance.

El segundo lugar el sistema de limitación se recogía en el artículo 837 del Código de Comercio, que permitía que la responsabilidad civil que contraían los navieros en caso de abordaje quedase limitada al valor de la nave con todas sus pertenencias y fletes devengados en el viaje. Se trataba del sistema de limitación ad valorem en virtud del cual se atendía al valor del buque.

Con el tiempo se llevó a cabo la redacción de varios tratados internacionales con la finalidad de regular esta Limitación de responsabilidad como son el Convenio de Bruselas de 1957, el Convenio de Londres de 1976 y el más reciente, el Convenio de Londres de 1996.

6.2 Regulación

Como acabamos de señalar en el párrafo anterior, son varios los convenios en esta materia. Procedemos analizar cada uno de ellos:

- **Convenio de Bruselas de 1924:**

Podemos decir que este Convenio es el primero que establece en materia de limitación de responsabilidad a nivel internacional. Tras la constitución del Comité Marítimo Internacional (CMI) durante primer tercio del siglo XX. La pluralidad de los sistemas de Derecho interno propició la necesidad de establecer una normativa internacional en esta materia. Fue en el seno del CMI, que se elaboró e impulsó la promulgación del Convenio internacional relativo a la limitación de responsabilidad de los propietarios de buques que navegan por alta mar, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Bruselas 1924).

Este Convenio, que establecía un sistema mixto de limitación *ad valorem* y *forfatario* en función del tonelaje del buque, y que utilizaba como unidad de cuenta la libra oro, fue ratificado por España el 20 de junio de 1930. De esta forma se incorporó a nuestro

Derecho interno para convivir con los sistemas vigentes que habían sido establecidos mediante el Código de Comercio.³⁹

- **Convenio de Bruselas de 1957:**

El anterior Convenio demostró su incapacidad para responder a los problemas que planteaba la limitación de responsabilidad, tanto en lo relativo a la fijación de los límites de responsabilidad, como en la inclusión de todos aquellos que podrían eventualmente considerarse beneficiarios. Por ello, se promovió la aprobación de un nuevo Convenio internacional, firmado en Bruselas el 10 de octubre de 1957 (Bruselas 1957). Este Convenio fue discutido en la Conferencia del CMI que tuvo lugar en Madrid en el año

³⁹Limitación de Responsabilidad por Eduardo Albers.

1955 que es conocido en el seno del CMI como «Convenio de Madrid». Fue también ratificado por España el 4 de junio de 1959 aunque sin la previa denuncia de Bruselas 1924.

El Convenio de 1957 establecía los límites de responsabilidad en función ya exclusivamente del tonelaje del buque, y utilizaba como unidad de cuenta el franco poincaré. Con la entrada en vigor en España de Bruselas 1957 la limitación de responsabilidad recibía un nuevo Convenio que pasaba a convivir con el anterior (Bruselas 1924) y con el régimen del Código de Comercio, con todos los problemas vinculados a la multiplicidad de sistemas con distintos ámbitos de aplicación. Este Convenio fue modificado por el Protocolo de Bruselas de 21 de diciembre de 1979 (Instrumento de Ratificación de 20 de abril de 1982) para sustituir la unidad de cuenta, que pasó a ser el Derecho Especial del Giro.⁴⁰

- **Convenio de Londres de 1976:**

En el último tercio del siglo XX el Convenio Marítimo Internacional pierde fuerza legislativa y toma relevancia la Organización Marítima Internacional (IMO). A nivel internacional se constata que con el paso de los años Bruselas 1957 tampoco solventa las necesidades de la institución y aporta unos límites bajos y desfasados. Como consecuencia de ello se aprueba el Convenio de Londres de 19 de noviembre de 1976 sobre limitación de responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo (Londres 1976), que fue asimismo ratificado por España.

Este Convenio incorpora un régimen de limitación de responsabilidad que se calcula por tonelada de arqueo bruto del buque; y la unidad de cuenta a la que se refiere en el ámbito de los estados miembros del Fondo Monetario Internacional (FMI) es el Derecho Especial de Giro (DEG).

La ratificación en España de este nuevo Convenio se produce sin la previa denuncia de Bruselas 1924 y de Bruselas 1957, lo que da lugar a que se siga complicando la situación.

⁴⁰ *Limitación de Responsabilidad por Eduardo Albors.*

El Convenio, es fuente del ordenamiento jurídico español, a tenor de lo dispuesto en los artículos 1.5 del Código Civil y 96 de la Constitución que establecen respectivamente:

1.5 **CC** *“Las normas jurídicas contenidas en los tratados internacionales no serán de aplicación directa en España en tanto no hayan pasado a formar parte del ordenamiento interno mediante su publicación íntegra en el «Boletín Oficial del Estado”.*⁴¹

95 **CE**¹. *La celebración de un tratado internacional que contenga estipulaciones contrarias a la Constitución exigirá la previa revisión constitucional.*⁴²

2. El Gobierno o cualquiera de las Cámaras puede requerir al Tribunal Constitucional para que declare si existe o no esa contradicción”.

Estos artículos determinan la aplicación en España de los Convenios Internacionales de los que es Estado Parte una vez que han sido aprobados y pasan a formar parte de nuestro ordenamiento jurídico.

Por otro lado y analizando más de cerca lo prescrito en el Convenio de 1976, debemos hacer referencia a lo establecido en su artículo primero por el que se determina que los propietarios de buques y los salvadores, tal como se les define a continuación, podrán limitar las responsabilidades interpuestas por reclamaciones de su artículo segundo.

Si se promueve reclamaciones contra cualquier persona por acciones, omisiones o negligencia de las que sean responsables, el propietario del salvador, podrá invocar el derecho de limitación de la responsabilidad, estipulando en el presente Convenio.

Por su parte los aseguradores tienen el derecho de limitación en la misma medida que los asegurados.⁴³

El Convenio establece al determinar su ámbito de aplicación que “El presente Convenio será aplicable siempre que cualquiera de las personas a que se hace referencia en el artículo 1, trate de limitar su responsabilidad ante un Tribunal de Estado parte o trate de

⁴¹ Art. 1.5 del Código Civil.

⁴² Art. 95 de la Constitución Española.

⁴³ Limitación de Responsabilidad por Eduardo Albers.

conseguir el levantamiento del embargo de un buque o de otros bienes así como la devolución de cualquier fianza depositada dentro de la jurisdicción de dicho Estado”.⁴⁴

No obstante, todo Estado parte podrá excluir total o parcialmente de la aplicación del presente Convenio a cualquiera de las personas a que se hace referencia en el artículo primero, que al momento de invocarse las reglas del presente Convenio ante los Tribunales del Estado de que se trate, no tenga su residencia habitual en un Estado parte o no tenga su sede comercial en un estado parte, o bien a cualquier buque respecto del cual se invoque el derecho a la limitación de responsabilidad así como cuando se trate de conseguir el levantamiento del embargo y que en el momento citado no enarbole el pabellón de un Estado parte”. El contenido del Convenio otorga a las personas responsables de los daños, la facultad de limitar la responsabilidad y el derecho a levantar los embargos sobre el buque u otros bienes y a la devolución de fianzas. La limitación de responsabilidad se mide por el arqueo bruto del buque.

Por otro lado, la limitación de responsabilidad se puede invocar aun cuando no haya sido constituido el fondo, salvo que un Estado parte haya subordinado el derecho a limitar a la constitución del fondo, supuesto que no se da en el Estado español, que nada ha limitado la invocación ni ha dictado norma en materia de procedimiento. El fondo es una especie de patrimonio separado que se adscribe al pago de las responsabilidades en proporción a los reclamantes, y junto a dichos efectos de carácter sustantivo, tiene también como efectos procesales, servir de caución para evitar embargos ya que permite levantarlos cuando los reclamantes hayan conseguido la medida cautelar del embargo.

- ***Convenio de Londres de 1996:***

El Convenio de Londres 1976 al que hemos hecho referencia en el punto anterior se modificó mediante el Protocolo de 2 de mayo de 1996. Este Protocolo (Londres 1996) se ocupa de revisar los límites de responsabilidad de Londres 1976 que con el paso del tiempo quedaron desfasados. España ratificó también este Protocolo y se publicó en el BOE en el año 2005 aunque como ya había ocurrido previamente con los Convenios de 1924, 1957 y 1976 sin la denuncia previa de Londres 1976.⁴⁵

⁴⁴ Art.1 del Convenio de 1976.

⁴⁵ Limitación de Responsabilidad por Eduardo Albers.

Causa de lo anterior, cuando este Convenio entra en vigor en España en 2005, nos encontramos ante una situación bastante compleja en materia de limitación de responsabilidad marítima, todo ello tae causa de que en este momento había cuatro Convenios que convivían entre sí, ello sin contar que también la materia venía siendo regulada por nuestro derecho interno mediante el Código de Comercio. Para solucionar tan inestable situación el Gobierno de España denunció el Convenio de Bruselas 1924 y el de 1957 con efecto enero de 2006, por otro lado el Convenio de 1976 se derogó con efecto noviembre de 2007.⁴⁶ De esta manera y una vez derogados los Convenios anteriores, quedo vigente en España el Convenio de Londres de 1996, al que a partir de ahora nos referiremos como Londres 76/96.

El régimen de Londres 76/96 es el que se encuentra en vigor desde el 10 de abril de 2005 y en el que se inspira la regulación de la Ley de Navegación Marítima.

Asimismo debemos mencionar que se realizaron enmiendas en 2012 al Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, adoptadas en Londres el 19 de abril de 2012 mediante Resolución LEG.5

Estas enmiendas relativas a las cuantías se desarrollan tomando en consideración el artículo 8 del Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 (en adelante denominado «Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976»), artículo que trata de los procedimientos de enmienda de las cuantías de limitación dispuestas en el artículo 3 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976.⁴⁷

Habiendo examinado las enmiendas a las cuantías de limitación, propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1) y 2) del artículo 8 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976:

1. Adopta, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4) del artículo 8 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976, enmiendas a las cuantías de limitación dispuestas en el artículo 3 del Protocolo de 1996 relativo al

⁴⁶ *Noticias.juricas.com*

⁴⁷ *www.iberley.es*

Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución.⁴⁸

2. Decide, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 7) del artículo 8 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1970, que estas enmiendas se considerarán aceptadas tras haber transcurrido un periodo de 18 meses desde la fecha de notificación, a menos que, antes de esa fecha, no menos de un cuarto de los Estados que eran Estados Contratantes en la fecha de la adopción de estas enmiendas hayan comunicado al Secretario General que no aceptan las enmiendas.

3. Decide asimismo que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 8 del artículo 8 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976, estas enmiendas, consideradas aceptadas de conformidad con el párrafo 2 anterior, entrarán en vigor 18 meses después de su aceptación.

4. Pide al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el inciso v) del apartado a) del párrafo 2) del artículo 14 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976, remita ejemplares certificados de la presente resolución y de las enmiendas que figuran en su anexo a todos los Estados que hayan firmado el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976, o se hayan adherido al mismo.

5. Pide además al Secretario General que remita ejemplares de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no hayan firmado el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Limitación de la Responsabilidad 1976, o no se hayan adherido al mismo.

- Ley de Navegación Marítima 14/2014:

No podemos obviar lo prescrito en el articulado de nuestra LNM que recoge en varios artículos la regulación en esta materia:

En el artículo 392 se reconoce el derecho a limitar la responsabilidad.

“El derecho a limitar la responsabilidad ante las reclamaciones nacidas de un mismo accidente se regirá por lo dispuesto en el Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio Internacional sobre la Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones de Derecho

⁴⁸ Protocolo de 1996
www.iberley.es

*Marítimo, hecho en Londres el 19 de noviembre de 1976, con las reservas hechas por España en el Instrumento de Adhesión, y en este título”.*⁴⁹

Por su parte, el artículo 393 se determina que la limitación de responsabilidad se aplicará con independencia de que la responsabilidad se exija en un procedimiento judicial de naturaleza civil, social o penal, o bien en vía administrativa.⁵⁰

Y no es hasta el 394 donde se nos hace referencia al ámbito de aplicación, dictaminándose:

“1. Las normas de este título se aplicarán siempre que cualquiera de los titulares del derecho a limitar invoque dicho derecho ante los órganos judiciales o administrativos españoles que resulten competentes. A tal efecto será irrelevante la nacionalidad o domicilio de los acreedores o deudores, así como el pabellón del buque respecto al cual se invoque el derecho de limitación.

*2. No serán limitables las responsabilidades relativas a artefactos navales ni a las plataformas fijas construidas para la exploración o explotación de los recursos naturales de los fondos o del subsuelo marino.”*⁵¹

Asimismo y para finalizar con la regulación en esta materia por la LNM no podemos olvidarnos de los regímenes especiales de limitación que se recogen en el 395 LNM y que prescriben:

“1. Lo dispuesto en este título se entiende sin perjuicio de los derechos de limitación específicos establecidos en esta ley para el porteador marítimo de mercancías o de pasajeros en el marco de las reclamaciones por incumplimientos de los correspondientes contratos de transporte.

*2. El armador porteador o el fletador porteador podrá en cada caso optar por la aplicación del régimen de limitación específico a que se refiere el apartado anterior o bien por el de carácter global establecido en este título.”*⁵²

Créditos marítimos:

De las distintas normas vigentes en España, ninguna contiene una definición de créditos marítimos privilegiados, ni en qué consiste su privilegio. La definición de esta figura se construye distinguiendo dos elementos diferentes:

⁴⁹ Art. 392 Ley de Navegación Marítima.

⁵⁰ Art. 393 Ley de Navegación Marítima.

⁵¹ Art. 394 Ley Navegación Marítima.

⁵² Art. 395 Ley Navegación Marítima.

Por una lado nos encontramos con el Crédito (obligación principal) y por la otra su garantía legal o derecho de realización (derecho accesorio).

Si tomamos como base la doctrina española podemos definir el crédito marítimo privilegiado como el “crédito nacido con ocasión de la navegación marítima, y el privilegio marítimo el derecho especial de garantía ligado a algunos créditos”.⁵³

Es necesaria hacer la distinción entre crédito marítimo y crédito marítimo privilegiado.

- El crédito marítimo es todo crédito nacido con ocasión de la navegación marítima.
- El segundo es el mismo crédito dotado de la prerrogativa de persecución, realización y preferencia en la venta judicial del buque afectado al pago del crédito.⁵⁴

Sin embargo es la Ley de Navegación Marítima la que se ha encargado de regular y unificar la normativa aplicable, poniendo fin a la distinción entre instrumentos de Derecho interno y de Derecho Internacional. En su artículo 122 establece:

“1. Los privilegios marítimos se regirán por lo dispuesto en el Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993.

2. Los privilegios marítimos gravan el buque sin necesidad de publicidad registral, le siguen a pesar del cambio de propiedad, matrícula o pabellón y gozan de preferencia sobre las hipotecas y demás cargas y gravámenes inscritos, cualquiera que sea la fecha de su inscripción, sin que ningún otro crédito pueda anteponerse a tales privilegios, a excepción de los mencionados en el artículo 486 y de los gastos que hayan de abonarse a la Administración Marítima por la remoción de buques naufragados o hundidos.

3. Este régimen será de aplicación a buques, embarcaciones y artefactos navales”.⁵⁵

Por medio de estos créditos marítimos se establecen las limitaciones de responsabilidad correspondientes en cada caso, incluidos los accidentes en la navegación por los daños causados.

⁵³<http://juanpezzano.net>

⁵⁴*Idem.*

⁵⁵ Art. 122 de la Ley de Navegación Marítima.

7 ABORDAJES Y SU PREVENCIÓN.

7.1- Reglas y rumbo de Gobierno.

Podemos decir que dos embarcaciones navegan con rumbo de colisión si el ángulo con el que se observan ya sea demora o marcación se mantiene constante en el tiempo. Independientemente de la velocidad de cada una de ellas, de sus rumbos verdaderos o del tiempo entre observaciones.⁵⁶

Entendemos que ambas están en un rumbo de colisión la una con la otra y en la medida que ninguna altere su curso o velocidad finalmente terminarán encontrándose en abordaje.

En cualquier caso, se exige una vigilancia por parte de los buques que deberán mantener una vigilancia tanto auditiva como visual eficaz y mantenerse alerta empleando los medios a su alcance para evaluar el posible riesgo.

A la hora de establecerla velocidad se debe tener en cuenta entre otros los siguientes factores:

- a. el estado de visibilidad en el mar.
- b. la densidad de tráfico en ese momento.
- c. la maniobrabilidad del buque teniendo muy en cuenta la distancia de parada y la capacidad de giro en las condiciones del momento.
- d. En caso de que caiga la noche la existencia de resplandor.
- e. el estado del viento, mar y corriente, y la proximidad de peligros para la navegación.
- f. el calado.
- g. En los buques con radar funcionando constantemente las características, eficacia y limitaciones del equipo de radar.
- h. la posibilidad de no detectar en el radar, a distancia adecuada, buques pequeños, hielos y otros objetos flotantes.
- i. el número, situación y movimiento de los buques detectados por radar.⁵⁷

Por otro lado, en la regla número siete del mismo reglamento se determina la actuación de cada buque en caso de abordaje⁵⁸:

⁵⁶ *Reglamento Internacional para la prevención de abordajes.*

⁵⁷ *Regla 6 del Reglamento para prevención de abordajes de 1972.*

- 1- Cada buque hará uso de todos los medios de que disponga a bordo y que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para determinar si existe riesgo de abordaje. En caso de abrigarse alguna duda, se considerará que el riesgo existe.
- 2- Si se dispone de equipo radar y funciona correctamente, se utilizará en forma adecuada, incluyendo la exploración a gran distancia para tener pronto conocimiento del riesgo de abordaje, así como el punteo radar u otra forma análoga de observación sistemática de los objetos detectados.
- 3- Se evitarán las suposiciones basadas en información insuficiente, especialmente la obtenida por radar.
- 4- Para determinar si existe riesgo de abordaje se tendrán en cuenta, entre otras, las siguientes consideraciones:
 - a. considerará que existe el riesgo, si la demora de un buque que se aproxima no varía en forma apreciable.
 - b. en algunos casos, puede existir riesgo aún cuando sea evidente una variación apreciable de la demora, en particular al aproximarse a un buque de gran tamaño o a un remolque o a cualquier buque a muy corta distancia.

7.2- Maniobras de actuación para prevenir el abordaje.

El Reglamento que venimos estudiando en los puntos anteriores establece que toda maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será llevada a cabo de conformidad con lo dispuesto en las reglas de la presente parte y, si las circunstancias del caso lo permiten, se efectuará en forma clara, con la debida antelación y respetando las buenas prácticas marineras.⁵⁹

Cuando sea posible los cambios de rumbo y/o velocidad que se efectúen para evitar un abordaje serán lo suficientemente amplios para poder ser vistos por otro buque ya sea visualmente o por medio de radar. Se deben evitar los cambios de rumbo o velocidad bruscos.

En caso de que haya espacio suficiente, la maniobra de cambiar solamente de rumbo puede ser la más eficaz para evitar una situación de aproximación excesiva, cuando

⁵⁸ Regla número 7 del Reglamento para prevención de abordajes de 1972.

⁵⁹ Regla 8 Reglamento internacional prevención de Abordajes 1972.

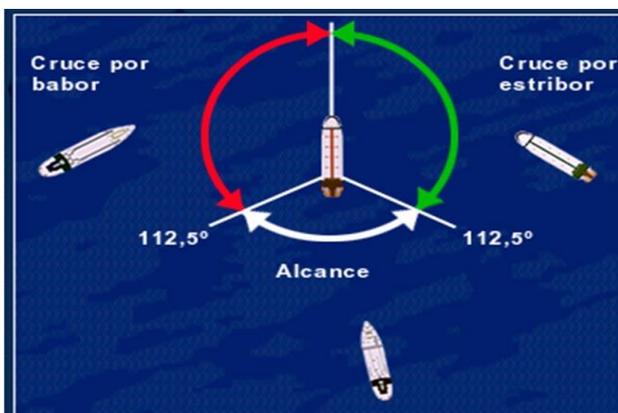
tenga lugar con antelación suficiente y no cause una aproximación excesiva. La maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será tal que el buque pase a una distancia segura del otro. La eficacia de la maniobra se deberá ir comprobando hasta el momento en que el otro buque esté pasado y en franquía.⁶⁰

Si es necesario con objeto de evitar el abordaje o de disponer de más tiempo para estudiar la situación, el buque reducirá su velocidad o suprimirá toda su arrancada parando o invirtiendo sus medios de propulsión.

Los buques que en virtud de cualquiera de las presentes reglas estén obligados a no estorbar el tránsito o tránsito seguro de otro buque maniobrarán prontamente, cuando así lo exijan las circunstancias, a fin de dejar espacio suficiente para permitir el tránsito seguro del otro buque.⁶¹

Por su parte los buques que estén obligados a no estorbar el tránsito o tránsito seguro de otro buque no quedarán exentos de dicha obligación cuando se aproximen al otro buque con riesgo de que se produzca un abordaje y, al efectuar las maniobras, respetarán rigurosamente lo dispuesto en las reglas de la presente Parte.

Si se da la situación de que dos buques que se aproximen el uno al otro con riesgo de que se produzca un abordaje, el buque cuyo tránsito no deba ser estorbado seguirán estando plenamente obligados a cumplir con lo dispuesto en las reglas de la presente parte.



⁶⁰ Regla 8 Reglamento internacional prevención de Abordajes 1972.

⁶¹ Idem.

7.3- Obligaciones según la tipología del buque.

En la sección segunda del Reglamento, nos encontramos con la conducta que se debe adoptar según el tipo de buque en caso de encontrarse uno a la vista del otro:

- Los buques de propulsión mecánica, en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de:
 - a. un buque sin gobierno.
 - b. buque con capacidad de maniobra restringida.
 - c. un buque dedicado a la pesca.
- Los buques de vela en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de:
 - a. un buque sin gobierno.
 - b. buque con capacidad de maniobra restringida.
 - c. un buque dedicado a la pesca.
- En la medida de lo posible, los buques, dedicados a la pesca, en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de:
 - a. un buque sin gobierno.
 - b. buque con capacidad de maniobra restringida.
- todo buque que no sea un buque sin gobierno o un buque con capacidad de maniobra restringida evitará, si las circunstancias del caso lo permiten estorbar el tránsito seguro de un buque restringido por su calado, que exhiba las señales de la Regla 28.
- Un buque restringido por su calado navegará con particular precaución teniendo muy en cuenta su condición especial.
- En general, un hidroavión amarado se mantendrá alejado de todos los buques y evitará estorbar su navegación. No obstante, en aquellas circunstancias en que exista un riesgo de abordaje, cumplirá con las Reglas de esta Parte.
- Cuando despeguen, aterricen o vuelen cerca de la superficie, las naves de vuelo rasante se mantendrán bien alejadas de todos los demás buques y evitarán entorpecer la navegación de éstos.

- Las naves de vuelo rasante que naveguen por la superficie del agua cumplirán lo dispuesto en las reglas de la presente parte como si fueran buques de propulsión mecánica.⁶²

Gráfico descriptivo:



8- BREVE RESEÑA A COLISIONES EN LA NAVEGACIÓN

A continuación, se hace una breve referencia de dos “Catástrofes en la mar” que dada la envergadura de los daños y pérdidas humanas son un fiel reflejo de las consecuencias que pueden ocasionar los accidentes de la navegación.

8.1- Colisión del Nordic Stani contra el Arosa Dos:

Haremos referencia a la colisión que tuvo lugar entre el NORDIC STANI que era un portacontenedores y la embarcación de prácticos AROSA DOS según Informe Técnico S 33/2012.

⁶² Sección segunda del Reglamento de prevención de abordajes.

Como resumen inicial de los hechos podemos señalar que el Nordic Stani con origen en el Puerto de Bilbao se encontraba aproximándose a Villagarcía de Arosa para el embarque cuando acaecieron los hechos.

Las Características de estas embarcaciones eran las siguientes:

Características del Nordic Stani

- Nombre: Nordic Stani
- IMO: 9483671
- Indicativo de llamada: 5BMB3
- MMSI: 209467000
- Año de construcción: 2010
- Lugar de Construcción: Yangzhóu (China)
- Astillero: Sainty Shipyard
- Bandera: Chipre
- Registro bruto:
- Eslora: 151.7m
- Manga: 23.4m
- Velocidad:
- Tipo de Propulsión: motor diésel y hélice de paso fijo

Características de Prácticos de Arosa Dos

- Nombre: Prácticos de Arosa Dos
- IMO:
- Indicativo de llamada:
- MMSI: 224269420
- Año de construcción: 2002
- Lugar de Construcción: Catoira (Pontevedra)
- Astillero: Astilleros del Ulla, S.L.
- Bandera: España
- Registro bruto:
- Eslora: 11.5m
- Manga: 3.5
- Velocidad:
- Tipo de Propulsión: dos motores diésel y hélice de paso fijo.

A las 23,27 horas la embarcación Prácticos Arosa Dos, con un patrón, un marinero y el práctico, llegó al costado del portacontenedores con la finalidad de abarloarse al Nordic Stani. En cuanto el práctico estuvo a bordo la embarcación se separó del costado del buque. En ese momento el Nordic Stani navegaba a una velocidad entre 4 y 4,5 nudos. Dos minutos después el marinero de Prácticos Arosa desconectó el equipo receptor AIS y el plotter, tras pedir confirmación al patrón.⁶³

La embarcación navegaba a unos 6 nudos y se alejaba del Nordic Stani. A las 23,30 horas el práctico fue conducido al puente y tras informar de la maniobra prevista recomendó al capitán incrementar la velocidad a media avante. Dos minutos después la embarcación de Prácticos navegaba a 6 nudos y el Nordic Stani a 8 nudos, por lo cual se acercaban.

A las 23,35 horas el segundo oficial del portacontenedores informó al puente de que habían abordado a la embarcación mientras ésta cortaba la proa del mercante. La colisión se produjo al golpear la banda de estribor del bulbo de proa del Nordic Stani el costado de babor de la embarcación de prácticos. Debido al impacto los dos tripulantes de Prácticos Arosa Dos, el patrón y el marinero, salieron despedidos de la embarcación cayendo al agua.

La embarcación, ya sin tripulantes pasó por el costado de estribor del buque. Justo antes del abordaje el marinero salió de la cabina, vio el Nordic Stani muy próximo y gritó al patrón, que reaccionó con una maniobra de evasión. Al colisionar, el patrón, que estaba dentro de la cabina salió despedido por la ventana, que se rompió, golpeándose en la cabeza y cayendo al agua.

El marinero consiguió agarrarse a un cabo y después a una de las defensas de la embarcación y permaneció así hasta que fue localizado por el remolcador Doctor Pintado que, con ayuda del buque Punta Ondartxo, rescató del agua, sobre las 23.55 horas, al marinero de la embarcación accidentada y al patrón del Arosa Dos que no presentaba señales de vida y cuyo fallecimiento se determinó al llegar a tierra.

⁶³ www.farodevigo.es

El 24 de diciembre a las 00,07 horas se dio por finalizada la operación del rescate.

Como consecuencia de terrible accidente por la colisión del Nordic Stani y Prácticos Arosa Dos, en la que falleció el patrón de la embarcación durante las maniobras de entrada del buque al Puerto, el pleno de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos propone recomendaciones de seguridad para evitar sucesos similares.

A la Autoridad Portuaria de Vilagarcía propone que establezca condiciones de limitación de velocidad de los buques en tránsito por el canal de entrada al puerto.

La Comisión plantea a las corporaciones de prácticos que establezcan la obligatoriedad de que los tripulantes de sus embarcaciones, cuando estén de servicio a bordo, lleven puesto en cualquier situación su equipo de protección individual y el chaleco salvavidas. Que establezcan procedimiento de maniobra y comunicación entre el patrón de la lancha del práctico y los buques, de forma que se evite que las embarcaciones de prácticos corten la proa de los buques y establezcan unas distancias de seguridad e instrucciones claras de maniobra y tránsito.

Por último, propone a los prácticos que instalen en todas sus embarcaciones equipos AIS que cumplan con las prescripciones funcionales establecidas en el capítulo de seguridad de la navegación y que se mantengan operativos.⁶⁴

⁶⁴ Informe Técnico de S-33/2012 causa de colisión entre el Nordic Stani y el Arousa Dos.

8.2- El desastre del “Doña Paz”:



El *Doña Paz* tenía unas dimensiones:

- Eslora: 93,1 metros.
- Manga: 13,6.
- Puntal: 8,1.
- Caco: Era de acero.

- Capacidad: 1.518 pasajeros.
- Construcción: Astilleros Onomichi Zosen K.K (Japón).
- Botadura: 1963.
- En 1975 tras sufrir un incendio fue reformado y reabutilizado como el “Doña Paz” que pertenecía a la naviera “Suplico Lines”.

Travesía:

En la mañana del domingo, 20 de diciembre de 1987, partió de Taclobán, en la isla de Leyte, con rumbo a la capital, Manila, unos 600 km. al Norte. Iba atestado de pasajeros deseosos de pasar sus próximas vacaciones de Navidad con sus familiares. El buque tenía licencia para transportar 1.518 personas, pero en esta travesía la cifra de pasajeros superaba ampliamente lo permitido.

El manifiesto de pasaje registraba una cifra de 1.586, aunque el número real estaba en torno a 4.400. Los pasajeros iban hacinados de manera inhumana, de suerte que dormían cuatro en una litera. Cientos de ellos se acomodaban como podían en los pasillos de los camarotes, ocupando casi cualquier rincón de las tres cubiertas del ferry.⁶⁵



Características el Vector:

- Petrolero.
- Carga: 639 Tn.
- Cargaba 8.000 Barriles inflamables.

⁶⁵ www.grijalvo.com

Colisión:

Cayó la noche a medida que el “Doña Paz” se dirigía hacia el Norte a través del Mar de Sibuyan, en el corazón del archipiélago.

Puso rumbo al estrecho que separa las islas de Mindoro y Marinduque. Alrededor de las 22:00 hora local sólo vigilaba el puente un oficial de segunda.

Mientras tanto, el pequeño petrolero “Vector”, navegaba en dirección opuesta transportando una carga de 8.800 barriles de productos inflamables.

Se desconoce por qué no se percataron ambas naves de sus luces de navegación, pero lo que está claro es que pasadas la 22:00 h colisionaron, provocando una deflagración al arder la carga del petrolero. Una gran bola de fuego eclosionó como consecuencia del petróleo derramado por el impacto, convirtiendo ambas naves en un holocausto.

Por su parte, el “Doña Paz” no tenía radio por lo que no pudo enviar llamadas de emergencia. El incendio era tan grande que otro ferry, que pasaba a unos 13 km. de distancia, divisó las llamas e inmediatamente se dirigió hacia el lugar del accidente, llegando hacia las 22:30.

Su capitán describió el dantesco escenario de “llamas de una altura de un edificio de diez pisos”. Estuvieron buscando alrededor de la catástrofe durante tres horas y media y únicamente encontraron veintiséis supervivientes, que habían sufrido graves quemaduras de los cuales veinticuatro eran del “Doña Paz”, que finalmente zozobró a media noche y dos pertenecían al “Vector”, que se hundió poco después.⁶⁶

A la mañana siguiente empezaron a aflorar cadáveres calcinados a lo largo del litoral de Mindoro y hasta al menos una semana después, siguieron emergiendo cuerpos del lugar del siniestro. A pesar de los esfuerzos solo pudieron ser rescatados entorno a 275 cadáveres de las frías aguas.

En cuanto a las explicaciones posteriores al siniestro las autoridades empezaron diciendo que habían embarcado sólo 1.586 pasajeros pero a medida que se iban personando los deudos, hubieron de reconocer que la cifra real había sido de 4.317.⁶⁷

⁶⁶ www.cienciahistorica.com

⁶⁷ *Idem.*

Al cómputo de pasajeros anterior, debemos añadir los 58 tripulantes y los 11 marineros del “Vector”, por lo que el número total de fallecidos ascendería a ó a 4.386.

La investigación concluyó que hubo negligencia por parte de las Autoridades Marítimas al permitir que el “Doña Paz” navegara en condiciones de sobrecarga de pasaje y sin cumplir los requisitos de equipo de navegación exigibles. Una ulterior investigación atribuyó la responsabilidad al “Vector”, aunque los armadores del petrolero por su parte mantienen que la culpa del accidente fue del ferry.

CAPITULO IV.

9- SEGURO MARÍTIMO

9.1- Antecedentes Históricos.

Podemos decir que el seguro marítimo es el más antiguo de todas las clases de seguro, causa de los riesgos que conlleva la navegación marítima.

Surge a principios del siglo XIV en alguna de las ciudades-estados del norte de Italia, siendo la regulación contenida en el Código de Comercio, como en general en todo el derecho marítimo en aquel momento.

Esta regulación está obsoleta como lo demuestra la regulación del préstamo a la gruesa (artículos 719 a 735 del CCom), derogado tras la entrada en vigor de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (en lo sucesivo, LNM), que venía a ser el precedente del seguro marítimo a prima fija. Su objeto fundamental era cubrir el riesgo de pérdida o daños del buque y de su cargamento, pero mientras en el seguro sólo se hace entrega de la indemnización una vez ocurrido el siniestro, en el préstamo a la gruesa, el prestamista entregaba el capital al dueño del buque o del cargamento por anticipado, antes del comienzo de la expedición marítima, habiéndose de devolver éste sólo en caso de feliz arribo de la nave a puerto.⁶⁸

9.2- Definición.

Podemos decir que es el contrato por el que una persona (denominado asegurado) se obliga, a cambio de una prima, a indemnizar a otra (denominado asegurador), dentro de los límites legales pactados, los perjuicios patrimoniales que sufran los intereses asegurados con ocasión de un viaje marítimo.

Elemento esencial es, pues, el ámbito en el que se generan los riesgos cubiertos por el contrato, los llamados riesgos de la navegación, que vienen delimitados por el concepto de navegación, que no se refiere exclusivamente al viaje del buque sino que se extiende a las fases terrestre, anterior y posterior al mismo, que tengan una dependencia directa con la navegación.

El art. 406 LNM, termina con la anterior discusión doctrinal, en la idea de que su objeto es indemnizar los daños producidos por los riesgos propios de la navegación marítima:

“1. Están sujetos a esta ley los contratos de seguro que tienen por objeto indemnizar los daños producidos por los riesgos propios de la navegación marítima.

⁶⁸ www.guiajuridica.es

En lo no previsto en esta ley, será de aplicación la Ley de Contrato de Seguro.

*2. Los seguros obligatorios de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se regirán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario.*⁶⁹

Puede afirmarse por ello que el contrato de seguro marítimo es un contrato de carácter bilateral, sinalagmático, oneroso y de tracto sucesivo.⁷⁰

9.3- Partes intervinientes.

Asegurador: Es la persona que a cambio de una remuneración denominada prima, asume el riesgo (en nuestro caso, de la navegación marítima) a que está expuesto el interés de un asegurado.⁷¹

Por ello cabe señalar que el seguro marítimo ha de ser suscrito por una entidad aseguradora autorizada para operar en el ramo correspondiente al riesgo que se pretende asegurar: cascos o vehículos marítimos, mercancías transportadas o responsabilidad civil.

Tomador: la persona que contrata con un asegurador el aseguramiento de los daños a un interés expuesto a los riesgos de la navegación marítima, deviniendo además titular de los deberes y obligaciones que resulten de la relación jurídica asegurada, salvo que hubieren de ser cumplidos junto con el asegurado.⁷²

Asegurado: el titular del interés asegurable, que no ha de coincidir necesariamente con el tomador esta definición se puede inferir de lo prescrito en el artículo 412 LNM. Asimismo en la práctica se pueden dar varias modalidades:⁷³

- Que el contrato lo celebre el propio asegurado (a la vez tomador) actuando en nombre propio;
- Que celebra el contrato un mandatario actuando en nombre y por cuenta del mandante;
- El seguro por cuenta ajena, en el que tomador recibe el mandato de contratar el seguro y lo estipula pero ocultando el nombre de su mandante y sin declarar el concepto bajo el que contrata y que encuentra su encaje dentro del artículo 7 de

⁶⁹ www.guiajurídica.es

⁷⁰ www.uria.com

⁷¹ www.guiajurídica.es

⁷² www.guiajurídica.es

⁷³ www.guiajurídica.es

Art. 412 Ley Navegación Marítima.

la Ley del Contrato de Seguro. El asegurado sólo se identificará si se produce el siniestro y ejerce el derecho que le corresponde reclamando la indemnización y

- El seguro por cuenta de quien corresponda o por cuenta de quién pertenece, en los que el tomador no actúa en virtud de mandato alguno sino que lo hace en nombre propio y por cuenta de un futuro beneficiario, aquel que resulte titular del interés asegurado. Se aplica en el seguro de mercancías y, como en el caso anterior, el asegurado permanece oculto y se da a conocer cuando ejerce el derecho derivado del contrato reclamando la indemnización, producido el siniestro. A él se refiere, entre otras, la Sentencia del Tribunal Supremo de 17 septiembre de 1984.

Comisario o liquidador de averías: El comisario de averías, es definido en la disposición adicional tercera del TRLOSSP ⁷⁴ como aquel que desarrolla las funciones de reconocimiento y valoración de las averías marítimas sean o no gruesas; por su parte el liquidador de averías sería aquel colaborador que tiene encomendada la función de distribuir la avería gruesa. ⁷⁵

Broker o intermediario en el seguro: Esta figura sirve para denominar al profesional encargado de la producción de las pólizas de seguros. Concretamente, se trata del agente intermediario en operaciones financieras o comerciales que percibe una comisión por su intervención.

El Bróker de Seguros actúa como intermediario entre los clientes y las compañías de seguros. La principal función de un Bróker de Seguros es la de velar por los intereses de los asegurados frente a las compañías de seguros; por lo que desde el inicio de la relación, el bróker es el encargado de realizar la inspección del riesgo para con esta información entregar al cliente el producto que requiere, el mismo que deberá contemplar las cláusulas y coberturas que cubran los riesgos potenciales. ⁷⁶

9.4- Fuentes y Regulación:

Con la entrada en vigor de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima se recoge la regulación del contrato de seguro marítimo, en sus arts. 406 a 467 LNM, derogando la anterior regulación contenida en el Código de Comercio.

⁷⁴ Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados

⁷⁵ www.guiajuridica.es

⁷⁶ www.seguros.es

En el apartado primero de este artículo 406⁷⁷ se señala como hemos mencionado anteriormente que será de aplicación la Ley de Navegación Marítima. Como excepción, los seguros obligatorios de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se regirán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario.

En consecuencia, de acuerdo con dicho artículo, y con arreglo a los artículos 1 y 6 del Código Civil y artículo 2 del Código de Comercio, las normas que rigen el contrato de seguro marítimo, ordenadas jerárquicamente son las siguientes:

- En primer lugar las normas de derecho necesario de la Ley de Navegación Marítima.
- En segundo lugar, la autonomía de voluntad.
- En tercer lugar, normas de derecho dispositivo del Código de Comercio o de la Ley de Navegación Marítima;
- En cuarto lugar, Ley de Contrato de seguro de 1980.
- En quinto lugar, extensión analógica de las normas del Código de Comercio o de la Ley de Navegación Marítima.
- En sexto lugar, usos del comercio;
- Por último, derecho común y los principios generales del derecho, así como la jurisprudencia emanada del Tribunal Supremo.⁷⁸

Por otro lado , debemos añadir que aparte de los preceptos de la LNM, entran en juego los artículos 1255 y 1271 del Código Civil⁷⁹ por lo aquellos pactos que fuesen contrarios a la moral, orden público y buenas costumbres no son válidos, y asimismo los preceptos de la Ley 7/1998, de 13 de abril, sobre Condiciones Generales de la Contratación y en su caso, el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios (modificado por Ley 29/2009, de 30 de diciembre, por la que se modifica el régimen legal de la competencia desleal y de la publicidad para la mejora de la protección de los consumidores y usuarios y por Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio) y otras leyes complementarias.

Independientemente de lo anterior el contrato se rige, fundamentalmente, por los pactos de las partes intervinientes en el contrato al ser las normas de la Ley de Navegación Marítima predominantemente dispositivas, en contra del carácter *ius cogens* que tienen

⁷⁷ *Ley de Navegación Marítima.*

⁷⁸ *www.guiajurídica.es*

⁷⁹ *Art. 1255 y 1271 del Código Civil.*

en las demás modalidades de seguro (Ley de Contrato de Seguro de 1980). Nos encontramos con un seguro regulado mediante condiciones generales y particulares. Mientras una tesis más tradicional (como la mantenida por Uría) indica que el contrato surge ordinariamente entre dos empresas de gran envergadura y potencial económico, otros autores, como Rodríguez Carrión, señalan que en la actualidad, con excepción de unas pocas, las grandes navieras han desaparecido, y en consecuencia el asegurador marítimo ocupa, salvo casos excepcionalmente raros, una posición económica muy fuerte y potente en relación con el asegurado marítimo, imponiendo el primero su propia ley.

Las condiciones particulares o especiales de la Póliza de seguro, en virtud del principio “lex specialis derogat lex generalis” priman sobre las generales, y se diferencian en que dan respuesta a intereses y situaciones específicos, frente a las generales que se elaboran con carácter general para todos los contratos que celebra la entidad aseguradora, siendo impresas e idénticas para todos los contratos referidos a la misma modalidad, constituyendo el contenido normativo básico de la relación contractual. Destacan, al margen de las que elaboran las entidades aseguradoras españolas, las Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres, que se utilizan prácticamente en todos los mercados internacionales por el pragmatismo y la corrección de las cláusulas y las exigencias del mercado reasegurador inglés, que rechaza la posibilidad de otras pólizas, y que revela la enorme influencia que tiene en la práctica diaria del seguro marítimo el Derecho inglés.⁸⁰

Por otro lado, y como se ha dicho, se zanján las discusiones sobre la aplicabilidad de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro al seguro marítimo. En este sentido, se admitía la posibilidad de la aplicación supletoria de la Ley de Contrato de Seguro al seguro marítimo, con distinta intensidad (Sentencia de 21 de julio de 1989, de 20 de febrero de 1995) o como “como orientación interpretativa” (Sentencia de 23 de diciembre de 1993).

9.5- Clasificación:

Los seguros marítimos se pueden clasificar de múltiples maneras, siendo criterios no excluyentes:

⁸⁰ www.guiajuridica.com

- Los podemos clasificar por la cobertura del riesgo que proporcione. El seguro podrá ser total o a todo riesgo y especial, que solamente cubre determinado riesgos (por ejemplo, el abordaje);.
- Otra clasificación es según el interés asegurado. Puede ser seguro de cascos (buques), de facultades (mercancías o carga), de fletes, de desembolsos, de pérdida de beneficios, de responsabilidad civil del naviero.
- También por la duración de la cobertura, el seguro puede ser por viaje, que es el propio del seguro de mercancías, o por tiempo, que es el supuesto normal del seguro de buques.
- Cabe una clasificación según la modalidad de la póliza, se distingue entre seguro in quo vis, por cuenta ajena, por cuenta de quien corresponda, póliza flotante o de abono.
- Por último según la forma de designación del asegurado puede ser nominativo, a la orden, y al portador, que afectan directamente a la forma de circulación de la póliza y la forma de explotación de la entidad aseguradora que puede tener lugar como contrato asegurador, de mutua o a prima fija.⁸¹

Asimismo en el Capítulo Tercero de nuestra Ley de Navegación Marítima encontramos regulación para supuestos especiales que se encuentran definidos en sus artículos del 439 al 467.⁸²

No podemos olvidar el artículo 418 de la LNM donde se recogen aquellos supuestos que quedarán excluidos de cobertura. Los seguros marítimos al igual que cualquier seguro deben otorgar cobertura a los riesgos cubiertos.⁸³

El riesgo es la posibilidad de que se produzca un daño que lesione un interés. Los seguros no cubrirán más que aquellos riesgos establecidos en el contrato y que la ley no haya excluido.

Los riesgos excluidos suelen ser los producidos por una situación de guerra, negligencia del patrón o capitán y el vicio propio de la cosa asegurada. Los riesgos más típicos que deben de cubrir las pólizas son: varada, temporal, naufragio, abordaje, cambio de derrota o buque, echazón, incendio, apresamiento,

⁸¹ www.guiajuridica.com

⁸² Ley de Navegación Marítima.

⁸³ Art. 418 Ley de Navegación Marítima.

saqueo, declaración de guerra, embargo por orden del gobierno, retención por un poder extranjero, represalias y otros accidentes de mar.

10-INTRODUCCIÓN COASEGURO Y REASEGURO.

10.1- Coaseguro:

Se concibe como la concurrencia de dos o más entidades aseguradoras en la cobertura de un mismo riesgo.

Como técnica es la participación de más de un asegurador sobre un mismo interés asegurable, a iguales riesgos y por un período de seguro coincidente, sin que por supuesto el valor asegurado exceda el valor real de dicho interés.

El coaseguro es uno de los sistemas empleados por los aseguradores para homogeneizar cuantitativamente la composición de su cartera, puesto que a través de él sólo participan respecto a determinados riesgos en proporciones técnicamente aconsejables. Sobre todo por la magnitud, concentración y complejidad de los mismos.

La ventaja del coaseguro frente al reaseguro es que técnicamente le reportaría la misma utilidad (dispersión del riesgo) pero con esta forma contractual, cada Entidad participante sólo responde por la participación que asumió, mientras que en el caso del reaseguro el asegurador responde por todo el compromiso ante el asegurado, que luego se resarcirá con el reasegurador, según el contrato hecho (si lo hizo).

Se distinguen dos modalidades dentro del coaseguro, la de póliza única y de póliza separada:

En el coaseguro de póliza única en la misma póliza firman todos los coaseguradores, fijándose en ella el porcentaje de participación de cada uno sobre el total cubierto del riesgo, mientras que en coaseguro de póliza separada cada coasegurador emite su propia póliza, garantizando en ella su participación.

Por su parte la prima se distribuye según el porcentaje asegurado para cada coasegurador y en ese mismo porcentaje participará en los siniestros y gastos inherentes a las indemnizaciones.⁸⁴

⁸⁴ Estudio elaborado por Romina P Sobrino.

Nuestra Ley de Navegación Marítima hace referencia al coaseguro en su artículo 416:

“1. Cuando mediante uno o varios contratos de seguro, referentes al mismo interés, riesgo y tiempo, se produce un reparto de cuotas determinadas entre varios aseguradores, previo acuerdo entre ellos y el tomador, cada asegurador está obligado al pago de la indemnización solamente en proporción a la cuota respectiva.

El asegurador que ha pagado una cantidad superior a la que le corresponda podrá repetir contra el resto de los aseguradores.

Queda a salvo en todo caso el derecho de repetición de los coaseguradores frente al abridor en el supuesto de abuso de facultades.

2. El asegurador abridor del coaseguro estará legitimado tanto activa como pasivamente, judicial y extrajudicialmente, para la gestión ordinaria del contrato y para adoptar cualquier decisión frente al asegurado en orden al siniestro y su liquidación, así como para efectuar las reclamaciones contra los terceros responsables del daño o hacer frente a las de los terceros perjudicados en los seguros de responsabilidad civil, sin que tal actuación suponga solidaridad alguna entre los coaseguradores.

3. Se considerará abridor, si la póliza no lo designa expresamente, al coasegurador que participe con mayor cuota en el seguro”⁸⁵.

10.2- Reaseguro:

Recurso mediante el cual un asegurador directo puede limitar sus pérdidas a una suma que quiera o pueda afrontar y transferir el exceso de responsabilidad a otro que es el reasegurador:

- El reasegurador es un socio financiero de una compañía de seguros.
- El reaseguro es un contrato de seguros de segundo grado.

En cuanto a las funciones del reaseguro podemos señalar:

- Desde el punto de vista comercial: valioso auxilio al seguro directo, aumenta la capacidad de aceptación del asegurador.
- Favorece y apoya a las pequeñas compañías para la aceptación de riesgos de envergadura y así competir con las grandes compañías en el mercado.
- Permite la cobertura de riesgos infrecuentes.
- Respalda al asegurador en nuevos riesgos.

⁸⁵ Art. 416 Ley Navegación Marítima.

- Financiación de siniestros.
- Técnicamente tiende a cumplirse cabalmente la ley de los grandes números, toda vez que reúna masas de riesgos suficientemente grandes para distribuirla en el tiempo y el espacio geográfico.
- Aumenta y protege el capital del asegurado.⁸⁶

A modo de conclusión entre estos dos tipos de aseguramiento podemos decir que el reaseguro es un contrato entre el asegurador y otra entidad que al asegurado no le afecta mientras que en el coaseguro, varios aseguradores participan en la cobertura del riesgo y responden directamente ante el asegurado.

11- REFERENCIA ALAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN:

11.1 Antecedentes:

Nacen como consecuencia del mercado asegurador marítimo en los siglos XVII y XVIII. No existían estadísticas de hundimientos ni en general de la tipología de siniestros. No disponían de información veraz y fiable en la cual basar el cálculo de las primas.⁸⁷

En 1760 un grupo de aseguradores marítimos, parroquianos que solían frecuentar el café Edward Lloyd, formaron un comité para producir un “Registro de Buques” (El Registro Marítimo del Lloyd’s Register of Shipping). La creación de la Sociedad de Clasificación fue por tanto el resultado de una necesidad por parte de los Aseguradores, de establecer una base para asumir un riesgo razonable en relación al buque o su carga. También los propietarios de las cargas querían saber que los buques en que viajaban sus cargas eran seguros y apropiados para el viaje propuesto, mientras que el Armador que compraba un buque nuevo o usado, quería garantías para su inversión. La clasificación de buques como una ayuda a los seguros fue el concepto que impulsó su establecimiento.

Entre los objetivos de las Sociedades de Clasificación cabe destacar como objetivo principal: “establecer, mantener y aplicar estándares adecuados de diseño,

⁸⁶ Estudio elaborado por Romina P Sobrino.

⁸⁷<https://es.slideshare.net/JoseGregorioCastroGu/sociedades-de-clasificacion-2015>.

construcción y mantenimiento de buques para mejorar la seguridad de vidas, bienes y el medio marino”.

11.2 Definición:

Las Sociedades de Clasificación son organizaciones que agrupan un número importante de profesionales, como inspectores de buques y de equipos marinos, Ingenieros y arquitectos navales, con el objetivo de promover tanto la seguridad de la vida humana en el mar, como la de los buques, así como también la protección del medio ambiente marino, asegurando elevados criterios técnicos para el proyecto, fabricación, construcción y mantenimiento de los buques mercantes y no mercantes.

Ciertas Sociedades de Clasificación pueden estar autorizadas para inspeccionar buques y otras estructuras marinas y emitir certificados en nombre del Estado bajo cuya bandera estén registrados los buques. Las delegaciones más frecuentes están relacionadas con la medición del arqueo y las líneas de carga, los Convenios SOLAS y MARPOL y las normas de la OMI para el transporte de mercancías peligrosas.⁸⁸

Las principales funciones de una Sociedad de Clasificación pueden agruparse fundamentalmente en cuatro fases:

- Verificación del diseño global del buque.
- Comprobación de la idoneidad de los materiales y equipos a emplearse.
- Supervisión durante la construcción.
- Supervisión durante el ciclo de vida útil de la embarcación.⁸⁹

Debemos señalar que los buques están sujetos a la clasificación desde sus inicios, durante la construcción de los mismos. Incluso antes de su construcción se deben aprobar los planos constructivos el mismo.

Asimismo a cada buque se le asignará una “clase” con finalidad clasificatoria y que se otorga mediante una serie de símbolos y letras que permiten su identificación y clase.⁹⁰

Entre las Sociedades de Clasificación más destacadas podemos mencionar: la británica Lloyd's Register, la noruega Det Norske Veritas y la estadounidense American Bureau

⁸⁸<https://es.slideshare.net/JoseGregorioCastroGu/sociedades-de-clasificacion-2015>.

⁸⁹<http://www.mnve.mil.ve>.

⁹⁰<https://marygerencia.com/2010/07/22/las-sociedades-de-clasificacion-de-buques/>.

of Shipping. Sin embargo también son destacables Bureau Veritas o China Classification Society.

Los plazos de inspección impuestos por las Sociedades de Clasificación miembros de IACS son:

- Inspección especial de casco y maquinaria, cada 5 años;
- Inspección en dique, cada 2 1/2 años.
- Inspección anual de casco y maquinaria.
- Inspección del eje de cola, cada 5 años.
- Inspección de las calderas, cada 2 1/2 años.

12- REGIMEN ESPECIAL DE COBERTURA EN ABORDAJE.

12.1 Especial cobertura en el seguro de casco y máquinas.

El seguro de casco es el seguro del barco que cubre los daños al mismo, su maquinaria y sus equipos. Al igual que otros productos en el mercado de seguros, la cobertura y los deducibles varían según la compañía.

El seguro marítimo en general y el de cascos en particular no se encuentra sometido a norma imperativa tutelar como ocurre con el “seguro de masa”. La histórica aplicación del artículo 738 del código de comercio nos daba una idea clara en su enunciado de la posibilidad que siempre han tenido los contratantes de una póliza de cascos para establecer las cláusulas que estimen convenientes siempre y cuando se cumplan las premisas del 1.255 del Código civil, es decir, que no sean contraria a la ley, a la moral ni al orden público.⁹¹

La libertad de pactos viene garantizada por la modificación de la Ley 50/80 y la transposición a nuestro derecho interno de la figura de los “Grandes Riesgos”. En consecuencia mientras el seguro de cascos esté encasillado en la cobertura de grandes riesgos el principio de libertad de pacto estará presente.

Como en el caso del seguro marítimo de transportes de mercancías, las pólizas marítimas de cascos que se emiten en nuestro país se componen normalmente de las denominadas:

⁹¹ *Seguro marítimo de buques por Felix Ruiz Galvez.*

- Condiciones generales.
- Condiciones Particulares de redacción expresa.
- Condiciones del Instituto de Londres.⁹²

Lo más usual en nuestro país es que el contrato de seguro quede formado por las Condiciones generales y ampliado por las condiciones el Instituto de Londres para los cascos, por acuerdo expreso en las Condiciones particulares.

En cuanto a los riesgos cubiertos, en síntesis podemos decir que la póliza Española cubre:

- Pérdida total, avería gruesa y gastos de salvamento.
- Avería particular cuyos daños sean debidos a naufragio, abordaje, varada e incendio.
- Recursos de terceros por abordaje: Cuando el buque asegurado sea declarado culpable de daños ocasionados a otro buque hasta el límite del 75% de la indemnización siempre que ésta no exceda de la suma asegurada, tenga su causa en los riesgos ordinarios de la navegación y en el caso de la avería particular que se deba a naufragio, varada, incendio y abordaje.⁹³

Como regla general el seguro de cascos ofrece cobertura al propietario por 3/4 de su responsabilidad ante otras embarcaciones en caso de colisión. Los aseguradores marítimos decidieron limitar la responsabilidad particular a 3/4 del valor asegurado por el casco y maquinaria. Aunque en algunas ocasiones estos 3/4 se amplían a 4/4, siempre mediante pacto. Las pólizas empleadas para casco son las conocidas como Hull and machinery.

Debemos hacer referencia asimismo a las ITCH, en concreto a lo recogido en su cláusula número 8 que literalmente prescribe:

“8.1 Los Aseguradores se comprometen a indemnizar al Asegurado las tres cuartas partes de cualquier importe o importes pagados por el Asegurado a cualquier otra persona o personas a causa de que el Asegurado haya resultado legalmente responsable de daños ocasionados por:

- *8.1.1 pérdida de o daño a cualquier otro buque, o propiedad a bordo de cualquier otro buque*

⁹² Seguro marítimo de buques por Felix Ruiz Galvez

⁹³<http://www.segurosdenautica.com>

- 8.1.2. demora o pérdida de uso de cualquier otro buque o propiedad a bordo del mismo
- 8.1.3 avería gruesa de, salvamento de, o salvamento bajo contrato de, cualquier otro buque o propiedad a bordo del mismo cuando tales pagos por parte del asegurado sean como consecuencia de colisión del buque aquí asegurado con cualquier otro buque.

8.2 La indemnización prevista en esta Cláusula 8, será adicional a la indemnización prevista por los demás términos y condiciones de este seguro y estará sujeta a las siguientes estipulaciones:

- 8.2.1 Cuando el buque asegurado entre en colisión con otro buque y ambos sean culpables, entonces, a menos que la responsabilidad de uno de los buques o la de ambos esté limitada por la Ley, la indemnización bajo esta Cláusula 8 será calculada según el principio de responsabilidad cruzada, como si los Armadores respectivos hubieran sido obligados a pagarse mutuamente la proporción de los daños sufridos por cada uno de ellos, según pueda haber sido acordado al establecerse el saldo o importe pagadero por o al Asegurado a consecuencia de la colisión.
- 8.2.2 En ningún caso la responsabilidad total de los Aseguradores bajo las Cláusulas 8.1 y 8.2 podrá exceder su parte proporcional de las tres cuartas partes del valor asegurado del buque aquí asegurado, con respecto a cada colisión.
- 8.2.3 Los Aseguradores pagarán igualmente las tres cuartas partes de los costes legales incurridos por el Asegurado o que el Asegurado pueda verse obligado a satisfacer con respecto a procesos para dirimir la responsabilidad o la limitación de la misma, con el previo consentimiento por escrito de los Aseguradores.⁹⁴

EXCLUSIONES:

8.3 Quedará siempre entendido que por esta Cláusula 8 en ningún caso se indemnizará cantidad alguna que el Asegurado deba pagar con respecto de:

- 8.3.1 remoción o eliminación de obstáculos, restos, cargamentos, o cualquier otra cosa
- 8.3.2 todo bien mueble o inmueble, o cualquier otra cosa, excepto otros buques o bienes a bordo de los mismos
- 3 8.3.3 el cargamento u otras propiedades cargadas en el buque asegurado o los compromisos del mismo.

⁹⁴ Art. 8 de las ITCH.

- 8.3.4 la pérdida de vidas, lesiones corporales o enfermedades 8.3.5 polución o contaminación de todo bien mueble o inmueble, o cualquier otra cosa (excepto otros buques con los que el buque asegurado haya entrado en colisión o bienes a bordo de tales buques)”

Por otro lado y en relación con el abordaje y el salvamento debemos hacer referencia la cláusula número 9 de las ITCH en la que se hace referencia a lo conocido como “Buques Hermanos”:

“Si el buque asegurado por la presente entrara en colisión con otro buque perteneciente en todo o en parte a los mismos Armadores o dependiente de la misma Gerencia, o recibiese de él servicios de salvamento, el Asegurado tendrá los mismos derechos por este seguro como si el buque fuese completamente propiedad de Armadores no interesados en el buque aquí asegurado; pero en tales casos la responsabilidad por la colisión o la suma a pagar por los servicios prestados, será sometida a un solo árbitro designado de común acuerdo entre Aseguradores y Asegurado.”⁹⁵

12.2 Coberturas de los Clubs de Protección en Indemnización (P&I).

Los *P&I Clubs* son asociaciones de carácter mutualista que nacieron a raíz de la insuficiencia de coberturas, así como por las elevadas primas de los demás seguros marítimos. Dichos Clubs no disponen de un capital social mínimo y sus miembros son principalmente armadores. Son éstos quienes proveen la indemnización del daño o el pago de la suma asegurada mediante la contribución de todos los asociados, siendo pues los asegurados al mismo tiempo aseguradores.⁹⁶

En comparación con otros tipos de seguro, como sería el seguro de casco o el seguro de carga, los seguros marítimos de P&I se establecen sobre la base de un sistema mutual y no sobre la base de un sistema de prima fija. Respecto a su cobertura, las pólizas P&I cubren tanto los riesgos derivados de la propiedad del buque (responsabilidad por enfermedad de tripulantes por ejemplo), así como los derivados de la explotación del buque (averías de la carga por ejemplo).⁹⁷

A pesar que en España no existan *P&I Clubs*, al ser la legislación española de seguros muy estricta y no permitir que sean sociedades mutualistas sin grandes capitales las

⁹⁵ Art. 9 de las ITCH.

⁹⁶ www.ambito-juridico.com

⁹⁷ Contrato de seguro marítimo por Feliz Ruiz Galvez.

que aseguren los daños causados por un buque a terceros, cabe destacar que en otros países sí que es posible contratar el seguro P&I.⁹⁸

Aunque la mayor parte de ellos son de gestión inglesa, también encontramos dos noruegos, un sueco, un japonés y un norteamericano. El inglés más grande es el UK P&I Club.

Todos los Clubs contemplan la denominada “OMNIBUS RULE” o Regla que cubre aquellos riesgos incidentales de los miembros. Esta regla representa más que ninguna otra, la peculiaridad de los Clubs y en particular el concepto de mutualidad. La regla mencionada es una cobertura general y simboliza la actitud del Club frente a la posibilidad de cubrir una reclamación del Miembro, incluso si esta no está expresamente cubierta, en contraste con la actitud del mercado en el que si la reclamación no está expresamente cubierta en los estrictos términos de la póliza, esta se encuentra excluida sin posibilidad de exclusión.

El seguro de Protección e Indemnización es ofrecido por una asociación de ayuda mutua en la que el asegurado, es a su vez, asegurador de sus propios riesgos y acepta previamente compartir la suerte de los demás socios. Se funda en el principio mutualista donde cada miembro paga una cuota que será su contribución al fondo para cubrir las pérdidas producidas por la ocurrencia de los riesgos contra los cuales se protegen entre ellos. La mutualidad tiene como premisa el principio de no ganancia. La renovación de las pólizas se hace todos los años.

Al inicio de la renovación se establece la prima a pagar, las cuotas iniciales o -advance calls- que son las contribuciones iniciales que hace el miembro al comienzo del periodo asegurador, las cuales pasan a constituir el capital con el que la asociación cubrirá los siniestros que se produzcan durante ese periodo. Cuando dicha cantidad no baste para satisfacer las indemnizaciones resultantes de los siniestros ocurridos, el club estará facultado para pedir contribuciones adicionales o las conocidas “supplementary calls”.

Normalmente, las cuotas iniciales tienden a cubrir la mayor parte del coste total de los riesgos asegurados, dejando el mínimo posible para ser recaudado en concepto de cuota suplementaria. Existe, no obstante, el principio de que no deben exigirse más “supplementary calls”⁹⁹, una vez transcurridos ocho meses desde el fin del periodo asegurador o ejercicio anual. Este principio tiende a procurar una mayor seguridad de los miembros, ya que les libera de la incertidumbre en cuanto al costo del seguro.

⁹⁸ <http://togas.biz>

⁹⁹ *United Kingdom P&I Club, 1982, Publicación del Club, UK P&I Club . Londres, pág. 9.*

Existen también, en determinados casos y de forma excepcional, miembros asegurados con base en una cuota fija, la cual se asemeja mucho a las primas solicitadas por las compañías aseguradoras comerciales. En virtud de lo anterior, a estos miembros, los cuales por lo general son buques propiedad del gobierno y en muchos casos buques fletados, no se les cobran cuotas adicionales a lo largo del periodo.

En los seguros mutuales no existen intereses contrapuestos entre asegurador y asegurado. Los sujetos expuestos a los riesgos se agrupan en una colectividad para soportar los perjuicios económicos derivadas de la navegación y el comercio marítimo, teniendo como fondo sus aportes o contribuciones. No persigue la Asociación la obtención de ganancia sino la protección mutua de los miembros. En estos seguros los miembros no están sujetos al pago de una prima fija sino que pagan una contribución al inicio de la renovación que puede variar de un año a otro, e incluso incrementarse en el propio transcurso del año póliza en dependencia de la cuantía de los daños que se produzcan.

Los P&I no contemplan dentro de sus coberturas, la provisión de garantías, es más no están obligados a emitirlos. No obstante, la existencia de sus redes de corresponsalía en casi todos los puertos del mundo, les permite un fácil y rápido acceso a la emisión de las mismas.

En este sentido todos los Clubs ofrecen la posibilidad de emitir las garantías de forma discrecional. Son los Gerentes del Club los encargados de determinar si se procede a la emisión de esta garantía, aunque debemos destacar que este servicio suele ofrecerse a los armadores pero no a los fletadores.

Debemos hacer referencia dentro de la cobertura de los P&I a lo que se conoce como "paid to be paid" Rule:

Este *paid to be paid* constituye una regla esencial para el seguro de protección e indemnización. De conformidad con la misma el asegurador se obliga a indemnizar al asegurado, después de que este último haya satisfecho su obligación frente a la víctima. En consecuencia, el armador deberá satisfacer su deuda con el tercero para poder exigir al Club de P & I el reembolso de lo que ha pagado.

No obstante, en la práctica, ante determinadas circunstancias y de modo excepcional, los Clubs de P & I obvian dicha regla y pagan sin que el miembro responsable haya indemnizado al tercero. En todo caso, la no aplicación de la regla es un acto

discrecional de los directores del Club. De manera general se consideran como excepciones:

- Preferencia de arreglo amigable: se aplica en los casos en que se valora como más beneficioso para el Club realizar el desembolso antes de iniciar un proceso contencioso o arbitral.
- Otorgamiento de aval por parte del Club: implica el pago de una fianza por parte del Club para evitar el embargo del buque por parte del tercero. Estas pueden emitirse a través de una Carta de Garantía que en la mayoría de los casos es más que suficiente (LOU) o a través de una cuenta plica (*escrowaccount*). Se estima que el pago de la fianza opera como una renuncia al pago previo.
- Reclamaciones que pueden conducir a la quiebra del miembro responsable: es una excepción que responde a la propia esencia de protección y ayuda mutua de los Clubs de P & I.
- Coberturas de los seguros obligatorios: se trata de los seguros relativos a la contaminación del mar reconocidos en los convenios internacionales, en estos casos las sumas indemnizatorias suelen ser muy altas y, por tanto, excesivamente onerosas para el responsable.¹⁰⁰

En relación con el abordaje debemos señalar que en sí mismo no produce responsabilidad automática, se presume como un hecho fortuito, lo que significa que es necesario probar la responsabilidad. Aquí opera la doctrina universal de determinar la culpa para asignar al responsable. Las responsabilidades por abordajes como también por colisiones con objetos flotantes o fijos dependen de "*determinar hechos de culpa que causaron o contribuyeron al daño incurrido*".

La cobertura de responsabilidad por impacto con objetos flotantes o fijos ("FFOs") siempre depende de la póliza de casco. Es de recordar que los Clubs P&I proveen cobertura para responsabilidades no cubiertas por la póliza de casco. En consecuencia, si se aplica la cobertura estándar del mercado Inglés significa que el asegurador de casco sólo indemnizará con las tres cuartas partes de las responsabilidades teniendo en cuenta que el límite es el 75% del valor del buque asegurado. La cobertura del Club P&I en responsabilidades será la porción restante no cubierta por la póliza de casco, es decir, 1/4. En relación a impacto con objetos flotantes y fijos, las cláusulas estándar del

¹⁰⁰ www.ambito-juridico.com.

mercado de Londres no proveen cobertura, por lo que en este caso el riesgo es asegurado con los Clubes P&I.¹⁰¹

Sin embargo, si el contrato de seguros bajo reglas inglesas se basa en las "International Hull Clauses" aplicando las enmiendas para proveer coberturas sobre responsabilidades respecto de 4/4 partes y cualquier responsabilidad respecto de impacto con FFOs entonces ya no sería necesario que el Club P&I provea cobertura.

En cualquier caso y al referirnos tanto a la póliza de casco como a los P&I debemos señalar en materia de cobertura que habrá que estar en todo caso a lo que las partes hayan pactado en Póliza tal y como señalamos al inicio del estudio de estas pólizas regiría la libertad de pacto.

12.3 Obligaciones del asegurado de minorar el daño.

El artículo 427 de la LNM 2014 impone al asegurado el deber de evitar o aminorar el daño:

- *“El tomador del seguro o el asegurado y sus dependientes deben emplear todas las medidas razonables a su alcance para salvar o recobrar los efectos asegurados y, en general, para evitar o disminuir el daño consecuencia del siniestro.*
- *El asegurador podrá intervenir en la decisión y adopción de tales medidas, sin que su conducta prejuzgue, en ningún caso, la aceptación de responsabilidad por el siniestro.*
- *El asegurador responde, en los términos fijados en el contrato, de los gastos realizados razonablemente por el tomador del seguro, el asegurado y sus dependientes en cumplimiento del deber establecido en el primer apartado de este precepto, así como de los daños causados al objeto asegurado.”¹⁰²*

Con anterioridad a esta Ley, nos encontramos con el artículo 17 de la Ley del Contrato de Seguro 50/80 que establecía en términos similares al anterior:

“El asegurado o el tomador del seguro deberán emplear los medios a su alcance para aminorar las consecuencias del siniestro. El incumplimiento de este deber dará derecho

¹⁰¹ www.ambito-juridico.com.

¹⁰² Art. 427 de la Ley de Navegación marítima.

*al asegurador a reducir su prestación en la proporción oportuna, teniendo en cuenta la importancia de los daños derivados del mismo y el grado de culpa del asegurado.*¹⁰³

Si este incumplimiento se produjera con la manifiesta intención de perjudicar o engañar al asegurador, éste quedará liberado de toda prestación derivada del siniestro.

*Los gastos que se originen por el cumplimiento de la citada obligación, siempre que no sean inoportunos o desproporcionados a los bienes salvados serán de cuenta del asegurador hasta el límite fijado en el contrato, incluso si tales gastos no han tenido resultados efectivos o positivos. En defecto de pacto se indemnizarán los gastos efectivamente originados. Tal indemnización no podrá exceder de la suma asegurada.*¹⁰⁴

El asegurador que en virtud del contrato sólo deba indemnizar una parte del daño causado por el siniestro, deberá reembolsar la parte proporcional de los gastos de salvamento, a menos que el asegurado o el tomador del seguro hayan actuado siguiendo las instrucciones del asegurador.”

Por su parte las cláusulas ITCH y IVCH refieren la obligación legal del asegurado de actuar en todo caso para evitar que el siniestro progrese y para tratar de evitarlo. El asegurador, si se trata de un siniestro asegurado pagará además los gastos incurridos a tal fin por el asegurado en esa obligación de hacer cuanto esté a su alcance para evitar o aminorar las consecuencias de un siniestro.¹⁰⁵

*Art 13 ITCH “En cualquier caso la pérdida o avería es obligación del asegurado y de sus empleados o agentes adoptar medidas que puedan ser razonables al objeto de evitar o reducir una pérdida que sea recuperable bajo este seguro”.*¹⁰⁶

No se trata de gastos de salvamento o de pagar por Avería Gruesa ni de los correspondientes al de defensa o reclamación por abordaje. Son estos gastos precisamente aquellos que no se encuadran en ninguno de estos tres tipos de gastos para los que las Cláusulas establecen su cobertura especial.

La responsabilidad y la cobertura del seguro por esta clase de gastos será proporcional al valor del buque.

¹⁰³ Art. 17 de la Ley del Contrato de seguro 50/80.

¹⁰⁴ *Contrato de seguro marítimo por Feliz Ruiz Galvez.*

¹⁰⁵ *Contrato de seguro marítimo por Feliz Ruiz Galvez.*

¹⁰⁶ Art. 13 de las ITCH.

El criterio del SUE & LABOR no es otro que el reiterado en el seguro con arreglo al cual “el asegurado debe actuar en todo momento como si careciera de seguro”. Obligación para el asegurado en la medida en que como tal asegurado y propietario o explotador del buque, tiene una conexión directa con el mismo y puede tomar decisiones.¹⁰⁷

13. BERVE REFERENCIA A LA LIQUIDACIÓN DEL SINIESTRO.

En relación a la liquidación del siniestro y tras nuestra Ley de Navegación Marítima de 2014, debemos hacer referencia a lo prescrito en su artículo 437:

“1. El asegurador deberá practicar la liquidación del siniestro en el plazo fijado en la póliza, que no podrá ser superior a un mes contado desde:

a) La aceptación expresa o presunta del abandono o de la declaración judicial de su validez.

b) La aceptación del siniestro por el asegurador en los casos de liquidación por la acción de avería. El asegurador, en el plazo de un mes contado desde que el asegurado aportó la prueba del daño y de sus causas, deberá aceptar el siniestro o manifestar que lo rechaza, a no ser que el procedimiento pericial requiera un plazo más amplio para la averiguación de las causas o que sea necesaria para la liquidación del siniestro la aportación de ulterior documentación por parte del asegurado.

2. Practicada la liquidación del siniestro el asegurador hará efectiva la indemnización en el plazo de quince días desde que el asegurado haya manifestado su conformidad con esa liquidación. La demora en el pago obligará al asegurador al abono de los intereses legales calculados sobre el importe de la indemnización a partir del momento en que el asegurador manifestó su rechazo al abandono o la avería.

3. En el caso de divergencia entre el asegurador y el asegurado sobre la cuantía de la indemnización, el asegurado tendrá derecho a la entrega, en el plazo de quince días desde que el asegurado manifieste su falta de conformidad, de la cantidad fijada por el asegurador, sin que la percepción de esa cantidad impida al asegurado la reclamación judicial de la suma superior que, a su juicio, debería alcanzar la indemnización.

¹⁰⁷ *Contrato de seguro marítimo por Feliz Ruiz Galvez.*

4. Asegurador y asegurado podrán pactar, antes o después del siniestro, que la liquidación de este se efectúe por un liquidador de averías nombrado de mutuo acuerdo. La liquidación así practicada será vinculante para ambas partes, salvo que alguna de ellas la impugne judicialmente en el plazo de treinta días desde su notificación.

5. Pagada la indemnización por el asegurador, con arreglo al contrato de seguro, este se subrogará en los derechos y acciones que correspondieran al asegurado hasta el límite de la indemnización, contra quien sea responsable del siniestro o de la agravación de sus consecuencias o de ambos.

El asegurador no podrá ejercitar en perjuicio del asegurado los derechos en que se haya subrogado. El asegurado responderá de los perjuicios que, por sus actos u omisiones, pueda causar al asegurador en su derecho a subrogarse.

El asegurador no tendrá derecho a la subrogación contra ninguna de las personas cuyos actos u omisiones den origen a responsabilidad del asegurado, de acuerdo con la ley, ni contra el causante del siniestro que sea, respecto del asegurado, pariente en línea directa o colateral dentro del tercer grado civil de consanguinidad, padre adoptante o hijo adoptivo que convivan con el asegurado. Esta norma no tendrá efecto si la responsabilidad proviene de dolo o si la responsabilidad está amparada mediante un contrato de seguro. En este último supuesto, la subrogación estará limitada en su alcance de acuerdo con los términos de dicho contrato.

En caso de concurrencia de asegurador y asegurado frente a tercero responsable, el recobro obtenido se repartirá entre ambos en proporción a su respectivo interés.

La exoneración de responsabilidad del tercero causante del daño pactada por el asegurado o el tomador con dicho tercero no será oponible al asegurador, a menos que tal exoneración haya sido expresamente aceptada por éste, consignándola en la póliza de seguros.”¹⁰⁸

En el caso concreto del abordaje y con la finalidad de su liquidación, debemos atender a todo lo que venimos referenciando a lo largo del presente trabajo, es decir:

- Debemos tener en cuenta el tipo de abordaje ante el que nos encontramos.

¹⁰⁸Art. 437 de la Ley de Navegación Marítima.

- En relación con la póliza, procederemos a valorar la cobertura en un primer momento y con posterioridad, una vez que esta quede establecida, habrá que atender a la forma de liquidación que se haya establecido. Como hemos señalado en párrafos anteriores cabe la posibilidad de que se haya fijado el abono de los 4/4 por parte de la póliza de cascos (H&M) o también cabe la posibilidad de que la póliza contratada comprenda la asunción de la indemnización en $\frac{3}{4}$ por la H&M y el cuarto restante por los Clubs de P&I.

- Una vez determinado todo lo anterior y cuando se haya procedido a las indemnizaciones correspondientes cabe la posibilidad de posibles subrogaciones de derecho por parte de quienes haya abonado y frente a posibles responsables.

14. CONCLUSIONES.

En la primera parte de este trabajo he intentado abordar en términos muy genéricos la temática y el fondo del mismo a modo de una breve introducción en el mundo del abordaje.

En su segunda parte y metiéndonos de lleno en el mundo del abordaje, se trata de explicar tanto los sujetos que intervienen como elementos que lo conforman y su clasificación.

La tercera parte como no podía ser de otra forma y al hilo de la segunda, establece las diversas regulaciones que han sido partícipes de la regulación a lo largo de los años de esta materia así como las distintas obligaciones de las partes intervinientes y las opciones de prevención de esta tipología de siniestros.

Para finalizar el trabajo, se hace un estudio exhaustivo de las distintas pólizas y su cometido una vez que se ha producido la colisión. Asimismo se intenta esclarecer la forma en que se llevan a cabo las indemnizaciones derivadas de los perjuicios causados.

Considero que en términos generales el trabajo no sólo aporta una introducción a la vicisitudes del mundo marítimo y los entresijos del mismo si no, que además nos aporta claridad a la ardua tarea de entender cómo se organizan las distintas normativas intervinientes y la forma en la que se entrelazan la voluntad de las partes y los intereses asegurados sin perder de vista los intereses del mercado asegurador.

Sin duda alguna y tras un estudio de la materia he llegado a la conclusión de que se nos presenta un amplio abanico de opciones en materia de seguros por abordajes y en el que las responsabilidades no siempre están del todo claras por lo que la atribución de las mismas y la subrogación en derechos es una posibilidad claramente permanente en esta compleja materia.

15. BIBLIOGRAFÍA.

- Convenio Internacional para la Unificación en materia de Abordaje de 1910.
- Convenio Internacional para la prevención de Abordajes de 1972.
- Real Decreto de 22 de agosto de 1885, por el que se publica el Código de Comercio.
- Ley del Contrato de Seguro 50/80.
- Contrato de Seguro Marítimo por Felix Ruiz Galvez.
- ITCH.
- www.histarmar.com
- www.ambito-juridico.com.
- United Kingdom P&I Club, 1982, Publicación del Club, UK P&I Club . Londres.
- Manual de Derecho de la Navegación marítima de Jose Luis Gabaldon.
- <http://juanpezzano.net>.
- International Maritime Bureau.
- <http://www.britishmarine.com>.
- <http://www.nauticalegal.com>.
- Régimen Jurídico del abordaje, Fernando Rodríguez de Sanabria.
- Ruiz Soroa, J.M, Manual de Derecho de Accidentes de la Navegación.