



---

# EL ABORDAJE

---

AUTORA: RAISA SASIAN VILLEGAS

TUTOR: FELIX RUIZ-GÁLVEZ VILLAVERDE

CURSO 2017/2018  
UNIVERSIDAD PONTIFICIA COMILLAS  
MÁSTER EN NEGOCIO Y DERECHO MARÍTIMO

# ÍNDICE

1. Introducción .....	3
2. Concepto .....	4
3. Regulación.....	5
3.1. Reglamento Internacional para prevenir los abordajes (1972) .....	5
3.2. Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de Abordaje de 1910 .....	14
3.3. Ley 14/2014 de Navegación Marítima.....	16
4. Elementos del abordaje.....	18
4.1 Buque.....	18
4.2 Lugar donde se produce el abordaje.....	20
4.3 La colisión.....	21
4.4 La producción de un daño material o personal.....	22
4.5 Independencia física de los buques .....	22
5. Clases de abordajes.....	23
5.1 Abordaje por culpa unilateral.....	23
5.2 Abordaje por culpa común .....	25
5.3 Abordaje dudoso .....	30
5.4 Abordaje fortuito.....	30
6. Supuestos especiales de abordaje .....	31
6.1 Abordaje con práctico a bordo.....	31
6.2 Abordaje por remolque .....	31
7. La culpa en el abordaje .....	32
8. Obligación de resarcimiento.....	34
8.1 Protesta de Mar .....	35
8.2 Daños a la mercancía.....	36
8.3 Perjuicios a terceros.....	36
8.4 Avería del buque .....	37
8.5 Pérdida del buque y tasación pericial.....	37
9. Limitación de la Responsabilidad.....	39
9.1 Ámbito de aplicación.....	39
9.1.1 Derecho Interno .....	39
9.1.2 Derecho Internacional.....	40
9.2 Competencia Judicial.....	44
9.2.1 Competencia Internacional.....	44
9.2.2 Competencia Nacional.....	46
9.3 Los Créditos Limitables.....	46
9.4 Límites de Responsabilidad.....	51
9.4.1 Daños personales.....	51
9.4.2 Daños personales a pasajeros .....	52
9.4.3 Daños materiales .....	53
9.5 Fondo de limitación.....	54

9.6 Perdida del derecho a limitar .....	57
<b>10. Abordajes y su prevención .....</b>	<b>58</b>
10.1 Reglas de rumbo y gobierno.....	58
10.2 Maniobras para evitar el abordaje .....	60
10.3 Maniobras para evitar abordajes en los barcos de Vela.....	62
<b>11. Breve Referencia a dos caso reales de Abordaje.....</b>	<b>64</b>
11.1 Nordic Stani.....	64
11.2 Marti Princess .....	67
<b>12. Abordaje y cobertura de seguro .....</b>	<b>68</b>
<b>13. Seguro de Casco y Maquina.....</b>	<b>69</b>
13.1 Regulación del Seguro de Casco y maquina en la Ley de Navegación Marítima 14/2014 .....	70
13.2 Cobertura de Responsabilidad por abordajes y choques .....	71
13.3 Clausula de Croos Liability o principio de responsabilidad cruzada contenida en la clausula 8 de las Institute Time Clauses (ITCH).....	72
<b>14. Seguro de Protección e Indemnización (P&amp;I) .....</b>	<b>75</b>
14.1 Características fundamentales del seguro de P&I .....	75
14.2 Cobertura principal de la póliza de P&I para la responsabilidad por abordaje .....	76
14.3 Normativa de diversos Clubs de P&I en relación con la Responsabilidad por abordaje. ....	78
14.4 Supuestos cubiertos por las clausulas de las Póliza de P&I excluidas de la cobertura de la clausula 8 de las Institute Time Clauses (ITCH).....	83
14.5 Seguro de Responsabilidad Civil en La Ley de Navegación Marítima.....	87
<b>15. Conclusiones .....</b>	<b>89</b>
<b>16. Bibliografía .....</b>	<b>90</b>

# 1. Introducción

El diccionario de la Real Academia de Lengua Española define el abordaje como la acción de abordar, especialmente de un barco a otro y abordar, como la acción de llegar a otra, chocar o tocar con ella, a propósito o por accidente.

En un primer momento el abordaje se encontraba recogido en los artículos 826 al 839 del Código de Comercio, distinguiendo el mismo entre fortuito o culpable. Entendiendo por abordaje el accidente marítimo que se produce como consecuencia del choque de una embarcación con otra. Se hace notorio señalar la postura jurisprudencial en cuanto al alcance de la palabra “abordar” que refleja la Sentencia de la Audiencia Provincial de Alicante de 27 de Marzo de 2007 (recurso 270/2005) cuando dice: *“a los fines de delimitar el alcance de la expresión abordar contenida en el artículo 826 del Código de Comercio y a falta de una definición legal de la misma se puede y debe de extenderse la misma según la doctrina francesa Ripert y Lecourt y patria Rodrigo Uría, a supuestos en los que incluso no ha existido colisión material entre dos buques, pero los daños producidos por un buque al otro son consecuencia del desplazamiento de agua, aire u otra causa análoga, desplazamiento generado por uno de los buques”*<sup>1</sup>

En lo que al régimen de responsabilidad se refiere el mencionado código en su perceptor 835 establecía la necesidad de formular declaración de abordaje en el plazo de veinticuatro horas ante el Juez del lugar donde se haya producido el abordaje o del puerto de arribada, todo ello conforme al artículo 1231 de la Ley de Enjuiciamiento Civil de 1881 estableciendo el procedimiento de protesta de avería y regulando los siguientes artículos todo aquello referente a la liquidación.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Sentencia Audiencia Provincial de Alicante de 27 de Marzo de 2007 (recurso270/2005)

<sup>2</sup> Real Decreto de 22 de agosto de 1885, por el que se publica el Código de Comercio.

El legislador intento integrar varios supuestos que no estaban regulados hasta entonces intentado regular el abordaje tanto en los supuestos en los que no se pueda justificar o sea difícil identificar cual es la causa que los motivó, como en los casos en los que concurra la culpa de los capitanes de ambos buques implicados en el accidente. Del mismo modo, introduce normas que sirvan de criterio a los Tribunales para decidir cuando debe presumirse que el abordaje fue imprevisible o por el contrario es imputable a la legislación marítima interna.

El abordaje también se encuentra su regulación en el Convenio de Bruselas de 23 de Septiembre de 1910 sobre unificación de reglas en materia de abordaje y en el Reglamento Internacional para prevenir abordajes por mar de 20 de octubre de 1972 y el Protocolo que modifica el Convenio Internacional de 10 de Octubre de 1957, relativo a la Limitación de Responsabilidad de propietarios de buques que navegan por el mar, redactado en Bruselas el 21 de diciembre de 1979, todos ellos de aplicación en casos de intervención de un buque con bandera de alguno de los estados miembros del Convenio.

Pero no es hasta la entrada en vigor de la Ley de Navegación Marítima de 24 de julio de 2014 cuando se le otorga una definición legal al abordaje, la cual definiremos y estudiaremos a lo largo del presente trabajo junto con el resto de Convenios mencionados con anterioridad.

## **2. Concepto**

El abordaje puede ser definido como la colisión directa y violenta entre dos buques, el cual tiene lugar en un medio acuático y con resultado dañoso. Es necesario que exista un contacto efectivo y que el mismo se produzca entre buques, el lugar de producción no debe de reducirse solo a las aguas del

mar sino que también podemos encontrar casos de abordaje en aguas fluviales.<sup>3</sup>

También puede ser definido como el daño ocasionado por la colisión de buques o por el desplazamiento de agua o aire en la navegación.

La ley 14/2014 de navegación marítima en su artículo 339 apartado segundo define el abordaje de la siguiente forma “*se entiende por abordaje el choque en el que intervengan buques, embarcaciones o artefactos navales, del que resulten daños para alguno de ellos o para las personas o las cosas*”.<sup>4</sup>

Por lo que podemos adelantar que para que se produzca un abordaje es necesario que se den los elementos del mismo siendo estos, el buque, el lugar de producción del abordaje, la colisión, la producción del daño material o personal y la independencia física de los buques. Elementos a los que dedicaremos un apartado y especial atención a lo largo del presente trabajo.

### **3.Regulación**

#### **3.1. Reglamento Internacional para prevenir los abordajes (1972)**

Este convenio también conocido como RIPA nace a consecuencia de lo sucedido con el gran trasatlántico SS Andrea Doria el cual colisionó con el buque Stockholm hundiéndose en 11 horas cerca de Nueva York.

“El 25 de julio de 1956. El Atlántico Norte luce la niebla que desde hace siglos visita las costas de Nueva York. Sabiendo esto, los capitanes deben

---

<sup>3</sup> <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/abordaje/abordaje.htm>

<sup>4</sup> Ley 14/2014 de Navegación Marítima

ser en extremo cuidadosos con los datos del radar, pues la visibilidad puede ser cero. Pero ese día la conducta adoptada por las tripulaciones de dos grandes transatlánticos, estuvo lejos de ser cuidadosa. Ello produjo una de las más importantes tragedias, entre dos naves de pasajeros, después del episodio del Titanic.

El barco italiano Andrea Doria, tras nueve días de navegación, se acercaba a la costa neoyorquina para cumplir su viaje 51º entre Génova y Nueva York. El lujo del Andrea Doria se extendía por sus 212 m de eslora y 27 m de manga. La cultura estaba representada por obras de Miguel Ángel y Rafael entre otros artistas italianos y un lugar destacado ocupaba en el salón principal de primera clase, un mural de 148 m de Salvatore Fiume. En el centro del salón una gigantesca estatua de bronce del Comandante Andrea Doria, "Padre de su Patria", que en el S. XVI derrotó a los españoles y declaró la independencia de la República de Génova. Para la distensión y placer de los pasajeros se ofrecían 3 piscinas al aire libre, 3 cines, y varios salones de juego. En la cubierta principal cuatro súper suites aseguraban un descanso de lujo.

Desde su viaje inaugural a Nueva York, en 1953, el Andrea Doria estuvo a cargo del Comandante Piero Calamai, quien en 40 años de navegación no había tenido el más mínimo incidente. A las 15:00 horas del miércoles 25 de julio de 1956, tras comprobar que cambiaba repentinamente el clima, y que se había empezado a formar una espesa neblina en occidente, salió al puente del Andrea Doria para comprobar con sus propios ojos que aquel cambio climatológico se debía a la niebla de julio que suele cubrir la costa de Massachusetts durante esta época del año.

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. Los dos radares de largo alcance con los que iba equipado el Andrea Doria constataban que la niebla era algo espesa por lo que, por precaución, el navío italiano redujo la marcha

de 23 a 21 nudos de velocidad. Con esta medida de seguridad, el Andrea Doria sólo se retrasaría una hora de la prevista para atracar en el puerto de Nueva York.

Ese mismo día, el Stockholm, que fue el primer barco de pasajeros que cruzó el Atlántico Norte después de la Segunda Guerra Mundial, había partido de Nueva York a las 16:00 horas, y se dirigía a Copenhague con destino final en Gotemburgo. Se trataba de un innovador trasatlántico, uno de los barcos de mayor envergadura y potencia construidos en Suecia. Era muy original para la época ya que su casco y cubierta habían sido pintados íntegramente de blanco. Parecía más un enorme yate de recreo que un barco de línea de carga y pasajeros. Sus 160 m de eslora, 21 m de manga y una proa bien filosa de acero reforzada para hacer de eficiente rompehielos, quería demostrar muy bien el arte vikingo en materia de barcos. El Stockholm, que había entrado en servicio en 1948, el barco más pequeño de la Swedish American Line hacía su viaje número 103. Más práctico que lujoso, el barco sueco, era una rápida y confortable unión entre los países nórdicos y Nueva York. Y sucedió que el Stockholm estaba apurado, por lo que desarrollaba su máxima velocidad.

Las fuentes registraron para el Andrea Doria, 1221 pasajeros y 484 tripulantes que aquel día ya terminaban su trabajo, mientras que para los 534 pasajeros y 161 tripulantes el Stockholm todo era calma pensando en disfrutar cada uno de los próximos días de navegación. Hacia la noche, la neblina se iba cerrando cada vez más y en las cercanías del faro Nantucket, ambas embarcaciones entraron en rutas opuestas y peligrosamente paralelas. La tragedia comenzaba. El Stockholm sabía que el Andrea Doria navegaba por las inmediaciones de Nantucket, a poca distancia, por lo que el Capitán Nordensen optó por desviarse una milla aproximadamente del faro.

Por declaraciones de testigos, se sabe que el radar del Andrea Doria marcaba una distancia de 3,5 millas entre las dos naves, pero Piero Calamai

aseguraba que era de 5 millas, entendiendo que había distancia suficiente entre ambas naves como para que el cruce ocurriera babor a babor. De esa forma el Andrea Doria no tenía necesidad de variar su curso, evitando mayores atrasos.

De igual modo, el oficial Carstens, que en ese momento comandaba el Stockholm, también analizaba la aproximación del Andrea Doria, pero sus conclusiones sobre la posición de las naves eran bien diferentes de las de Calamai. El sueco siguiendo al pie de la letra la regla de paso entre embarcaciones, cambió de inmediato su rumbo a estribor. Por su parte la estrategia del Andrea Doria, fue una virada a babor.

El choque fue inevitable. El Stockholm vio emerger desde un banco de niebla al Andrea Doria a menos de 600 m e hizo una guiñada para evitarlo, pero el Andrea Doria realizó un viraje a babor muy cerrado. A las 23:10, la proa afilada del Stockholm, como un enorme abrelatas, entró en el casco del Andrea Doria perforando su banda de estribor con la fuerza demoledora de más de 1 millón de toneladas a una velocidad de 20 nudos. En el choque, los camarotes de las cubiertas inferiores fueron inundados y familias enteras que viajaban en clase económica murieron ahogadas. 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. El Andrea Doria se detuvo finalmente a más de una milla de su agresor y se inclinó casi de inmediato 20° a estribor.



Las consecuencias fueron trágicas. El Andrea Doria tenía siete de sus once cubiertas abiertas por la nave sueca, por donde el agua entraba inundando el trasatlántico italiano. La parte más averiada fue la cubierta C, donde los pasajeros de trece cabinas de tercera clase, murieron destrozados por el Stockholm, ahogados por la inundación o cuando cayeron al mar. Prácticamente vacío de combustible, pues llegaba al fin de su viaje, el Andrea Doria no podía evitar su inclinación en progreso lo cual permitía el uso de la mitad de los barcos salvavidas.

El Stockholm, por su parte, había perdido 21 m de su proa con el choque, pero no estaban en peligro ni su maniobrabilidad, ni su flotabilidad. Además sus máquinas operaban sin problemas lo que le permitió ser el primero en auxiliar al Andrea Doria. El Andrea Doria se hundía y el ángulo que formaba con respecto al nivel del mar, imposibilitaban la utilización de los botes salvavidas situados a estribor, ya que los únicos que quedaban operativos eran los de babor, en donde se había producido el impacto.

Los S.O.S. enviados por ambas naves fueron respondidos de inmediato y el

socorro llegó de la mano de barcos que estaban en las cercanías como el William Thomas, el Cape Ann y el destructor americano Edward Allen. Pero el más importante fue el Ile de France, que se encontraba a dos horas de distancia. Era un crucero perteneciente a la flota francesa y que estaba capitaneado por el Baron De Beaudean, el cual tardó unos veinte minutos en reaccionar y decidirse a prestar ayuda al Andrea Doria. A pesar de todo consiguió llegar tan cerca del barco italiano que pudo formar una tranquila piscina entre ambos barcos, lo que facilitó el rescate de alrededor de 760 personas. La cercanía de la costa y la solidaridad de las otras naves permitieron que en algo más de cuatro horas, el Andrea Doria, estuviera completamente vacío y los sobrevivientes eran llevados a Nueva York.

De las 1705 personas a bordo 1659 fueron salvadas, entre las cuales había muchos heridos. Los muertos sumaron 51, la gran mayoría durante el impacto. De ellos 5 tripulantes pertenecían al Stockholm y 46 personas al barco italiano.

Alrededor de las 10 de la mañana del día siguiente, el Andrea Doria terminó de acostarse sobre su banda de estribor, y allí comenzó su trágico descenso hacia el fondo del mar, cargando todo su lujo; sólo quedaban burbujas de aire y manchas de aceite, que días después servirían como guía para dos intrépidos buceadores que decidían llevar a cabo las primeras inmersiones en el Andrea Doria.

El caso llegó a los tribunales y ambas compañías se acusaron mutuamente. Ya durante el proceso se llegó a la conclusión que el Andrea Doria había escorado y se hundió no solo por la colisión, sino por no haber lastrado como correspondía, para mantener peso y equilibrio; de haber cumplido con esto, hubiera escorado no más de 7 grados y no 20° como sucedió tras la colisión. Finalmente ambas líneas de navegación llegaron a un acuerdo por medio del cual cada una se hacía cargo de las propias indemnizaciones. La conducta del comandante y del tercer oficial del Stockholm fue analizada por la empresa sueca. Entendieron que no habían actuado mal y obraron en

consecuencia.



El Capitán Gunnar Nordenson tuvo el privilegio de comandar un nuevo barco, el Gripsholm. Su oficial Carstens Johannsen lo siguió acompañando. Por su parte la empresa italiana, no confió una nueva embarcación al capitán Piero Calamai, que fue el último en abandonar la nave y vivió el resto de su vida muy apesadumbrado. Hoy sabemos que ambas naves ignoraron las recomendaciones del RIPA en cuanto a disminuir la velocidad de sus embarcaciones durante la niebla, no chequear en forma apropiada las posiciones indicadas por el radar, uno de ellos cambió de rumbo de manera inapropiada y navegó con lastre insuficiente, etc., varias reglas habían sido

violadas.”<sup>5</sup>

A consecuencia del accidente de la navegación del SS Andrea Doria, nació el Convenio que aquí nos ocupa el cual entro en vigor en 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.<sup>6</sup>

En cuanto a la responsabilidad la misma viene recogida en la regla 2 del presente convenio y establece que no estarán extintos de las consecuencias derivadas de cualquier negligencia en el cumplimiento del reglamento o negligencia en observar cualquier precaución que lleva aparejada la practica normal del marino o las circunstancias especiales del caso ningún buque, su propietario, capitán o la tripulación del mismo.<sup>7</sup>

En relación al riesgo del abordaje la regla 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.

---

<sup>5</sup> <https://cosasdehistoriayarte.blogspot.com/2017/07/el-hundimiento-del-andrea-doria.html>

<sup>6</sup> Regla 1 del Convenio Internacional para la prevención de Abordajes de 1972

<sup>7</sup> Regla 2 del Convenio Internacional para la prevención de Abordajes de 1972

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

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

I) se considerará que existe riesgo, si la demora de un buque que se aproxima no varía en forma apreciable;

II) 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.”<sup>8</sup>

Por último, es importante destacar la regla 8 la cual establece las maniobras para evitar los abordajes siendo estas las que siguen a continuación:

“a) Si las circunstancias del caso lo permiten, toda maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será llevada a cabo en forma clara, con la debida antelación y respetando las buenas prácticas marineras.

b) Si las circunstancias del caso lo permiten, los cambios de rumbo y/o velocidad que se efectúen para evitar abordajes serán lo suficientemente amplios para ser fácilmente percibidos por otro buque que los observe visualmente o por medio de radar. Deberá evitarse una sucesión de pequeños cambios de rumbo y/o velocidad.

c) Si hay espacio suficiente, la maniobra de cambiar solamente de rumbo puede ser la más eficaz para evitar una situación de aproximación excesiva, a condición de que se haga con bastante antelación, sea considerable y no produzca una nueva situación de aproximación excesiva.

---

<sup>8</sup> Regla 7 del Convenio Internacional para la prevención de Abordajes de 1972

d) 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 deberá ir comprobando hasta el momento en que el otro buque esté pasando y en franquía.

e) 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.”<sup>9</sup>

### **3.2. Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de Abordaje de 1910**

Este convenio también es conocido como el Convenio de Bruselas de 1910 el cual regula ciertos aspectos sobre el régimen jurídico del abordaje, siempre y cuando, concurren los requisitos recogidos en el mismo.

Pues bien, en su artículo primero el Convenio dispone que “En caso de abordaje, ocurrido entre navíos de mar o entre navíos de mar y barcos de navegación interior, las indemnizaciones que correspondan en atención a los daños causados a los buques, a las cosas o personas que se encuentren a bordo, quedan reglamentados de acuerdo con las disposiciones siguientes, sin que para ello sea de tomarse en cuenta las aguas en donde se hubiese producido el abordaje.”<sup>10</sup>

Como se puede observar en el precepto anterior se exige que para que exista un abordaje haya un contacto físico entre ambos buques fijando las oportunas indemnizaciones por los daños ocasionados tanto a los buques como a las personas y a las cosas que hubiese en el momento de la colisión en el interior de los buques.

---

<sup>9</sup> Regla 8 del Convenio Internacional para prevenir Abordajes de 1972

<sup>10</sup> Artículo Primero del Convenio de Bruselas de 1910

Sin embargo, el presente convenio en su artículo trece también recoge la posibilidad de que exista un abordaje sin que los buques hayan sufrido colisión alguna: “Esta Convención abarcará la reparación de daños que, ya sea que hayan sido originados por haber ejecutado u omitido ejecutar una maniobra, o bien, debido a la inobservancia de los reglamentos, un buque haya ocasionado a otro, o a cosas o personas que se hallen a bordo, aun en el caso de que no haya habido abordaje.”<sup>11</sup>

El presente Convenio no limita la posibilidad que ostentan los dueños de los buques de aplicar la limitación de responsabilidad regulada en la legislación interna de cada país firmante del mismo, así como priva de las obligaciones que resulten del contrato de transporte o de cualesquiera otros contratos.<sup>12</sup>

Del mismo modo, el artículo undécimo establece que el Convenio de Bruselas de 1910 no será de aplicación a los buques de guerra y a los buques de Estados que tengan limitado y dedicado en exclusiva su utilidad al servicio público.<sup>13</sup>

Las disposiciones recogidas en el presente Convenio solo serán de aplicación a aquellos buques afectados por el abordaje que pertenezcan a un Estado parte de la Convención y en los demás casos que prevean las normas nacionales. Sin embargo se tendrá entendido que:

“1. Que tratándose de interesados, que sean individuos jurisdicionados a un Estado no contratante, la aplicación de dichas disposiciones podrá ser subordinada por cada uno de los Estados contratantes a la condición de reciprocidad.

---

<sup>11</sup> Artículo decimotercero del Convenio de Bruselas de 1910

<sup>12</sup> Artículo Décimo del Convenio de Bruselas de 1910

<sup>13</sup> Artículo Undécimo del Convenio de Bruselas de 1910

2. Que cuando todos los interesados sean individuos jurisdicionados al mismo Estado que el Tribunal que conozca del caso, la ley nacional será la que se aplique y no la Convención.”<sup>14</sup>

### **3.3. Ley 14/2014 de Navegación Marítima**

La reforma del Derecho marítimo español viene de la mano de la Ley 14/2014 de 24 de Julio, sobre Navegación Marítima.

A través de esta norma se coordina el Derecho marítimo internacional y su debida adecuación a la práctica habitual del transporte marítimo tal y como informa el preámbulo de la mencionada ley.

Con esta ley lo que se pretende es corregir las diferentes interpretaciones que hacen del Derecho marítimo los diversos convenios internacionales vigentes en España así como derogar la regulación marítima a la que hacía mención el Libro III del Código de Comercio de 1885.

A través de este texto legal se pone fin a las diferentes lagunas legales que existían en materias tales como la pluralidad de intereses nacionales, la seguridad del medio ambiente, la seguridad en la navegación, los intereses pesqueros y la lucha contra la contaminación entre otros.

En cuanto al tema que nos atañe en el presente trabajo, el título VI habla sobre los accidentes de la navegación, siendo el capítulo primero el que trata del abordaje, recogido en los artículos del 339 al 346.

Este primer capítulo dedicado al abordaje remite al Convenio para la Unificación de Ciertas reglas en materia de abordaje formalizado en Bruselas el 23 de Septiembre de 1910 para regular todo aquello que tenga que ver

---

<sup>14</sup> Artículo Duodécimo del Convenio de Bruselas de 1910

con la materia así como al resto de convenios internacionales de los que España sea Estado parte.<sup>15</sup>

A lo largo de este capítulo dedicado al abordaje se regulan materias tales como el fundamento de la responsabilidad o el abordaje por culpa compartida, estableciendo esta última que en caso de abordaje causado por culpa de ambos buques, la responsabilidad que tengan ambos armadores será gradual a los daños que hayan sufrido los buques, embarcaciones o artefactos navales. En todos aquellos supuestos en los que no se pueda establecer el grado de culpa o cuando las faltas cometidas sean equivalentes, la responsabilidad será atribuida a ambos armadores a partes iguales.<sup>16</sup>

Del mismo modo, se amplía la protección a terceros declarando la responsabilidad solidaria de ambos armadores.<sup>17</sup>

En cuanto al ámbito de aplicación de esta normativa se amplía para abarcar en cuanto a los procesos civiles, penales o administrativos en los que se exija responsabilidad patrimonial tanto subsidiaria de la penal como disciplinaria.<sup>18</sup>

Esta ley también hace mención en su artículo 346 a los daños por contaminación derivados de un abordaje y es que la pertenencia de España a la Unión Europea conlleva un mayor grado de exigencia y compromiso en materia de responsabilidad por contaminación marina.

Esto deriva de los principios de protección medioambiental recogidos en el artículo 191 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, esto

---

<sup>15</sup> Artículo 339 Ley 14/2014 de Navegación Marítima

<sup>16</sup> Artículo 341 Ley 14/2014 de Navegación Marítima

<sup>17</sup> Artículo 342 Ley 14/2014 de Navegación Marítima

<sup>18</sup> Artículo 345 Ley 14/2014 de Navegación Marítima

implica un mayor compromiso y mejora de la calidad a la hora de construir y mantener los buques para evitar los posibles daños por contaminación.

## 4. Elementos del abordaje

Como elementos del abordaje estudiaremos a continuación el buque, lugar donde se produce el abordaje, colisión, producción de daño material o personal y la independencia física de los buques.

### 4.1 Buque

Hasta la entrada en vigor de la Ley de Navegación Marítima no existía una única definición de buque, por lo que debíamos de estar a lo contemplado en el Reglamento del Registro Mercantil de 1956 en su artículo 146 el cual definía al buque como:

*“Se reputarán buques, para los efectos del Código de Comercio y de este Reglamento, no solo las embarcaciones destinadas a la navegación de cabotaje o altura, sino también los diques flotantes, pontonas, dragas, gánguiles y cualquier otro aparato flotante destinado o que pueda destinarse a servicios de la industria o comercio marítimo fluvial”<sup>19</sup>*

Los términos empleados en la definición de buque eran muy amplios, al tener como único requisito para darle esta consideración la flotabilidad, por lo que de esta forma la gran mayoría de las construcciones o artefactos navales podían ser considerados buques.

No es hasta la entrada en vigor de la Ley de navegación marítima cuando se le dio una definición más restringida al buque, estando la misma recogida en el artículo 56 de la citada ley y disponiendo:

---

<sup>19</sup> Artículo 146 del Reglamento del Registro Mercantil de 1956

*“Se entenderá 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”<sup>20</sup>*

A los efectos del abordaje, nos acogemos al concepto amplio del “buque”, dejando que dentro del mismo se incluya a las embarcaciones como parte del grupo que engloban los aparatos flotantes, -aunque estas dispongas de su propia definición regulada dentro de la Ley de Navegación marítima<sup>21</sup>- siendo los elementos esenciales de estos últimos:

1. La flotabilidad
2. La aptitud para navegar
3. La capacidad para transportar personas o cosas
4. La efectiva destinación a la navegación, con independencia al fin que sean destinados, cubriendo situaciones transitorias en las que el buque se encuentre parado tal como es el buque en construcción, fondeado, varado o desguace.

Sin embargo, la ley de navegación marítima ha desvirtuado este último concepto ya que lo incluye dentro de la definición de artefacto naval que se caracterizan por estar permanentemente a flote en un lugar o punto fijo de las aguas.<sup>22</sup>

No entra dentro de la definición aquellos buques y embarcaciones de Estado, entendiendo estos como aquellos utilizados para la Defensa Nacional o de titularidad pública, siempre y cuando estén destinados al servicio público de manera exclusiva y de carácter no comercial.

Lo mismo ocurre con los buques de guerra, siendo estos los buques del Estado que estén adscritos a las Fuerzas Armadas, deben de llevar en el

---

<sup>20</sup> Artículo 56 Ley de Navegación Marítima

<sup>21</sup> Artículo 57 Ley de Navegación Marítima

<sup>22</sup> Artículo 58 Ley de Navegación Marítima

exterior del mismo los signos distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad y que estén bajo el mando de un oficial debidamente designado por el Gobierno de su Estado.<sup>23</sup>

Y por ende, con carácter general no serán objeto de las disposiciones contempladas en la Ley de Navegación Marítima.<sup>24</sup>

## **4.2 Lugar donde se produce el abordaje**

El abordaje puede tener lugar en aguas interiores o en alta mar. Según las aguas en donde se lleve a cabo hay que estar a lo dispuesto en el Convenio de Bruselas de 1910 y a nuestro derecho interno.

Según lo dispuesto en el mencionado Convenio, el lugar donde se produce el abordaje no tiene una importancia significativa, siempre y cuando en este esté involucrado un buque de navegación marítima.

Esto quiere decir que ante una posible colisión de un buque abanderado en un país que sea parte del Convenio no será necesario identificar el lugar donde se ha producido el abordaje, sino que se tendrá en cuenta el destino que tenía el buque para así aplicar la normativa.

El convenio de Bruselas también incluye todas aquellas colisiones entre buques de navegación marítima y fluvial, quedando fuera de la regulación del mencionado convenio cuando el choque se produzca entre dos buques ambos de navegación fluvial, independientemente de que el choque se produzca en alta mar o anteriores.<sup>25</sup>

---

<sup>23</sup> Artículo 339.4 Ley de Navegación Marítima

<sup>24</sup> Artículo 3 Ley de Navegación Marítima

<sup>25</sup> Convenio de Bruselas 1910

### 4.3 La colisión

Para que se produzca un choque o colisión será necesario que haya una previo contacto físico como causa de los daños. Este puede producirse entre los cascos de los buques o entre un buque y los accesorios, entendiendo accesorios como las anclas, cadenas y botes salvavidas entre otros.

Es importante destacar, que para que se produzca un daño causado por un buque a otro no es necesario que haya un contacto físico entre ambos, sino que este sea ocasionado por el oleaje creado por la hélice de una embarcación que navega por las proximidades, por aire o simplemente a consecuencia de un desplazamiento de agua.

El artículo 13 del Convenio de Bruselas de 1910, regula todos estos casos en los que no existe un contacto físico, disponiendo lo siguiente:

*“Esta Convención abarcará la reparación de los daños que, ya sea que haya sido originados por haber ejecutado u omitido ejecutar una maniobra, o bien, debido a la inobservancia de los reglamentos, un buque haya ocasionado a otro, o a cosas o personas que se hallen a bordo, aun en el caso de que no haya habido abordaje.”<sup>26</sup>*

Del mismo modo, si acudimos a la normativa interna es el artículo 339.3 de la Ley de Navegación Marítima quien recoge estos supuestos, estableciendo de igual manera:

*“Los daños que un buque, embarcación o artefacto naval causen a otro sin contacto como consecuencia de una maniobra incorrecta en la navegación se regularán también por las normas contenidas en este capítulo”<sup>27</sup>*

---

<sup>26</sup> Artículo 13 del Convenio de Bruselas de 1910

<sup>27</sup> Artículo 339 Ley de Navegación Marítima

#### **4.4 La producción de un daño material o personal**

Para que choque o contacto tenga relevancia jurídica debe de ocasionar un daño al buque, embarcación o artefacto naval, a las personas o a su carga. Puesto que lo que nos interesa del abordaje es la responsabilidad por daños o perjuicios que se deriva de dicho accidente.

En caso de no producirse el daño, el accidente solo tendrá importancia a efectos penales o disciplinarios por el riesgo creado. Un ejemplo de esto, es la omisión del deber de socorro por parte del capital de un buque.

Es importante destacar, que no es necesario que la colisión sea calificada como violenta, ya que para encontrarnos ante un supuesto de abordaje tan solo es necesario la producción de daños con independencia del grado de violencia con el que se haya producido.

#### **4.5 Independencia física de los buques**

Tanto la doctrina como la jurisprudencia no incluyen dentro del régimen jurídico del abordaje aquellas colisiones producidas entre buques unidos tanto física como jurídicamente.

Cuando hablamos de buques unidos físicamente nos referimos a remolcador y remolque, mientras que cuando hablamos de buques unidos jurídicamente hacemos alusión a todos aquellos buques que pertenezcan a un mismo propietario.

Por lo que, en el caso de producirse una colisión entre buques unidos físicamente el abordaje como tal si existiría pero estaría exento de los efectos jurídicos establecidos para el abordaje ya que estos efectos serian superados por los establecidos para la regulación contractual inherente a los contratos de remolque.

Cuando el choque fuese entre buques unidos jurídicamente, no operaria el régimen básico de responsabilidad ya que el naviero no puede ser jurídicamente responsable frente a el mismo, pero esto no impide que

terceros ajenos a esta reclamación puedan acogerse al régimen jurídico del abordaje.

Del mismo modo, este accidente también tendría la consideración de abordaje frente a los efectos derivados de la cobertura del seguro.

## **5. Clases de abordajes**

### **5.1 Abordaje por culpa unilateral**

Es aquel causado por culpa o negligencia de alguna de las partes de los buques implicados. Así nos informa el artículo 3 de Convenio de Bruselas de 1910 al establecer que en el caso de que el abordaje fuera culpa exclusivamente de uno de los buques implicados, este deberá reparar los daños ocasionados.<sup>28</sup>

La ley de Navegación Marítima hace alusión a este tipo de abordaje en su artículo 340 al disponer que el armador del artefacto naval, buque o embarcación culpable de los daños indemnice por los daños ocasionados tanto a las personas como a las cosas a bordo del mismo y a los causados fuera de ellos.<sup>29</sup>

Para que se dé la modalidad de abordaje se deben de cumplir una serie de elementos que deben de ser probados por quien reclame la indemnización.<sup>30</sup>

En esta misma línea, el artículo 6 del Convenio de Bruselas establece que no habrá presunciones legales de culpa respecto a quien tiene la responsabilidad sobre el abordaje hasta que esto no sea probado por quien lleve a cabo la reclamación.<sup>31</sup>

En cuanto a los elementos mencionados con anterioridad, son los siguientes:

---

<sup>28</sup> Convenio de Bruselas 1910

<sup>29</sup> Ley de Navegación Marítima

<sup>30</sup> Artículo 340.2 Ley de Navegación marítima

<sup>31</sup> Artículo 6 del Convenio de Bruselas 1910

a) Acción u omisión

Toda responsabilidad extracontractual y por ende también la nacida de un abordaje culpable, tiene su origen en acto humano el cual puede ser positivo a lo que estaríamos ante una acción o negativo siendo esta una omisión

b) Culpa

La culpa encuentra su fundamento en la infracción de una norma reglamentaria en materia de navegación, siendo la que nos ocupa las normas contempladas en el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes de 1972 y otras normas locales como pueden ser los usos locales entre otras.

Por lo que podemos decir que se presume culposa toda acción dolosa o culposa que conlleva un resultado antijurídico que pudo y debió ser evitado actuando con la debida diligencia de un buen marino.

c) Producción de un daño

Es necesario que se produzca un resultado antijurídico como consecuencia de la conducta culposa o dolosa. La responsabilidad no nace por la simple realización de una conducta de estas características sino por la producción de un daño.

d) Nexo causal

El simple hecho de que exista una conducta culposa o negligente y que se haya producido un daño, no es por si solo suficiente para demostrar la responsabilidad derivada de un abordaje culposo, es necesario que exista una relación causa-efecto entre ambas, es decir entre el elemento subjetivo (culpa o dolo) y el elemento objetivo (daño).

Es el propio convenio de Bruselas quien dentro de sus normas contiene implícitamente la declaración de que la mera existencia de culpa no es

suficiente para atribuir responsabilidad si tal conducta culposa no es la causa del daño producido.<sup>32</sup>

## **5.2 Abordaje por culpa común**

Es el ocasionado por la culpa común de dos o más de los buques intervinientes en el mismo.

El artículo 4.1 del Convenio de Bruselas establece que si la culpa fuera común, la responsabilidad asumida por los armadores de los buques involucrados será proporcional a la gravedad de las culpas que tengan respectivamente. En el caso de que no fuera posible determinar el grado de responsabilidad que tiene cada buque, esta será repartida a partes iguales.

Del mismo modo, la ley de Navegación Marítima viene a refrendar lo establecido en el convenio a través del artículo 341.

En este tipo de abordajes existen tres tipos de daños:

### **a) Daños y perjuicios propios**

Tanto el Convenio de Bruselas de 1910 como la Ley de Navegación Marítima disponen que la responsabilidad de cada uno de los buques ante el otro será graduada proporcionalmente en virtud de la gravedad del abordaje.

Ante el supuesto de que la culpa de ambos fuese equivalente o resultase muy difícil determinar quién tiene más culpa, la responsabilidad será dividida a la mitad.

### **b) Daños a la carga**

El artículo 6.2 del Convenio de Bruselas establece la regla de la responsabilidad proporcional de cada buque sin que medie la solidaridad con respecto a terceros.

---

<sup>32</sup> Artículo 6 del Convenio de Bruselas 1910

Por tanto nos encontramos ante una responsabilidad mancomunada, en la que cada armador responde en proporción a la gravedad de su culpa según la cuota establecida por el juez.

El artículo 342 de la Ley de Navegación Marítima prevé la responsabilidad y hace responsables solidarios a ambos buques.

El punto dos del mencionado precepto nos informa del derecho que tiene el armador que haya abonado la totalidad de la indemnización en virtud de dicha solidaridad de ejercitar la acción de regreso contra el otro armador siempre en atención al grado de culpa de su buque.<sup>33</sup>

Es importante hacer mención a la cláusula “Both to Blame Collision” que traducido al español significa ambos culpables en el abordaje. Esta cláusula es muy usual encontrarla en los contratos de fletamentos y en los conocimientos de embarque.

Lo que viene a decir la cláusula es lo siguiente:

*“En caso de que ocurra un abordaje entre el buque objeto del contrato y otro buque, siendo que el abordaje es culpa de ambos buques, esta cláusula impide que el dueño de la mercancía transportada (bien sea el consignatario o el fletador) haga alguna reclamación contra el otro buque.”*

El espíritu de esta cláusula es la restaurar la posición inicial del armador o del fletador que se acoge a la falta de responsabilidad para indemnizar por daños a la carga a consecuencia de un abordaje al concurrir una serie de errores en la navegación o falta náutica, cuando el cargador o el receptor de la mercancía reclame y sea indemnizado por el otro buque que se ha visto implicado en la colisión.

Es importante recordar que la falta náutica en los contratos de fletamento y de transporte marítimo bajo conocimiento de embarque es una causa de exoneración de la responsabilidad.

---

<sup>33</sup> Artículo 342.2 Ley de Navegación Marítima

Pues bien esta cláusula “Both to Blame Clause” tiene cobertura bajo la cláusula 3 de las ICCA en los contratos de seguros marítimos, bajo una cláusula con el mismo nombre.

Para saber cómo funciona esta cláusula dentro del contrato de seguro, primeramente es importante tener en cuenta que este contrato prevé diferentes situaciones en las que los esfuerzos llevados a cabo por el asegurado para aminorar los efectos de un siniestro son indemnizables en lo que se refiere a sus costes y sacrificios los cuales se harán con cargo a la cobertura de la póliza de seguros.

Pues bien para entender mejor en que consiste esta cláusula, vamos a ponernos en la hipotética situación de un siniestro de abordaje, en el que concurre responsabilidad de dos buques, llamando al primero de estos “buque porteador” al transportar carga y estar asegurada bajo las ICCA, mientras que al otro buque nos referiremos a él como “buque no porteador”, existiendo en este caso un Armador porteador y un Armador no porteador respectivamente.

Pues bien el Convenio de Bruselas de 1924 sobre Unificación de Ciertas Reglas Relativas a Conocimientos de Embarque y sus Protocolos de la Haya Visby exoneran al armador fletante, como transportador, de responsabilidad por daños a la mercancía transportada que sean consecuencia de una culpa náutica del capitán o de la tripulación, teniendo en cuenta que la mayoría de los casos la culpa a la que hacemos referencia es un elemento concurrente de la responsabilidad por abordaje en cuanto éste se produce por negligencia en la navegación, en la derrota, en la maniobra, en la preparación del navío para afrontar tempestades, etc...

Con todo esto lo que venimos a decir es que los propietarios de la mercancía que se encuentra a bordo del buque porteador en el momento del abordaje, no podrán iniciar acción alguna contra el armador fletante cuando concurra Culpa Náutica, con lo que la única alternativa jurídica que tiene el propietario

de la mercancía perjudicado por el abordaje es ejercitar una acción extracontractual contra el armador del “buque no porteador”, siempre y cuando se pruebe la concurrencia de culpa de este Armador no porteador en la colisión.

Siguiendo la hipótesis planteada con anterioridad, vamos a proceder al estudio del supuesto ante en el que el “buque no porteador” fuese obligado a indemnizar el total de los daños causados a la mercancía transportada por el “buque porteador”, todo ello teniendo en cuenta que la acción extracontractual prospera con éxito y el alcance de la cobertura del seguro ICCA.

Pues bien, cuando la cláusula “Both to blame collision” forme parte del contrato de transporte y se ejecutase con éxito una acción extracontractual por los daños causados a la mercancía contra el “Armador no porteador” y este fuese condenado a indemnizar al propietario de la mercancía, el armador no porteador tendrá la opción de repetir contra el “Armador porteador” de la mercancía dañada, en aras de ajustar la responsabilidad derivada de esta reclamación, atendiendo al porcentaje de culpa que corresponde a cada buque en la causación de la colisión.

Pues bien cuando el “armador no porteador” reciba la reclamación por parte del propietario de la mercancía dañada, lo más procedente es que éste exija al “armador porteador” que le compense parte del importe pagado al propietario de la mercancía en concepto de daños a la carga, con arreglo al porcentaje de responsabilidad en el abordaje fijado para este último.

En este punto, es imprescindible que en el contrato de transporte se haya incluido la cláusula “Both to Blame Clause”, ya que en caso de que esta esté incorporada, una vez que el “armador porteador” satisfaga la reclamación del “armador no porteador”, podrá repetir contra el propietario de la mercancía dañada en el importe que ha debido asumir frente al “armador no porteador” por este concepto.

Y esto es lo que nos viene a decir la cláusula 3 de la cobertura ICCA la cual dispone:

*“Este seguro indemnizará también al Asegurado frente a tal proporción de responsabilidad, bajo la cláusula **“Ambos culpables de Abordaje”** del contrato de fletamento como le corresponda respecto a una pérdida recuperable en virtud de la presente. En caso de cualquier reclamación de los Armadores bajo la citada cláusula, el asegurado conviene en notificarla a los aseguradores, quienes tendrán derecho, a su propia costa y gasto, a defender al asegurado contra tal reclamación.”*

Con todo ello concluimos, con que el primer punto de la Cláusula 3 mantiene indemne al asegurado ICCA y de esta forma el importe de la indemnización no se verá afectado por el criterio de responsabilidad deducido del abordaje para el buque porteador.

Mientras que el segundo apartado de la cláusula permite al asegurado reclamar al asegurador que asuma la defensa de la reclamación recibida incluyendo costes jurídicos si decide rechazar o defender tal reclamación contra el asegurado.

c) Daños personales a terceros

El Convenio dispone que ante estos supuestos se considera a los armadores responsables solidarios, con la posibilidad de acción de regreso de aquel armador que haya pagado una cantidad superior a la que le correspondería en grado de culpabilidad de su buque.<sup>34</sup>

---

<sup>34</sup> Artículo 4 del Convenio de Bruselas 1910

### **5.3 Abordaje dudoso**

Hablamos de este tipo de abordaje cuando no disponemos de un criterio definitivo y acertado de cómo ocurrió el abordaje si por circunstancias fortuitas o por culpa de uno o ambos buques.

Este tipo de abordaje puede tener dos tratamientos diferenciados y es que podemos entender como dudoso cuando no sabemos cuál ha sido ni las causas ni el buque causante, en este caso el convenio de Bruselas otorgan a este tipo el mismo tratamiento jurídico que al abordaje fortuito.<sup>35</sup>

Sin embargo, si entendemos por dudoso aquel abordaje en el que sabiendo cual ha sido el buque culpable y las causas que propiciaron el mismo, desconocemos el grado de culpa de cada uno de los buques intervinientes, el tratamiento dado tanto por el Convenio como por la Ley de Navegación Marítima será la del abordaje común soportando la responsabilidad a partes iguales.<sup>36</sup>

### **5.4 Abordaje fortuito**

Es aquel producido por caso fortuito (entendido este como aquel suceso que nunca pudo preverse y por lo tanto no puede ser evitado) o fuerza mayor (aquel supuesto que aun siendo previsible es inevitable).

Ante estos supuestos cada buque y su carga deberán hacer frente a sus propios daños, ya que no existe el elemento culpable como hecho generador del abordaje y por lo tanto no surge la obligación de indemnizar por los daños que se derivan del mismo.

Por todo ello, concluimos con que el criterio distintivo de este tipo de abordajes es la inevitabilidad de dicho abordaje siempre y cuando se hayan

---

<sup>35</sup> Artículo 2 del Convenio de Bruselas 1919

<sup>36</sup> Artículo 4 Convenio de Bruselas 1910

Artículo 341.2 Ley de Navegación Marítima

empleado la diligencia de un buen marino en las circunstancias en las que se encontraba el buque.

## **6. Supuestos especiales de abordaje**

### **6.1 Abordaje con práctico a bordo**

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 a un práctico, aunque su servicio sea obligatorio.<sup>37</sup>

Sin embargo, el práctico será responsable frente al armador cuando el abordaje se produzca durante la prestación de su servicio cuando exista un incumplimiento o defectuoso cumplimiento de su obligación asesorar en condiciones de seguridad.<sup>38</sup>

La responsabilidad del práctico estará limitada a 20 euros por unidad de arqueo bruto del buque para el que prestó el servicio, con un máximo de un millón de euros.<sup>39</sup>

### **6.2 Abordaje por remolque**

La colisión producida entre un buque remolcador y un buque remolcado queda excluida del concepto de abordaje ya que la responsabilidad derivada de dicho choque queda sujeta a la relación contractual nacida mediante el contrato de remolque existente entre el buque remolcador y el remolcado.

Sin embargo, si nos encontramos ante la situación de que se produzca un choque entre uno de los buques implicados en el remolque bien sea el

---

<sup>37</sup> Artículo 5 del Convenio de Bruselas 1910

<sup>38</sup> Artículo 24.2 del Reglamento general de practicaaje

<sup>39</sup> Artículo 281 del Texto Refundido de Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante.

remolcador o el remolcado y un tercero ajeno a esta relación contractual, estaríamos ante un plano extracontractual.

A lo largo de los años dicha situación no ha gozado de reglamentación jurídica hasta la entrada en vigor de la ley de Navegación Marítima, que establece la solidaridad entre remolcador y remolcado ante terceros por los daños ocasionados por el tren de remolque. Excepto, si uno de los implicados demuestra que los daños no han sido ocasionados por causas imputable a uno sus elementos en el tren de remolque.

Del mismo modo, la mencionada ley establece el derecho de repetición entre armadores en atención al grado de culpa de cada uno de los involucrados.<sup>40</sup>

## **7. La culpa en el abordaje**

Para que exista culpa en el abordaje es necesario que se establezca la existencia de culpa por parte del buque, así como el nexo causal entre esa culpa y el daño producido.

Por lo que se entenderá que existe culpa o negligencia cuando se infrinjan las reglas de gobierno y maniobra establecidas en el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes de 1972 o por algún reglamento local de navegación vigente en zonas o aguas determinadas, en definitiva cuando no se cumplan con las presunciones que debe de exigir la practica normal del marino o las circunstancias especiales del caso, es decir las aptitudes la profesionalidad que se puede esperar de un buen marino.

La culpa también puede recaer en el mal estado de mantenimiento del buque, de alguna parte de este o de sus pertenencias, es decir cuando no se encuentra en un perfecto estado de navegabilidad.

En el supuesto anterior, la culpa será imputada directamente al Armador ya que es su obligación mantener y cuidar el buque. Sin dejar de lado la negligencia del capitán por haber permitido la navegación del buque en condiciones defectuosas.

---

<sup>40</sup> Artículo 304 Ley de Navegación Marítima

Es el propio Convenio de Bruselas de 1910 en su artículo 6.2 y el artículo 340.2 de la Ley de Navegación Marítima los que nos informan de que no existen presunciones legales en lo que respecta a la responsabilidad del abordaje.

A través de estas normas se pretende prohibir una regla jurídica inglesa (*Merchant Shipping*) que establecía que cuando un buque infringía una regla de navegación instantes antes de un abordaje se le presumía culpable de este, salvo que probase que las circunstancias del caso obligaban a no cumplir con dicha regla infringida.

En cierto modo, lo que se presumía no era la responsabilidad en si sino el nexo causal entre el daño producido y la regla infringida.

Pues bien, el fin último tanto del convenio de Bruselas como de la Ley de Navegación Marítima es la de eliminar dicha presunción, recayendo sobre el perjudicado la obligación de demostrar que la violación de la regla ha tenido relevancia causal en el abordaje.

Del mismo modo, que tampoco pueden admitirse presunciones legales de culpa en todos aquellos supuestos en los que puede estimarse una cierta presunción fáctica, como puede ser el supuesto en el que un buque en movimiento choca contra otro fondeado.

En los casos de abordaje por culpa común se puede usar ciertas reglas que nos permiten esclarecer en un primer momento si la maniobra efectuada puede estar directamente vinculada con los daños ocasionados.

La primera de estas reglas es la *Agony of the collision*, hace referencia a que no debe de tenerse en cuenta la maniobra incorrecta efectuada por un buque ante una situación de abordaje inminente cuando este no tiene tiempo para reflexionar, sobre todo cuando el abordaje ha sido propiciado por la previa negligencia del otro buque.

Aunque es importante tener en consideración que no se trata de una regla automática de exoneración de responsabilidad por maniobras efectuadas en el último momento.

La otra regla denominada *last opportunity rule* la cual pretende destacar que la culpabilidad por abordaje recae sobre el buque que tuvo la última oportunidad para evitar la colisión y que debido a la infracción de una regla de la navegación no lo consiguió.<sup>41</sup>

## 8. Obligación de resarcimiento

La obligación de resarcimiento en caso de que se produzca un abordaje, se encuentra recogida en el Convenio de Bruselas de 1910 y en la Ley de Navegación Marítima, pero con delimitaciones de responsabilidad distintas.

En el convenio de Bruselas su artículo tercero dispone:

*“Si el abordaje fuera originado por culpa de uno de los buques, la reparación de los daños incumbirá a aquel que haya tenido la culpa”*

Por su parte, La ley 14/2014 de Navegación Marítima en su artículo 340.1 establece:

*“El armador del buque, embarcación o artefacto naval culpable del abordaje indemnizara 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. Cuando se trate de embarcaciones deportivas o de recreo esta obligación recaerá sobre el titular o su propietario”*

Por lo que observando ambos preceptos, detectamos como el Convenio de Bruselas atribuye la responsabilidad al buque, mientras que la Ley de Navegación Marítima lo hace en la persona del armador.

Ante caso de controversia sobre que debemos de precepto debemos de aplicar, acudiremos a lo dispuesto en el artículo 145.2 de la Ley de Navegación Marítima que prescribe que será el armador quien se deba de asumir la citada responsabilidad.

---

<sup>41</sup> Gabaldón García, J.L., *Curso de Derecho Marítimo Internacional*, Madrid 2012, pp747 y ss

Esta obligación de resarcimiento se hace palpable en cuatro supuestos que procederemos a examinar a continuación.

## 8.1 Protesta de Mar

En un principio la protesta de mar se encontraba recogida en los artículos 835 y 953 del Código de Comercio, que configuraba la misma como una protesta o declaración del capitán del buque que ha sufrido un accidente ante la autoridad competente del primer puerto de arribada o donde tuviese lugar la producción del daño. En el plazo de 24 horas como condición indispensable para la aceptación de una posterior reclamación por daños y perjuicios sufridos.

Sin embargo, esta definición de protesta de mar carece de sentido alguno en la navegación moderna de ahí la razón por la que ha sido sustituida en las legislaciones modernas.<sup>42</sup>

Es en la legislación actualizada y en concreto en el artículo 187.1 donde encontramos una nueva definición de protesta de mar siendo esta:

*“El capitán podrá levantar una protesta de mar cuando hayan ocurrido hechos de los que pudiera deducirse su responsabilidad. A tal efecto, redactará un acta recogiendo los hechos ocurridos tal como estén anotados en el Diario de Navegación, añadiendo los comentarios que estime oportunos”*<sup>43</sup>

Es importante mencionar, que aunque tanto el Artículo 6 del Convenio de Bruselas como el artículo 344 de la Ley de Navegación Marítima, establecen que la acción de resarcimiento de daños y perjuicios ocasionados por una bordaje no está subordinada a que se haya realizado una protesta de mar. El

---

<sup>42</sup> Artículo 835 y 953 del Código de Comercio

<sup>43</sup> Artículo 187.1 de La Ley de Navegación Marítima

artículo 186 de la Ley de Navegación Marítima prevé la obligación que tiene el Capitán de informar de forma inmediata a la Capitanía Marítima o autoridad consular más cercana de los accidentes de navegación ocurridos al buque o causados por él. Así como presentarse dentro de las primeras 24 horas hábiles siguientes a su llegada a puerto nacional ante la Administración Marítima o ante el Cónsul si es puerto extranjero, para realizar una declaración sobre los hechos.

## **8.2 Daños a la mercancía**

La pérdida debe de valorarse conforme al valor de mercado en el puerto de destino y en caso de que este no pueda ser determinado conforme al valor CIF mas un margen de beneficios no superior al 10%.

El importe de la reclamación por la mercancía dañada será igual a la diferencia entre su valor en estado sano en el puerto de destino y su valor en estado dañado, sin tener en cuenta las posibles depreciaciones que esta mercancía haya podido sufrir a lo largo del viaje.<sup>44</sup>

## **8.3 Perjuicios a terceros**

Después de un abordaje se puede dar la situación de pérdida del buque o de su paralización para la reparación de las averías sufridas a consecuencia del abordaje. Estas casuísticas pueden suponer un perjuicio para diversas personas distintas a la figura del armado que se encuentren ligadas a este contractualmente como puede ser la tripulación o fletadores por tiempo que hayan sufrido un perjuicio físico o económico.

---

<sup>44</sup> *Gabaldón García, J.L., Curso de Derecho Marítimo Internacional, Madrid 2012, pp752*

En estos casos, la regla C<sup>45</sup>, excluye el deber de indemnización por parte del armador al entender que las pérdidas deben de ser “consecuencia directa e inmediata” del abordaje.<sup>46</sup>

## **8.4 Avería del buque**

En este caso la indemnización debe de incluir un cómputo de la reparación del buque sumado al lucro cesante es decir lo que ha dejado de obtener por la explotación del buque durante el tiempo de la reparación (siempre y cuando el daño resultante del abordaje no implique la pérdida total de este), este lucro cesante se debe de calcular teniendo en cuenta los ingresos obtenidos por el buque durante el periodo anterior.

El perjudicado tendrá a su elección el momento y el lugar en el que se lleve a cabo la reparación, entendiendo siempre que este (naviero) actúa de buena fe.<sup>47</sup>

## **8.5 Pérdida del buque y tasación pericial**

Si a consecuencia del abordaje se sufriese la pérdida del buque se le deberá abonar a su propietario el valor de mercado que tenía el buque en el momento del naufragio.

Sin embargo, el armador nunca podrá reclamar el importe de un buque nuevo o en construcción ya que esto supondría que el armador obtendría un beneficio y una mejor situación patrimonial a la que tenía antes de que sucediese el abordaje.

Para calcular el valor de indemnización se tendrá especial atención al valor de mercado del mismo y a los factores comerciales que podrían estar

---

<sup>45</sup> Reglas de Lisboa de 1987 sobre indemnización de daños y perjuicios en caso de abordaje.

<sup>46</sup> *Gabaldón García, J.L., Curso de Derecho Marítimo Internacional, Madrid 2012, pp752*

<sup>47</sup> *Gabaldón García, J.L., Curso de Derecho Marítimo Internacional, Madrid 2012, pp751 y ss*

afectando al buque en el momento del naufragio. Un ejemplo de esto último podría ser que el buque estuviese fletado por un largo periodo de tiempo a unas condiciones muy rentables.

Solo ante el supuesto de que no sepamos cual es el valor comercial del buque, se podrá recurrir al criterio de tener en cuenta el coste de la construcción del buque restándole la depreciación por uso, aunque se trata de un criterio muy inexacto debido a las fluctuaciones que sufre el mercado de los buques.

De igual forma, la indemnización debe de contemplar la recompensa por salvamento, las contribuciones que haya pagado por avería gruesa y las indemnizaciones a terceros que haya abonado como consecuencia del abordaje.

Así como, la reclamación por el importe del neto del flete perdido y una indemnización por la pérdida de ingresos que el armador va a dejar de percibir durante el tiempo que se tarde en sustituir el buque perdido por otro nuevo.<sup>48</sup>

Es importante hace alusión a la tasación pericial recogida en el artículo 344.2 de la Ley de Navegación Marítima la cual dispone:

*“No obstante, las partes implicadas en un abordaje deberán facilitarse recíprocamente la inspección de los daños sufridos”*<sup>49</sup>

---

<sup>48</sup> Regla I de las Reglas de Lisboa de 1987 sobre indemnización de daños y perjuicios en caso de abordaje.

Gabaldón García, J.L, *Curso de Derecho Marítimo Internacional*, Madrid 2012, pp751

<sup>49</sup> Artículo 244.2 Ley de Navegación marítima

## **9. Limitación de la Responsabilidad**

Este principio de limitación de Responsabilidad del Naviero supone un quiebro del esquema principal de la responsabilidad civil, que hace responsable al sujeto de todos los daños causados.

Por norma general, la responsabilidad Civil exige la reparación total del daño producido, quedando afectos a su cumplimiento todos los bienes presentes y futuros de quien causo el daño y tiene la obligación de repararlo.

Sin embargo, en el derecho marítimo existen normas específicas que limitan dicha responsabilidad, es decir limitan el importe que el naviero debe de resarcir derivado de algunos créditos marítimos.

### **9.1 Ámbito de aplicación**

#### **9.1.1 Derecho Interno**

En un primer momento era el Código de Comercio el que recogía este derecho a limitar la responsabilidad extracontractual en su artículo 837 el cual disponía que se limitaba la responsabilidad civil al valor de la nave, con todas sus pertenencias y fletes devengados en el viaje.<sup>50</sup>

Se hace necesario matizar que al valor del buque se le debía de añadir el de sus pertenencias entendiéndose estas como los pertrechos, aparejos y botes salvavidas. Y el valor del flete devengado hace referencia a aquel que el armador iba a percibir restándole los gastos por navegación, es decir lo que se tenía en cuenta era el flete bruto.

Es el armador quien tiene la potestad para ejercer el derecho a limitar su responsabilidad ya que es la persona responsable de los daños derivados del abordaje.

---

<sup>50</sup> Artículo 837 Código de Comercio

A día de hoy, la Ley de Navegación Marítima regula la limitación de responsabilidad en los artículos 392 al 395. Disponiendo el artículo 392:

*“El derecho a limitar la responsabilidad ante las reclamaciones nacidas de un mismo accidente ser regirán por lo dispuesto en el Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio Internacional sobre Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones de Derecho 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”<sup>51</sup>*

De igual manera, la Ley de Navegación Marítima especifica el ámbito de aplicación en su artículo 394 estableciendo que serán de aplicación estas normas siempre que los titulares del derecho a limitar ejerciten esta acción ante cualquier de los órganos jurisdiccionales o Administrativos competentes españoles.

Cobrando importancia la nacionalidad o domicilio de los acreedores o deudores así como el pabellón del buque del que se quiera invocar la acción de limitación.

En el punto dos de este mismo precepto se excluye el derecho a limitar la responsabilidad de los artefactos navales ni de las plataformas fijas destinadas a la explotación de los recursos naturales de los fondos o subsuelo marino.<sup>52</sup>

### **9.1.2 Derecho Internacional**

En el plano internacional el Derecho a limitar ha sido históricamente regulado por cuatro convenios, que pasaremos a exponer a continuación:

#### *El convenio de Bruselas de 1924*

Se caracteriza por ser el convenio pionero en limitación de responsabilidad a nivel internacional. Este Convenio nace ante la necesidad inminente que tenían las distintas legislaciones internas presentes en el Comité Marítimo

---

<sup>51</sup> Artículo 392 Ley de Navegación Marítima

<sup>52</sup> Artículo 392 Ley de navegación Marítima

Internacional (CMI) de establecer una normativa internacional en esta materia.

Fue en este Comité donde se creó el Convenio Internacional de limitación de Responsabilidad de los propietarios de buques que navegan por alta mar, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924.

Este convenio fue ratificado por España el 20 de junio de 1930 incorporándose a nuestro derecho interno y conviviendo con los sistemas vigentes establecidos por el Código de Comercio.

Esta forma de limitar la responsabilidad consistente en un sistema mixto en función del tonelaje del buque y que utilizaba como unidad de cuenta la libra de oro.<sup>53</sup>

### ***El convenio de Bruselas de 1957 y Protocolo de 1979***

El Convenio de Bruselas de 1924 no fue capaz de hacer frente a los problemas derivados de la limitación de la responsabilidad tales como la fijación de los límites de dicha responsabilidad o en lo que respecta a la inclusión de todos aquellos que podían resultar beneficiarios.

Por lo que se promovió la creación de otro Convenio internacional firmado en Bruselas en 1957 y ratificado por España el 4 de junio de 1959 pero sin la previa denuncia de Bruselas 1924.

Este convenio establecía los límites de la responsabilidad ya solo en función al tonelaje del buque y usaba como unidad de cuenta el franco poincaré.

En el plano nacional España se encontró con dos convenios Internacional (Bruselas 1924 y Bruselas 1957) y lo dispuesto en el Código de Comercio para regular la materia de la limitación de responsabilidad.

Con el tiempo se vio la necesidad de modificar la unidad de cuenta que paso a ser el Derecho Especial de Giro y para ello el Convenio de Bruselas de

---

<sup>53</sup> Limitación de Responsabilidad por Eduardo Albers.

1957 fue modificado por el Protocolo de Bruselas de 21 de diciembre de 1979.<sup>54</sup>

### ***Convenio de Londres de 1976***

A finales del siglo XX el Comité Marítimo Internacional pierde fuerza y la cobra la Organización Marítima Internacional (OMI). Como había ocurrido en ocasiones anteriores con el resto de Convenios, Bruselas 1957 tampoco era capaz de solventar los problemas derivados del ejercicio de la limitación de responsabilidad y a consecuencia de esto se aprueba el Convenio de Londres de 1976 sobre Limitaciones de Responsabilidad por Reclamaciones de derecho marítimo, hecho en Londres el 19 de noviembre de 1976 y ratificado por España sin la previa denuncia del Convenio de Bruselas de 1924 y de Bruselas 1957.

El Convenio pasó a ser fuente del ordenamiento jurídico Español, en virtud de lo dispuesto en los artículos 1.5 del Código Civil y 83 de la Constitución Española.<sup>55</sup>

Lo que incorpora este Convenio es una limitación de responsabilidad calculada en base al tonelaje de arqueado bruto del buque y estableciendo como unidad de cuenta el Derecho Especial de Giro (DEG).

Si nos detenemos a analizar este Convenio vemos como en su artículo primero por el que se determina que los propietarios de buques y los salvadores podrán limitar la responsabilidad interpuesta por reclamaciones de su artículo segundo.

Pues bien esto quiere decir, que si se promueve una reclamación contra cualquier persona por acciones, omisiones o negligencia de las que tenga

---

<sup>54</sup> Limitación de Responsabilidad por Eduardo Albors.

<sup>55</sup> Artículo 1.5 del Código Civil

Artículo 83 de la Constitución Española

responsabilidad, el propietario del salvador, podrá ejercitar el derecho a la limitación de responsabilidad establecido en el Convenio de 1976. Es importante mencionar que por su parte los aseguradores tienen el mismo derecho a limitar que los asegurados.

El artículo 1 del Convenio dispone en lo que a su ámbito de aplicación se refiere que *“El presente Convenio será de aplicación siempre que cualquier de las personas a las que hace referencia en el artículo1, traten de limitar su responsabilidad ante un Tribunal de Estado parte o trate de conseguir el levantamiento de embargo de un buque o de otros bienes así como la devolución de cualquier fianza depositada dentro de la jurisdicción de dicho Estado”*<sup>56</sup>

En definitiva, lo que otorga el presente Convenio a las personas responsables de los daños, es la capacidad de limitar la responsabilidad y el derecho a levantar los embargos sobre el buque u otros bienes y la devolución de fianzas.

La limitación de la responsabilidad se mide por el arqueo bruto del buque.

Por último, cabe mencionar la posibilidad que otorga el Convenio de ejercitar la limitación de responsabilidad si haber constituido el fondo, excepto que algún estado parte haya subordinado el derecho a limitar a la constitución de dicho fondo.

#### *Convenio de Londres de 1996*

Se trata de una modificación del Convenio de Londres de 1976, efectuada mediante Protocolo el 2 de mayo de 1996.

La función principal de este Protocolo es la de revisar los límites de responsabilidad establecidos en el Convenio de 1976.

España ratificó el Protocolo en 2005, sin haber mediado previa denuncia del Convenio de 1976. Esta situación provocó una gran inseguridad jurídica dentro del estado Español ya que convivían cuatro convenios en materia de

---

<sup>56</sup> Artículo 1 del Convenio de Londres de 1976

limitación de responsabilidad junto con la normativa interna (Código de Comercio).

Situación que provocó que España denunciara el Convenio de Bruselas de 1924 y el de 1956 en el año 2006, en cuanto al Convenio de Londres de 1976 fue derogado con efecto noviembre de 2007.

Como consecuencia de lo anteriormente mencionado, en España quedó vigente el Convenio de Londres de 1996, al que de ahora en adelante nos referiremos como el Convenio 76/96.

Este régimen estipulado por el Convenio 76/96 es el que se encuentra en vigor desde 2005 y el que ha servido de inspiración para la redacción de la Ley de Navegación Marítima.

Por último, cabe destacar que en 2012 se realizaron enmiendas al Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio de 1976.

## **9.2 Competencia Judicial**

Es necesario establecer una prelación de fuentes y es por eso que en un primer lugar se estará a lo dispuesto en las normas internacionales acudiendo de forma subsidiaria a lo dispuesto en la normativa interna de cada Estado.

Del mismo modo, se aplicará con carácter preferente lo establecido en los convenios específicos ante los convenios generales.

### **9.2.1 Competencia Internacional**

En el ámbito internacional la competencia se encuentra recogida en los siguientes convenios:

*Convenio de Bruselas de 1952 sobre competencia civil en materia de Abordaje.*

El artículo primero de este Convenio nos informa sobre los tribunales ante los que el demandante puede interponer la acción por abordaje siendo estos:

- El Tribunal de la residencia habitual del demandado o el lugar de algunos de los establecimientos de explotación
- El Tribunal del lugar en donde se haya practicado algún embargo del buque demandado o de otro buque que pertenezca al mismo armador
- El Tribunal del lugar del abordaje, cuando este haya ocurrido en puertos, radas o aguas interiores de un Estado.<sup>57</sup>

*Convenio de Bruselas de 1952 sobre Competencia penal en materia de Abordajes*

Dispone la competencia exclusiva que tienen las autoridades judiciales o administrativas del Estado del pabellón del buque para conocer de las responsabilidades penales o disciplinarias del capitán o de cualquier otra persona al servicio del buque.<sup>58</sup>

Este Convenio se será de aplicación cuando el abordaje haya tenido lugar en puertos, radas y otras aguas interiores de un Estado Parte.

Del mismo modo, el artículo cuarto prevé las reservas de los Estados parte a perseguir las infracciones cometidas dentro de sus propias aguas territoriales.<sup>59</sup>

---

<sup>57</sup> Artículo 1 del Convenio de Bruselas de 1952 sobre Competencia civil en materia de Abordajes

<sup>58</sup> Artículo 1 del Convenio de Bruselas de 1952 sobre Competencia penal en materia de Abordajes

<sup>59</sup> Artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1952 sobre Competencia penal en materia de Abordajes

### **9.2.2 Competencia Nacional**

Cuando se trate de conflictos internacionales son los artículos 21 al 25 de la Ley Orgánica del Poder Judicial quien establezca los Tribunales competentes para conocer de los mismos.

Del mismo modo, el artículo 22 del Código civil establece la competencia general, siendo esta el domicilio de demandado y el de la autonomía de la voluntad, y la competencia específica por razón de la materia que en este caso los criterios de competencia por razón de la materia permiten acudir a los Tribunales Españoles incluso cuando el demandado carezca de domicilio en España.

Cuando hablamos de obligaciones extracontractuales, será competente el estado Español cuando el hecho suceda dentro de su territorio, así como cuando tanto el autor del daño como quien ha soportado el mismo tenga su residencia habitual en España.

Por último y en lo que respecta al orden penal, serán competentes los Tribunales españoles para delitos cometidos en territorio español o a bordo de buques o aeronaves Españolas., todo ello en virtud de lo establecido en el artículo 23.1 de la mencionada ley.<sup>60</sup>

### **9.3 Los Créditos Limitables**

Las reclamaciones que ese encuentran sujetas y excluidas de limitación se encuentran contenidas tanto en el Convenio de Londres 76/96 como en la Ley de Navegación Marítima.

Empecemos por describir aquellas reclamaciones que si se encuentran sujetas a limitación. Son todas aquellas que se encuentran recogidas en el

---

<sup>60</sup> Artículos 21 al 25 de la Ley Orgánica del Poder Judicial.

artículo 396 de la Ley de Navegación Marítima, coinciden con las dispuestas en el Convenio 76/96 con las modificaciones que permite este convenio por vía de reservas a los estados parte, incorporadas de acuerdo con el instrumento de ratificación firmado por España.<sup>61</sup> Estas son:

1. “ *Reclamaciones por muerte o lesiones corporales, o por pérdidas o daños sufridos en las cosas, incluidos daños a obras portuarias, vías navegables, ayudas a la navegación y demás bienes del dominio marítimo o portuario que se hayan producido a bordo o estén directamente vinculados con la explotación del buque o con operaciones de salvamento, así como los perjuicios derivados de cualquiera de esas causas*”<sup>62</sup>

En este mismo punto incluimos todos aquellos daños que surjan a consecuencia de la explotación del buque, bien sean de carácter contractual o extracontractual que puedan afectar tanto a las personas como a las cosas.<sup>63</sup>

2. “*Reclamaciones relacionadas con los perjuicios derivados del retraso en el transporte de la carga, los pasajeros y sus equipajes*”<sup>64</sup>

En este caso hablamos de reclamaciones de naturaleza exclusivamente contractual cuando de la misma se exija la responsabilidad por retraso en el ámbito de los contratos de transporte de mercancías y pasajeros. En este aspecto, la Ley de Navegación Marítima incorpora en sus artículos 277 ss la responsabilidad por retraso en los contratos de transporte en régimen de conocimiento de embarque.<sup>65</sup>

---

<sup>61</sup> Limitación de Responsabilidad por Eduardo Albors

<sup>62</sup> Artículo 396.1 a Ley de Navegación Marítima

<sup>63</sup> Limitación de Responsabilidad por Eduardo Albors  
Artículo 396.2 Ley de Navegación Marítima

<sup>64</sup> Artículo 396.1 b Ley de Navegación Marítima

<sup>65</sup> Limitación de Responsabilidad por Eduardo Albors  
Artículo 277 ss Ley de Navegación Marítima

3. *“Reclamaciones relacionadas con perjuicios derivados de la lesión de derechos que no sean contractuales, irrogados directamente en ocasión de la explotación del buque o con operaciones de salvamento”*<sup>66</sup>

En este apartado podemos incluir los daños patrimoniales puros que no provienen de un daño material o personal y que se producen al margen de las relaciones contractuales, como pueden ser los daños causados a una línea férrea por la imposibilidad de utilización de un puente como consecuencia de haber colisionado con él un buque.<sup>67</sup>

4. *“Reclamaciones promovidas por una persona distinta de la que sea responsable, relacionadas con las medidas tomadas a fin de evitar o aminorar los perjuicios respecto de los cuales la persona responsable puede limitar su responsabilidad y los ocasionados ulteriormente por tales medidas, salvo cuando las mismas hayan sido adoptadas en virtud de un contrato concertado con la persona responsable”*<sup>68</sup>

En esta categoría se incluyen como limitables todos los gastos y costes que se hayan utilizado para aminorar cualquier daño limitable causado por un buque, aunque también podríamos considerar que se encuentran incluidas las dos categorías mencionadas con antelación. El coste incurrido en esta medida tiene carácter válido siempre con el límite del importe del daño realmente evitado como consecuencia de la misma.

En cuanto a las reclamaciones excluidas de dicha limitación, el artículo 397 de la Ley de Navegación Marítima nos remite al artículo 3 del Convenio de Londres 76/96 que versa sobre todas aquellas reclamaciones excluidas de limitación. Siendo estas las siguientes:

---

<sup>66</sup> Artículo 396.1 c Ley de Navegación Marítima

<sup>67</sup> Limitación de Responsabilidad por Eduardo Albors

<sup>68</sup> Artículo 396.1 d Ley de Navegación Marítima

Limitación de Responsabilidad por Eduardo Albors

1. *“Reclamaciones relacionadas con operaciones de auxilio o salvamento o con contribución a la avería gruesa”*<sup>69</sup>

Esto se debe a que se tratan de reclamaciones de naturaleza contractual que por norma general tienen cobertura de seguro y en el caso del salvamento se encuentran limitadas al valor de los bienes salvados.

2. *“Reclamaciones relacionadas con daños resultantes de la contaminación ocasionada por hidrocarburos, en el sentido que se da a tales daños en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, del 29 de noviembre de 1969, y en toda enmienda o Protocolo correspondiente al mismo que esté en vigor”*<sup>70</sup>

El objeto de esta limitación es la de dejar de fuera del Convenio de Londres 76/96 todas las reclamaciones en materia de contaminación que puede ser limitables, ya que las mismas encuentran su regulación en el CLC.

El problema surge cuando hay países que tienen ratificado el Convenio de Londres 76/96 pero no el CLC.

En estos supuestos los armadores pueden responder de forma ilimitada por los daños derivados por contaminación.

Esta problemática no la sufre España, ya que tiene en vigor ambos convenios.

3. *“Reclamaciones sujetas a lo dispuesto en cualquier Convenio internacional o legislación nacional que rijan o prohíban la limitación de la responsabilidad por daños nucleares”*<sup>71</sup>

En materia se encuentra recogida en el Convenio de Bruselas de 17 de septiembre de 1971, referente a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de sustancias nucleares.<sup>72</sup>

---

<sup>69</sup> Artículo 3.a Convenio de Londres 76/96

<sup>70</sup> Artículo 3.b Convenio de Londres 76/96

<sup>71</sup> Artículo 3.c Convenio de Londres 76/96

<sup>72</sup> Ratificado por España mediante Instrumento de 3 de mayo 1974. BOE de 20 de agosto de 1975.

4. *“Reclamaciones contra el propietario de un buque nuclear relacionadas con daños nucleares”*<sup>73</sup>

Existen diversas normas y convenios que se encargan de la regulación de esta materia tales como la Ley 25/1964, de 29 de abril, sobre Energía Nuclear<sup>74</sup>, el Convenio de Paris sobre responsabilidad en el campo de la energía nuclear de 29 de julio de 1960,<sup>75</sup> el Convenio de Bruselas de 31 de mayo de 1963<sup>76</sup>.

5. *“Reclamaciones promovidas por los empleados del propietario o del salvador cuyo cometido guarde relación con el buque o con las operaciones de auxilio o salvamento, y las reclamaciones promovidas por los herederos de aquellos o por personas a su cargo u otras que tengan derecho a promoverlas si, en virtud de la ley que regule el contrato de servicio concertado entre el propietario del buque o el salvador y dichos empleados, el propietario o el salvador no tienen derecho a limitar su responsabilidad respecto de dichas reclamaciones o si la mencionada ley sólo les permite limitar su responsabilidad a una cuantía que sea superior a la estipulada en el Artículo 6.”*<sup>77</sup>

Es importante mencionar el artículo 397.2 el cual dispone que carecen de limitación todas aquellas reclamaciones que estén prevista en las normas reguladoras de la remoción de buques y que provengan de la Administración Marítima o Autoridad Portuaria.<sup>78</sup>

---

<sup>73</sup> Artículo 3.d Convenio de Londres 76/96

<sup>74</sup> BOE de 4 de mayo de 1964

<sup>75</sup> Instrumento de Ratificación de España del Convenio de la responsabilidad civil en materia de energía nuclear. BOE de 2 de febrero de 1967.

<sup>76</sup> Instrumento de Ratificación de España del Convenio complementario al Convenio de París

<sup>77</sup> Artículo 3.d Convenio de Londres 76/96

Limitación de Responsabilidad por Eduardo Albors

<sup>78</sup> Artículo 397.2 Ley de Navegación Marítima

## 9.4 Límites de Responsabilidad

En cuanto a los límites de responsabilidad el artículo 398 de la Ley de Navegación Marítima dispone:

*“Salvo en los casos previstos en el artículo siguiente, la suma máxima de indemnización pagadera por reclamaciones limitables se calculará por cada accidente, progresivamente, en función del arqueo bruto del buque respecto al cual haya nacido los créditos, con arreglo a lo establecido en los artículos 6 a 9 del Convenio Internacional sobre la Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones de Derecho Marítimo.”<sup>79</sup>*

En cuanto a los límites relativos a los daños personales o materiales una vez revisados en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI), han entrado en vigor los nuevos límites para España con vigencia a partir del 8 de junio de 2015, conforme al sistema de actualizaciones establecido en el artículo 8 del Protocolo de 1996.<sup>80</sup>

Siendo los límites de responsabilidad aplicables los siguientes:

### 9.4.1 Daños personales

Buques de menos de 300 toneladas: 1 millón DEG.

Buques de hasta 2.000 toneladas: 3,02 millones DEG.

Buques de más de 2.000 toneladas: 3,02 millones de DEG,

Mas:

- Entre 2.001 y 30.000: 800 DEG x ton, más
- Entre 30.001 y 70.000: 600 DEG x ton, más
- 70.001 en adelante: 400 DEG x ton

---

<sup>79</sup> Artículo 398 Ley de Navegación Marítima

<sup>80</sup> Limitación de Responsabilidad por Eduardo Albors

## 9.4.2 Daños personales a pasajeros

El artículo 399 de la Ley de Navegación Marítima dispone:

*“Respecto a las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de los pasajeros de un buque surgidas en un mismo accidente y con independencia de cuál sea su arqueo bruto, el límite de responsabilidad será la cantidad prevista en los convenios internacionales y las normas de la Unión Europea multiplicadas por el número de pasajeros que el buque esté autorizado a transportar [...].”<sup>81</sup>*

Los límites por tanto son los siguientes:

- Muerte o lesiones de los pasajeros

Aquí distinguimos dos tipos de sucesos los relacionados con la navegación y los que no. Para el primer supuesto, el límite es de 250.000 DEG para todos los casos excepto si el transportista demuestra que se debe a circunstancias ajenas a su voluntad. La indemnización puede llegar a 400.000 DEG salvo que el transportista demuestre que el suceso no puede ser imputable a su persona.

En el segundo de los supuestos, cuando el suceso no esté relacionado con la navegación el límite es hasta 400.000 DEG, siempre que el pasajero sea capaz de demostrar que el suceso es imputable al transportista.

- Perdida o daños sufridos por el equipaje de camarote: 2.250 DEG por pasajero y transporte.
- Perdida o daños sufridos por vehículos, incluidos los equipajes transportados en el interior de estos o sobre los mismos: 12.700 DEG por vehículo y transporte.

---

<sup>81</sup> Artículo 399 Ley de Navegación Marítima

- Pérdida o daños sufridos por equipajes que no sean los mencionados anteriormente: 3.375 DEG por pasajeros y transporte.
- Pérdida o daños sufridos por objetos de valor custodiados por el transportista: 3.375 DEG por pasajero y transporte (excepto pacto en contrario).

### 9.4.3 Daños materiales

Buques de menos de 300 toneladas: 500.000 DEG,

Buques de hasta 2.000 toneladas: 1,5 millones DEG,

Buques de más de 2.000 toneladas: 1,51 millones DEG,

Más:

- entre 2.001 y 30.000: 604 DEG x ton, más

- entre 30.001 y 70.000: 453 DEG x ton, más

- 70.001 en adelante: 301 DEG x ton.

La unidad que se tendrá en cuenta para el cálculo del límite de responsabilidad es el Derecho Especial de Giro (DEG) como así bien dispone el artículo 8 del Convenio de Londres 76/96<sup>82</sup>.

La Ley de Navegación Marítima no señala nada al respecto, sin embargo sí que indica en su artículo 402 el sistema de conversión a la moneda nacional y disponiendo:

*“Las cuantías a las que se hace referencia en los artículos anteriores se convertirán a euros tomando el cambio vigente en la fecha en que haya sido constituido el correspondiente fondo para la limitación”<sup>83</sup>*

Sin embargo, este artículo debe de ser completado con lo dispuesto en el artículo 8 del Convenio de Londres 76/96 el cual dispone otras situaciones

---

<sup>82</sup> Convenio de Londres 76/96

<sup>83</sup> Artículo 402 Ley de Navegación Marítima

posibles para el cambio, tales como la fecha del pago o la fecha en la que se constituye la fianza.<sup>84</sup>

## 9.5 Fondo de limitación

Se encuentra recogido en el Convenio de Londres 76/96 en los artículos 11 al 13 todo lo referido a la constitución del fondo, la distribución y las acciones excluidas.<sup>85</sup>

Del mismo modo, la Ley de Navegación marítima dedica su capítulo IV, del título VII relativo a la limitación de responsabilidad a esta cuestión, más concretamente en los artículos 403 al 405.

El primero de estos artículos es el que incorpora una novedad respecto a la regulación que esta materia ocupa en el Convenio de Londres 76/96 y es que este precepto condiciona el derecho a limitar responsabilidades a la constitución de un fondo de responsabilidades relativo a cada categoría de daños. Disponiendo el mismo:

*“ Para la validez alegación del derecho a limitar ante los órganos jurisdiccionales españoles, el titular deberá constituir el correspondiente fondo de limitación, integrado por las sumas establecidas en este capítulo junto con los intereses legales devengados desde la fecha del accidente que originó la responsabilidad”<sup>86</sup>*

Mientras que el Convenio de Londres permite ejercer dicho derecho sin tener que constituir previamente un fondo de limitación, aunque le dio la posibilidad a los estados firmantes del mismo incorporar esta opción.<sup>87</sup>

En lo que se refiere a la forma en la que el mismo debe de ser constituido la Ley de Navegación Marítima regula de la misma forma que el Convenio de

---

<sup>84</sup> Artículo 8 Convenio de Londres 76/96

<sup>85</sup> Convenio de Londres 76/96

<sup>86</sup> Artículo 402.1 Ley de Navegación Marítima

<sup>87</sup> Limitación de Responsabilidad por Eduardo Albors

Londres 76/96 en su artículo 11.2<sup>88</sup>, estableciendo que podrá constituirse el fondo aportando o bien las garantías suficientes consideradas por el órgano judicial o la suma correspondiente. (Artículo 402.2 LNM)<sup>89</sup>.

El fondo debe de ser constituido en metálico o garantizado por una entidad de crédito española como así informa el artículo 490 de la Ley de Navegación Marítima. Este extremo nos lleva a excluir como garantía las cartas de garantía de los clubs de protección e indemnización (P&I) a excepción de que todas las partes estén de acuerdo y el órgano judicial lo acepte.

Del mismo modo, el Convenio de Londres 76/96 dispone que la persona responsable podrá constituir el fondo ante el Tribunal o autoridad competente de cualquier Estado parte en el que se hayan llevado a cabo los trámites para ejercitar las reclamaciones sujetas a limitación.

El Convenio menciona que el depósito será constituido por la suma o por una garantía aceptada por el órgano jurisdiccional del Estado parte o en su defecto en el estado en el que se haya constituido el mismo, siempre y cuando dicha autoridad considere suficiente la garantía prestada.<sup>90</sup>

El fondo solo podrá ser destinado a satisfacer las reclamaciones respecto de las cuales se pueda llevar a cabo la limitación de responsabilidad, incluso cuando el titular del derecho a limitar se halle en una situación de concurso.<sup>91</sup>

En cuanto a los efectos de la Constitución del fondo tanto el Convenio de Londres 76/96 como la Ley de Navegación Marítima disponen que aquellos personas que sean titulares de créditos limitables no dispondrán de acción alguna para perseguir los bienes del deudor ni para perseguir a otros deudores del mismo crédito.

En lo que se refiere a los buques u otros bienes del titular del derecho a limitar que hayan sido embargados o secuestrados como medida para que este responda de una reclamación que puede ser promovida contra el fondo

---

<sup>88</sup> Artículo 11.3 Convenio de Londres 76/96

<sup>89</sup> Artículo 402.2 Ley de Navegación Marítima

<sup>90</sup> Artículo 11 Convenio de Londres 78/96

<sup>91</sup> Artículo 404.1 Ley de Navegación Marítima

constituido, serán liberados mediante un levantamiento que debe de ser ordenado por el órgano judicial que conoció de la constitución del fondo.<sup>92</sup>

El artículo 12 del Convenio hace referencia a la distribución del fondo, disponiendo que el mismo será repartido entre los reclamantes en proporción a la cuantía de las reclamaciones promovidas por los mismos y que hayan sido reconocidas como imputables al fondo.

Si antes de que se produzca la repartición del fondo, la persona responsable o bien la aseguradora de esta, hubiesen satisfecho una reclamación imputable al fondo, esta persona se subrogará hasta el importe de hasta la totalidad del importe pagado en los derechos que la persona indemnizada habrá disfrutado.<sup>93</sup>

La Ley de Navegación Marítima en su artículo 405 – a diferencia del Convenio de Londres 76/96 que no hace ningún tipo de reserva al respecto – habla del plazo de caducidad del derecho a la constitución del fondo y por ende el derecho a limitar la responsabilidad, siendo este de dos años a contar desde el día en el que se presentó la reclamación judicial nacida del accidente que da lugar a el derecho a limitar.<sup>94</sup>

Por último, es importante destacar que el mero hecho de aplicar la limitación de responsabilidad y constituir un fondo de limitación de la misma no se considera un reconocimiento de tal responsabilidad.

---

<sup>92</sup> Artículo 404.2 y 3 Ley de Navegación Marítima  
artículo 13 Convenio de Londres 76/96

<sup>93</sup> Artículo 12 Convenio de Londres 76/96

<sup>94</sup> Artículo 405 Ley de Navegación Marítima

## 9.6 Perdida del derecho a limitar

El artículo 4 del Convenio de Londres dispone:

*“La persona responsable no tendrá derecho a limitar su responsabilidad si se prueba que el perjuicio fue ocasionado por una acción o una omisión suyas y que incurrió en éstas con intención de causar ese perjuicio, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originaría tal perjuicio”<sup>95</sup>*

Pues bien, lo que nos viene a decir el convenio mediante este precepto es que se deja de lado la conducta culposa como causa impeditiva de la limitación para que esta sea ocupada por el dolo directo o dolo eventual, resultado muy difícil probar dicho dolo y de ahí que el derecho a limitar sea considerado como prácticamente irrompible.<sup>96</sup>

Pero para entender más en que consiste esta conducta que excluye el derecho a limitar, vamos a proceder a detallar los elementos de la misma, siendo estos:

- La persona responsable: los efectos de la conducta dolosa hace referencia a todos los sujetos titulares del derecho a limitar.
- Si se prueba: en el precepto en ningún momento se hace referencia sobre quien asume la carga de la prueba de la conducta impeditiva de la limitación. Sin embargo, la doctrina dispone que la carga de la prueba recae sobre quien tiene un interés en la pérdida de este derecho.
- Perjuicio: este régimen es aplicable a cualquier crédito limitable, es decir a todo daño o perjuicio susceptible de generar reclamación.

---

<sup>95</sup> Artículo 4 Convenio de Londres 76/96

<sup>96</sup> Gabaldón García, J.L., *Curso de Derecho Marítimo Internacional*, Madrid 2012, pp772

- Acción u omisión suyas: se trata de una acción personalísima del titular del derecho a limitar, la misma debe de ser de acción u de omisión.<sup>97</sup>

## **10. Abordajes y su prevención**

### **10.1 Reglas de rumbo y gobierno**

Se considera que dos embarcaciones navegan con rumbo de colisión si el ángulo con el que se observan bien sea demora o marcación se mantienen constantes en el tiempo, sin tener en cuenta la velocidad mantenida por cada una de las embarcaciones y de sus rumbos verdaderos o del tiempo entre observaciones.<sup>98</sup>

Se exige una vigilancia tanto auditiva como visual eficaz por parte de los buques así como mantenerse alerta haciendo uso de todos los medios que tengan a su alcance para evitar el posible abordaje.

Para determina la velocidad considerada de seguridad es decir aquella que le permita ejecutar la maniobra más adecuada y eficaz para evitar el abordaje, acudiremos a la regla 6 del Reglamento Internacional para prevenir abordajes de 1972, en el cual se establecen una serie de factores que nos influirán a la hora de determinar la velocidad del buque, siendo estos:

- El estado de la visibilidad en la mar
- La densidad del tráfico, incluidas las concentraciones de buques de pesca o de cualquier otra clase
- La maniobra del buque teniendo en cuenta la distancia de parada y la capacidad de giro en las condiciones del momento
- Cuando es de noche, la existencia de posibles resplandores como puede ser el que se produce a consecuencia de las luces de tierra o por el simple reflejo de las propias luces del buque.

---

<sup>97</sup> *ídem pp 773*

<sup>98</sup> Reglamento Internacional para la prevención de abordajes 1972

- El estado del viento, de la mar y la corriente de esta así como la proximidad de peligros para la navegación
- El calado del mar en una determinada zona
- En el caso de los buques con radar funcionando constantemente, se tendrá en cuenta las características, eficacia y limitaciones del equipo radar.
- La posibilidad de que no se detecte en el radar a una distancia adecuada buques pequeños, hielo y otros objetos flotantes.
- El número, la situación y el movimiento de los buques detectados por el radar.<sup>99</sup>

Este mismo reglamento, en su regla número siete habla sobre como deben de actuar cada buque en caso de riesgo de abordaje, determinando:

- Cada buque hará uso de todos los medios que tenga a bordo y que se adapten a las circunstancias y condiciones del momento, para determinar si existe riesgo de abordaje. Ante la duda, siempre se considerara que este riesgo existe.
- Si se dispone de un equipo radar el cual funciona correctamente, se utilizará de forma adecuada, incluyendo la exploración a gran distancia para tener un pronto conocimiento del riesgo de abordaje, así como el punteo radar u otra forma similar de observación de los objetos detectados.
- Se evitarán las suposiciones basadas en información insuficiente, especialmente la obtenida por radar.
- Se considera que existe riesgo cuando la demora del buque que se aproxima no varía en forma apreciable o aun cuando esta variación si es apreciable, como sucede cuando se acerca a otra buque a muy poca distancia.<sup>100</sup>

---

<sup>99</sup> Regla 6 del Reglamento Internacional para la prevención de abordajes 1972

<sup>100</sup> Regla 7 del Reglamento Internacional para la prevención de abordajes 1972

## 10.2 Maniobras para evitar el abordaje

En cuanto a las maniobras para evitar el abordaje vienen recogidas en la Regla 8 del Reglamento Internacional para prevenir abordajes de 1972.

A lo largo de esta regla se establece que los cambios de rumbo y/o velocidad efectuados en aras de evitar el abordaje deben de ser lo suficientemente amplios como para poder ser fácilmente detectados de forma visual o por radar. Siempre se debe de evitar realizar pequeños cambios de rumbo y/o maniobra de forma sucesiva.<sup>101</sup>

Es importante destacar que todas las maniobras que se lleven a cabo para evitar un abordaje tiene que ejecutarse de forma clara, con la debida antelación y llevadas a cabo siempre bajo las buenas prácticas marinas.<sup>102</sup>

En el supuesto de que exista espacio suficiente, es recomendable que el buque efectúe la maniobra de cambio de rumbo únicamente y así evitar una aproximación excesiva al otro buque, pero esta debe de ser realizada con una máxima agilidad y siempre estando muy seguros de que a consecuencia de esta maniobra nos e va a producir una nueva situación de aproximación excesiva.<sup>103</sup>

La maniobra que se realice para evitar un abordaje debe de ser de tal envergadura que el resultado de esta se debe de traducir en que el buque pueda pasar a una distancia segura de otro buque. Esta envergadura debe de irse comprobando hasta que el otro buque este ya pasando y en franquía.<sup>104</sup>

---

<sup>101</sup> Regla 8 del Reglamento Internacional para la prevención de abordajes 1972

<sup>102</sup> idem

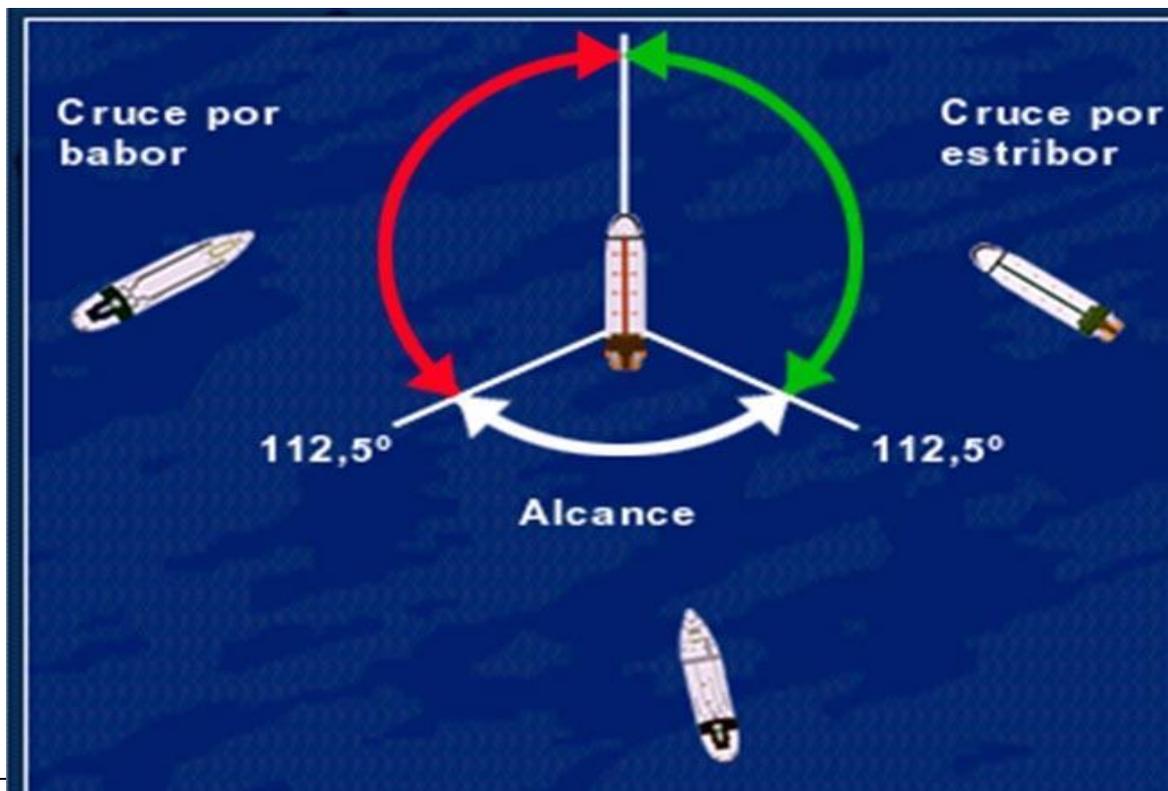
<sup>103</sup> idem

<sup>104</sup> idem

El buque puede reducir su velocidad o suprimir toda su arrancada parando o invirtiendo sus medios de propulsión con el objeto de evitar el abordaje o de tener más tiempo para poder estudiar la situación y determinar las maniobras que se van a llevar a cabo.<sup>105</sup>

Es importante mencionar que hay buques que están obligados a no molestar el tránsito o tránsito seguro de otro buque en virtud de lo establecido en las reglas del presente convenio. Pues bien estos buques, maniobrarán de forma inmediata, cuando así lo exijan las circunstancias, con el objetivo de dejar el suficiente espacio que permita que el tránsito seguro de otro buque.<sup>106</sup>

Ante la situación de que dos buques se aproximen de tal manera que surja el riesgo de abordaje, el buque cuyo tránsito no debe de ser estorbado deberá de cumplir de igual manera con las reglas establecidas en el convenio.



<sup>105</sup> idem

<sup>106</sup> idem

### **10.3 Maniobras para evitar abordajes en los barcos de Vela**

Los buques de vela, pioneros en el uso del mar como medio de transporte, se ven sometidos a normas concretas atendiendo a sus peculiaridades propias. Así encontramos que el RIPA define una serie de reglas de navegación para los buques de vela.

Antes de entrar en materia, se hace preciso mencionar que los buques de vela fueron los primeros en surcar los mares, en la actualidad su uso esta relegado casi por completo a las regatas. Los veleros más usados en la náutica recreativa están dotados de máquinas propulsoras.

Por lo que, un buque de vela es aquel que, caso de llevar motor, no lo utiliza, sino que se vale de la fuerza proporcionada por el viento para realizar la navegación. Para estos casos si que se considera a los veleros como buques de vela, y por tanto sujetos a las normas que regulan la navegación a vela.

Es importante mencionar que cuando hay visibilidad reducida, el reglamento considera que un buque de vela ha de poder identificarse con las velas o llevando una marca cónica con el vértice invertido cuando se propulse por máquina. Por esto mismo, no hace distinción entre buques de vela y de propulsión mecánica cuando la visibilidad es escasa e impide que los barcos se vean a simple vista. En este caso no se aplica las normas de navegación a vela, sino normas de navegación en visibilidad reducida.

A parte de las normas habituales establecidas para la navegación en velero, el RIPA dispone normas de navegación. Esto se materializa en la regla 12 la cual informa de las pautas de comportamiento de los veleros entre si, a lo que se suman reglas posteriores que evalúan los riesgos de abordajes con otras categorías de buques.

Son tres las reglas fundamentales de la navegación a vela:

1. Cuando dos veleros reciban viento por distinta banda, el que tenga barlovento por babor gobierna al otro
2. Cuando dos veleros reciban el viento por igual banda, el que se encuentre a barlovento debe gobernar
3. En caso de duda, o de que no se pueda definir la banda de barlovento, se gobierna dejando libre la derrota del otro

A estas reglas, que delimitan el gobierno entre dos veleros a la vista el uno del otro, hay que sumar las que establece el código cuando un barco a vela se encuentra con uno propulsado por su máquina. En estos casos se debe de tener en cuenta:

1. Un buque de vela que esté dando alcance a otro cualquiera, se debe mantener apartado de la derrota del alcanzado
2. Una vez alcanzado otro barco, nunca se cruzará su proa. Un adelantamiento no da lugar a una situación posterior de cruce.
3. Si un velero está siendo alcanzado, está obligado a mantener rumbo y velocidad, en la medida de lo posible. Y si los modifica, hacerlo sin poner en peligro al barco que maniobra
4. Los veleros no deben entorpecer a buques sin gobierno, con capacidad de maniobra restringida o barcos dedicados a faenas pesqueras.

Junto a todo esto, a estas normas se les suma la obligación de los veleros de no estorbar el tránsito seguro de barcos que solo puedan navegar por canales, ni los que navegan por dispositivos de separación de tráfico.

# 11. Breve Referencia a dos caso reales de Abordaje

## 11.1 Nordic Stani

En el presente apartado nos referiremos a la colisión que tuvo lugar entre el NORDIC STANI que era un buque portacontenedores y la embarcación de prácticos de puerto AROSA DOS según el informe técnico S 33/2012.

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 lasmarinero 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.

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.

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.

## 11.2 Marti Princess

El Marti Princess acababa de dejar el Mar de Mármara en Turquía y navegaba con su rumbo de 208° a 11 nudos. A las 21.50 el capitán pasó a la derrota para comprobar algunos documentos. Las cortinas de la derrota se encontraban corridas. El capitán ni oyó tráfico por el VHF ni fue informado por el OOW de cualquier problema particular de navegación. El capitán consultó la carta y volvió al puente, donde inmediatamente vio un barco en su amura de estribor y que parecía muy cerca.

Del mismo modo observó otros dos barcos en la amura de babor del Marti Princess, uno a unos 5° y otro a 10° respectivamente. Entonces el Capitán preguntó al OOW la distancia y velocidad del primer buque,

El OOW contestó que a unas cinco millas. Algo sorprendido, el Capitán le pidió que volviera a comprobar pues el buque parecía estar mucho más cerca. El OOW volvió a comprobar y esta vez informó que la distancia esta de ocho cables. El capitán ordenó al OOW pasar a gobernar a mano y caer a estribor, con la intención de pasar por la popa del buque de su amura de estribor.

Más tarde este buque fue identificado como el Ilgaz. Dada la proximidad de ambos buques el Capitán siguió la maniobra visualmente, no en el radar.

Una vez que el ILGAZ quedó por babor del Marti Princess el OOW preguntó al Capitán si podía volver al rumbo original. Con su mente centrada en el ILGAZ y seguro que ya se encontraba libre de él, el Capitán accedió.

Comenzada ya la maniobra, el Capitán se dio cuenta de la presencia de otro buque muy cercano, casi en la misma proa, con sus luces de costado claramente visibles. Cerca de las 22.09, cuando este nuevo buque se encontraba a menos de media milla, el Capitán llamó por el VHF al “ buque en mi costado de estribor” pidiéndole un cruce babor con estribor y comenzó a caer a estribor. Pronto volvió a repetir su petición, esta vez dirigiéndose al

“buque en mi misma proa”. En ningún momento el Capitán pronunció el verdadero nombre del buque, el RENATE SCHULTE.

A las 22.10 el Martin Princess y el Renate Schulte entraron en colisión. La proa del Renate Schulte se incrustó casi perpendicularmente en la bodega nº2 causándole una gran avería en su costado de babor con vía de agua en dicha bodega.

La investigación fue incapaz de determinar porque el OOW del Marti Princess no se habían enterado de la situación hasta que el Capitán les llamó la atención cuando volvió al puente a las 21.50.

Se reconocía que en esta particular situación el Marti Princess tenía la obligación de apartarse de la derrota del Ilgaz como prescribe la Regla 13 del COLREG. Sin embargo, la maniobra que se realizó ni fue substancial ni se hizo con la debida antelación tal y como indica las Reglas 8 (b) y 8(c). Simplemente con una caída a estribor substancial del Martín Princess, buque obligado a maniobrar, les hubiera permitido cortar la proa del Renate Schulte perpendicularmente y aun así pasar por la popa del Ilgaz.

## **12. Abordaje y cobertura de seguro**

El seguro marítimo es el más antiguos de todos los seguros y esto se debe a los riesgos que entraña la navegación marítima desde el principio de los tiempos.

El seguro marítimo tiene su origen en Italia a principios del siglo XIV y descansando su regulación el código de comercio, encontrando figuras tales como son el préstamo a la gruesa, el cual es considerado el precedente del seguro marítimo a prima fija. El mismo estaba regulado en los artículos 719 a 735 del Código de Comercio y su objeto principal era el de cubrir el riesgo de pérdida o daños del buque y de la carga que este transportaba.

Una de las grandes diferencias que encontramos entre el seguro y el préstamo a la gruesa, es que el primero de estos solo se hace cargo del suceso hasta que paga la indemnización correspondiente a los daños acaecidos, mientras que el segundo el prestamista prestaba el capital ( lo que sería en el seguro la indemnización) al propietario del buque o de la mercancía transportada en el mismo con carácter anticipado, de manera previa a la comienzo de la expedición marítima, contrayendo la obligación de devolver dicho capital en caso de que el buque llegara sin ningún tipo de percance tanto en el mismo como en el cargamento a puerto de destino.

### **13. Seguro de Casco y Maquina**

Se trata del seguro de daños del buque, es decir, del seguro del buque como cosa mueble que navega por un medio acuático y por ende es susceptible de sufrir daños, ya que el buque durante sus travesías marítimas está expuesto a una serie de potenciales riesgos.

El seguro de casco es contratado desde la construcción del mismo, para asegurar tanto del casco como de su máquina y sus pertrechos.

Del mismo modo, este seguro también será de aplicación para todos aquellos daños que la nave pueda sufrir durante su estancia en el astillero como motivo de una reparación. Sin embargo, en esta última situación es importante recordar que el propio astillero tiene un seguro de Responsabilidad Civil es decir un seguro de responsabilidad frente a terceros, que será el encargado de cubrir todo tipo de daños ocasionados al buque a consecuencia de la actividad desarrollada en el astillero.

De igual forma, un buque durante la explotación del mismo también puede ocasionar daños a terceros, entendiendo estos como los daños que puede ser ocasionados por los propietarios del buque, su tripulación u operadores a la hora de actuar de forma negligente provocando un daño tanto a la mercancía transportada en el buque como a las personas bien sea dentro o fuera del mismo.

En este caso hablamos de la responsabilidad del armador u operador del buque, lo cual constituye un claro interés asegurable.

Por último, pero no menos importante se debe de hacer mención al menoscabo que se pueden derivar de la actividad de explotación de un buque. Cuando nos hablamos de menoscabo nos referimos a todos aquellos efectos patrimoniales que se derivan en un daño o un perjuicio para el propietario del buque y que encuentran su origen en una paralización o una disminución de la capacidad o de la velocidad.

Estos daños, se materializan en pérdida de alquileres, pérdida de beneficios y pérdida de fletes, que por supuesto son objeto asegurable.<sup>107</sup>

### **13.1 Regulación del Seguro de Casco y maquina en la Ley de Navegación Marítima 14/2014**

El titulo VI de la Ley de Navegación Marítima 14/2014 es el encargado de recoger todo lo relativo al Contrato de Seguro Marítimo.

Pero son los artículos 439 a 452 los encargados de recoger todo lo relativo al seguro de casco.

Es el artículo 410 LNM es el que regula el alcance que tiene la definición de buque como objeto asegurado y dispone que el seguro del buque comprende el interés sobre sus partes integrantes, pertenencias y accesorios.

La creación y entrada en vigor de esta ley es importante no solo por la repercusión que ha tenido para el mundo marítimo y en especial para el seguro dentro de su ámbito, sino porque en ella es la primera vez que se encuentra regulado el seguro de Responsabilidad Civil que tiene el naviero, armador, operador o arrendatario del buque, cosa la cual el Código de Comercio no legislaba.<sup>108</sup>

---

<sup>107</sup> Seguro de Buques y Embarcaciones por Felix Ruiz-Galvez.

<sup>108</sup> Seguro de Buques y Embarcaciones por Felix Ruiz-Galvez.

## 13.2 Cobertura de Responsabilidad por abordajes y choques

De forma originaria el seguro de cascos es fundamentalmente un seguro de daños, de forma habitual las pólizas incluyen algunos supuestos de seguro de responsabilidad Civil. Para que esto suceda se tienen que dar una serie de circunstancias.

En primer lugar, solo se cubren las responsabilidades extracontractuales (“by way of damages”) es decir aquellas responsabilidades nacidas a consecuencia de choques con otros buques cuando se generan daños.

De esta forma, queda excluida de la cobertura de esta póliza las responsabilidades por daños producidas por el buque remolcador al remolcar o viceversa, y que se trataría de una responsabilidad contractual.

Por otro lado, debe de existir un contacto físico, de esta manera los daños causados a otro buque por el oleaje generado a consecuencia de la navegación y debido a un exceso de velocidad no encuentran cobertura dentro de esta póliza.

De la misma manera, ocurre en los supuestos en los que un buque choque con otro y este a la vez con un tercero, siendo este último quien reclama directamente al primer buque.

También quedan excluidos de la cobertura todos los choques con objetos fijos o flotantes que no tengan consideración jurídica de buques tales como los muelles, las grúas, las plataformas de mar, etc...

Sin embargo, las ITCH están diseñadas para poder proporcionar cobertura, de manera adicional, de responsabilidad civil por daños causados a objetos fijos y flotantes distintos a los buques. Esta adición debe de ser pactada de forma expresa y a cambio se debe de pagar una sobreprima. La cobertura es idéntica, bien se trate de un choque con un buque o con otro objeto.<sup>109</sup>

---

<sup>109</sup> El seguro marítimo por Jose Luis Gabaldón Garcia

### **13.3 Clausula de Croos Liability o principio de responsabilidad cruzada contenida en la cláusula 8 de las Institute Time Clauses (ITCH)**

También conocida como la cláusula 8 de las ITCH que se encuentra incluida dentro del clausulado habitual de las pólizas de casco y máquina.

La misma versa sobre los  $\frac{3}{4}$  de responsabilidad por Colisión. Esta cláusula dispone lo siguiente:

*“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 los daños ocasionados por:*

*8.1.1 perdida de o danos a cualquier otro buque, o propiedad a bordo de cualquier otro buque.*

*8.1.2 demora o perdida 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, seria 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 en colisión con otro buque y ambos sean culpables, entonces, a menos que la responsabilidad de uno de los buques o la de ambos este 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 parase mutuamente la proporción de los daños sufridos por cada uno de ellos, según pueda haber*

*sido acordado al establecer 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.*

*8.3 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.*

#### **EXCLUSIONES**

*8.4 Quedará siempre entendido que por esta cláusula 8 en ningún caso se indemnizara cantidad alguna que el Asegurado deba pagar con respecto de:*

*8.4.1 remoción o eliminación de obstáculos, restos, cargamentos o cualquier otra cosa*

*8.4.2 todo bien mueble o inmueble o cualquier otra cosa excepto otros buques o bienes a bordo de los mismos.*

*8.4.3 el cargamento u otras propiedades cargadas en el buque asegurado o los compromisos del mismo.*

*8.4.4 la pérdida de vidas, lesiones corporales o enfermedades.*

*8.4.5 polución o contaminación de todo bien mueble o inmueble, o cualquiera otra cosa (excepto otros buques con los que el buque asegurado haya entrado en colisión o bienes a bordo de tales buques)”*

Esta cobertura de responsabilidad por abordaje es adicional respecto del resto de coberturas recogidas por las IHC, aunque como hemos visto en la cláusula anterior esta cobertura se encuentra limitada por las tres cuartas partes de las sumas pagadas por el asegurado a los terceros que han sufrido el daño, con el límite del valor asegurado del buque.

Las IHC ofrecen la posibilidad de concertar una cobertura adicional, de esta manera el asegurador cubriría los cuatro cuartos, es decir, el 100% de las responsabilidades derivadas del abordaje. De esta manera, el asegurado se ve obligado a pagar una prima superior.

El asegurador solo viene obligado a indemnizar una vez que el asegurado haya pagado a los terceros las sumas correspondientes. Por lo que se trata de un seguro de indemnización o reparación, en el que el asegurador no asume el deber de pagar directamente a los perjudicados.

Como hemos mencionado en el tenor de la cláusula 8 de las ITCH la misma contiene exclusiones, que serán objeto de cobertura por los Clubs de Protección e Indemnización.

Un problema específico es el que se lleva a cabo en aquellos abordajes culpables bilaterales. En el que la liquidación del seguro puede ser llevada a cabo en base al sistema de responsabilidad simple o en base al sistema de responsabilidad cruzada.

Por norma general y en aras de mejorar la posición del asegurado, se utiliza el sistema de responsabilidad cruzada, excepto cuando alguno de los armadores tenga derecho a limitar la responsabilidad.

El sistema de responsabilidad simple, se caracteriza por existir una compensación previa de créditos y deudas nacidas del abordaje. Lo que esto viene a decir, es que se suman los daños y perjuicios sufridos por ambos buques y se reparte el resultado proporcionalmente al grado de culpa de cada uno, y a partir de ahí el asegurador liquida el saldo.

Por el contrario, en el sistema de responsabilidad cruzada, no existe compensación previa de créditos y deudas, de modo que la liquidación del seguro se efectúa como si cada armador se viese obligado a pagar al otro el monto de la responsabilidad que le incumbe.

De esta manera lo que se consigue es que cada asegurador pueda recobrar de manera indirecta, parte de sus perjuicios por lucro cesante, en principio excluidos de la cobertura de la colisión clause.<sup>110</sup>

## **14. Seguro de Protección e Indemnización (P&I)**

Como ya hemos mencionado con anterioridad hasta la entrada en vigor de la Ley de Navegación Marítima, el seguro de Responsabilidad Civil no gozaba de regulación dentro de nuestro derecho interno.

Sin embargo el derecho inglés ya reconocía a través de la Marine Insurance Act de 1906, la responsabilidad del armador como un interés objeto de ser asegurable. A través de las pólizas de P&I (pólizas de protección e indemnización) que eran sobre todo llevadas a cabo en jurisdicciones extranjeras tales como Gales, Inglaterra, Suecia, Noruega y Estados Unidos.

### **14.1 Características fundamentales del seguro de P&I**

Se trata de un seguro cuya naturaleza siempre ha sido controvertida ya que se trata de un seguro de indemnización efectiva y no de responsabilidad civil, puesto que lo que cubre es el resarcimiento de la lesión o menoscabo patrimonial que ha sufrido el asegurado y no la obligación de indemnizar a un tercero a consecuencia de un daño ocasionado a este.

Sin embargo, la Ley de Navegación Marítima no entra en esta diferenciación y equipara a este tipo de seguro como uno de Responsabilidad Civil.

---

<sup>110</sup> El seguro marítimo por Jose Luis Gabaldón Garcia

## **14.2 Cobertura principal de la póliza de P&I para la responsabilidad por abordaje**

En un principio el seguro de P&I nace como un seguro configurado para los propietarios de los buques, a día de hoy este seguro también ampara a los fletadores de un buque, en cuyo caso la cobertura del P&I tiene una serie de matices respecto a las que de forma tradicional se han venido otorgando a los armadores y todo ello en base a la diferencia que existe entre los riesgos que asumen unos y otros.

Antes de abordar la cobertura de Responsabilidad por abordaje contenida dentro de la póliza de P&I, es importante hacer mención a la cláusula “Omnibus” mediante la cual se concede cobertura a los armadores para todos aquellos riesgos incidentales a las operaciones del buque que no se encuentran expresamente cubiertas en la póliza de seguro.

A continuación analizaremos alguna la cláusula de cobertura de Responsabilidad por abordaje dentro de la póliza de P&I:

- ***Cobertura de responsabilidad por abordaje***

Esta cláusula es un gran ejemplo de la interrelación que existe entre las pólizas de cascos y las de P&I.

Cuando se produce un abordaje y como consecuencia del mismo se producen daños al propio buque asegurado o del citado abordaje se derivan responsabilidades en las que pueda incurrir el asegurado frente al otro buque y frente a terceros, este hecho se encuentra cubierto por la póliza de casco y maquinas (como hemos visto con anterioridad). Sin embargo, las pólizas de casco y maquina solo cubre 1/4 de las responsabilidades derivadas del

abordaje mientras que es la póliza de P&I la encargada de asumir el ¼ restante.

Este ¼ derivado de la necesidad de depurar la responsabilidad del armador frente al abordaje es asumido por esta póliza siempre y cuando no está cubierta por la póliza de cascos.

El seguro de P&I también se encarga de cubrir el exceso de Responsabilidad que tiene el armador y que no se encuentra cubierto por la póliza de casco y maquinas. Este supuesto puede ocurrir cuando la suma asegurada de la póliza de cascos es inferior a la responsabilidad en la que incurre el armador por el abordaje.

En estos supuestos es el seguro del P&I el encargado de cubrir esa diferencia.

Lo anteriormente mencionado, iría en contra del principio mutualista que configura las bases de los Clubs de P&I que hace referencia a la prohibición de que un armador infra-asegure un buque con la expectativa de que el Club cubra la diferencia en aquellos casos mencionados en el párrafo anterior. Por lo que para evitar esta situación es común que los Clubs encarguen valoraciones de los buques que se encuentren en tal situación para determinar porque valor debían de haberse asegurado.

Cobrando esta valoración una gran importancia, ya que solo prestarán cobertura en base a esta valoración.

Para la tipología denominada abordajes sin contacto que no encuentran su cobertura dentro de las pólizas de casco, son las pólizas de P&I quien le otorgan la misma encuadradas dentro de las coberturas de daños contra objetos fijos y flotantes o las coberturas generales por daños a la propiedad de terceros.

### **14.3 Normativa de diversos Clubs de P&I en relación con la Responsabilidad por abordaje.**

- **Regla 19(9) de Responsabilidad por Colisión del Club Britannia:**

La Responsabilidad en que un Asociado puede incurrir, junto con costos y gastos incidentales, como resultado de una colisión entre un Buque Inscrito y cualquier otro buque.

Será recuperable lo siguiente:

Clausula Running Down (A):

El cuarto de la responsabilidad del Asociado (o cualquier otra proporción tal como sea aplicable y convenida por los Gerentes) que no está cubierta bajo la cláusula 8 de las Institute Time Clauses o bajo cualquier forma de póliza de cascos de Buque inscrito aprobada por los Gerentes.

Responsabilidad por exceso de colisiones (B):

Aquella parte de la responsabilidad del Asociado que exceda la cantidad recuperada bajo las Pólizas de Cascos del Buque Inscrito y cualquier cantidad recuperable bajo el párrafo (A) arriba citado únicamente en caso de que tal responsabilidad exceda la valoración bajo dicha póliza.

Responsabilidad de la carga en la colisión (C):

Perdida de, o daños a , la carga transportada en un Buque inscrito proveniente de una colisión entre un Buque Inscrito y otro buque causada por culpa tanto del Buque Inscrito como del otro buque, por las cuales un Asociado puede resultar responsable a indemnizar al Armador o Fletador del tal otro buque únicamente si la causa de la responsabilidad por tal perdida o daños está determinada en un país donde la responsabilidad por tal perdida o daño es conjunta y varia y la cláusula colisión "Both to Blame" se consiera no válida.

Sujeta siempre a que no habrá ninguna cobertura bajo este párrafo a menos que un Asociado haya cubierto sus responsabilidades con respecto a la carga bajo la Regla 19(7) y la cobertura bajo este párrafo estará de acuerdo con las provisiones de la Regla 19(7).

Accidente y muerte (D):

La responsabilidad del Asociado por el accidente, o muerte de Tripulantes u otros hasta en la medida en que tanto en cuanto dicha responsabilidad pueda estar cubierta por la regla 19(1), Regla 19(2) y Regla 19(4).

Daños a propiedades (E):

La responsabilidad por pérdida de o daños a propiedades (distintas del buque con el cual el Buque Inscrito colisionó o la carga u otra propiedad en ese otro buque) hasta la medida en que tanto en cuanto dicha responsabilidad pueda está cubierta bajo la Regla 19(11).

Polución (G):

Responsabilidad con motivo de un escape o descarga o amenaza de escape o descarga de petróleo o cualquier otra sustancia hasta en la medida en que tanto en cuanto dicha responsabilidad pueda estar cubierta bajo la regla 19(12).

Remoción de Restos (H):

Responsabilidad por remoción de restos hasta en la medida en que tanto en cuanto dicha responsabilidad pueda está cubierta bajo la Regla 19(12).

Carga (J):

La responsabilidad de un Asociado hacia la carga hasta en la medida en que tanto en cuanto dicha responsabilidad pueda está cubierta bajo la Regla 19(17).

## SUJETO SIEMPRE A QUE:

Póliza de Cascos (i): Un asociado no tendrá derecho a recuperar de la Asociación ninguna franquicia deducible que sea a cargo del Asociado bajo las Pólizas de Casco y Máquinas del Buque inscrito o que hubiesen sido recuperables si no hubiese habido franquicia o deducible aplicable a tales pólizas.

Valor adecuado(ii): a los efectos del párrafo (B) de esta Regla, el Comité determinará si el Buque inscrito estaba asegurado por el valor adecuado bajo las Pólizas de Casco y Maquina de dicho Buque. Si el Comité determina que la cantidad realmente asegurada es menor que el valor asegurado, el asociado únicamente tendrá derecho a recuperar el exceso de tal valor adecuado.

Ambos culpables (iii): a menos que se convenga de otra manera bajo cierto tipo de Pólizas de Cascos el Buque inscrito aprobada por los Gerentes si ambos son culpables, entonces, cuando la responsabilidad de uno de ellos, o de ambos buques, en colisión queda limitada por Ley, las reclamaciones bajo esta Regla 19(9) serán liquidadas bajo el principio de responsabilidad simple. De otra forma, las reclamaciones bajo esta regla 19(9) serán liquidadas bajo el principio de responsabilidad cruzada, como si el armador de cada buque hubiese sido obligado a pagar al armador de otro buque aquella proporción de los daños de este último, según haya sido debidamente admitido al establecer el saldo o suma pagadera por o al Asociado como consecuencia de la colisión.

Buque propiedad (iv): si ocurre una colisión entre dos o más buques pertenecientes del Asociado al mismo Asociado, o cuando una reclamación se origina con respecto a la carga perteneciente a un Asociado, el Asociado tendrá los mismos derechos como si los buques hubiesen pertenecido a diferentes armadores, o como si la carga hubiese pertenecido a u tercero.

- Sección 7: Colisión con otros Navíos del Club Shipowners

Las responsabilidades señaladas en los siguientes apartados A,B y C de pagar daños y perjuicios a cualquier otra persona como consecuencia de una colisión entre el navío asegurado y cualquier otro navío. Pero solo si, y en la medida que, dicha responsabilidad no sea recuperable bajo las pólizas de casco del navío asegurado.

A- Contacto con otros navíos o con la carga o propiedad en otros navíos:

La cuarta parte, o cualquier otra proporción que se pueda haber acordado por escrito con los Administradores, de las responsabilidades derivadas de la colisión excepto las señaladas en el apartado B de esta Sección.

B- Otras responsabilidades:

Responsabilidades derivadas de la colisión por o relacionada con:

- I. El levantamiento, retirada, vertido, destrucción, iluminación o marcado de obstáculos, restos de naufragio, cargas o cualquier otra cosa.
- II. Cualquier propiedad inmobiliaria o personal de todo tipo (excepto otros navíos o la propiedad en otros navíos).
- III. Polución o contaminación de toda propiedad inmobiliaria o personal excepto de otros navíos con los que haya colisionado el navío asegurado y la propiedad de dichos navíos.
- IV. La carga u otra propiedad de navíos asegurados, contribuciones a la avería gruesa, gastos o salvamento especiales abonados por los armadores de dicho cargamento o propiedad.
- V. Pérdida de vida, lesión personal o enfermedad
- VI. Sumas pagadas conforme a la cláusula de Compensación Especial del P&I Club, según inclusión en el Modelo del Lloyd`s del Acuerdo de salvamento referente al salvamento de un navío en colisión con el navío registrado.

C- Excedentes de responsabilidad por Colisión:

La parte de las responsabilidades del Miembro derivada de la colisión que exceda de la suma recuperable, al amparo de las pólizas de casco del navío

asegurado, exclusivamente por razón del hecho de que la responsabilidad exceda la valoración del navío en dichas pólizas.

D-Estipulaciones:

- I. Para efectos de evaluar cualquier suma recuperable conforme al párrafo C de esta Sección, el consejo podrá determinar el valor al que se debería haber asegurado el navío si hubiera “asegurado totalmente” de conformidad con la Regla 24. Habrá un derecho de recuperación solo en relación con el exceso, si hubiera, de la cantidad que hubiera sido recuperable bajo dichas pólizas si el navío asegurado se hubiera asegurado después a dicho valor.
- II. A menos que el consejo determine lo contrario, no habrá ningún derecho de recuperación de ninguna franquicia o deducible a pagar por el Miembro bajo las pólizas de casco del navío asegurado.
- III. Si el navío asegurado entrara en colisión con otro navío propiedad total o parcial del Miembro, este tendrá el mismo derecho de recuperación de la Asociación, y esta tendrá los mismos derechos como si dicho navío fuera propiedad total de diferentes armadores.
- IV. Si ambos navíos son culpables, entonces donde la responsabilidad de cualquiera de los navíos en colisión, o de ambos, está limitada por la ley, las reclamaciones dentro de esta sección se liquidarán ante el principio de responsabilidad singular. Pero en todos los demás casos las reclamaciones dentro de esta sección se liquidarán ante el principio de responsabilidades cruzadas, como si el armador de cada navío se hubiera visto obligado a pagar al armador del otro navío la proporción de daños del último, que se hayan permitido debidamente al establecer el saldo o suma a pagar por, o al miembro como consecuencia de la colisión.

## **14.4 Supuestos cubiertos por las cláusulas de las Póliza de P&I excluidas de la cobertura de la cláusula 8 de las Institute Time Clauses (ITCH).**

- ***Cobertura frente a reclamaciones de carga***

En cuanto a esta cobertura podemos decir que es la más importante del seguro de P&I, ya que el principal riesgo que tiene un armador es que se le dañe la carga transportada en el buque asegurado.

Esta cláusula lo que cubre son las responsabilidades, gastos y costes adicionales en lo que pueda incurrir el armador del buque asegurado a consecuencia del transporte de mercancías.

Dentro de estas podemos encontrar diversas reclamaciones como puede ser las reclamaciones por mermas, falta de ventilación, reclamación por mala estiba, etc...

Estas reclamaciones encuentran amparo dentro de la póliza de P&I siempre y cuando se hayan causado como consecuencia del incumplimiento del armador, su tripulación o dependientes.

Por lo que podemos determinar que lo que trata de cubrir esta póliza son los incumplimientos que se puedan producir en relación con el contrato de transporte.

Dentro de esta cláusula también existen exclusiones de la que vamos a destacar cuatro.

En primer lugar, el Club no se hará cargo de las responsabilidades que deba de depurar el armador como consecuencia de haber pactado un régimen de responsabilidad más oneroso que el establecido en las reglas de la Haya

Visby, salvo que exista un acuerdo previo que diga lo contrario entre el asegurado (armador) y el Club.

En segundo lugar, el Club no cubrirá aquellas responsabilidades en las que incurra el asegurado a consecuencia del transporte de mercancía sobre cubierta cuando en el contrato de transporte no se exprese que la mercancía va a ir transportada sobre cubierta.

Sin embargo, es importante matizar que cuando en el contrato de transporte si se indique de manera expresa que la mercancía va a ser transportada en la cubierta del buque, el Club si se hará cargo de los daños que esta haya podido sufrir.

En tercer lugar, el Club no se hará cargo de las responsabilidades que se puedan derivar de la emisión de un conocimiento de embarque en el que se describan mercancías que no son ciertas. Esta cláusula hace referencia a la emisión de conocimientos de embarque limpios y la presión que sufren los armadores por parte de los fletadores y de los cargadores para que sean emitidos en esta forma.

Ya que la emisión de un conocimiento de embarque que no sea limpio puede suponer para el vendedor un incumplimiento del contrato de compraventa del que nace el transporte.

Esto es importante porque si la compraventa lleva aparejado un crédito documentario, la emisión de este conocimiento de embarque no limpio implica que el banco no liberará los fondos.

Este problema es solventado en la práctica a través de la emisión de cartas de garantía por parte del fletador o del cargador, pero es importante tener en cuenta que estas cartas no puede llevar al capitán del buque a cometer un fraude documentario en el caso de que sea evidente que las mercancías no figuran en las condiciones escritas en el conocimiento de embarque.

En cuarto y último lugar, se encuentra excluida de la cobertura de esta cláusula las responsabilidades en las que pueda incurrir el armador a

consecuencia de la entrega de mercancías sin la presentación de los conocimientos de embarque originales en el puerto de descarga.

Esto se debe a que el conocimiento de embarque cumple la función de título valor, es decir tiene eficacia traslativa y permite al tenedor legítimo del mismo exigir la entrega de las mercancías.<sup>111</sup>

En sentido contrario el artículo 252.2 de la Ley de Navegación Marítima dispone que el portador responda frente al tenedor legítimo del conocimiento de embarque por el valor de las mercancías si entrega las mismas a una persona no legitimada.<sup>112</sup>

- ***Coberturas frente a reclamaciones de la tripulación y pasajeros por muerte, lesiones y enfermedades***

La póliza de P&I también cubre toda responsabilidad en la que puede incurrir el armador por su actividad de empleador como consecuencia de la muerte, lesiones o enfermedad que pueda sufrir la tripulación del buque asegurado. También cubre la responsabilidad que tiene el armador frente a terceros vinculados a las operaciones del buque y la responsabilidad en la que incurre frente a los pasajeros que están a bordo del buque que está asegurado.<sup>113</sup>

El Club también se hace cargo de la responsabilidad que tiene el asegurado frente a los supernumerarios<sup>114</sup>, entendidas estas como todas aquellas personas que son ajenas a las operaciones del buque pero que pueden estar a bordo en un momento concreto, como pueden ser los prácticos de puerto,

---

<sup>111</sup> Artículo 250 y ss Ley de Navegación Marítima

<sup>112</sup> Artículo 252 Ley de Navegación Marítima

<sup>113</sup> La responsabilidad del porteador vendrá regulada por el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974, hecho en Londres el 1 de noviembre de 2002,

<sup>114</sup> A título de ejemplo, las reglas del North of England P&I Club define a los supernumerarios como “relative of a Seaman, or any other person whom a Member has agreed to maintain or carry on board an Entered Ship (except a Passenger) and including persons engaged under articles of agreement for nominal pay.”

peritos e incluso amplía su cobertura para los abogados y para los familiares de la tripulación.

- **Cobertura frente a responsabilidades por contaminación**

Los Clubs de P&I dan cobertura a toda aquella responsabilidad que deba de ser depurada por el asegurado en caso de daños y perjuicios a consecuencia del vertido de productos contaminantes al mar, principalmente petróleo y derivados de este.

Esta cobertura cubre los gastos de prevención y limpieza así como aquellos gastos en los que se incurra a consecuencia del cumplimiento de las órdenes de las autoridades competentes.

Esta responsabilidad está limitada en base a los distintos convenios de Responsabilidad Civil que versas sobre la materia tales como el convenio CLC, HNS Y BUNKERS.

Esta responsabilidad objetiva y casi absoluta del armador registral del buque que tiene la posibilidad de accionar directamente con su seguro de P&I.

Esta cobertura supone un quebrantamiento a la excepción de la regla “*pay to be paid*”, esto es a consecuencia de la obligación residente en los Convenios que tienen los seguros de indemnizar de forma efectiva estos daños hasta los límites de responsabilidad aplicados en los Convenios.

- **Cobertura frente a responsabilidades por remoción de restos**

Los clubs se hacen cargo de las responsabilidades en la que puede incurrir el armador a consecuencia de la remoción de un buque asegurado, con la premisa de que exista una obligación legal de efectuar dicha remoción.<sup>115</sup>

---

<sup>115</sup> *Smit Tak Offshore Services and Others v Youell and General Accident Dire & Life Assurance Corporation plc* [1992] 1 Lloyd's Rep 154. La Corte de Apelación de Londres entendió que debe tratarse de una obligación legal, no siendo suficiente que haya presión comercial para efectuar la remoción.

La necesidad de proteger el medio ambiente ha impulsado a los armadores a llevar a cabo operaciones de remoción de restos de una gran calibre, los cuales son sufragados por los clubs de P&I a través de esta cobertura.

En 2007 sale a la luz el Convenio de Nairobi sobre remoción de restos. Este convenio entra en vigor en abril de 2016, siendo parte 16 países de entre los que no se encuentra España pero si otros con una larga tradición marítima como puede ser Panamá o Reino Unido.

Este convenio nace a consecuencia de la necesidad de crear una serie de procedimientos en materia de remoción de restos, derivando la responsabilidad al armador registral del buque y por consecuencia a su club de P&I, instaurando el carácter obligatorio del seguro de remoción de restos, pero siempre respetando la limitación de responsabilidad aplicable.<sup>116</sup>

## **14.5 Seguro de Responsabilidad Civil en La Ley de Navegación Marítima**

El seguro de Responsabilidad Civil encuentra descanso en la Ley de Navegación Marítima, más concretamente en la Sección 3º del Capítulo III del título VII relativo al contrato de seguro marítimo de buques.

La novedad que incorpora la Ley es el reconocimiento de la acción directa del tercero perjudicado frente al asegurador de responsabilidad civil.

Es el artículo 465 de la Ley de Navegación Marítima la que establece la acción directa del tercero perjudicado disponiendo:

*“La obligación del asegurador de indemnizar en esta clase de seguros existe desde que surge la responsabilidad de su asegurado ante el tercero perjudicado. Este último tendrá acción directa contra el asegurador para*

---

<sup>116</sup> El seguro de protección e indemnización por Jaime Albors.

*exigirle el cumplimiento de su obligación. Será inválido cualquier pacto contractual que altere lo dispuesto en este artículo.”<sup>117</sup>*

La primera parte de artículo hace referencia al momento en el que se debe de indemnizar quebrando el principio de “*pay to be paid*”, por otro lado, la segunda parte del precepto convierte esta norma en una norma imperativa sin que quepa opción a pacto en contrario.<sup>118</sup>

Es el artículo 467 el que establece las excepciones que el asegurador puede oponer frente al tercero perjudicado siendo estas las mismas que puede hacer valer el asegurado. Disponiendo el mismo:

*“El asegurador podrá oponer al perjudicado las mismas excepciones que corresponderían a su asegurado, y especialmente las limitaciones cuantitativas de responsabilidad de que este último gozase de acuerdo con la ley aplicable o el contrato del que derivase la responsabilidad.”<sup>119</sup>*

Es importante destacar que el precepto legal hace referencia a aquellas excepciones que puede oponer el asegurado, las cuales podrá utilizar el asegurador frente al tercero perjudicado, no las excepciones que tiene el asegurador en base a su contrato de seguro.

Es importante destacar que esta regulación contenida en la Ley de Navegación Marítima no resuelve aquellas situaciones respecto de su aplicabilidad cuando el contrato de seguro de P&I se someta a jurisdicción extranjera, leyes extranjeras y a la regla del “*pay to be paid*” situación ante la cual se deberá de acudir a lo dispuesto en el Derecho Internacional privado.<sup>120</sup>

---

<sup>117</sup> Artículo 465 Ley de Navegación Marítima

<sup>118</sup> El seguro de protección e indemnización por Jaime Albors.

<sup>119</sup> Artículo 467 Ley de Navegación Marítima

<sup>120</sup> El seguro de protección e indemnización por Jaime Albors.

## 15. Conclusiones

En la primera parte del presente 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 la segunda parte se establecen las distintas regulaciones que dan luz al abordaje así como las distintos derechos y obligaciones que ostentan los intervinientes, intentado dar cabida a los diferentes tipos de abordaje y la prevención frente a ellos.

Para finalizar el estudio, he querido hacer un repaso de las diferentes pólizas intervinientes una vez se ha producido la colisión. Haciendo una breve comparación entre estas y mencionando su distinta regulación en función de quien sea el Ente Asegurador.

Considero que en términos generales el presente trabajo facilita la tarea de entender el funcionamiento de una figura marítima tan histórica a la vez que importante y frecuente en el mundo marítimo. Así como su puesta en funcionamiento a través de las distintas regulaciones y la forma en la que se entrelazan la voluntad de las partes y los intereses del mercado asegurador.

Sin lugar a duda y tras un estudio de la materia he llegado a comprender que el abordaje conlleva un sin fin de intereses para todas las partes intervinientes, incluso por la parte aseguradora y que la misma comprende una difícil figura, pero que la belleza de la misma reside en su complejidad.

## 16. Bibliografía

- Ley 14/2014, de 24 de Julio, de navegación marítima,
- El seguro de protección e indemnización por Jaime Albors
- Seguro de buques y embarcaciones por Felix Ruiz-Galvez
- Reglas del Club de P&I Britannia
- Reglas del Club de P&I Shipowners
- Convenio de 19 de noviembre de 1976 sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo.
- <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/abordaje/abordaje.htm>
- Reglamento Internacional para la prevención de abordajes, hecho el Londres el 20 de octubre de 1972
- Real Decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio
- Convenio de Bruselas de 1952 sobre Competencia civil en materia de Abordajes
- Convenio de Bruselas de 1952 sobre Competencia penal en materia de Abordajes
- Convenio para la unificación de ciertas reglas en materia de asistencia y salvamento marítimo, hecho en Bruselas el 23 de septiembre de 1910.
- Curso de Derecho Marítimo Internacional por J.L Gabaldón García
- Limitación de Responsabilidad por Eduardo Albors
- El seguro marítimo por Jose Luis Gabaldón Garcia

