

TRABAJO FIN DE GRADO

NUEVOS ASPECTOS DEL RÉGIMEN JURÍDICO DEL ABORDAJE
MARÍTIMO TRAS LA ENTRADA EN VIGOR DE LA LEY DE
NAVEGACIÓN MARÍTIMA

TRABAJO REALIZADO POR:

Marina Aparicio Iriondo

DIRIGIDO POR:

José Manuel Martín Osante

Facultad de Derecho (LEIOA)

Universidad del País Vasco (UPV/EHU)

2020-2021

*«A mi profesora de Filosofía, Marimar Bajo, por haberme alentado a estudiar esta
maravillosa carrera.*

A mi abuelo, que fue un gran apasionado del mar»

AGRADECIMIENTOS

Quiero dar las gracias a mi familia, por haberme apoyado y haber confiado en mí cuando he dudado de mi valía.

También agradecer a mis compañeros y compañeras de la facultad, aquellos que se han convertido en grandes amigos.

A ti, A. Domínguez Uranga, por haber sido un impulso, por haber estado ahí.

En definitiva, gracias a todos los que habéis sido motivo por el que ser y estar donde estoy hoy.

RESUMEN

El abordaje marítimo ha sufrido varias modificaciones jurídicas con la derogación del apartado que se le dedicaba en el Código de Comercio, y con la entrada en vigor de la Ley de Navegación Marítima. Cambios que han supuesto un acercamiento a la normativa internacional, entre ellos, en lo referente a la culpa probada.

Palabras clave

Abordaje; Buque; Culpa probada; Ley de Navegación Marítima; Responsabilidad extracontractual.

ABSTRACT

Maritime collision has undergone several legal modifications with the repeal of the section dedicated to it in the Spanish Commercial Code, and with the entry into force of the Maritime Navigation Law. These changes have led to a rapprochement with international regulations, among them, with regard to proven fault.

Keywords

Collision; Vessel; Proven Fault; Maritime Navigation Law; Non-contractual liability.

ÍNDICE

ABREVIATURA	ii
1. INTRODUCCIÓN	1
2. EL ABORDAJE MARÍTIMO	2
2.1. Régimen jurídico	2
2.2. Concepto	3
2.2.1. Concepto de «Buque»	5
2.2.2. Concepto de «Embarcación»	6
2.2.3. Concepto de «Artefacto naval»	6
3. RESPONSABILIDAD POR ABORDAJE	7
3.1. Fundamento de la responsabilidad	7
3.2. Responsabilidad extracontractual	8
3.3. Clases de abordaje y su responsabilidad	9
3.3.1. Abordaje culpable	10
3.3.2. Abordaje por culpa común	10
3.3.3. Abordaje fortuito	11
3.3.4. Abordaje dudoso	11
3.4. Acción de resarcimiento	12
3.4.1. Requisitos formales	12
3.4.2. Plazo de prescripción	12
3.4.3. Legitimación activa y pasiva	13
3.4.4. Competencia civil en materia de abordaje	16
3.4.5. Competencia penal en materia de abordaje	17
3.5. Obligación de resarcimiento	18
3.6. Limitación de la responsabilidad	19
4. CASO PRÁCTICO	20

4.1. Hechos controvertidos	21
4.2. Argumentos del demandante	21
4.3. Argumentos del demandado	21
4.4. Decisión judicial	22
5. CONCLUSIONES	24
6. BIBLIOGRAFÍA	26
7. LEGISLACIÓN	27
8. JURISPRUDENCIA	28
9. ENLACES	28

ABREVIATURAS

Art. /Arts.	Artículo/Artículos.
CC	Código Civil.
CCo.	Código de Comercio.
CMI	Comité Marítimo Internacional.
CRA	Convenio para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje de 1910.
COLREG	Reglamento Internacional para prevenir los abordajes de 1972.
JM	Juzgado de lo Mercantil.
LNМ	Ley de la Navegación Marítima.
RIPA	Reglamento Internacional para prevenir los abordajes de 1972.
SAP	Sentencia de la Audiencia Provincial.
SJM	Sentencia del Juzgado de lo Mercantil.
STS	Sentencia del Tribunal Supremo.

1. INTRODUCCIÓN

El motivo por el que he escogido realizar el Trabajo de Fin de Grado sobre la rama de Derecho Marítimo, y en concreto, sobre la figura del abordaje, ha sido, por un lado, la curiosidad que me suscitaba poder conocer una vertiente jurídica que no se había tratado a lo largo de la carrera. Y por otro lado, el poder conocer un poco desde dentro la pasión de mi abuelo, quien tuvo el privilegio de poder navegar como tripulante y quien tuvo ese deseo fallido de verse al timón como Capitán de la Marina Mercante.

Centrándome en el tema, ha sido primordial para poder llevar a cabo este trabajo, ir examinando las diferentes fuentes en torno al «abordaje», empezando por la normativa que existente sobre el mismo. De acuerdo a la regulación interna de la que disponemos, me he enfocado en estudiar y comparar el Código de Comercio, derogada la sección dedicada al abordaje, y la Ley de Navegación Marítima 14/2014. Siguiendo el mismo procedimiento con la normativa internacional, comprendiendo el Convenio de Bruselas de 23 de septiembre de 1910 para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje de 1910, también el importante Reglamento Internacional para prevenir los abordajes de 1972, sin olvidarme de las Reglas de Lisboa de 1987, composición realizada por el Comité Marítimo Internacional, concerniente a las indemnizaciones por abordaje.

Asimismo, también he tenido que valerme de doctrina y jurisprudencia, relativa a la normativa internacional, así como a la interna, tanto a la derogada como a la actual, para poder observar los cambios que ha sufrido la presente figura, con la derogación de lo que disponía el CCo., entre otras.

Unos de mis principales objetivos era poder conocer en profundidad y tener una amplia idea al respecto, al igual que poner en práctica lo que he podido aprender con el transcurso de los años en la carrera.

Y por esa razón, y como he afirmado anteriormente, en el presente trabajo he tratado de estudiar y plasmar todo aquello que se haya visto modificado, como lo que sigue vigente. Igualmente, he pretendido poder visualizar la teoría en un caso práctico, y finalmente, he realizado una reflexión o conclusión sobre lo visto a lo largo del trabajo.

2. EL ABORDAJE MARÍTIMO

2.1. Régimen jurídico

Dentro del ámbito del marítimo, podemos diferenciar diversos tipos de accidentes de la navegación, y entre ellos, encontramos al abordaje. Y aunque se pueda conocer de forma simple como choque entre dos o más buques, cuando hablamos de abordaje, la Ley de Navegación Marítima en su artículo 339.2 lo define como el choque entre buques, embarcaciones o artefactos navales, que tienen como resultado daños sobre personas, objetos o sobre ellos mismos.

Se trata de uno de los accidentes marítimos más frecuentes. Siendo necesario dar una respuesta efectiva a cualquier incidente de esta clase que se ocasione daños. Asimismo, y teniendo en cuenta el mundo tan globalizado en el que vivimos, se prevé y se regula, tanto a nivel interno en España como a nivel internacional, esta modalidad de accidente como sus consecuencias jurídicas.

Por un lado, a nivel estatal, tenemos la anteriormente mencionada Ley 14/2014, 24 de julio, de Navegación Marítima, donde se regula brevemente ciertos aspectos del abordaje (arts. 339-346). Esta Ley deroga las disposiciones sobre el abordaje que, con anterioridad a la entrada en vigor de dicha Ley, se encontraban previstas en nuestro Código de comercio (arts. 826-839).

Por otro lado, a nivel internacional, tenemos el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Abordaje, el cual se menciona en el apartado 1 del artículo 339 LNM, conocido como la principal normativa internacional reguladora del abordaje. También tenemos el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes de 1972, conocido como COLREG, y al que España se adhirió en 1974, pero no fue hasta 3 años más tarde cuando entró en vigor. Y con el paso de los años se ha visto modificada por numerosas enmiendas, la última en el 2013 (Enmiendas de 2013 al Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, 1972, adoptadas en Londres el 4 de diciembre de 2013 mediante Resolución A.1085(28), en vigor de forma general y para España desde el 1 de enero de 2016).

En esta última, se recogen aspectos de cómo se debe proceder en las maniobras marítimas para así poder evitar el abordaje. De tal forma que en el caso de que se produzca uno también articula las consecuencias que puede acarrear y sirve como referencia para poder determinar si la maniobra de los buques fue o no adecuada.

Asimismo, existen las Reglas de Lisboa de 1987, aprobadas por el Comité Marítimo Internacional, donde se recogen una serie de normas enfocadas a la valoración de los perjuicios que haya ocasionado la colisión ente los buques. Hablamos de unas reglas que tienen un carácter orientativo para los tribunales o las partes interesadas, sin tener como tal fuerza de ley, al no tratarse de un Convenio internacional, y que sirven de auxilio o apoyo para la valoración del resultado del abordaje (Serna, 2018).

2.2. Concepto

Volviendo a la normativa interna, hay que aclarar que no es hasta la llegada de la Ley de Navegación Marítima, es decir, hasta julio del 2014, cuando se da una definición como tal del abordaje. Con la entrada en vigor de esta ley, se plasmó una definición más completa y próxima a la realidad, a lo que se entiende por abordaje, derogándose todo lo referente al mismo en el CCo. Pues en el pasado, el Código de Comercio se limitaba a regular ciertos aspectos de esta figura, consecuencias que se derivaran de él, sin precisar de qué se trataba (Pulido Begines J. L., 2015, pág. 535). Por lo tanto, resultaba difícil saber cuándo eran aplicables las normas establecidas para este tipo.

Dentro del Título VI de LNM, como he mencionado anteriormente, se congregan los distintos tipos de «accidentes de la navegación», aquellos que tienen tal carácter accidental. En el artículo 339 LNM, como he dicho previamente, en el primer apartado señala la aplicabilidad del CRA.

En el siguiente apartado, como he presentado antes, da una breve definición de este accidente marítimo que nos ocupa. Y es que son manifiestas las diferencias dentro del mundo doctrinal y jurisprudencial con la presente definición (Martín Osante, 2016, págs. 339-342). Puesto que mientras que antaño se restringía y limitaba a considerar única y exclusivamente el choque entre buques, actualmente, la LNM amplía esa posibilidad para que se pueda considerar «abordaje» no tiene porqué ser un «*choque entre dos buques*» como se venía formulando durante años atrás por la doctrina española. Es decir, con la nueva normativa, se abría paso y se incorporaban «*embarcaciones o artefactos navales*».

De tal manera que cabría considerar el supuesto en el que haya uno de estos tres tipos de vehículos haya chocado contra otro sin la condición de que sea de la misma naturaleza.

«...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»

Por otro lado, y conforme a lo que se establece la LNM en el apartado 3º del artículo 339, regulará situaciones en las que un buque, artefacto naval o embarcación dañe a otro *sin contacto* como resultado de una maniobra equivocada. Una vez más, vuelve a haber conflicto entre partes de la doctrina en el anteproyecto, donde una parte dice que aun no habiendo colisión se debe considerar abordaje, y otra parte, no reconocía el abordaje pero sí consideraba de aplicación la misma normativa (Fraga Mandian, 2008):

Actualmente, la doctrina se inclina hacia el segunda postura, donde no se trata de un abordaje en su esencia, pero creen se encuentra en una análoga situación, y por tanto se debe de aplicar la normativa concreta para ello (Martín Osante, 2016).

Por tanto, me reitero diciendo que para que se tenga por abordaje habrá que cumplir con tres requisitos mínimos, extraíbles del propio artículo 339.2 LNM, que son: la *existencia de un choque*, que estén *implicados buques, embarcaciones o artefactos navales*, y que haya un *daño efectivo*.

Por eso, para conocer y comprender cuándo se da esta situación habrá que desgranar cada uno de los elementos que conforman la definición que la Ley de navegación Marítima da.

En cuanto a la primera exigencia o condición para que se reconozca como abordaje, es el *choque*. Sobre esta cuestión, es verdad que, la LNM ha dado una definición más o menos completa, pero aun así, siguen surgiendo dudas a la hora de valorarlo como tal. En sentido de que no se concreta si es una cuestión de medir la virulencia del siniestro o si ha de haber un choque físico como tal, asunto a tratar posteriormente (Gómez Prieto, 2019, pág. 863).

Antes de que se aprobara la LNM, en el anteproyecto, también había cierta parte de la doctrina que se inclinaba, junto con lo que decía la jurisprudencia en la STS de 1929, a considerar o ampliar el concepto de «abordaje» hasta aquellos daños provocados *sin mediar contacto físico* (Fraga Mandian, 2008).

Teniendo en cuenta también tanto el Convenio de Bruselas 1910, como el CCo., ambas han reconocido como abordaje, o por lo menos la aplicabilidad de la normativa para ella, en sus arts. 13 y 831, respectivamente.

Prosiguiendo con los otros requisitos a cumplir, nos encontramos con la exigencia de que esté implicado un «buque, embarcación o artefacto naval». Y es que de la definición que se da, podemos sacar tres vehículos de navegación para considerarlo un abordaje como tal:

2.2.1. Concepto de «Buque»

Se trata de una pieza fundamental dada su relevancia para el transporte marítimo. En cambio, a la hora de dar una definición no hay unanimidad por parte de los legisladores (Téllez García, 2020).

Acudiendo de nuevo a la LNM, en su artículo 56 establece que un buque es «...*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*».

Y en la COLREG, en la Regla 3, apartado a) la definición de buque como *«toda clase de embarcaciones, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento, las naves de vuelo rasante y los hidroaviones, utilizadas o que puedan ser utilizadas como medio de transporte sobre el agua»*. También define diversos tipos de buques, señalando las particularidades de cada cual. Pero en la descripción dada ahora, principalmente se centra en ese fin transportista del buque (SJM - Palma de Mallorca, 16 de febrero de 2018, RES: 108/2018).

2.2.2. Concepto de «Embarcación»

Con base en el artículo 57 LNM, se considera embarcación *«vehículo que carezca de cubierta corrida y el de eslora inferior a veinticuatro metros, siempre que, en uno y otro caso, no sea calificado reglamentariamente como unidad menor en atención a sus características de propulsión o de utilización»*

2.2.3. Concepto de «Artefacto naval»

En cambio, cuando se habla de «artefacto naval», no hablamos de un vehículo marítimo como tal. La ley prevé dos opciones: que se trate de una construcción flotante donde haya cabida para personas o cosas. O que en su momento fuera un buque pero que ya no tenga tal categoría *«por haber quedado amarrado, varado o fondeado en un lugar fijo, y destinado, con carácter permanente, a actividades distintas de la navegación»* (art. 58 LNM).

De tal manera que con lo expresado en el anterior párrafo, queda caduca la concepción de abordaje como el «choque entre buques» incluyendo así el choque de vehículos de navegación con otros objetos fijos.

Otra cuestión de gran relevancia es que en el apartado 3º del artículo 339 LNM establece que los daños que se hayan ocasionado por los mismos vehículos pero *«sin contacto»* también se registrarán por la misma normativa. Añadiendo que, cuando colisionan buques de Estado no se les reconoce la naturaleza de abordaje (apartado 4º art. 339 LNM).

Siguiendo y analizando con lo que se dispone en nuestra normativa interna, para determinar que estamos ante un abordaje, es primordial que haya un daño efectivo. A la hora de solicitar la indemnización se debe poder poner un valor económico al daño, así como el que haya una relación entre el daño y la colisión (Gómez Prieto, 2019).

3. RESPONSABILIDAD POR ABORDAJE

3.1. Fundamento de la responsabilidad

Una vez acabada la exposición de los conceptos generales y fundamentales del abordaje como de su regulación, es preciso abordar el tema de la «responsabilidad» en este tipo.

En primer lugar, y como he hecho hasta ahora, es necesario ir comparando la normativa derogada con la actual, para poder apreciar los cambios que han surgido en torno al Derecho Marítimo, y más aún con el presente accidente marítimo.

Y es que antes de que llegara la reforma, ya había parte de la doctrina que consideraba que la legislación española estaba obsoleta y que no daba una respuesta equitativa a esta figura, creando inseguridad jurídica (Ruiz Soroa y Martín Osante, 2006). Pues el CRA basaba la responsabilidad en la falta cometida, no reconociéndose la presunción de culpa en los casos con algún tapiz dudoso o fortuito.

Mientras que el CCo. amparaba la presunción de culpabilidad en sus articulado, la LNM ha seguido el modelo del Convenio de Bruselas de 1910, en su artículo 6.2 «*No existen presunciones legales de culpa en cuanto a la responsabilidad del abordaje*». De tal manera que la normativa de 1910, se apreciaba como la figura que mayor protección proporcionaba o aportaba en el momento de prorratear la responsabilidad. Al contrario de lo que hacía nuestra normativa interna en esa época, puesto que recogía una responsabilidad objetiva, pudiendo suponer una absoluta indefensión por la desigualdad que pudiera existir en los accidentes marítimos, entre buques de distintas dimensiones.

De ahí que una gran parte de los expertos en la materia, reflexionaba sobre la importancia de aplicar este convenio internacional o casi la obligatoriedad de aplicarlo.

Así pues, la Ley de Navegación Marítima nos remite al artículo 340 para conocer su fundamento de la responsabilidad. Establece que se trata de un tipo de

responsabilidad por culpa probada –*La relación de causalidad y la culpa en el abordaje deben ser probadas por quien reclama la indemnización*–. Se rechaza o se prohíbe cualquier tipo de presunción de culpa (Arroyo Martínez I. , 2014, pág. 331), entrando en juego las normas de la responsabilidad extracontractual y por tanto, *cada parte responde de su propia culpa probada* (Pulido Begines J. L., 2015, pág. 536).

Por consiguiente, la ley deja entrever que la ley considera que cualquier abordaje que no se pueda demostrar la culpa, se juzgara de fortuito, pues la culpa viene dada por un acto u omisión negligente (Pulido Begines J. L., 2015, pág. 536).

3.2. Responsabilidad extracontractual

En este sentido, en cuanto a la aplicabilidad de la Ley de Navegación Marítima en el supuesto de abordaje, cabe decir que antes de la pérdida de vigencia del CCo. en lo relativo a esta materia, se cuestionaba la aplicabilidad de la misma en el caso de que hubiera un vínculo contractual entre los implicados.

Como bien señalaba Antonio F. Mandian (Magistrado-Juez Decano de la Coruña), antes de que se materializara la LNM, para que pudiera regirse un accidente de este tipo por la normativa de abordaje, debía haber independencia –física y jurídica– entre los sujetos intervinientes, dado que este accidente marítimo se apoya en la responsabilidad extracontractual (Fraga Mandian, 2008, pág. 7), o lo que se conoce como culpa aquiliana (SAP de Les Illes Balears, de 2 de marzo de 2020 RES:83/2020)

En la actualidad, y de acuerdo al artículo 435 LNM, donde recoge expresamente cuándo será de aplicación esta normativa, advierte en su segundo apartado que no serán de aplicación para aquellos que se encuentren ligados por *contrato de fletamento, pasaje o trabajo*, funcionando por lo tanto por lo acordado entre ambas partes. De igual manera, el magistrado Fraga, apuntaba que, se excluirán de aplicar esta misma en los casos que haya contrato de remolque (Fraga Mandian, 2008, pág. 6). Reiterando una vez más que, el caldo de cultivo del abordaje es la responsabilidad extracontractual, diferenciándose así del razonamiento de la responsabilidad contractual.

Siguiendo el hilo de la cuestión, los armadores¹, aunque prueben que han actuado de la manera más diligente posible, seguirán respondiendo por los daños causados por sus dependientes. Alejándose así del modelo civil (art. 1903 CC), no cabiendo la exoneración.

Es importante anotar que no se trata de una norma imperativa. En el sentido de que, aunque las partes que se encuentren vinculadas por el contrato que sea, podrán acordar someterse al régimen jurídico del abordaje. Del mismo modo que si se trata de un caso en los que hay un contrato de remolque entre dos partes, y se ve afectado otro tercero independiente jurídica y físicamente de estos, sí se aplicara con lo que a él le respecta la normativa de abordaje.

3.3. Clases de abordaje y su responsabilidad

Después de ocasionado dicho accidente, a la hora de exigir responsabilidades habrá que verlo desde la perspectiva del fundamento de la responsabilidad de culpa o negligencia (Arroyo, 2020, pág. 936), es decir, se distinguirán cuatro tipos de abordaje, de tal manera que dependiendo quién tenga la culpa se denominará de una manera y tendrá unas consecuencias u otras. Es por eso que es importante, habrá que averiguar de qué tipo de abordaje se trata –culpable, culpable común, fortuito o dudoso–, para así poder requerir a la parte o partes implicadas. Y en relación a las clases de abordaje, el JM de Palma de Mallorca hace da una breve explicación, pero concisa de cada uno de estos tipos, en la sentencia nº 47/2021, del 16 de febrero de 2021.

De manera que, se verán articuladas sus consecuencias en distintas normativas, en la Ley de Navegación Marítima, Código de Comercio y el Convenio de 1910.

¹ Art. 145.1 LNM: «Es armador quien, siendo o no su propietario, tiene la posesión de un buque o embarcación, directamente o a través de sus dependientes, y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad»

3.3.1. Abordaje culpable

En primer lugar cabe señalar que dentro de los abordajes «culpables» se pueden diferenciar dos clases el unilateral y el común, este último lo presentaré en el siguiente punto.

El abordaje culpable unilateral, regulado en el artículo 340.1 LNM, este establece que se da cuando haya mediado la culpa por parte de un buque, embarcación o artefacto naval, recayendo la culpa sobre el armador del mismo. Pero cabe apuntar que según el punto segundo del mismo artículo, para que al lesionado se le indemnice, deberá probar «relación de causalidad la culpa» por él mismo. La aplicación de este puede verse en la STS res. 680/2005, 28 de Septiembre de 2005, donde recalca que este supuesto se da cuando sólo hay un responsable en el siniestro.

3.3.2. Abordaje por culpa común

En cambio, en el caso del abordaje culpable común, también denominada como abordaje por culpa compartida, se recoge también en el artículo 341.1 de la Ley de la Navegación Marítima. Tanto por el nombre que adquiere esta culpa como por lo que se señala en la ley, se entiende que accidente se ha dado por falta de diligencia por ambas partes, dando igual si se trata de buques, embarcaciones o artefactos navales, y por tanto teniendo que responder ambas partes en proporción al daño ocasionado.

Además, en la misma Ley del 2014, en sus siguientes artículos, en concreto, los arts. 342 y 343, presenta la figura de la «solidaridad». Donde se plasma tanto la acción de regreso como las excepciones a dicha solidaridad, respectivamente.

Del mismo modo que el Convenio para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje, en su artículo 4, reconoce tanto la figura como su responsabilidad compartida. Añadir que, en el mismo precepto se fija que dependiendo del daño que se cause sea en bienes, objetos o personales, habrá o no responsabilidad solidaria frente a terceros. Tema a tratar más adelante cuando entre más a fondo a analizar la responsabilidad.

3.3.3. Abordaje fortuito

En el caso del abordaje fortuito, no se encuentra regulado por la LNM, sino que está previsto por el Convenio de Bruselas de 1910, en su artículo 2, donde señala que se considerará fortuito cuando el siniestro se produzca por fuerza mayor, siendo además aplicable en el caso de que alguno de los dos buques «se encuentre fondeado», es decir, amarrado, anclado.

Conforme al artículo 830 CCo, se establecía que cuando se diera este tipo accidental, los buques que se vieran afectados asumirán cada uno sus daños. Aspecto que coincide con la vigente normativa española e internacional.

3.3.4. Abordaje dudoso

El abordaje dudoso entraba a ser regulado por el CCo. de manera especial en su Título IV. Se da paso en su Sección tercera «*De los abordajes*», ya derogado, con el artículo 826 comienza a hablar de los abordajes sobre cómo o por qué se ha dado y la obligación de resarcir el daño causado. Y en los siguientes artículos, por un lado, en el art. 827 se recoge la figura del abordaje por culpa compartida. Y continuando con el artículo 828, llegamos a la presente figura, el abordaje dudoso. No lo denominaba como tal, pero se podía deducir, pues decía que cuando no era concluyente conocer el culpable del abordaje. Esta figura se menciona y se explica en la SAP Lugo 46/2016, 22 de Enero de 2016.

En resumidas cuentas, este supuesto se podía dar cuando dos buques colisionaban, sospechándose que había culpa por ambas partes, pero dicha presunción podía verse desvanecida por elementos accidentales demostrables (Pulido Begines J. L., 2015, pág. 537). Es decir, cuando se haya demostrado que se ha actuado con diligencia suficiente, poniendo los medios necesarios para evitar tal desenlace. En cambio, Juan Luis P. Begines, señala que aun habiendo actuado el naviero con toda diligencia, si se demostrara que los dependientes del mismo han tenido culpa, este deberá responder por ellos, al contrario de lo que dice el CC en el art. 1903: «*La responsabilidad de que trata este artículo cesará cuando las personas en él mencionadas prueben que emplearon toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño*».

Cabe apuntar que con la derogación del Título IV del Código de Comercio, ha desaparecido la presente figura, quedando esta equiparada al abordaje fortuito (Arroyo Martínez I. , 2015, pág. 723).

3.4. Acción de resarcimiento

3.4.1. Requisitos formales

Hay que señalar que, a diferencia de lo que se exigía antes, en la realidad actual, no existe formalidad alguna para ejercitar acciones legales. Con respecto a este asunto, de nuevo, una gran parte de la doctrina se manifestaba contraria a lo que se cristalizaba en el Código de Comercio. Conforme al artículo 835 CCo., las personas afectadas por daños y perjuicios provenientes de un abordaje, debían presentar ante el juzgado competente (donde ocurriera el abordaje o «la del primer puerto de arribada del buque») una protesta o declaración en veinticuatro horas, no siendo admitida si no se cumplía con tal plazo (Pulido Begines J. L., 2019, pág. 516).

Hasta que finalmente, acabó por desaparecer esta condición en nuestro ordenamiento, con la entrada en vigor de la Ley de Navegación.

Por un lado, conforme al artículo 6 del CRA, ya señalaba que para poder ejercitar acciones para exigir el resarcimiento de unos daños causados por un tercero, no era necesario presentar protesta alguna, contrariando así lo que decía nuestro Código de Comercio.

«La acción en resarcimiento de daños sufridos por consecuencia de un abordaje, no está subordinada a que se haya extendido una protesta, ni a ninguna otra formalidad especial».

3.4.2. Plazo de prescripción

Cuando nos encontramos ante un supuesto de este tipo de accidente marítimo, y en el tratándose de responsabilidad extracontractual, como he dicho con anterioridad, debemos acudir a la Ley de Navegación Marítima, que nos reconduce al Convenio de Bruselas de 1910.

En este caso, la normativa interna no establece nada en cuanto al plazo que existe para ejercitar acciones legales. Por este motivo, habrá que acudir a normativa internacional, en este caso al convenio, a su artículo 7. Conforme al primer apartado, dispone que «... *prescriben a los dos años a contar de la fecha del accidente*». Pero otra duda que también puede surgir es, a partir de qué momento se debe iniciar ese cómputo, dato que no se encuentra recogido ni por el Convenio ni por la LNM, de manera que habrá que ceñirse al artículo 5.1 CC «*plazos estuviesen fijados por meses o años, se computarán de fecha a fecha*» (Martín Osante, 2016, pág. 376), no excluyéndose los días inhábiles.

Asimismo, el siguiente apartado del mismo artículo, señala que, en el caso de que se trate de un abordaje donde exista responsabilidad solidaria entre armadores, el que haya pagado ya, podrá ejercitar la acción de regreso frente a los otros en un plazo de un año. Comenzando su cómputo desde el día que se abona la cantidad.

Y con respecto a los motivos de interrupción y suspensión de los plazos, deberán seguirse las normas del Tribunal que conozca el asunto. También se les reconoce a las Altas Partes contratantes la posibilidad de poder prorrogar los plazos señalados en el caso de que «*el buque demandado no haya podido ser detenido en las aguas territoriales del Estado en que el demandante tenga su domicilio o su principal establecimiento*».

3.4.3. Legitimación activa y pasiva

Es verdad que, nuestra normativa interna no es para nada exhaustiva, y menos identificando la legitimidad de cada una de las partes en este procedimiento, tanto para ser parte actora como demandada. Pero podemos reparar, como en cualquier otro procedimiento, que la persona que se posiciona como reclamante será aquella que haya sufrido los daños del abordaje, pudiendo ser de tipo personales como patrimoniales. Mientras que, la persona demandada, será aquella presuntamente culpable del abordaje.

De tal forma que, vamos tener dos partes, el sujeto activo, que es la persona afectada, dañada, por el abordaje, y el sujeto pasivo, el presunto culpable del accidente, y sobre quien recaerá la reclamación y la obligación de indemnizar.

Una vez determinadas las partes, habrá que saber cuáles son los derechos y obligaciones de cada una. Por un lado, para que la persona afectada pueda requerir que se le repare o se le resarza el daño ocasionado, deberá ser un daño resarcible, tasable y existente. Es decir, tendrá que tratarse de un daño emergente, tratarse de lucro cesante o daño personal (Ruiz Soroa y Martín Osante, 2006, pág. 93) (Gómez Prieto, 2019, pág. 874). Basta con que se cumpla con estos requisitos, al igual que con que haya la relación de causalidad demandada. Teniendo también en cuenta las Reglas de Lisboa de 1987, para evaluar los daños y ser indemnizados.

La doctrina aclara que en el caso de que estuviéramos ante un caso de daño grave, como la pérdida del mismo buque, no cabría construir un nuevo barco, porque se entendería una mejora patrimonial. Concediéndose únicamente la reclamación del daño, pudiendo ser el valor del buque, además, de la pérdida económica –daño emergente o lucro cesante– que haya podido suponer. Para poder recibir la indemnización, el demandante deberá demostrar el daño ocasionado de manera tasada. Si reclama una indemnización por avería, y además, exige alguna cantidad por lucro cesante, deberá observarse los ingresos momentos atrás, que demuestren que se ha dejado de percibir las cantidades que manifiesta. En el caso de que no pudiera, no podrá ser reintegrada la segunda cantidad reclamada (Gómez Prieto, 2019, pág. 874).

Por otro lado, el sujeto pasivo, en el momento en el que se le declara responsable del abordaje, se le cargará con la obligación de resarcir los daños y perjuicios provocados. Pero, la cuestión es a quién se considera responsable del abordaje. En la actualidad, la ley de 2014, repite a lo largo de los pocos artículos en los que se regula el abordaje que, la figura responsable principal será el *armador*. Siendo este el que responde de manera directa frente a las víctimas del abordaje, es decir, los perjudicados podrán ejercitar acciones legales frente al armador, aun habiendo sido culpa de un *dependiente* del armador. En el caso de que fuera un supuesto en el que haya sido una falta cometida por uno de los dependientes, el armador tendrá *derecho de repetición*. Dicho de otra manera, efectivamente, este deberá responder en primer lugar por los daños ocasionados a otro tercero, pero una vez reembolsado los perjuicios ocasionados, y se demuestre que ha sido culpa de unos de los dependientes, podrá reclamar a este último la cuantía abonada (Martín Osante, 2016, pág. 362).

Son varios los motivos por los que recae sobre este la responsabilidad de manera directa (Martín Osante, 2016, pág. 362). En primer lugar, por la seguridad jurídica que proporciona, de tal manera que para la parte perjudicada supondrá una facilidad, dada la inexactitud de la normativa al hablar de la culpabilidad de un buque, por ejemplo.

En segundo lugar, conforme a la interpretación jurisprudencial y doctrinal, poniendo el foco en la normativa estatal como extranjera, se obedecía a depositar la responsabilidad en el armador.

En tercer lugar, acudiendo a la propia Ley de Navegación Marítima, en los artículos 145.1 y 149, podemos contemplar la figura del armador, como de su responsabilidad frente a «actos y omisiones del capitán y dotación del buque, así como de las obligaciones contraídas por el capitán».

En cuarto, y último lugar, la doctrina hace una interpretación análoga con la responsabilidad que se extrae del empresario por los daños provocados por sus empleados, en el at. 1903.4 y 6 CC:

«Lo son igualmente los dueños o directores de un establecimiento o empresa respecto de los perjuicios causados por sus dependientes en el servicio de los ramos en que los tuvieran empleados, o con ocasión de sus funciones».

«La responsabilidad de que trata este artículo cesará cuando las personas en él mencionadas prueben que emplearon toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño».

En definitiva, la doctrina señala que, teniendo en cuenta todo estos aspectos plasmados, la responsabilidad debe posar sobre al sujeto que utiliza el buque, es decir, tanto en el armador –*siendo o no su propietario, tiene la posesión de un buque o embarcación, directamente o a través de sus dependientes, y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad*–, como en el naviero. De ahí que, la importancia que se da a la utilización y no al título de propiedad, se deduce que el propietario-no armador, no tendrá responsabilidad alguna sobre el accidente.

Cabe analizar el art. 340.1 LNM menciona el *artefacto naval*. Y en relación a la atribución de la posición de armador, se considera tal a aquel que utilice alguno de los

vehículos mencionados en dicho artículo para explotarlo. Pero en cuanto al artefacto naval, al no tratarse de un vehículo para navegar, se podría decir que no el titular del mismo no es por tanto un armador (Martín Osante, 2016, págs. 351-359).

Y para acabar con este apartado, conviene subrayar que no siempre recaerá sobre el armador la responsabilidad de manera directa ya sea por culpa suya o por sus dependientes. En otras palabras, puede existir la posibilidad de que haya mediado culpa por parte de los auxiliares independientes del armador. Estas pueden ser, por ejemplo, aquellas personas contratadas para el mantenimiento del buque.

3.4.4. Competencia civil en materia de abordaje

A la hora de resolver el conflicto habrá que conocer quién es competente para conocer el asunto. Para ello deberemos acudir al Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas relativas a la Competencia Civil en materia de abordaje hecho en Bruselas el 10 de mayo de 1952 (Instrumentos de Ratificación del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la competencia civil en materia de abordaje., 1954).

En el artículo 1.1 se reúnen las opciones donde se podrá presentar la demanda y conocer caso. En primer lugar, en el apartado a) dice que será: *«o ante el Tribunal de la residencia habitual del demandado o el del lugar de uno de sus establecimientos de explotación»*.

En segundo lugar, en el apartado b) dice que será: *«o ante el Tribunal del lugar en que se haya practicado un embargo del buque demandado o de otro buque que pertenezca al mismo demandado en el caso en que dicho embargo esté autorizado, o del lugar en que el embargo hubiera podido ser practicado y en que el demandado haya prestado caución u otra garantía. »*.

Y en tercer lugar, en el apartado c) dice que será: *«o ante el Tribunal del lugar del abordaje, cuando éste haya ocurrido en los puertos y radas, así como en las aguas interiores»*.

En el apartado segundo del mismo artículo, se determina que será el demandante quien decida dónde se presentará la demanda, y por tanto se iniciará el proceso. Pero de acuerdo con el artículo 2, puntualiza que las partes podrán acordar a qué jurisdicción someterse, como la posibilidad de poder presentarse a arbitraje.

Y antes de finalizar con este punto, cabe señalar que, este convenio se entiende que es aplicable a esos casos en los que se dé daño *sin contacto*, ya sea por acción u omisión o por pasar por alto la normativa a cumplir, cuando *«un buque cause o a las cosas o personas que se encuentren a bordo, aunque no haya habido abordaje»*.

3.4.5. Competencia penal en materia de abordaje

Cuando estemos ante un abordaje con tintes delictivos, acudiremos al Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas relativas a la Competencia Penal en materia de abordaje u otros accidentes de navegación, de 10 de mayo de 1952 (Bruselas) (Instrumentos de Ratificación del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la competencia penal en materia de abordaje u otros accidentes de navegación, 1954), donde apenas se recoge doce artículos. En su primer artículo señala que cuando se dé el supuesto de abordaje, donde se presuma que ha existido responsabilidad penal o que el Capitán u otro no haya actuado con la diligencia exigida, *«no podrá incoarse ningún procedimiento sino ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado cuyo pabellón enarbolaba el buque en el momento del abordaje o del accidente de navegación»*.

Es decir, que tendrá conocimiento del accidente y, enjuiciará aquel Estado bajo el que esté abanderado dicho buque. Y esto se debe porque aquellos siniestros que se den en aguas interiores, no se regularán por este convenio (artículo 4). Pero además, los firmantes del convenio también podrán reservarse la competencia para perseguir y sancionar si el siniestro se ha dado dentro de sus aguas.

E igualmente, los firmantes de este acuerdo, se obligan a ir ante un árbitro cuando surja algún tipo de conflicto a la hora de interpretar o aplicar las normas de este convenio. Así como que las partes, aparte de tener que someterse a arbitraje, puedan pactar acudir al Tribunal de Justicia Internacional (artículo 5).

3.5. Obligación de resarcimiento

Para seguir, en lo concerniente a la indemnización, vuelvo a repetir que no se exige formalismo alguno para ejercer el derecho a reclamar el resarcimiento del daño sufrido (Arroyo Martínez I. , 2015, pág. 720). Aspecto reconocido en la Ley de Navegación Marítima en su art. 344, pero con la concreción de que sí que habrá que probar que hay relación de causalidad entre el daño sufrido y el abordaje.

Entonces, partiendo de la idea de que ya no hay presunción de culpabilidad, y que la obligación de probar recae sobre la víctima. En primer lugar, esta, deberá exigir la indemnización. Y en segundo lugar, cuando consiga probar que ha mediado culpa por la otra parte, se podrá obligar a resarcir los daños. Sin embargo, durante la vigencia de la *Sección tercera* del CCo., relativa a los abordajes, establecía en su art. 833 que, en los casos en que se hundiera el buque en el mismo momento del choque, cuando se fuera a atracar en un puerto para reparar los desperfectos, o tuviera que encallarse para poder salvar sus vidas, y se hundiera, se presumía que era por culpa del abordaje.

Eso sí, antes de realizar todo este proceso de reclamación, en el mismo artículo mencionado en el primer párrafo, se establece que *«las partes implicadas en un abordaje deberán facilitarse recíprocamente la inspección de los daños sufridos»*.

Después de haber incidido en los aspectos anteriores, podemos acudir al Código Civil, a sus arts. 1902 y 1106 donde determinan que:

«El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado»

«La indemnización de daños y perjuicios comprende, no sólo el valor de la pérdida que hayan sufrido, sino también el de la ganancia que haya dejado de obtener el acreedor, salvo las disposiciones contenidas en los artículos siguientes»

Es importante aludir al artículo 345 LNM, donde dispone que las normas estas se aplicaran en el caso de haber responsabilidad por daños causado por el abordaje, al margen del procedimiento por el que se escoja solucionar este asunto –civil, penal o administrativo–. De tal manera que no se pueda instrumentalizar y dilatar la cuestión en

el tiempo, como impedir que el armador pueda limitar su responsabilidad (Pulido Begines J. L., 2019, pág. 517).

Es de gran transcendencia la calificación que se le da a la actuación del causante del accidente, puesto que una vez que el sujeto activo ejerce las acciones correspondientes para que se le resarza el daño ocasionado, y la actuación del culpable se aprecie con una naturaleza de ilícito civil o penal, irá por una vía u otra, teniendo por consiguiente, distintas consecuencias.

Y atendiendo a lo que dispone la Ley de Navegación Marítima, que aun llevando el conflicto por cualquiera de las vías, será de aplicación el régimen de responsabilidad del abordaje. Con la excepción que recoge la propia ley en el mismo artículo, en su segundo apartado: *«No se aplicarán tales normas a las relaciones entre las partes vinculadas por un contrato de fletamento, pasaje o trabajo, que se regirán por sus normas específicas»*.

3.6. Limitación de la responsabilidad

Poniéndonos en antecedentes, por un lado, teníamos el Código de Comercio de 1885, antes de ser derogada la parte dedicada al abordaje, donde en su art. 837 señalaba que *«La responsabilidad civil que contraen los navieros en los casos prescritos en esta sección, se entiende limitada al valor de la nave con todas sus pertenencias y fletes devengados en el viaje»*. Que venía a ser limitada la responsabilidad por abordaje por los daños, desperfectos o pérdidas sufridas sobre la carga, por el valor que tenía el propio buque con todo lo que incluyera dentro de él (Fraga Mandian, 2008, págs. 19-20).

Con la entrada en vigor de la Ley 14/2014, se acaba por derogar esa limitación de responsabilidad que recogía el Código de Comercio, y se deja sin regular de manera específica esta figura. En cambio, en caso de tratarse de un abordaje por culpa compartida, se encuentra un resquicio para dicha limitación de responsabilidad –artículo 343 LNM–. La anterior regla creaba dudas a la hora de ser aplicada, por cuál era la manera que ejercer este derecho, como el límite de ejercerlo.

De igual manera, en el Convenio de Bruselas 1910, también se recoge la posibilidad de que se pueda limitar su responsabilidad el naviero –artículo 10-, de acuerdo a la normativa estatal como a los acuerdos llegados entre las partes.

Pero, aun habiendo desaparecido de manera expresa esta limitación en el contexto del abordaje, en la propia ley de 2014, podemos observar lo que recogen los artículos 392 y ss. En este primer artículo se dice que cabrá *«El derecho a limitar la responsabilidad ante las reclamaciones nacidas de un mismo accidente se regirá por lo dispuesto en el Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio Internacional sobre la Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones de Derecho 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»*. Por tanto, habrá que tener en cuenta, el Convenio de Londres de 1976, donde se recoge la limitación que se podrá establecer a la responsabilidad surgida, teniendo muy presente lo que se dispone en también en nuestro ordenamiento, entre otros, los arts. 398 y 399 LNM, con respecto a los límites *generales y especiales*.

Es igual de reseñable que, aunque las partes hayan sometido a las Reglas de Lisboa 1987, pueden fijar limitaciones a su responsabilidad (Gómez Prieto, 2019, pág. 875).

4. CASO PRÁCTICO

Antes de concluir con el presente trabajo de investigación, considero conveniente después de haber plasmado toda, o casi toda –si cabe– la información general en torno a la figura del abordaje, llevar a la práctica los conocimientos adquiridos mediante el análisis de un caso práctico.

La sentencia sobre la que me voy a centrar es la de los Juzgados de lo Mercantil - Palma de Mallorca, sección 1, nº rec. 1024/2017, de 16 de febrero de 2016. Donde se discute sobre la forma del siniestro y su responsabilidad, y por consiguiente el alcance de esta última.

4.1. Hechos controvertidos

El 9 de septiembre de septiembre de 2016, alrededor de la 21.15 h, de una noche cerrada, una embarcación perteneciente al demandante, estaba siendo pilotada por su hijo camino al Puerto de Pollensa siguiendo la dirección del Faro de Punta Avanzada. Cuando otra embarcación de pesca profesional, dirigida por el demandado, le abordó. Este último señaló que, en el momento del abordaje se encontraba en popa preparando sus herramientas de pesca, haciendo uso del piloto automático. Admitiendo además, que en ese momento no tenía ninguna de las luces reglamentarias encendidas, únicamente estaba encendida la de cubierta de popa.

Por consiguiente, el demandante solicitó un presupuesto de reparación del daño sufrido, resultando ser una cantidad de 5.856.40€. De tal manera que le requería a la otra parte el abono de la cantidad íntegra. Mientras que la parte demandada, en este caso, la MURIMAR SEGUROS, consideraba que la culpa era compartida, habiendo que pagar el 50% de lo requerido.

4.2. Argumentos del demandante

D. Feliciano, parte actora, alega que la culpa es única y exclusivamente de la embarcación pesquera. Puesto que él llevaba las luces dadas, mientras que la embarcación pesquera no tenía iluminación ninguna.

4.3. Argumentos del demandado

En cambio, MURIMAR S., asegura que ambas embarcaciones son culpables a partes iguales dado que ninguna hizo por evitar la colisión entre ambas. Siguió diciendo que, D. Isidoro, su asegurado, iba con las luces dadas y que aunque estuviera activo el piloto automático, dijo que *«no es sinónimo de abandonar el pilotaje del barco, sino una ayuda a la navegación»*. En cambio, sí admitió que el asegurado se despistó unos segundos porque estaba utilizando un dispositivo móvil, al ver que no avistaba ningún obstáculo. Recalcando que no vio nada porque la otra embarcación no llevaba dadas las luces. Por eso mismo, cuando sintió haber chocado contra algo, paró y observó, viendo como la otra parte encendía las luces en ese mismo instante. Reiterando en que se trata de una culpa compartida porque ninguno de los sujetos se encontraba vigilando.

4.4. Decisión judicial

El Tribunal empieza analizando el concepto de abordaje como del elemento que relevante, que es el «buque», para poder declararlo o no como un abordaje. Para ello, valiéndose de la STS 6 de diciembre de 1929 –mencionada en alguna ocasión anterior-, donde dice que *«entre dos embarcaciones, cualquiera que sea su clase o tamaño, por acercamiento, encuentro o choque o golpe más o menos violento de una a otra embarcación, pero siempre sobre la base de hallarse las dos naves separadas, independientes una de otra, con libertad de movimientos, nunca ligadas entre sí y con relación de cierta dependencia de cualquiera de ellas con relación a la otra»*.

Acompañándolo de la Regla 3ª del RIPA donde dispone que, el concepto de buque es *«toda clase de embarcaciones, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento, las naves de vuelo rasante y los hidroaviones, utilizadas o que puedan ser utilizadas como medio de transporte sobre el agua»*. Hasta acabar por mencionar la definición del abordaje que da la actual normativa, Ley de Navegación Marítima, en su artículo 339.2 *«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... »*, junto con los arts. 340 y 341, sobre el fundamento de la responsabilidad y el abordaje por culpa compartida, respectivamente.

Una vez destacado lo anterior, el juez analiza cuál sería la normativa de aplicación y sobre quién ostenta la competencia de conocer el presente caso. Examina y expone que al tener ambas embarcaciones bandera española y, habiéndose producido accidente produce en aguas nacionales, siendo competente el Tribunal español, será de aplicación la LNM. Amparándose en el art. 12.2 CRA que establece que *«Que cuando todos los interesados pertenezcan al mismo Estado que el Tribunal que conozca del asunto, será aplicable la ley nacional, y no el Convenio»*.

Además, destaca basándose en doctrina mayoritaria que, la culpa en este tipo de accidente marítimo, supone la *infracción de las normas de navegación*, como la falta en la práctica normal del marino o de los usos náuticos, recogidas en el RIPA (1972). Hace especial hincapié en este Reglamento, a la hora de analizar las causas del abordaje y la consiguiente responsabilidad. Conforme a las reglas 1.a) y 3.i), es de aplicación dicho Reglamento de 1972, dado que ambas embarcaciones se encontraban navegando.

Prosiguiendo con lo que apuntaba uno de los testigos, al igual que el informe pericial, se ajustaba a una situación «*de vuelta encontrada*», con arreglo a la regla 14 RIPA:

«a) Cuando dos buques de propulsión mecánica naveguen de vuelta encontrada a rumbos opuestos o casi opuestos, con riesgo de abordaje, cada uno de ellos caerá a estribor de forma que pase por la banda de babor del otro.

b) Se considerará que tal situación existe cuando un buque vea a otro por su proa, o casi por su proa, de forma que de noche vería las luces de tope de ambos palos del otro enfiladas o casi enfiladas y/o las dos luces de costado, y de día observaría al otro buque bajo el ángulo de apariencia correspondiente.

c) Cuando un buque abrigue dudas de si existe tal situación, supondrá que existe y actuará en consecuencia».

Por lo que el juez concluye, que visto que ambas partes alegan que si llevaban las luces puestas, y la otra parte no, no habiendo acuerdo, y no pudiendo ser verificado, pero sí pudiendo tener en cuenta la prueba testifical, donde se dice que las partes no se habían visto, señala que no hay culpa exclusiva de nadie. Sino que es culpa compartida, y que por tanto la responsabilidad será al 50% cada una. Todo ello con base en el último artículo nombrado, aludiendo a que ninguno hizo maniobra alguna para evitar dicha colisión.

Mi opinión sobre el caso está en consonancia con la resolución del juez. Creo que se trataba de un caso claro de abordaje por culpa común o compartida. Dado que según lo declarado por ambas partes, al margen de que entren en contradicción con lo declarado –ejemplo del patrón de la embarcación pesquera, con lo relativo a luces reglamentarias no encendidas–, de acuerdo al informe pericial, donde se informa de que los daños en ambas embarcaciones son en la proa, por lo que casa con el supuesto de la regla 14 del Reglamento.

A parte de eso, me atrevo a enfatizar que, todo aquel que haga uso de estos vehículos debe actuar siempre con toda la diligencia posible cumpliendo con su deber de vigilancia (art. 5 RIPA), además, debe ir debidamente iluminados para ver y ser visto (art. 23.a) RIPA). Por eso mismo, en el presente caso, como se no ha podido apreciar

actuación diligente por parte de ninguno, es de aplicación el art. 341.2 LNM –*Cuando no pueda establecerse el grado de culpa debido a las circunstancias del hecho, o cuando las faltas cometidas resulten equivalentes, la responsabilidad se atribuirá a ambos armadores a partes iguales*–.

5. CONCLUSIONES

Para dar punto y final al presente trabajo, es preciso hacer una breve reflexión al respecto. Como he podido explicar y defender a lo largo del trabajo, con la entrada en vigor de la Ley de Navegación Marítima, del 14 de julio de 2014, y por consecuencia, la derogación de la regulación del abordaje en el Código de Comercio, es evidente que han surgido cambios de gran relevancia.

Es por eso que, lo más destacable sería la modificación relativa a la *presunción de culpa* que se recogía en el Código de Comercio, mientras que la normativa actual, elimina tal presunción obligando al perjudicado a probar que hay una relación de causalidad entre el daño sufrido y el abordaje, o lo que es lo mismo, *culpa probada*. De manera que, en este sentido, la normativa interna se ha equiparado a la internacional, en concreto, al Convenio de Bruselas de 1910 (art.6.2: «*No existen presunciones legales de culpa en cuanto a la responsabilidad del abordaje*»). En cambio, no hay consonancia plena, por ejemplo, con relación a los supuestos de solidaridad, que opinaré sobre ello más adelante.

Siguiendo con la presunción de culpa, creo que es un tema peliagudo, ya que puede ser un hándicap tanto la *culpa probada*, como la *culpa presunta*. Actualmente, puede suponer una desventaja para el afectado por el abordaje, el tener que probar que ha habido relación de causalidad entre el daño sufrido y la culpa, pudiendo resultar difícil en ocasiones demostrar. Pero la ventaja que le puedo ver a esto es el poder evitar fraudes por partes de supuestos afectados, es decir, evitar aquellos casos en los que haya gente que aproveche las circunstancias para enriquecerse injustamente, por ejemplo.

Con respecto a los casos de responsabilidad, en la actualidad, se está discutiendo en el Anteproyecto de Ley de Modificación del Texto Refundido de la Ley de Navegación

Marítima, entre otras, sobre la posible modificación del artículo 342 LNM, en especial del apartado primero, con relación a la solidaridad personal y material. La cuestión es que el Convenio de 1910 recoge la solidaridad sólo en los casos de que exista daños personales –muerte o heridas-, y la responsabilidad mancomunada en caso de daños materiales, al igual que el 341 LNM. En cambio, el art. 342.1, reconoce la responsabilidad solidaria en ambos casos, queriendo ser por tanto modificado.

Conforme a esta posible modificación futura, creo que es correcta aunque también puede tener sus inconvenientes. Por un lado, quiero recalcar la gran diferencia que hay entre una responsabilidad por daños personales o materiales. No es comparable una pérdida material o patrimonial a una personal. Partiendo de aquí, es evidente que la solidaridad es una figura que busca la protección principal de la víctima o afectado. En el sentido de que esta podrá dirigirse a cualquiera de los responsables a rendir cuentas, cobrando en un único pago.

Por otro lado, sí es más perjudicial para los culpables, más aún, frente al que se solicite el pago de los daños sufridos, porque tendrá que hacer frente a una cantidad, seguramente, elevadísima. Sí es verdad que, este posteriormente podrá ejercitar el derecho de regreso frente a los demás responsables, pudiendo surgir problemas de cobro, pero eso es otro tema a parte.

6. BIBLIOGRAFÍA

- ARROYO MARTÍNEZ, I., *Compendio de Derecho Marítimo*, Madrid, España, Tecnos. (2014) 5ª ed.
- ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso de Derecho Marítimo*, Aranzadi, Pamplona, Navarra, España, (2015). 3ª ed.
- ARROYO, MARTÍNEZ, I., «Accidentes marítimos y contaminación». En MENÉNDEZ, A./ ROJO, A. (dir.), *Lecciones de Derecho Mercantil*, Aranzadi. Pamplona, Navarra, España, (2020) 18ª ed., Vol. II, pp. 934-937.
- FRAGA MANDIAN, A. «Aspectos civiles del abordaje. Especial referencia al Proyecto de Ley 121/000111, General de Navegación Marítima». *DIARIO LA LEY*, Artículo 6870 (2008).
- GÓMEZ PRIETO, M.T. «Régimen jurídico del abordaje en la ley de Navegación Marítima», en GARCÍA-PITA, J.L./ QUINTÁNS EIRAS, Mª/ DÍAZ DE LA ROSA, A. (dirs.), *El derecho Marítimo de los Nuevos Tiempos*, Aranzadi, Pamplona, Navarra, España, (2019) pp. 859-877.
- MARTÍN OSANTE, J.M. «Los accidentes de la navegación», CAMPUZANO, A.B./ SANJUÁN, E. (dirs.), *Comentarios a la ley de Navegación Marítima*, Tirant Lo Blanch., Valencia, España, (2016), pp. 336-377.
- PULIDO BEGINES, J.L. «Del abordaje», en EMPARANZA SOBEJANO, A./ MARTÍN OSANTE, J.M (dirs.), *Comentarios sobre la ley de navegación marítima*, Marcial Pons, Madrid, (2016), pp. 535-542.
- PULIDO BEGINES, J.L. «Accidentes de la navegación: Abordaje, Avería gruesa, Salvamento y bienes hundidos o naufragados», en EMPARANZA SOBEJANO, A./ MARTÍN OSANTE, J.M. (dirs.), *Ley de Navegación Marítima: balance de su aplicación práctica*, Marcial Pons, Madrid, España, (2019) pp. 507-518.
- RUIZ SOROA, J. M., y MARTÍN OSANTE, J. M.. «La responsabilidad por daños de abordaje», en RUIZ SOROA. J.M. , MARTÍN OSANTE, J.M. (dirs.), *Manual de*

Derecho de Accidentes de la Navegación, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco Vitoria-Gasteiz, Álava, España, (2006), 3ª ed., pp. 13-95.

TÉLLEZ GARCÍA, M. A. «El Buque y su Estatuto Jurídico», en CONTRERAS BUSTAMANTE, R./ GALENA ABARCA, B.A./ DE LA FUENTE RODRÍGUEZ, J. (dir.), *Derecho Marítimo Internacional*, Tirant lo Blanch, México, (2020), 2ª ed., p. 294.

7. LEGISLACIÓN

Convenio para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje de 1910.

Convenio para prevenir los abordajes de 1972.

Instrumentos de Ratificación del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la competencia civil en materia de abordaje u otros accidentes de navegación, de 3 de enero de 1954.

Instrumentos de Ratificación del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la competencia penal en materia de abordaje u otros accidentes de navegación, de 4 de enero de 1954

Instrumento de Adhesión de España al Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, hecho en Londres el 20 de octubre de 1972.

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

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

Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil.

8. JURISPRUDENCIA

Sentencia del Tribunal Supremo, del 6 de diciembre de 1929.

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil), 28 de Septiembre de 2005 (Vlex, rec.769/1999)

Sentencia de la Audiencia Provincial de Lugo (Sala de lo Civil, Sección 1ª), 22 de Enero de 2016, (Vlex, rec. 648/2016).

Sentencia del Juzgado de lo Mercantil (Sala de lo Civil, Sección 1ª) – Palma de Mallorca, 16 de febrero de 2018 (Iberley, rec. 1024/2017).

Sentencia de la Audiencia Provincial de Les Illes Balears (Sala de lo Civil, Sección 3ª), del 3 de marzo de 2020 (Tirant online, rec. 869/2019).

Sentencia del Juzgado de Primera Instancia (Sala de lo Civil, nº 1) – Palma de Mallorca, de 16 de febrero de 2021 (Cendoj, rec. 106/2019).

9. ENLACES

SERNA, B. (2018, junio 8). *Plataforma Digital de Economía, Derecho y otras Ciencias Sociales y Humanas*. <https://leyderecho.org/reglas-de-lisboa-1987/> (Última consulta: 04/03/2021)

Aspectos civiles del abordaje. Especial referencia al Proyecto de Ley 121/000111, General de Navegación Marítima. *DIARIO LA LEY*, Artículo 6870 https://laleydigital.laleynextes.ehu.idm.oclc.org/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAAAEAMtMSbF1CTEAAXMjQzMDtbLUouLM_DzbsMz01LySVACHjm0SIAAAAAA==WKE (Última consulta: 02/06/2021)