

El abordaje: Limitación de responsabilidad

Trabajo Final de Grado



Facultat de Nàutica de Barcelona
Universitat Politècnica de Catalunya

Trabajo realizado por:
Carolina Quiñones Mañez

Dirigido por:
Germán de Melo

Grado en Náutica y Transporte Marítimo

Barcelona, 9 de septiembre del 2015

Departamento de Ciències e Ingenieria Náuticas



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA
BARCELONATECH

Facultat de Nàutica de Barcelona

*¡Oh capitán, mi capitán!
Nuestro terrible viaje ha terminado,
el barco ha sobrevivido a todos los escollos,
hemos ganado el premio que anhelábamos,
el puerto está cerca...
(Walt Whitman)*

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, dar las gracias a mi Director de proyecto, Germán de Melo, por darme la oportunidad de iniciarme en el mundo de la legislación marítima. Gracias a su experiencia y conocimientos he podido conocer a personas muy importantes del sector así como visitar lugares que nunca antes hubiera podido imaginar. Su influencia ha sido el pilar fundamental para la realización de este proyecto.

Agradezco muchísimo a Félix Ruíz Gálvez por la paciencia que ha tenido conmigo y los conocimientos que me ha aportado a lo largo de todo el proyecto. Gracias por el ánimo y las ganas de ayudarme en todo lo que he necesitado.

Mi agradecimiento más personal va para mi familia. Sin su apoyo, comprensión e inspiración no hubiera podido llevar a cabo este proyecto. A mis padres, por su sacrificio y apoyo incondicional para que pueda conseguir todos mis objetivos, sin ellos nada hubiera sido posible. A mi hermano Alberto, por ser mi ejemplo a seguir. A Marta, por su paciencia y apoyo a lo largo de estos años.

Agradecer a todos los profesores de la Facultat de Nàutica de Barcelona por sus conocimientos, valores y experiencias que me han transmitido durante todo el Grado.

Por último, a Conchi, Juan Antonio, Inma y Emma, de gestión académica, por su ayuda y asesoramiento.

RESUMEN

Ante la aprobación y publicación de la nueva Ley de Navegación Marítima de 24 de julio de 2014, se hace necesario un estudio sobre el abordaje, sus consecuencias así como su legislación aplicable. Estas consideraciones deben ser tomadas en cuenta, dependiendo el lugar donde se ha producido el abordaje. También es de suma importancia conocer las diferencias que se han establecido en la nueva Ley con respecto al Código de Comercio. Debido a todas las modificaciones, se considera de gran importancia tenerlas en cuenta ya que se han establecido nuevos criterios para la aplicación de la limitación de responsabilidad. Teniendo en cuenta todos los criterios mencionados, es de gran importancia hacer un estudio en cuanto a la regulación y concepto de abordaje, responsabilidad de daños, la obligación de resarcimiento en cuanto a los daños causados, y la limitación de responsabilidad. Para poder llevar a cabo este estudio se deberá consultar nuestra ley interna así como aquellos Convenios Internacionales mencionados en dicha ley.

ABSTRACT

With the adoption and publication of the new maritime law, of 24th July of 2014, thus requiring a study about the collision, consequences about this problem as well as the applicable legislation. Those considerations must be borne in mind, the place where collision has occurred. Also, is of major importance to know different have been established in the new law in respect with Código de Comercio. Due to the change, it's considered very important take them into account because criterias have been established for the application about limitation of liability. Taking into account all of the above factors, is of major importance to allow a study about the concept and regulation of collision, environmental damages, redress obligation as regards losses caused, and the limitation of liability. To carry out this study, is necessary to read the local law as well as International law.

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS.....	5
RESUMEN	7
ABSTRACT	8
ÍNDICE DE TABLAS	12
ABREVIATURAS.....	13
PALABRAS CLAVE.....	14
KEY WORDS	14
INTRODUCCIÓN.....	15

CAPÍTULO I

Abordaje: Regulación y concepto

1. Normativa aplicable	19
1.1. Ley General de Navegación marítima en España	19
1.2. Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje (1910).....	22
2. Concepto de abordaje.....	24
3. Elementos en el abordaje	26
3.1. El buque	27
3.2. El lugar del abordaje	30
3.3. La Colisión	32
3.4. Producción del daño	33
3.5. Independencia entre los buques colisionados	34
4. Supuestos especiales	35
4.1. Abordaje con práctico	35
4.2. Abordaje por remolque	36

CAPÍTULO II

Responsabilidad de daños en el abordaje

5. Exposición general	39
6. Clases de abordaje	40
6.1. Abordaje por culpa exclusiva.....	40
6.2. Abordaje por culpa compartida.....	41
6.3. Abordaje dudoso	45
6.4. Abordaje fortuito.....	46
6.5. Régimen jurídico aplicable al abordaje	47
7. La culpa en el abordaje	48

CAPÍTULO III

Obligación de resarcimiento

8. Exposición general.....	50
9. La protesta de mar	52
10. Pérdida del buque y tasación pericial	54
11. Averías del buque.....	55
12. Daños a personas	56
13. Daños a la mercancía	58

CAPÍTULO IV

La limitación de responsabilidad

14.	Ámbito de aplicación.....	59
15.	Competencia Judicial.....	62
15.1.	Abordaje en aguas territoriales	62
15.2.	Abordaje en aguas internacionales	65
16.	Créditos marítimos.....	66
16.1.	Ámbito objetivo	66
16.2.	Créditos limitables	67
16.3.	Créditos excluidos.....	69
17.	Conducta que priva el derecho a limitación	71
18.	La limitación de responsabilidad.....	72
18.1.	Planteamiento general	72
18.2.	Límites generales.....	76
18.3.	Límites especiales	80
19.	Fondo de limitación.....	82
CONCLUSIONES		86
BIBLIOGRAFÍA		90

ÍNDICE DE TABLAS

<i>TABLA 1:</i> Régimen de responsabilidad en el Convenio de Bruselas	47
<i>TABLA 2:</i> Créditos sujetos a limitación.....	68
<i>TABLA 3:</i> Créditos excluidos de limitación	70
<i>TABLA 4:</i> Reclamaciones por muerte o lesiones corporales distintas de las reclamaciones de los pasajeros.	78
<i>TABLA 5:</i> Otras reclamaciones relativas a daños materiales	78
<i>TABLA 6:</i> Límites máximos de responsabilidad.....	82

ABREVIATURAS

ADM	Anuario de Derecho Marítimo
BOE	Boletín Oficial del Estado
CC	Código Civil
CCo	Código de Comercio
CE	Constitución Española
DEG	Derechos Especiales de Giro
ILU	Institute of London Underwriters
LLMC	Convenio de limitación de responsabilidad derivada de reclamaciones de Derecho Marítimo, de 1976
LNМ	Ley de Navegación Marítima
OMI	Organización Marítima Internacional
RAE	Real Academia de la Lengua Española
STS	Sentencia del Tribunal Supremo
TRB	Tonelaje de Registro Bruto

PALABRAS CLAVE

Abordaje marítimo, buque, choque, contractual, Convenio en materia de abordaje (Bruselas 1910), Convenio sobre limitación de responsabilidad (Londres 1976), créditos marítimos, culpa, daños, extracontractual, fondo de limitación, Ley de Navegación Marítima, limitación, lugar del abordaje, OMI (Organización Marítima Internacional), pérdida, reclamación, responsabilidad.

KEY WORDS

Maritime collision, vessel, crash, contractual, Convention in matters Collisions (Brussels 1910), Convention about limitation of liability (London 1976), maritime credits, fault, damages, non-contractual, fund of limitation, local law, limitation, location of the collision, IMO (International Maritime Organization), loss, claim, responsibility.

INTRODUCCIÓN

Según la definición del concepto de abordaje establecido en el artículo 339.2 de la Ley 14/2014 del 24 de julio, de navegación marítima, 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*. De este modo, podemos deducir que dicha acción de abordar consiste en el choque de dos embarcaciones. Así mismo, dicho choque debe producir o causar unos daños, por lo tanto un abordaje sin una consecuencia de daños carece de relevancia para el Derecho privado.

En cuanto a la responsabilidad por los daños causados por un abordaje, estos se establecen según se tipifica en el Código Civil relativo a la responsabilidad extracontractual. Ante un daño que provoque una lesión de la propiedad o de un patrimonio se fundamenta en la culpa de quien lo causa y que también se contemplan en dicho Código.

Nuestra normativa interna establece y diferencia los distintos tipos de abordaje que se pueden producir. El abordaje por culpa exclusiva se diferencia del abordaje fortuito, en cuanto al daño producido recaerá sobre el armador del bien perjudicado. En cuanto no se demuestre el fortuito o la culpa exclusiva de dicho armador, los daños recaerán en ambos buques. Si el abordaje es por culpa común y su causa es dudosa, rige el principio de solidaridad. Según el artículo 1902 del Código Civil considera que *el que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado*. Esto nos indica que un comportamiento que causa daño se puede encontrar culpa y en el supuesto de que no sea así

entraríamos en un caso fortuito. A todos los efectos, el abordaje previsto en la Ley 14/2014, del 24 de julio, de navegación marítimo, en su artículo 339.1 y el cual nos remite al Convenio de Bruselas de 1910 en su artículo 11 donde,

“El presente convenio no es aplicable a los buques de guerra y a los buques del Estado exclusivamente adscritos a un servicio público”.

En base a lo tipificado en la Ley Nacional e Internacional, podemos considerar que la referencia de abordaje prevista en la Ley indica que el buque debe estar destinado a una actividad comercial, al transporte de personas o cosas con fines lucrativos.

En cuanto a la limitación de responsabilidad, se establece a partir del Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad de 1976 donde se regula globalmente. Hoy en día, dicha materia se basa en una economía que está a la orden del día y cuya finalidad es dar protección y fomentar la industria naviera. En nuestra Ley de Navegación marítima, en su Título VII se recogen todas las disposiciones en cuanto a la limitación de responsabilidad. Sigue un modelo internacional a partir del Convenio LLMC/76/96 y puede ser aplicado tanto en un régimen de tráfico jurídico interno como externo. Nuestro ordenamiento jurídico, tipifica que el derecho a limitar se puede invocar en cualquier procedimiento sobre una reclamación limitable independientemente que esta sea civil, social, penal o administrativa.

En su Capítulo III relativo a las sumas máximas de indemnización, podemos señalar que en su artículo 339.2¹, tipifica unos límites de responsabilidad especiales para los buques y

¹ Artículo 339.2 de la Ley 14/2014, del 24 de julio, de Navegación Marítima, *Los límites de responsabilidad aplicables para los buques y embarcaciones con arqueo inferior a 300 toneladas son: a) Un millón de derechos especiales de giro para las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales. b) Quinientos mil derechos especiales de giro para las demás reclamaciones limitables.*

embarcaciones con arqueo inferior a 300 toneladas. Si el buque tiene un arqueo superior a 300 toneladas, el Convenio LLMC/76/96 será de aplicación.

Por último, en su Capítulo IV referente al fondo de limitación, recoge en su artículo 403.1² que para que exista el derecho a limitar, se deberá constituir un fondo de limitación.³

Por estos motivos, creo conveniente hacer una investigación sobre el abordaje y la limitación de responsabilidad que recae sobre éste basándome en nuestra nueva Ley de Navegación Marítima ratificada el 24 de julio del 2014.

A estos efectos, se dedica el capítulo I a la regulación y concepto de abordaje haciendo mención a la normativa aplicable tanto nacional como internacional, siguiendo con un concepto jurídico de abordaje que se recoge en nuestra Ley. A continuación, una exposición sobre los elementos que intervienen en el accidente como pueden ser el buque, el lugar, la colisión, la producción del daño y la independencia entre los buques en colisión y para finalizar dicho capítulo, una mención a los supuestos especiales, referente al abordaje con práctico abordaje y el abordaje por remolque.

En el capítulo II se estudia la responsabilidad de daños en el abordaje donde se citaran las diferentes clases de abordaje que existen en nuestra legislación y por consiguiente, la culpa del accidente que podrá ser derivada de un comportamiento activo u omisivo y una relación de causalidad.

² Artículo 403.1 de la Ley 14/2014, del 24 de julio, de Navegación Marítima, *Para la válida 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 origina la responsabilidad.*

³ Albors Galiano Portales. Fuente consultada a través del Instituto Marítimo Español.

Hasta este momento, se ha estudiado la obligación de resarcir los daños por el armador del buque culpable pero en el capítulo III se hará mención al alcance de la responsabilidad haciendo un estudio de la protesta, pérdida del buque y los daños tanto a la carga como a las personas.

En el capítulo IV se profundiza en el tema base y principal de este estudio sobre la limitación de responsabilidad introduciendo el punto sobre la competencia judicial. Se realiza una síntesis sobre a quien compete en el ámbito jurídico delimitar y aplicar la normativa sobre la limitación de responsabilidad. También se hace una breve exposición sobre la normativa aplicable en España, como es el Convenio LLMC/76 y ratificado con posterioridad, en el Protocolo de 1996 así como la Ley de Navegación Marítima publicada recientemente. A continuación, en el punto 2 se hará una pequeña síntesis sobre los créditos marítimos donde se hablará tanto de los créditos limitables como los créditos excluidos. Por consiguiente, la conducta que priva el derecho a la limitación se fundamentará en el punto 3. Se estudiará la pérdida del derecho a limitar así como la conducta inaplicable. En su punto 4, se hará un estudio sobre los límites de responsabilidad donde se hará referencia tanto al Convenio LLMC/76 como a la Ley de Navegación Marítima en cuanto a la aplicación de cada uno respecto al arqueo bruto de cada buque. Se hablará tanto de los límites generales como los especiales. Para finalizar, se realizará una pequeña mención al fondo de limitación que se recogerá en el punto 5 de dicho capítulo.

CAPÍTULO I

Abordaje: Regulación y concepto

1. Normativa aplicable

El abordaje interesa al Derecho en varios planos distintos. Por un lado, como riesgo a evitar mediante una regulación adecuada e internacional de las maniobras en la navegación, lo que ha dado lugar a los sucesivos Reglamentos internacionales para prevenir abordajes, de contenido marcadamente técnico náutico. Por otra parte, el abordaje que ocasiona daños a las personas o a las cosas puede constituir, si concurren las circunstancias de culpabilidad necesarias para ello, un ilícito de relevancia penal.⁴

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

1.1. Ley General de Navegación marítima en España

La reforma del Derecho marítimo español llevó a la aprobación de la Ley 14/2014 de 24 de julio, sobre Navegación Marítima⁵.

⁴ Gabaldón García, José Luis. Ruiz Soroa, José. *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Tercera edición, Madrid y Barcelona 2006, pp. 693.

⁵Publicado en el Boletín Oficial del Estado. Nº 180, Sec. I. Pág. 59193. Viernes 25 de julio de 2014.

Según se indica en el preámbulo (Capítulo I) de dicha Ley, esta tiene como objetivo la coordinación con el Derecho Marítimo internacional y su adecuación a la práctica actual del transporte marítimo.

Con esta norma se corrigen las diferentes contradicciones existentes entre los diferentes convenios internacionales vigentes en España y la disgregada normativa que regula esta materia la cual sigue, a fecha de hoy, constituida por el Libro III del Código de Comercio de 1885. Así mismo, pone fin a las carencias detectadas en cuanto a la pluralidad de intereses nacionales y, en caso de la seguridad de la navegación, la protección del medio ambiente, la lucha contra la contaminación, los intereses pesqueros y otros.

La renovación de la Ley no solo se centra en su mera actualización, sino que conlleva una amplitud que regule el marco donde se inscriben las actividades propias del tráfico marítimo y que incluya en la medida de lo posible todos los aspectos de la navegación, tanto de Derecho público como privado.

En cuanto a la regulación de los accidentes en la navegación⁶, el título VI se ocupa del abordaje, el cual se remite al Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de abordaje formalizado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910. Por esta se determinará la responsabilidad por culpa probada, la exclusión del caso y la graduación de la culpa producida siempre que estas sean de naturaleza compartida. Asimismo, el título que nos ocupa, amplía la protección a terceros y declara la responsabilidad solidaria de ambos armadores.

⁶Preámbulo en su Capítulo VIII de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

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

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

En el título VII se trata la limitación de la responsabilidad y simplifica los regímenes anteriores tanto nacionales como internacionales. Esta simplificación se hace a partir del Convenio sobre la limitación de la responsabilidad sobrevenida por reclamaciones de derecho marítimo, hecho en Londres el 19 de noviembre de 1976, y enmendado por el protocolo de 1996, cuyo régimen se contempla en este título. Las limitaciones de responsabilidad es un derecho invocable en cualquier procedimiento y su fundamento es objetivo (al referirse solo a determinados créditos) y no genera presunción de responsabilidad al defenderlo. Aquellos navieros que se acojan a la limitación de responsabilidad deberán optar por la global de este título o por las específicas que puedan asistirles debido al contrato de utilización del buque o debido a otros convenios específicos. Los créditos que puedan amparar la limitación se definen de forma positiva y negativa en este título y se fijan las sumas máximas y las reglas para acogerse

a este ejercicio del derecho. Se podrá sustituir la de prorrateo en caso de que concurren diferentes acreedores.

1.2. Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje (1910)

El Convenio de Bruselas 1910 regula materialmente ciertos aspectos del régimen jurídico relativo al abordaje, siempre, claro es, que concurren los requisitos exigidos para su aplicación.⁷

Dicho Convenio no presenta una definición de *abordaje*, pero en su artículo 1 estipula que será aplicado,

“En caso de abordaje, ocurrido entre buques de navegación marítima o entre estos y embarcaciones de navegación interior, las indemnizaciones debidas por razón de daños causados a los buques, a las cosas o a las personas que se encuentren a bordo, se ajustaran conforme a las disposiciones siguientes, sin que deban tener en cuenta las aguas en que el abordaje haya tenido lugar”.

Podemos decir que dicho artículo exige el *choque* de varios buques. Debe haber un contacto físico de estos ya que se regularan las indemnizaciones por los daños causados por el abordaje. Por otro lado, en su artículo 11 hace referencia a que los buques que lleven alguna actividad de servicio público, dicho Convenio no será aplicable,

“El presente Convenio no es aplicable a los buques de guerra y a los buques del Estado exclusivamente adscritos a un servicio público”.

⁷ Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de abordaje, hecho en Bruselas el 23 de septiembre 1910 Gaceta de Madrid núm. 347, de diciembre 1923, pp. 1170 – 1173.

El artículo 13 del Convenio extiende la regulación del abordaje a los supuestos de daños causados por un buque a otro, sin haber habido abordaje; esto es, sin haber habido colisión.⁸

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

En su artículo 12, dicho Convenio, será aplicado siempre que los buques afectados por el abordaje pertenezcan a los Estados miembros de dicha regulación,

“Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los interesados cuando todos los buques de que se trate pertenezcan a los Estados de las Altas Partes contratantes y en los demás casos señalados por las leyes nacionales”.

Queda, sin embargo, entendido:

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

En el punto 1, podemos observar como el Convenio sería la norma aplicar, pero si adopta esta norma en relación a uno *no* nacional de un Estado parte, los tribunales no tienen la obligación de

⁸ Gabaldón García, José Luis. Ruiz Soroa, José María, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Tercera edición, Madrid y Barcelona 2006, pp. 696.

aplicar el Convenio, siempre que las autoridades de la nacionalidad del “*no nacional*” hicieran lo mismo.

En el punto 2, parecen ser excepciones a la no aplicación de la norma. Efectivamente, parece que entiende que, además de que los buques deben tener la nacionalidad de Estados contratantes, los sujetos interesados también deben ostentar dicha nacionalidad, ya que, si no es así y el interesado posee la nacionalidad de un tercer Estado, el Tribunal Supremo se plantea si aplicar o no la norma.⁹

2. Concepto de abordaje

En el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, se entiende por abordaje *la acción y efecto de abordar y, abordar, es la acción de llegar una embarcación a otra, chocar o tocar con ella, especialmente con la intención de combatirlo*. Desde el punto de vista jurídico, no existe una definición internacional. Cada normativa que regula este término adopta un significado distinto y por lo tanto, solo aplicable a dicha normativa.

Sin embargo, en realidad, lo importante es conocer la noción y las clases de abordaje recogidas en las distintas normas aplicables al caso. Lo que necesita el operador jurídico es saber qué texto normativo debe utilizar para resolver una demanda por abordaje, para lo que tiene

⁹ Rodríguez Rodrigo, Juliana, *Abordaje marítimo y litigación internacional*, Madrid 2007, pp. 86.

que conocer qué se entiende por este concepto en las diferentes normas que pudieran ser aplicables al supuesto.¹⁰

La Ley General de Navegación Marítima en su artículo 339.2 define el abordaje como,

“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”.

Habría pues abordaje, cuando se produzca un choque entre naves que están en movimiento, o una inmóvil y otra en movimiento, e incluso ambas inmóviles, pues pueden chocar entre ellas debido a la fuerza de mar o del viento, o cuando por estas causas una de ellas se precipite sobre la otra, por haber roto amarras.¹¹

Por otro lado, el Convenio de Bruselas 1910 no recoge definición alguna sobre este término.

Si bien, otro elemento a tener en cuenta, es el elemento extranjero. Habría que diferenciar la internacionalidad del abordaje, por un lado, y la presencia en el mismo de un concreto elemento extranjero, por otro.¹² En el primer caso, se refiere a que en la colisión debe haber un elemento extranjero, lo que hará que el abordaje sea internacional y que por tanto, se le aplicaran las normas internacionales. Lo segundo hace referencia a un concreto elemento extranjero para poder aplicar dicha norma. De no existir este requisito, no significaría que el

¹⁰ Rodríguez Rodrigo, Juliana. *Abordaje marítimo y litigación internacional*, Madrid 2007, pp. 84.

¹¹ Brunetti, Antonio. T. III, segunda parte, ob. cit., pp. 202.

¹² Calvo Caravaca, A. –L., González, J. Carrascosa, *Derecho internacional Privado*, vol. I. 7ª ed. Granada 2006, pp. 18.

choque ya no fuera internacional, seguirá siéndolo siempre y cuando exista un elemento extranjero.

Así, el Convenio de Bruselas 1910, se aplica, de forma general, siempre que los buques implicados tengan la nacionalidad de un Estado contratante.¹³ Por otro lado, esto no significa que no exista abordaje internacional en el caso de que no sean Estados contratantes, sí que lo será siempre y cuando haya un elemento extranjero, sin embargo, no se le podrá aplicar dicho Convenio al no existir el elemento extranjero que exige. Una cosa es el abordaje marítimo internacional, en el cual existe un elemento extranjero, y otra cosa, es el abordaje marítimo internacional en el que está presente el concreto elemento extranjero exigido por la norma para que ésta sea aplicable.¹⁴

3. Elementos en el abordaje

Al margen de lo que se determine como elementos del concepto de abordaje, será necesario un análisis de estos para concluir el concepto real que se establece en el Convenio con objeto de aplicar las normas sobre abordaje.

¹³ Rodríguez Rodrigo, Juliana, *Abordaje marítimo y litigación internacional*, Madrid 2007, pp. 18.

¹⁴ Ídem, pp. 18.

3.1. El buque

Uno de los elementos principales en el concepto de abordaje es el *choque* entre dos o más buques. Sin embargo, dependerá de que entendemos por buque.

Por su parte, el Convenio de Bruselas de 1910, no recoge definición alguna de buque. En su efecto, en el artículo 1 cuando dice,

“En caso de abordaje, ocurrido entre buques de navegación marítima o entre estos y embarcaciones de navegación interior...”

No contiene definición alguna de buque pero si incluye elementos para darnos a entender la capacidad y disposición para navegar. Si bien exige para quedar afectado dicho siniestro por sus disposiciones, entre otras condiciones, que intervenga necesariamente un buque de navegación marítima. Pero esta referencia implícita a su aptitud para navegar, no es suficiente para llegar a un concepto.¹⁵

Conforme al artículo 1 del Convenio, en tanto en cuanto, exige aptitud para navegar de los buques implicados, que este siniestro quedaría excluido del ámbito de aplicación de la norma Convencional, pero si acudimos al concepto de buque que aparece en la norma interna, no podríamos excluirle del ámbito aquél, puesto que no quedan expresamente excluidos del ámbito de aplicación del Convenio.¹⁶

¹⁵ Martin Osante, José Manuel, *La responsabilidad civil del naviero por abordaje*, Vitoria 2001, pp. 37.

¹⁶ Martínez Jiménez, María Isabel, *El abordaje por culpa común y la responsabilidad por los daños a la carga*, Anuario de derecho marítimo, nº 10, 1993, pp. 32.

Al margen de lo dicho, en la Ley General de Navegación marítima en su artículo 339.2 define,

“Se entiende por abordaje el choque en que intervengan buques, embarcaciones o artefactos navales, del que resulten daños para alguno de ellos o a las personas o las cosas”.

Si nos remitimos a dicha Ley, sus artículos 56, 57 y 58, nos da una definición exacta tanto de buque, embarcación y artefacto naval, y cito,

- *Buque*

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

- *Embarcación*

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

- *Artefacto naval*

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

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

Así que, según estas definiciones, podemos calificar buque como toda construcción o artefacto que teniendo una capacidad de desplazamiento, estructura y flotabilidad, independientemente a la actividad a la que se destine dicho buque y del lugar en el que se lleve a cabo dicha navegación.

Por otro lado, otro tema a tener en cuenta es la condición jurídica de buques de los aerodeslizadores <<Hovercrafts>> y los hidroalas <<Hidrofoils>>, a pesar de que están sometidos en el Reglamento Internacional para prevenir abordajes en la Mar. Aunque no pueda calificárseles de buque en sentido propio.

“La palabra <<buque>> designa 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”.

La razón fundamental estriba en considerarles buques porque, por un lado su finalidad y función principal consiste en navegar, por otro, porque figuran incluidos en los Registros Marítimos; porque le son aplicables las reglas del Reglamento Internacional para prevenir

abordajes en la Mar y porque se les considera incluidos en la cláusula <<3/4ths Collision Liability>> del Instituto de Aseguradores de Londres, de 1983.¹⁷

No obstante, el concepto de buque debe tener un término más estricto, el cual será aquel que tenga las aptitudes y cualidades para la navegación, es decir, que sea capaz de moverse y maniobrar.

Podemos decir que, para llegar a un concepto de buque por el que se aplique el régimen jurídico del abordaje, la resolución se determinara por la postura que se mantenga, es decir, teniendo en cuenta el Derecho General de la Navegación o en su defecto, como Derecho aplicable al tráfico por la mar.

Por último, el abordaje no será regulado cuando el choque sea entre un buque y un cuerpo fijo, o un buque y el choque con los restos de otro buque. También quedan excluidos el choque de un navío con un cuerpo flotante no susceptible de navegar, como un iceberg, un banco de arena o un navío sumergido.¹⁸

3.2. El lugar del abordaje

La importancia del lugar donde se produce el abordaje cobra gran relevancia ya que esto determinará el objeto del concepto de abordaje, si este se produce en alta mar o en aguas

¹⁷ González Cabrera, Inmaculada Concepción, *La limitación de la responsabilidad del naviero*, Análisis del Derecho vigente, Las Palmas de Gran Canaria 2002, pp. 235.

¹⁸ Theiler, Eduardo. ob. cit., pp. 149.

interiores. Aunque, la legislación vigente no da relevancia al lugar donde se produce dicho abordaje.

Esto se debe a que según las Reglas de abordaje se aplicarán en cualquier situación del mismo ya sean en unas aguas u otras. Lo más importante en el caso del abordaje son las embarcaciones que intervienen en el choque.

En referencia a la regulación del abordaje y según en las aguas en que se produzca, hay que diferenciar lo que se establece en nuestro Derecho interno y lo que legisla el Convenio de Bruselas de 1910.

Según dicho Convenio, el lugar donde se produce el abordaje no tiene mayor relevancia, siempre y cuando intervengan en este un buque de navegación marítima. Es decir, ante una colisión de buques que forman parte de este Convenio no será necesario identificar el lugar donde se hayan producido los hechos, sino que se tendrá en cuenta el destino de los buques para sí aplicar la normativa correspondiente. En este caso, estaríamos dentro del ámbito del Convenio el choque entre varios buques marítimos ya sea en aguas interiores o alta mar. También se incluiría el choque entre buques de navegación de marítima y fluvial pero se excluiría del Convenio la colisión de dos buques fluviales independientemente que el choque se produzca en alta mar o interiores.

Según la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima en su artículo 339.1 tipifica que,

“El abordaje se regulara con lo dispuesto en el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de abordaje, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910, los demás Convenio sobre esta materia en los que España sea Estado parte y por las disposiciones de este capítulo”.

Asimismo, y según nuestra Ley interna, en su artículo 339.4 y en alusión al artículo 11 del Convenio de Bruselas 1910 estas disposiciones no se aplicaran en los abordajes en que intervengan buques de Estado.

3.3. La Colisión

La colisión es otro de los elementos principales en el concepto de abordaje, ya que, este se refiere al choque. En el Convenio de Bruselas 1910 en su artículo 13 establece,

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

Por tanto, para que exista abordaje, debe haber un contacto físico por el cual un buque cause daños a otro.

En cuanto a la necesidad de que en el abordaje debe existir un contacto físico entre los buques afectados. En este sentido y según señala la Sentencia de 30 de abril de 2010 del juzgado de primera instancia nº 7 de Almería, juicio ordinario 88/2008; donde define el abordaje según los fundamentos de Derecho de la STS de 6 de diciembre de 1929, donde se entiende por abordaje *“el choque o colisión de un buque con otro cualquiera que sea su clase o tamaño por*

*acercamiento o encuentro que ocasione choque o golpe más o menos violenta de una embarcación a otra, siempre que origine daños...No es abordaje, por tanto, el encallamiento ni el choque de un buques contra un cuerpo fijo, como un muelle, dique o roca” (STS 13 de junio de 2003).*¹⁹

Podemos concluir y ante la ausencia de un concepto legal o convencional, podemos decir que el abordaje es un choque directo y violento entre buques, que se produce en el agua con resultado dañoso. Es necesario que exista un contacto físico para que haya abordaje, la colisión debe producirse entre buques, el lugar no es determinante ya que se puede producir en aguas marítimas o fluviales y siempre debe ocasionar un daño o lesión, sin que sea suficiente el mero riesgo o peligro.

3.4. Producción del daño

El régimen jurídico solo entiende por abordaje al choque entre buques que haya causado un daño a las cosas o a las personas.

En ocasiones parece confundirse un daño real y efectivo con la idea de “violencia” en la colisión, en el sentido de que sólo existiría abordaje cuando el contacto fuera violento.²⁰ Así que cuando existe el daño, existe el abordaje.

¹⁹ STS 13 de junio de 2003: “...la responsabilidad por daños en el abordaje se habrá de fundar en la culpa, negligencia o impericia, de tal modo que si estas no existen, la mera causalidad física no será suficiente para atribuir responsabilidad.”

²⁰ Gabaldón García, José Luis, Ruiz Soroa, José María. *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Madrid y Barcelona 2006, pp. 697.

Podemos entender que el daño es una respuesta lógica del abordaje pero en ningún caso determina que dicho choque se produzca con violencia, es decir, la colisión puede ser violenta o no, en cualquier caso, esta debe producir unos daños efectivos y ciertos ya que la regulación del abordaje tiene como objetivo regular la responsabilidad por los daños causados.²¹

En conclusión, para reclamar una indemnización por daños producidos en un abordaje, la jurisprudencia alude a dos requisitos imprescindibles. Por un lado que los daños producidos sean ciertos y por otro, que deben ser consecuencia directa del abordaje y que exista una relación causa-efecto entre la colisión y el daño producido.

3.5. Independencia entre los buques colisionados

El concepto jurídico de abordaje debe ser complementado haciéndose referencia a los supuestos excluidos por carecer de independencia entre sí los buques implicados a la hora de definir el abordaje parte de la base de que los buques se hallen separados, independientes una de la otra y con libertad de movimientos se incide en la independencia de los buques afectados, lo que debe entenderse tanto como una independencia física, que no se daría entre el choque de un buque remolcado y el remolcador o cuando dos buques se encuentran atracados o abarloados uno junto al otro.²²

Dicho esto, no afectará al concepto de abordaje sino solo a la normativa que se aplicará.

²¹ Rodríguez Artigas, Fernando, ob., cit., pp. 706.

²² Plümacher Vivas, Francisco Eduardo, *Régimen Jurídico de los riesgos de la navegación y comercio marítimos*, 2004, pp. 53.

4. Supuestos especiales

4.1. Abordaje con práctico

Ante un abordaje donde están presentes tanto el práctico como el capitán del buque, se plantean varias preguntas. La primera en cuanto a la responsabilidad, si se imputa al capitán o al practico por el abordaje ocurrido. Esta cuestión se resuelve aplicando el contenido del contrato de practica. En consecuencia, la responsabilidad del práctico le imputa según el asesoramiento que realiza al capitán sobre las peculiaridades del puerto o zonas de navegación. Por todo ello, el práctico será responsable del abordaje siempre que este se deba a un asesoramiento defectuoso o insuficiente.

Tal como tipifica el artículo 328 de la Ley 14/2014 del 24 julio de Navegación Marítima, en cuanto a la responsabilidad por daños durante la ejecución del practica y que en su punto numero 1 indica,

“Los daños y accidentes causados al buque o a terceros por inexactitud u omisión en el asesoramiento que el práctico debe prestar al capitán serán imputables a aquel, sin perjuicio de la concurrencia de culpa que pueda apreciarse cuando el capitán haya incurrido en error o negligencia en el seguimiento de las instrucciones recibidas”.

Y según su punto número 2,

“De los daños causados imputables exclusivamente al práctico responderá este”.

En cuanto a la segunda cuestión que se plantea, es sobre la responsabilidad del naviero al de terceros en caso de que el abordaje sea culpa del práctico, y que responderá solidariamente el naviero o armador.

Asimismo y tal y como se tipifica en el artículo mencionado anteriormente en su punto número 3,

“De los daños causados por culpa compartida responderán solidariamente, además, el capitán y el armador”.

4.2. Abordaje por remolque

Ante una situación de abordaje entre dos buques se plantea la situación en la que uno de ellos presta su fuerza motriz al otro, lo que afecta directamente al supuesto de abordaje. Ante la colisión entre el buque remolcador y remolcado existe una relación contractual en base al contrato de remolque cuyo concepto se establece en el artículo 301 de la Ley General de Navegación Marítima por el que se establece que,

“Por el contrato de remolque el armador de un buque se obliga, a cambio de un precio, a realizar con él la maniobra necesaria para el desplazamiento de otro buque, embarcación o artefacto naval, o bien a prestar su colaboración para las maniobras del buque remolcado o, en su caso, el acompañamiento o puesta a disposición del buque”.

La responsabilidad por los daños en un buque u otro se regulara en el contenido de dicho contrato.

En cuanto a los daños producidos entre los buques remolcador y remolcado, no existe un criterio unitario del contrato de remolque capaz de englobar todas las posibles variables que puedan presentarse, el criterio a seguir y la legislación actual diferencia en este sentido, entre el remolque maniobra²³ y el remolque transporte²⁴.

En ambos casos, juegan un papel importante las cláusulas que las partes hayan integrado en el contrato de remolque y a través de las cuales, por regla general, recae sobre el buque remolcado las consecuencias de todas las averías o daños causados en cualquiera de los buques.²⁵

En cuanto a la responsabilidad por los daños causados por el remolque y según establece el artículo 304.1 de la Ley 14/2014, del 24 de julio de Navegación Marítima,

“Los armadores de cada uno de los buques serán responsables de los daños causados al otro como consecuencia de la negligencia en el cumplimiento de las prestaciones que le incumben”.

Cuando aparece un tercero perjudicado por las operaciones de remolque, y siendo este ajeno al contrato de remolque establecido entre las partes, la responsabilidad aparece como extracontractual.

²³ Artículo 303 de la Ley 14/2014, del 24 de julio de Navegación Marítima *cuando el remolque tenga por objeto la asistencia del remolcador a la maniobra del remolcado, se entenderá que, salvo pacto en contrario, la dirección de la maniobra recae sobre el mando del buque remolcado.*

²⁴ Artículo 302.1 y 2 de la Ley 14/2014, del 24 de julio de Navegación Marítima *1. Cuando el armador del buque remolcador se haya comprometido al desplazamiento del buque o artefacto remolcado será entenderá que, salvo pacto expreso en contrario, la dirección de la maniobra corresponde al capitán del remolcador. Serán de aplicación en tanto sean congruentes con el objeto del contrato las normas del capítulo II relativas a la puesta en disposición del buque en el contrato de fletamento. 2. En los casos en que los elementos remolcados hayan sido entregados al remolcador se entenderá que este asume la custodia de ellos con la consiguiente responsabilidad.*

²⁵ United Kingdom Standard Conditions for Towage and Other Services de 1974, cláusulas 3 y 4.

Sin embargo, esta situación no desmerece la realidad que existe entre los buques que forman el tren de remolque y que haya una situación determinada de responsabilidad frente a terceros. Dicha responsabilidad queda establecida como solidaria entre los navieros de ambos buques, remolcador y remolcado, frente los daños sin que exista perjuicio de las posibles acciones económicas entre ellos derivadas del contrato de remolque y que se establece en el artículo 304.2 de la Ley 14/2014, del 24 de julio de Navegación Marítima,

“Ambos armadores serán solidariamente responsables ante terceros por los daños causados por el tren de remolque, salvo en la medida en que alguno de ellos pruebe que tales daños no derivan de causas imputables a su elemento en el tren de remolque. En todo caso procederá el derecho de repetición entre armadores en atención al grado de culpa respectivo”.

Por último y citando el artículo 306 de la Ley que nos ocupa, en cuanto a la prescripción de acciones por contrato de remolque indicar que,

“Las acciones nacidas del contrato de remolque prescriben en el plazo de un año”.

CAPITULO II

Responsabilidad de daños en el abordaje

5. Exposición general

Según la doctrina Española e internacional, coinciden en afirmar que la responsabilidad causada por los daños tras un abordaje se fundamenta en el criterio de la responsabilidad extracontractual, en base a los mismos criterios que se determinan en el derecho civil, es decir, la culpa es donde recae la responsabilidad y se responde por daños provocados en base a la negligencia en la actuación del manejo del buque o en la conducta del propio armador. Sin embargo, no se responderá cuando el abordaje haya sido producido por causas fortuitas totalmente ajenas a la voluntad humana.

Independientemente a lo indicado, hay que tener presente, el concepto de culpa como fundamento de la responsabilidad por abordaje ya que a priori se entendería que dicha responsabilidad se basa única y exclusivamente en dicho concepto de culpa.

No podemos dejar de obviar la evolución legislativa y de regulación del abordaje que dan pie a nuevos conceptos sobre la culpa y que pueden influir a la hora de determinar dicha responsabilidad.

6. Clases de abordaje

6.1. Abordaje por culpa exclusiva

La regulación actual determina que el armador del buque culpable del abordaje debe indemnizar por los perjuicios causados al otro buque, su carga y a las posibles personas perjudicadas.

Tal como se indica en el artículo 340.1 de la Ley 14/2014 del 24 de julio de Navegación Marítima,

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

Así como y en relación a este, lo tipificado en el artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1910, donde se indica,

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

En base a lo indicado, en el supuesto de un abordaje por culpa exclusiva debido a una acción u omisión por la cual se causa un daño, el causante está obligado a reparar dicho daño. Esta obligación recae directamente en el armador como último responsable de dicho daño.

6.2. Abordaje por culpa compartida

Cuando el abordaje se produce por culpa compartida, es decir, que ambos buques intervienen en dicho abordaje, se presenta un problema en cuanto a la atribución de la responsabilidad.

Actualmente la legislación busca un reparto más subjetivo según el grado de culpabilidad del buque, es decir, a mayor culpabilidad o mayor grado de daños, mayor responsabilidad para el causante.

A pesar de lo dicho, esta relación no es totalmente concluyente ya que dependerá de ciertos matices que se puedan presentar en los daños causados. Por todo ello se hace necesario separar la regulación de los daños a los buques y los daños a terceros.²⁶

El abordaje por culpa compartida únicamente se puede dar cuando ambos buques incumplen algunas de las normas de navegación o mantenimiento, en caso contrario sería un abordaje por culpa exclusiva.

Según el Convenio de Bruselas 1910 regula de forma subjetiva la atribución de responsabilidades dependiendo el grado de culpabilidad de cada buque. En referencia, a los daños y perjuicios, dicho Convenio tipifica en su artículo 4 párrafo primero que,

“Si existe falta común, la responsabilidad de cada uno de los buques será proporcional a la gravedad de las faltas que, respectivamente, hayan cometido. Esto no obstante, si en vista de las circunstancias no

²⁶ Ruiz Soroa, J.M, *Manual de Derecho de Accidentes de la Navegación*, Vitoria 1992, pp. 36.

puede establecerse la proporción, o si las faltas aparecen como equivalentes, la responsabilidad se compartirá por partes iguales”.

Como vemos, establece la responsabilidad de cada buque en relación a la culpa de cada uno, por lo que parece, bastante equitativo. En caso de que las culpas de ambos buques sean sensiblemente equivalentes, o bien si el Tribunal no puede llegar a determinar la gravedad respectiva de cada una de ellas, la responsabilidad se divide por mitades entre ambos.²⁷

En el segundo párrafo de dicho artículo, hace referencia a los daños materiales,

“Los daños causados, ya sea a los buques, ya a sus cargamentos, ya a los efectos u otros bienes de las dotaciones, de los pasajeros o de otras personas que se encuentren a bordo serán soportados por los buques culpables en la proporción ya dicha, sin solidaridad con respecto a terceros”.

En base a lo indicado anteriormente, establece la responsabilidad proporcional por cada buque, haciendo referencia a *sin solidaridad con respecto a terceros*.

En el tercer párrafo, se regula los daños corporales referentes a lesiones o muerte,

“Los buques culpables responderán solidariamente con respecto a terceros de los daños causados por muerte o heridas, salvo la acción que puede interponer el que haya pagado una parte superior a la que, conforme al primer párrafo de este artículo, debe soportar en definitiva”.

En este caso, sí aceptan el régimen de solidaridad de ambos buques culpables en merito a una valoración privilegiada del resarcimiento de esta clase de daños, sin perjuicio del derecho

²⁷ Gabaldón García, José Luis. Ruiz Soroa, José María. *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*. 2006. pp.699.

de recobro del naviero que haya pagado una cantidad superior a la que correspondía en atención al grado de culpa de su buque.²⁸

Por último, y según recoge el párrafo cuarto, nos remite a las leyes nacionales de Estado que serán las que lo determinarán,

“Corresponde a las legislaciones nacionales determinar, en cuanto se refiere a esa acción, el alcance y los efectos de las disposiciones contractuales o legales que limiten la responsabilidad de los propietarios de buques respecto de las personas que se encuentran a bordo”.

Por todo lo cual, si nos remitimos a nuestra Ley General de Navegación Marítima en su artículo 341 donde se recoge que,

1. *“En caso de abordaje causado por culpa compartida por ambos buques, la responsabilidad de sus respectivos armadores se graduara en proporción al grado de culpa atribuido a cada buque o, en su caso, embarcación o artefacto naval”.*
2. *“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”.*

Como podemos observar, y en base a lo establecido en el Convenio de Bruselas 1910, la responsabilidad de ambos buques recaerá en proporción al daño. Y en el supuesto de que no pudiera establecerse la culpa de ambos, la responsabilidad se atribuirá a partes iguales.

Por consiguiente, y en base al artículo 342.1, referente a los *Supuesto de solidaridad*,

²⁸ Ídem, pp. 700.

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

En base lo indicado en el artículo anterior, la responsabilidad recae solidariamente sobre los responsables del daño causado.

Podemos entender que la solidaridad favorece a los terceros perjudicados ya que garantiza un mejor y mayor resarcimiento al ser este compartido por ambos causantes del daño.

Asimismo se podría plantear un problema de solidaridad según la limitación de responsabilidad de uno de los causantes del daño en cuanto a la reclamación total por los daños sufridos contra uno de los armadores, en base a la solidaridad, y que podría representar una oposición al límite de responsabilidad del otro buque y cuya cuantía podría ser más elevada. En consecuencia, el armador condenado por el total de daños causados podrá ejercer su posterior reclamación de la parte correspondiente de la culpa del otro buque causante del daño y que se contempla en la legislación actual 14/2014 del 24 de julio de Navegación Marítima en su artículo 342.2 tipifica que,

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

Ante esta situación, y viéndose el armador condenado por el total de daños, surge una comprometida situación de tener que reclamar el importe abonado de un único armador al otro causante del daño.²⁹

²⁹ Ruiz Soroa, J.M, *Manual de Derecho de Accidentes de la Navegación*, Vitoria 1992, pp. 39.

Por todo esto, no debe extrañar lo que tipifica el Convenio de Bruselas de 1910 en su artículo 4, párrafo segundo anteriormente citado.

6.3. Abordaje dudoso

Cuando el abordaje presenta dudas sobre la causa de este, sin poder determinarse si se debe a una acción negligente o fortuita o en su defecto, se pudiese constatar una negligencia en la causa del abordaje pero no se puede determinar a cuál de los buques implicados recae la acción de abordaje o culpa de estos, hablamos de un abordaje dudoso.

En el Convenio de Bruselas de 1910, en su artículo 2,

“Si el abordaje es fortuito, si es debido a un caso de fuerza mayor, o si existe duda sobre las causas del mismo, soportaran los daños quienes lo hayan sufrido”.

Esto unido a la prohibición de adoptar presunciones jurídicas de culpa y de relación de causalidad instaurada en el artículo 6.2,

“No existen presunciones legales de culpa en cuanto a la responsabilidad del abordaje”.

Configuran un régimen de responsabilidad por abordaje basado en la culpa probada.³⁰

³⁰ Martin Osante, José Manuel, ob. cit, pp. 107.

6.4. Abordaje fortuito

Cuando un abordaje se produce por causas ajenas debido a una negligencia o a la inaplicación de las normas preventivas contra abordajes y que es debido a un acto imprevisible e inevitable nos encontramos ante un abordaje fortuito el cual se produce debido a una causa de fuerza mayor o de forma fortuita. Cuando se plantea este tipo de abordaje y según se establece legamente, será necesario probar que dicho accidente se ha producido de forma inevitable y fuera del control humano.

Este tipo de abordaje tiene como peculiaridad que la responsabilidad, aunque se demuestre la culpa del causante, exonera a este de soportar los daños derivados del accidente causado, tal como se contempla en el artículo 2 párrafo 1 del Convenio de Bruselas de 1910 que tipifica,

“Si el abordaje es fortuito, si es debido a un caso de fuerza mayor, o si existe duda sobre las causas del mismo, soportaran los daños quienes los hayan sufrido”.

En base a este precepto, el que sufre el daño asume los gastos que este conlleve.

Por todo lo dicho, en cuanto a la responsabilidad, es evidente deducir que no existe responsabilidad alguna por parte de los navieros de los buques implicados en dicho abordaje y que cada uno soportara el coste del mismo.

Esto se deriva por el hecho de no poder demostrar culpa alguna de uno o ambos buques implicados en el abordaje.

6.5. Régimen jurídico aplicable al abordaje

La responsabilidad derivada del abordaje quedara sujeta según lo establecido en el Convenio Internacional de Bruselas de 23 de septiembre de 1910 para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje (art.339.1 de la Ley 14/2014 del 24 de julio de 2014 de Navegación Marítima), que se resume en el siguiente cuadro.

Tabla 1: Régimen de responsabilidad en el Convenio de Bruselas

Régimen de responsabilidad en el Convenio sobre abordaje de 1910		
Abordaje por culpa unilateral	Responsabilidad exclusiva del buque culpable	
Abordaje por culpa compartida	Daños propios	Distribución de la responsabilidad entre los buques conforme al grado de culpa
	Daños materiales	
	Daños personales	Solidaridad
Abordaje fortuito	Ausencia de responsabilidad	
Abordaje dudoso	- Por la causa: fortuito - Por el grado de culpa: culpa compartida (50% a cada buque)	

Fuente: Guía sobre la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima

Quedan excluidos del ámbito de aplicación de esta regulación de la Ley de Navegación Marítima el abordaje en el que intervengan buques de Estado (art. 339.4³¹ de la LNM³²), las responsabilidades que derivan de las relaciones entre partes vinculadas por un contrato de fletamento, pasaje o trabajo (y, pese al silencio de la LNM, ha de entenderse que también las que

³¹ Artículo 339.4 de la Ley 14/2014, del 24 de julio, de Navegación Marítima, *las disposiciones de este capítulo no se aplicaran en los abordajes en que intervengan buques de Estado.*

³² En adelante, Ley de Navegación Marítima.

derivan de otros contratos, como el de remolque) (art.345.2³³ de la LNM) y los daños por contaminación marítima ocasionados por un abordaje (art. 346³⁴ de la LNM).³⁵

7. La culpa en el abordaje

En cuanto al régimen común de responsabilidad, existen tres elementos donde se fundamenta la existencia de responsabilidad en un caso concreto: la culpa derivada por un comportamiento activo u omisivo, el daño y la relación de causalidad. Por lo cual, para que aparezca la responsabilidad subjetiva del naviero, será necesario establecer la existencia de culpa por parte del buque, y que esta haya sido la causa real del daño provocado en el otro buque. Cuando la Ley y la doctrina hablan de culpa del buque, utiliza esta expresión sin transcendencia jurídica alguna en el sentido de que el buque no es sujeto de derechos y obligaciones, por lo tanto no puede ser sujeto agente de un acto culposo o negligente.³⁶

El Convenio de Bruselas de 1910 tipifica que el buque es el culpable, y el que debe abonar la indemnización por el daño causado. A este respecto y tal y como hemos indicado anteriormente, el buque no puede ser culpable; la culpa se asignara a la persona responsable de la acción que

³³ Artículo 345.2 de la Ley 14/2014, del 24 de julio, de Navegación Marítima, *no se aplicaran tales normas a las relaciones entre las partes vinculadas por un contrato de fletamento, pasaje o trabajo, que se regirán por sus normas específicas.*

³⁴ Artículo 346 de la Ley 14/2014, del 24 de julio, de Navegación Marítima, *los daños por contaminación que se ocasionen como consecuencia de un abordaje se regularan por lo dispuesto en el Capítulo V de dicha ley.*

³⁵ MENÉNDEZ Uría. Guía sobre la ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Realizada bajo la coordinación de Fernandez-Quiros Tuñón Tomas, López Quiroga Julio y Cabellos Ballenilla Alfredo, por el grupo de Práctica de Marítimo, Transporte y Logística de Uría Menéndez, 2014.

³⁶ Cendon Casstro, Jose Luis. *Responsabilidad extracontractual en el abordaje marítimo.* InDret, revista para el análisis del derecho, Barcelona, enero 2008.

origina el accidente. A este respecto, podríamos decir que los sujetos responsables de culpa pueden ser el capitán o cualquier otra persona de la dotación encargada del manejo del buque y que deben responder por las faltas cometidas dentro de sus funciones.

Asimismo, el práctico será otro sujeto responsable de culpa ya que se encarga de asesorar al capitán y si el abordaje se produce dentro de sus funciones de asesoramiento será el responsable de dicha culpa.

Por último, el armador u otro personal, el cual se ocupe del buen mantenimiento del buque, será responsable y responderá directamente de forma culposa ante el abordaje producido.³⁷

En cualquier caso, el Convenio de Bruselas de 1910 determina únicamente quien debe abonar las indemnizaciones correspondientes independientemente de quien sea el culpable del abordaje. Asimismo, dicho Convenio solo regula la responsabilidad del naviero.

En cuanto a la responsabilidad contractual derivada del abordaje, no queda regulado por el Convenio de Bruselas de 1910 pero si tipifica en su artículo 10,

“Sin perjuicio de Convenios posteriores, las presentes disposiciones no afectan a las reglas sobre la limitación de la responsabilidad del naviero, tal como están establecidas en cada país, así como tampoco a las obligaciones derivadas del contrato de transporte o de cualesquiera otros”.

Podemos deducir de lo indicado en este artículo, que tanto las acciones contractuales y extracontractuales pueden ser concurrentes.³⁸

³⁷ Rodríguez Rodrigo, Juliana, *Abordaje marítimo y litigación internacional*, Madrid 2007, pp. 87

³⁸ J.M.Martin Osante, *la responsabilidad civil del naviero por abordaje*, Vitoria 2001.

CAPITULO III

Obligación de resarcimiento

8. Exposición general

Tras analizar los diferentes tipos de abordaje, se ha mencionado la obligatoriedad a la hora de resarcir por los daños causados y que estos corren a cargo del naviero del buque que provoca el choque.

A partir de este momento es cuando se debe concretar la magnitud de esta responsabilidad en cuanto al contenido afectado como a los sujetos activos y pasivos con derecho de indemnización.

Asimismo, podemos observar que en el caso de a quien se le otorga la responsabilidad, nos aparece la figura del buque como responsable y según se tipifica en la Ley, hablamos de buque *culpable* y de que *el buque resarcirá en cualquier daño*, tal como se contempla en el artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1910,

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

En cuanto a la legislación vigente actual, Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, en su artículo 340.1 sobre el fundamento de la responsabilidad aclara lo aludido anteriormente indicando que,

“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”.

Se observa que la descripción que hace sobre la obligación de resarcir del Convenio de 1910, el cual da a la figura del buque como responsable de dicha obligación, en contra de lo indicado en nuestra Ley de Navegación Marítima que concreta sobre dicha obligación en la persona del armador del buque.

Como ya hemos indicado anteriormente, la responsabilidad por los daños causados ante un abordaje, será el naviero quien asuma la obligación de resarcir, como *“persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales”*, tal como establece el artículo 145.2 de nuestra Ley de Navegación Marítima.

Independientemente a lo indicado, siempre existen excepciones como en el caso de que el buque se encuentre arrendado o cuando exista un contrato de fletamento, en cuyo caso la atribución de responsabilidad recaerá en el que arrienda o el que adquiere dicho contrato de fletamento.

En cuanto a la responsabilidad del capitán encontramos que su responsabilidad es civil en base a lo tipificado en el Capítulo II artículo 1902 del Código Civil en el cual se tipifica que,

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

Asimismo y siguiendo en el artículo 1903 donde se indica que,

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

Se entiende que el sujeto responsable ante un abordaje es el naviero pero dicha responsabilidad recaerá en el capitán siempre que este cause un daño a terceros cuya responsabilidad será civil y por incumplimiento de sus obligaciones técnicas.³⁹

9. La protesta de mar

La protesta de mar se puede definir como la voluntad del capitán de un buque, hecha por escrito y en forma legal ante la autoridad competente para hacer constar su irresponsabilidad y la del personal a sus órdenes ante cualquier accidente, situación o avería, salvaguardando con ello los derechos contra terceros de sus armadores y demás interesados en la expedición.⁴⁰

Según el artículo 187.1 de la Ley de Navegación Marítima, tipifica que,

³⁹ Artículo 182 de la Ley de Navegación Marítima, *1. El capitán ostenta la dirección técnica de la navegación del buque, asumiendo su gobierno efectivo cuando lo juzgue oportuno y, en particular, en los supuestos previstos en el apartado siguiente, siéndole de aplicación en cuanto a su responsabilidad y autoridad las disposiciones previstas en las normas internacionales de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación. 2. El capitán acudirá al puente y asumirá directamente el gobierno del buque en las recaladas, maniobras de llegada y salida de puerto y, en general, en todas aquellas circunstancias en que resulte notablemente incrementando el riesgo de la navegación, sin perjuicio de los descansos necesarios para el mantenimiento de sus aptitudes físicas. 3. En el ejercicio de sus funciones técnicas, el capitán deberá actuar en todo momento con la diligencia exigible a un marino competente.*

⁴⁰ Definición del profesor Francisco Vigier de la Universidad de Alcalá.

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

De igual modo y siguiendo con lo indicado, el artículo número 6 del Convenio de Bruselas 1910 indica que,

“La acción en resarcimiento de daños sufridos por consecuencia de un abordaje no está subordinada a que se haya extendido una protesta y a ninguna otra formalidad especial”.

“No existen presunciones legales de culpa en cuanto a la responsabilidad del abordaje”.

Por todo lo cual entendemos que a pesar de ser necesaria la realización de una protesta ante la autoridad competente como la falta de esta formalidad no debe ni puede perjudicar a los interesados afectados. Según varios textos consultados⁴¹, el origen de la exigencia de la protesta es para evitar reclamaciones que no se puedan probar cuando ha habido un abordaje.

Así, en el plazo de 24 horas a contar desde la llegada al puerto de destino, se deberá hacer entrega del acta en el que se haya hecho constar las incidencias acaecidas junto con la copia del Diario de Navegación.⁴² Entrega que también deberá realizarse a todos los interesados conocidos.⁴³

⁴¹ Gabaldón García, José Luis. Ruiz Soroa, José María, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Tercera edición, Madrid y Barcelona 2006, pp. 705.

STS de 17 de marzo de 2003, RJ 2003\2750.

⁴² Artículo 504 de la Ley de Navegación Marítima, 1. *En los casos en que la legislación aplicable exija que el capitán al llegar a puerto de destino haga constar algunas incidencias del viaje, deberá hacerlo ante la Capitanía Marítima, de acuerdo con lo dispuesto en la ley, y si se tratara de un país extranjero, ante el cónsul español.*

⁴³ Artículo 87 de la Ley de Navegación Marítima, *El capitán deberá expedir copia certificada de los asientos pertinentes del Diario de Navegación a toda persona que alegue un interés legítimo. En caso de negativa, el interesado podrá dirigirse a la Capitanía Marítima en cuyo ámbito se encuentre el buque, o aquélla de su matrícula,*

Seguidamente y a instancia de los interesados, el notario debe proceder al examen del buque y de las mercancías y a tomar declaración a los firmantes del acta y demás interesados que residan en el lugar. También procederá a ordenar la valoración de los daños que habrá de ser realizada por el perito designado de común acuerdo por el capitán y los interesados.⁴⁴

10. Pérdida del buque y tasación pericial

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

a fin de que se obligue al capitán o armador a expedir y entregar por su conducto la copia interesada. La Capitanía tramitará esta solicitud salvo que el solicitante carezca patentemente de interés legítimo.

⁴⁴ Artículo 505 de la Ley de Navegación Marítima sobre tasación pericial. 1. *El notario deberá, por iniciativa de los interesados, proceder al examen del buque y de las mercancías que transporta, así como ordenar la tasación de los daños causados. Para realizar las anteriores diligencias, el notario recibirá declaración de los firmantes del acta o actas levantadas, interesados y consignatarios, si residiesen o tuviesen representación en el lugar. 2. La valoración de los daños se realizará por un perito nombrado de común acuerdo por el capitán y los interesados o consignatarios y, en defecto de acuerdo, por el notario.*

Asimismo, el naviero podrá reclamar, además del valor del buque, como daño el importe neto del flete perdido como consecuencia del accidente, así como una indemnización por la pérdida de ingresos durante el tiempo de demora en sustituir el buque perdido por otro nuevo.⁴⁵

11. Averías del buque

Cuando el abordaje provoca averías al buque, el valor de la indemnización deberá incluir no solo la reparación de dicha avería, sino también el lucro cesante, es decir, los ingresos dejados de percibir por el naviero durante el tiempo de la reparación de dicha avería.⁴⁶

El naviero perjudicado deberá determinar el lugar donde quiere reparar su barco siempre y cuando lo haga de buena fe. Además, para calcular los ingresos dejados de percibir se tendrá como referencia los recibidos por este en un periodo anterior y similar.⁴⁷

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

⁴⁵ Gabaldon Garcia, José Luis. Ruiz Soroa, José María, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Tercera edición, Madrid y Barcelona 2006, pp. 706.

⁴⁶ Ídem, pp. 706.

⁴⁷ Ruiz Soroa, J.M, *Manual de Derecho de Accidentes de la Navegación*, Vitoria 1992, pp. 54.

posibilidad de empleo rentable durante la época de reparación no se deberá resarcir por este concepto.⁴⁸

La determinación del momento para la reparación del buque se tomara en cuenta las pérdidas de ingreso reclamables pero siempre el naviero deberá actuar de buena fe. Asimismo, el naviero puede aprovechar dicha avería causada por el abordaje para reparar otros daños de conservación o mejora. Siempre que estas no supongan una prolongación de la detención. Sin embargo, si la reparación de la avería se realiza aprovechando una detención programada anterior al abordaje, no cabra reclamar pérdida de ingresos.⁴⁹

12. Daños a personas

Según el artículo 1902 del Código Civil tipifica que,

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

Asimismo, el artículo 1903 párrafo primero tipifica que,

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

⁴⁸ Ruiz Soroa, J.M, *Manual de Derecho de Accidentes de la Navegación*, Vitoria 1992, pp. 55.

⁴⁹ Ídem, pp. 55.

Ateniéndonos a los artículos mencionados y según el Derecho Español, existe un resarcimiento por responsabilidad civil y por las cantidades que se perciban de los seguros privados contratado por el causante del daño. La percepción de ambos importes es totalmente compatible. La responsabilidad civil nace de la necesidad de reparar el daño causado.

La responsabilidad civil se divide entre responsabilidad civil extracontractual y responsabilidad civil contractual. La primera se rige en base a lo establecido en el código civil y según hemos indicado anteriormente. En cuanto a la responsabilidad civil contractual y en base a lo establecido en el artículo 1903 párrafo cuarto del Código Civil,

“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 tuviera empleados, o con ocasión de sus funciones”.

Tal como se ha indicado, para hacer frente a parte de las indemnizaciones por daños a personas por responsabilidad civil se establece en el artículo 406.1 de la Ley de Navegación Marítima,

1. *“Están sujetos a esta ley los contratos de seguro que tienen por objeto indemnizar los daños producidos por los riesgos propios de la navegación marítima. Lo que esta Ley no prevea, será de aplicación la Ley de contrato de seguro”.*⁵⁰

Asimismo, el artículo 409.d) sobre numeración de los intereses, tipifica que,

⁵⁰ Ley 50/1980 de 8 de octubre, de contrato de seguro. Última actualización 2012.

“Podrán, en concreto, ser objeto del seguro marítimo los intereses sobre la responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación”.

13. Daños a la mercancía

En cuanto a los daños sobre la mercancía, se determinará la magnitud del daño sobre el cargamento del buque abordado ya que la mercancía del buque culpable se determinara según las normas contractuales del contrato de transporte.

Ante una pérdida total de la carga, el daño se cuantificara según el valor neto de las mercancías en caso de que estas estuviesen en el puerto de destino, si este valor no queda determinado, se fijara según el valor de origen más los gastos de transporte y el beneficio esperado.

En base a lo indicado, nos remitimos a lo establecido en el artículo 406.1 de la Ley de Navegación Marítima sobre el ámbito de aplicación del contrato de seguro marítimo así como de lo establecido en el artículo 409.c) sobre enumeración de los intereses donde se establece que,

“Podrán, en concreto, ser objeto del seguro marítimo los intereses sobre el cargamento”.

CAPITULO IV

La limitación de responsabilidad

El Derecho a limitar la responsabilidad se regula por el protocolo de Londres de 2 de mayo de 1996 por el que se enmienda el Convenio Internacional de Londres de 19 de noviembre de 1976 sobre la limitación de responsabilidad por reclamaciones de derecho marítimo. En la legislación Española a través de la Ley de Navegación Marítima se indica unas reservas a este respecto que se tipifican en los artículos 392, 397 y 399.2.

Ambos Convenios comparten un régimen de limitación de la responsabilidad prácticamente igual. Por lo cual, cuando nos remitamos a un Convenio u otro nos estaremos refiriendo a ambos a no ser que exista alguna diferencia y en todo caso se aludirá concretamente.

14. Ámbito de aplicación

Definir la limitación de responsabilidad resulta complicado, a pesar de ser una parte fundamental de la responsabilidad en el Derecho de la Navegación.

Podríamos definirlo como un punto máximo que cuantifica la extensión del resarcimiento, es decir, establecer un importe máximo que va más allá de la que el armador de un buque no deberá de responder por los créditos que fue generando el buque durante su navegación.

El Convenio LLMC76/96 contiene diferentes criterios, que combinados, permiten definir su ámbito de aplicación. Estos criterios no son absolutos ya que el grado de uniformidad por el Convenio es diferente según el Estado y en función de cómo se hayan desarrollado en su derecho interno. En el ordenamiento jurídico español, como resultado de la incorporación automática del Convenio⁵¹ y de la falta de desarrollo legislativo posterior, no se ha realizado la facultad de delimitar el ámbito de aplicación, provocando una gran problemática. Con la publicación de la nueva Ley de Navegación Marítima, se ha conseguido dar claridad a la delimitación del ámbito de aplicación.⁵²

El LLMC76/96 faculta al legislador nacional para que regule de forma interna los criterios de aplicación en los términos expuestos, de modo que los estados puedan hacer uso o no de dicha potestad. España no ha realizado ninguna exclusión y se ha limitado a incorporar en su totalidad el Convenio mencionado mediante su publicación en el BOE. Dicho Convenio hace alusión a que la eficacia de una exclusión exige la actuación a través de una Ley del Estado parte.

Con la entrada en vigor de la Ley de Navegación Marítima, en su título VII de la limitación de la responsabilidad tipifica en su artículo 394.1 del ámbito de aplicación,

“Las normas de este título se aplicarán siempre que cualquiera de los titulares del derecho a limitar invoque dicho derecho ante los órganos judiciales o administrativos españoles que

⁵¹ Artículo 1.5 del Código Civil, *las normas jurídicas contenidas en los tratados internacionales no serán de aplicación directa en España en tanto no hayan pasado a formar parte del ordenamiento interno mediante su publicación íntegra en el BOE.*

⁵² De la Vega Justrubó, Bárbara, *La limitación de responsabilidad por créditos marítimos*, 2007, pp. 45.

resulten competentes. A tal efecto será irrelevante la nacionalidad o domicilio de los acreedores o deudores, así como el pabellón del buque respecto al cual se invoque el derecho de limitación”.

Según el artículo 15.1 del LLMC/76 tipifica que,

“El presente Convenio será aplicable siempre que cualquiera de las personas a que se hace referencia en el Artículo 1 trate de limitar su responsabilidad ante un tribunal de un Estado Parte o trate de conseguir el levantamiento del embargo de un buque o de otros bienes o la devolución de cualquier fianza depositada dentro de la jurisdicción de dicho Estado. No obstante, todo Estado Parte podrá excluir total o parcialmente de la aplicación del presente Convenio a cualquiera de las personas a que se hace referencia en el Artículo 1 que en el momento en que se invoquen las reglas del presente Convenio ante los tribunales del Estado de que se trate no tenga su residencia habitual en un Estado Parte o no tenga su sede comercial en un Estado Parte, o bien a cualquier buque respecto del cual se invoque el derecho a la limitación de responsabilidad o se trate de conseguir el levantamiento del embargo y que en el momento citado no enarbole el pabellón de un Estado Parte”.

En conclusión, el Convenio se aplicara con independencia de que el conflicto sea nacional o internacional.⁵³

⁵³ Véase artículo 96.1 de la Constitución Española de 1978 y artículo 1.5 del Código Civil.

15. Competencia Judicial

En aquellos casos en los cuales no sea de aplicación el Convenio de Bruselas 1910 es decir, cuando el buque no tenga la nacionalidad de un estado contratante de la norma, el juez español deberá acudir a la norma de conflicto de producción interna representada por el artículo 10.9 del Código Civil donde se establece que,

“Las obligaciones no contractuales se regirán por la Ley del lugar donde hubiera ocurrido el hecho de que derive”.

Como ley reguladora de las obligaciones no contractuales, si el lugar donde se produce el hecho ilícito, será de aplicación la ley española para determinar las indemnizaciones por dicha responsabilidad extracontractual.

15.1. Abordaje en aguas territoriales

Para saber el ordenamiento jurídico se deberá conocer la soberanía bajo la cual se produjo el accidente y para esto nos remitimos a la Convención de Montego Bay de 10 de diciembre de 1982 sobre Derecho de Mar⁵⁴ donde se determina las aguas bajo jurisdicción estatal y lo que configura el mar territorial⁵⁵ de cada país.

⁵⁴ BOE número 39, del 14 de febrero de 1997.

⁵⁵ Artículo 3 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar sobre Anchura del mar territorial, *Todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con esta Convención.*

Artículo 4 sobre límite exterior del mar territorial, *El límite exterior del mar territorial es la línea cada uno de cuyos puntos está, del punto más próximo de la línea de base, a una distancia igual a la anchura del mar territorial.*

Asimismo, se establece las millas máximas que determinan si pertenecen a la soberanía estatal o no así como la determinada zona contigua⁵⁶ que como su propio nombre indica se trata de un espacio contiguo al mar territorial.

A partir de aquí se delimita la denominada zona económica exclusiva⁵⁷ y tomando como referencia la zona contigua donde se fija la línea para definir el mar territorial. En esta zona el estado donde se ha producido la colisión tiene competencia exclusiva sobre establecimiento y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras, la investigación científica marina y la protección y preservación del medio marino.

Seguidamente a la zona económica exclusiva, se encuentra la plataforma continental⁵⁸ cuya delimitación se establece en el artículo 76 del Convención sobre el Derecho del Mar. En esta plataforma el estado de las aguas territoriales puede ejercer su soberanía en cuanto a la explotación de los recursos naturales de esta.

⁵⁶ Artículo 33 sobre Derecho del Mar, Zona contigua, 1. *En una zona contigua a su mar territorial, designada con el nombre de zona contigua, el Estado ribereño podrá tomar las medidas de fiscalización necesarias para: a) Prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial; b) Sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en su mar territorial. 2. La zona contigua no podrá extenderse más allá de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.*

⁵⁷ Artículo 57 sobre Derecho del Mar, Anchura de la zona económica exclusiva, *La zona económica exclusiva no se extenderá más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.*

⁵⁸ Disposición adicional séptima de la ley 14/2014 sobre Plataforma continental, *Los derechos soberanos sobre la plataforma continental española y las ampliaciones de esta más allá del límite de las doscientas millas náuticas se regirán por lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, firmada en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, en los restantes tratados internacionales en los que España sea parte y en las normas de Derecho interno que puedan dictarse de conformidad con tales acuerdos internacionales.*

Finalmente, y más allá de la plataforma continental, encontramos alta mar que es aquella zona donde no se ejerce ni jurisdicción ni soberanía por parte de ningún estado.

Tal como tipifica el Título I sobre las ordenación administrativa de la navegación y en su Capítulo I sobre el ámbito de aplicación de las normas de policía de la Ley de Navegación Marítima se establecen unos principios básicos pero sin llegar a su regulación ya que se desarrollan en otras normas legales y reglamentarias como la mencionada Convención sobre el Derecho de la Mar.

Igualmente, dichos principios deben ser observados por todos los buques nacionales así como por todos los buques extranjeros siempre que se encuentren navegando en aquellas zonas marítimas donde España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción⁵⁹ (Aguas interiores, Mar territorial, Zona Contigua y Zona Económica Exclusiva) tal y como se tipifican en los artículos 4,5 y 6 de la Ley 14/2014, del 24 de julio, sobre Navegación Marítima.

Por último, y tal como hemos venido observando, España y su legislación nacional se ha adaptado a las disposiciones de la Convención sobre Derecho del Mar, donde se establecen los límites marítimos. En cualquier caso, se podría dar el caso de que algún otro estado no se hubiese ajustado a lo indicado en dicha Convención y tipificando unas distancias distintas para establecer sus aguas territoriales, con lo cual, en estos casos hablaríamos de un solapamiento de la zona de mar territorial prevista por la legislación de varios países. El juez Español competente deberá decidir a qué país pertenecen las aguas en conflicto para determinar el ordenamiento aplicable.

⁵⁹ Rodríguez Rodrigo, Juliana, *Abordaje marítimo y litigación internacional*, Madrid 2007, pp. 109.

Se podrán dar dos supuestos:

1. En caso de que una de las legislaciones en litigio sea la española, será esta la normativa aplicable.
2. En caso de que ninguno de los ordenamientos en cuestión es el español, se utilizara de forma análoga con nuestros límites marítimos.⁶⁰

15.2. Abordaje en aguas internacionales

En virtud de lo establecido en el artículo 10.9 del Código Civil si el abordaje se produce en aguas internacionales no existe ninguna ley de aplicación. Determinar la jurisdicción en estos casos se plantea como un problema de difícil solución al no existir un ordenamiento establecido, la nacionalidad del buque podría resolver dicho problema de jurisdicción.

En estos casos y como ya hemos indicado, debido a la falta de ordenamiento jurídico concreto, es difícil determinar la responsabilidad de un abordaje en aguas internacionales. Los expertos tienen opiniones encontradas y no acaban de ponerse de acuerdo en este sentido. Unos optan por defender que la nacionalidad del buque representa en sí mismo el ordenamiento jurídico, otros en cambio, consideran que prevalece la nacionalidad del abordador, del abordado o de ambos. Pero se plantea otro problema cuando el abordaje es fortuito, cuando no existe dolo. Asimismo, cuando el abordaje se produce por la culpa de ambos, la solución parece más

⁶⁰ Rodríguez Rodrigo, Juliana, *Abordaje marítimo y litigación internacional*, Madrid 2007, pp. 111.

sencilla y muchos autores están de acuerdo y entienden que cada buque asume su parte de responsabilidad y dividen a la mitad el daño producido, es decir, se reparten la responsabilidad.

Por último, en caso de abordaje dudoso, y en base a lo establecido en el artículo 1902 del Código Civil que se basa en el principio de culpa se puede entender que en este caso si se demuestra culpa de uno de ellos, se puede atribuir la responsabilidad del abordaje. Asimismo, y en base a esto, se entendería que si no hay culpa no hay responsabilidad tal como se tipifica en el artículo 6 párrafo 2 del Convenio de Bruselas de 1910 que indica,

“No existen presunciones legales de culpa en cuanto a la responsabilidad del abordaje”.

16. Créditos marítimos

16.1.Ámbito objetivo

El Convenio de Londres de 1976 se aprobó para substituir a su antecesor, Convenio de Bruselas de 1957, e incorporar modificaciones substanciales relativas a los créditos limitables. Las modificaciones más profundas se realizaron en cuanto a la navegación comercial y de recreo, en cuanto a la ausencia personal del propietario del buque, la exclusión de algunos créditos de limitación, entre otros.

El efecto del Convenio de 1976 es la creación de un derecho a limitar la responsabilidad que será calculada en relación con el tonelaje del buque.⁶¹

⁶¹ Bundock, Michael, ob, cit., pp. 146.

El Convenio de Londres 1976 ha dado un enfoque más objetivo⁶² y vincula la limitación de la responsabilidad a unos créditos concretos, al margen de que también se señalen los sujetos que podrán acogerse al derecho a limitar, por lo cual, en lugar de hacer referencia de la limitación de la responsabilidad de los propietarios del buque, se alude a la limitación de responsabilidad por créditos marítimos.

16.2. Créditos limitables

El Convenio de Londres de 1976 redefinen los créditos objeto de la limitación y amplía las reclamaciones sujetas a limitación. Aquellos créditos a los que el naviero puede limitar su responsabilidad son muy amplios lo que puede prestar a confusión. Dicho Convenio define un número de supuestos para poder abarcar todas las casuísticas que se puedan plantear, los cuales están recogidos en el artículo 2 y artículo 396 de la Ley de Navegación Marítima.⁶³

En base a esta lista que enumera la legislación aplicable, se constata y se concreta los supuestos de responsabilidad sometidos a limitación. De todas formas, al ser una lista cerrada no se tipifica posibles supuestos de responsabilidad que se puedan producir y que no están recogidos ni en el articulado del Convenio ni en la propia Ley de Navegación Marítima.

⁶² Gabaldón García, José Luis, ob, cit., pp. 703.

⁶³ Artículo 2 sobre *reclamaciones sujetas a limitación* del Convenio sobre la Limitación de la Responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo 1976 ratificado en el Protocolo de 1996 que enmienda a este. Asimismo, se recoge en el Artículo 396 de la Ley 14/2014, de 25 de julio, de Navegación Marítima, excepto los apartado d), e) y f) que aparecen en el Convenio del 1976, los cuales no se han incluido en dicha ley.

Con la ley actual, España en el instrumento de adhesión al Convenio sobre Limitación de 1976 y acogiéndose a su derecho de reserva, no incluyo los puntos d), e) y f) del artículo 1 de dicho Convenio por no estar sujetos a la limitación de responsabilidad.

Por tanto, quedan sujetos a limitación los siguientes créditos:

Tabla 2: Créditos sujetos a limitación

Créditos sujetos a limitación
a) Reclamaciones por muerte o lesiones corporales, o por pérdidas o daños sufridos en las cosas, incluidos daños al dominio público marítimo o portuario, o estén vinculados con la explotación del buque o con operaciones de salvamento, así como los perjuicios derivados de cualesquiera de las causas.
b) Reclamaciones por el retraso en el transporte de carga, los pasajeros y sus equipajes.
c) Reclamaciones derivados de la lesión de derechos que no sean contractuales causados por la explotación del buque o con operaciones de salvamento.
d) Reclamaciones relacionadas con las medidas tomadas a fin de evitar o aminorar los perjuicios que puedan dar lugar a una reclamación de limitación.

Fuente: Convenio Internacional sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976

Cabe destacar lo tipificado en el punto 2 del artículo mencionado anteriormente donde indica que,

“Las reclamaciones establecidas en el apartado 1, sean cuales fueren los supuestos de responsabilidad, estarán sujetas a limitación de responsabilidad con independencia de la acción ejercitada posea naturaleza contractual o extracontractual”.

Podríamos entender que el listado de créditos limitables se pretende hacer compatible con otras limitaciones específicas y que permitan al deudor teniendo en cuenta sus intereses, elegir la limitación de responsabilidad que más le convenga.

16.3. Créditos excluidos

Según el artículo 397 de la Ley de Navegación Marítima sobre *reclamaciones excluidas de limitación*, nos remite al artículo 3 del Convenio Internacional sobre la limitación de responsabilidad por reclamaciones de derecho marítimo.

Según se tipifica en el artículo mencionado del Convenio, las reglas de este no serán de aplicación en los casos de:

Tabla 3: Créditos excluidos de limitación

Créditos excluidos de limitación
a) Reclamaciones relacionadas con operaciones de auxilio o salvamento o con contribución a la avería gruesa.
b) Reclamaciones relacionadas con daños a la contaminación por hidrocarburos y tal como se tipifica 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.
c) Reclamaciones sujetas a lo dispuesto en cualquier Convenio Internacional o legislación nacional que rijan o prohíban la limitación de la responsabilidad por daños nucleares.
d) Reclamaciones contra el propietario de un buque nuclear relacionadas con daños nucleares.
e) Reclamaciones promovidas por los empleados del propietario o del salvador cuyo cometido guarde relación con el buque u operaciones de auxilio o salvamento o por aquellas promovidas por los herederos de aquellos o personas a su cargo u otras que tengan derecho a promoverlas, en base a la ley que regule el contrato del 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 dichas reclamaciones o si mencionada ley solo le permite limitar su responsabilidad a una cuantía que se superior a la estipulada en el artículo 6.

Fuente: Convenio Internacional sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976

Al margen de lo indicado anteriormente y según establece el artículo 397 punto 2 de la Ley de Navegación Marítima,

“Carecerán asimismo de limitación las reclamaciones de la administración marítima o autoridad portuaria que se prevean en las normas reguladoras de la remoción de buques”.

17. Conducta que priva el derecho a limitación

Según el régimen previsto en el Convenio de Londres de 1976, se establece una novedad con referencia a regímenes anteriores y se basa en que el motivo que causa la pérdida del derecho a limitar se fundamenta en la conducta meramente culposa a otra constitutiva de dolo directo o dolo eventual.

Lo que determina la privación del derecho a limitar se produce cuando la conducta o actuación es intencional o con dolo eventual del sujeto beneficiario, es decir, la pérdida de este derecho depende de la conducta del sujeto responsable.

Dicha conducta que excluye el derecho a la limitación se tipifica en el artículo 4 del Convenio sobre limitación de responsabilidad por reclamaciones de derecho marítimo de 1976.

Sin embargo, en nuestra regulación interna, en concreto, la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, ha omitido la regulación de dicha conducta sobre la limitación de responsabilidad. Algunos autores consideran que si la persona responsable no tiene derecho a

limitar su responsabilidad cuando de esta se ha producido con daño o perjuicio intencionado y al ser un elemento clave para determinar la denegación de esta limitación, no se entiende dicha falta de tipificación.

Teniendo en cuenta que la pérdida del derecho a limitar se basa en la conducta intencionada o dolosa de quien provoca el acto y que la carga de la prueba recae en el perjudicado, debo entender la dificultad que se plantea a la hora de presentar dichas pruebas para demostrar que el acto se produjo de forma intencionada o dolosa. En este mismo sentido, en cuanto a la carga de la prueba, así como en normativas precedentes sí que se aludía respecto a este tema en cuanto a la conducta del causante del daño, en el actual Convenio de Londres de 1976 no se hace mención a este respecto, de ahí la dificultad probatoria de la intencionalidad o dolo.

18. La limitación de responsabilidad

18.1. Planteamiento general

De la combinación de los límites indemnizatorios y de la unidad de cuenta resulta el fondo sobre el que han de ser satisfechos los créditos objeto de limitación. La materia relativa *quantum* de la limitación es otra peculiaridad de los Convenios internacionales de limitación de responsabilidad y más concretamente, de limitación de la deuda resarcitoria. La evolución desarrollada desde los orígenes de la institución se manifiesta de forma clara en este aspecto, constituyendo un aspecto diferenciador entre los Convenios que hemos mencionado y que viene

determinado por la cualidad de los elementos que integran el fondo de limitación y, en consecuencia, por la cuantía del mismo al que el responsable puede limitar su responsabilidad.⁶⁴

Los Convenios vigentes coinciden a la hora de establecer los límites de responsabilidad los cuales son cada vez superiores así como en la determinación de los daños ocasionados, los sujetos responsables y el tonelaje del buque. Según el Convenio de Londres 1976 la suma se ha elevado de forma muy representativa con respecto a los límites de Convenios anteriores y del derecho interno de los Estados Parte. De igual modo y debido al incremento en dicho límite de responsabilidad, que en cuyos casos incluso ha llevado a cuadruplicar dicho límite, no se han visto reflejadas dichas pretensiones en el Convenio de Londres de 1976 en cuanto adecuar los límites de responsabilidad y la cobertura del seguro por responsabilidad civil de los navieros y que ha llevado a la creación del Protocolo de 1996, donde se aumenta los límites de responsabilidad según se recogen en el de 1976.

Según la Organización Marítima Internacional que desarrollo en 1999 una serie de actividades que engloban aspectos jurídicos relacionados con la limitación de la responsabilidad global como su límite cuantitativo y su vinculación con el seguro de responsabilidad civil.⁶⁵

Asimismo y tal como se indica en el Protocolo de 1996 que enmienda el LLMC/76, el Comité Legal de la OMI comenzó los trabajos preparatorios para la adopción de unas normas internacionales en materia de seguro o garantía financiera obligatoria con el fin de asegurar la responsabilidad por las reclamaciones marítimas en general. Esta iniciativa no debe suponer la

⁶⁴ De la Vega Justribó, Bárbara, *La limitación de responsabilidad por créditos marítimos*, 2007, pp. 144.

⁶⁵ Véase en ADM (Anuario de Derecho marítimo), XVII, 2000, pp. 603, 604 y 608.

eliminación de la institución de la limitación de responsabilidad, a través de su sustitución por el seguro o por otra figura que suponga una garantía de las reclamaciones.

Actualmente los límites que deben ser cubiertos por el seguro obligatorio no son establecidos en el Convenio, sino que se definen por referencia a los límites establecidos de acuerdo a los regímenes nacionales e internacionales en vigor, pero que en ningún caso deben exceder los límites establecidos en el Convenio sobre la limitación de responsabilidad de 1976/1996.⁶⁶

La gran diferencia entre la LLMC/76 y la LLMC/96 es de la elevación en los límites de responsabilidad. La cuantía de la limitación se calcula conforme al arqueo bruto que certifica el Convenio internacional sobre arqueo de buques.⁶⁷

Según se establece en el LLMC/76/96 se siguen tres criterios para establecer unos límites diferenciadores. Primero, se establecen unos límites en cuanto a la categoría de daños derivados del siniestro. De esta forma, los límites variaran según la naturaleza de los daños, material o personal y, en este último supuesto, se establece un tercer régimen especial cuando las consecuencias sean lesiones o muerte de los pasajeros del buque siniestrado.

Los límites generales se establecen en el artículo 6 del Convenio LLMC/76/96 y en nuestra legislación interna en el artículo 398 sobre límites generales, por otra parte en el artículo 7 de LLMC/76/96 establece únicamente los límites especiales aplicables que en nuestra normativa

⁶⁶ De la Vega Justribó, Bárbara, *La limitación de responsabilidad por créditos marítimos*, 2007, pp. 145.

⁶⁷ Artículo 6.5 del Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo de 1976, *A los fines del presente Convenio, por arqueo del buque se entenderá el arqueo bruto calculado de conformidad con las Reglas que figuran en el Anexo I del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969.*

interna se tipifica en el artículo 399 sobre límites especiales y que habla sobre las reclamaciones ejercidas por los pasajeros.

Cuando haya presencia de pasajeros en el buque siniestrado, entran en conflicto por una parte la responsabilidad prevista en la LLMC/76/96, el Convenio de Atenas⁶⁸ y la Ley orgánica del derecho del consumidor. En el artículo 7 de LLMC/76/96 establece los límites de indemnización respecto a los pasajeros. El artículo 19 del Convenio de Atenas establece que,

“El presente Convenio no modificara los derechos y obligaciones que para el transportista, el transportista ejecutor y los empleados o agentes de éstos se estipulan en Convenios internacionales sobre la limitación de responsabilidad de los propietarios de buques de navegación marítima”.

Todos los sistemas de responsabilidad aplicables coinciden totalmente en el sistema de responsabilidad y el límite de dicha responsabilidad. No sería lógico que la aplicación de normativa actual se contradijese, así como no tendría sentido que dos sistemas de responsabilidad fueran totalmente contra puestos.⁶⁹

Otro criterio a tener en cuenta es establecer el límite resarcitorio en base al tonelaje del buque, según el artículo 6 de la LLMC/76/96 hace referencia a dos grupos, por un lado en cuanto a los daños personales y por otro, en cuanto a los daños materiales, además dentro de cada uno de estos grupos, se establece un criterio progresivo o una escala de tonelajes. Es decir, un

⁶⁸ Convenio relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar de 1974 así como su adhesión al Protocolo 2002.

⁶⁹ De la Vega Justribó, Bárbara, *La limitación de responsabilidad por créditos marítimos*, 2007, pp. 148.

aumento del límite por tonelada que va reduciéndose a medida que aumenta el tonelaje del buque.

Aclarar que, el LLMC/96, que enmienda al LLMC/76, establece unos límites de responsabilidad superiores en cuanto a los materiales y personales. Asimismo, regula un procedimiento para la revisión automática de los límites.⁷⁰

18.2. Límites generales

Según nuestra norma interna, en el artículo 398 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima sobre *Límites generales*, salvo en los casos previstos, siempre nos basaremos con arreglo a lo establecido en los artículos 6 a 9 del Convenio Internacional sobre la Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones de Derecho Marítimo.

La suma a la que asciende el límite aplicable a las reclamaciones surgidas de un mismo accidente será aquella establecida en el Protocolo de Londres 1996⁷¹ habiendo de tenerse en cuenta que, en virtud de la Resolución LEG. 5 (99)⁷² de 19 de abril de 2012 de la OMI, tales límites serán incrementados con efectos desde el 8 de junio de 2015.⁷³

⁷⁰ Véase tabla 2 de los límites generales página 68

⁷¹ Artículo 398 de la Ley de Navegación Marítima, *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 hayan 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.*

⁷² Adopción de las modificaciones de limitación en el Protocolo de 1996 en su Anexo 2 adoptado el 19 de abril de 2012.

⁷³ Menéndez, Uría. Guía sobre la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Realizado bajo la coordinación de Fernández-Quiros Tuñón Tomas, López Quiroga Julio y Cabellos Ballenilla Alfredo, por el grupo de Práctica de Marítima, Transporte y Logística de Uría Menéndez, 2014.

Según establece el artículo 3 del LLMC/76/96 sobre límites generales se indica que,

1. *“Los límites de responsabilidad para reclamaciones que, siendo distintas de las mencionadas en el artículo 7, surjan en cada caso concreto se calcularán con arreglo a los siguientes valores:*
 - a) *Respecto a las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales,*
 - i) *2 millones de unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 2.000 toneladas;*
 - ii) *Para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso i):*

De 2.001 a 30.000 toneladas, 800 unidades de cuenta por tonelada;

De 30.001 a 70.000 toneladas, 600 unidades de cuenta por tonelada, y

Por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 400 unidades de cuenta;
 - b) *Respecto de toda otra reclamación,*
 - i) *1 millón de unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 2.000 toneladas;*
 - ii) *Para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso i):*

De 2.001 a 30.000 toneladas, 400 unidades de cuenta por tonelada;

De 30.001 a 70.000 toneladas, 300 unidades de cuenta por tonelada, y

Por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 200 unidades de cuenta”.

Tal y como habíamos indicado anteriormente, dentro de los límites generales el LLMC/76 y como se establece en el mencionado artículo del LLMC/76/96 los límites de responsabilidad han aumentado considerablemente. A continuación exponemos una tabla comparativa donde se constata la evolución y aumento indicado.

Tabla 4: Reclamaciones por muerte o lesiones corporales distintas de las reclamaciones de los pasajeros.

	Límite de responsabilidad (Unidades de cuenta)	
Tamaño del buque (toneladas)	LLMC/76	LLMC/76/96
500 o menos	33.000	2.000.000
501-2.000	Más 500 por cada tonelada de 501-2.000	2.000.000
	Límite de responsabilidad (Unidades de cuenta)	
2.001-3.000	Más 500 por cada tonelada de 2.001-3.000	Más 800 por cada tonelada de 2.001-3.000
3.001-30.000	Más 333 por cada tonelada de 3.002-30.000	Más 800 por cada tonelada de 3.001-30.000
30.001-70.000	Más 250 por cada tonelada de 30.001-70.000	Más 600 por cada tonelada de 30.001-70.000
En exceso de 70.000	Más 167 por cada tonelada en exceso de 70.000	Más 400 por cada tonelada en exceso de 70.000

Fuente: Convenio Internacional sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976

Tabla 5: Otras reclamaciones relativas a daños materiales

	Límite de responsabilidad (Unidades de cuenta)	
Tamaño del buque (toneladas)	LLMC/76	LLMC/76/96
500 o menos	167.000	1.000.000
501-2.000	Más de 167 por cada tonelada de 501-2.000	1.000.000
2.001-3.000	Más de 167 por cada tonelada de 2.001-3.000	Más 400 por cada tonelada de 2.001.3.000
3.001-30.000	Más de 125 por cada tonelada de 3.001-30.000	Más 400 por cada tonelada de 3.001.30.000
30.001-70.000	Más 125 por cada tonelada de 30.001-70.000	Más 300 por cada tonelada de 30.001-70.000
En exceso de 70.000	Más 83 por cada tonelada en exceso de 70.000	Más 200 por cada tonelada en exceso de 70.000

Fuente: Convenio Internacional sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976

Como hemos indicado anteriormente, se distingue cuando el accidente comporta daños personales, materiales o ambos. Así que según el tonelaje del buque implicado determinaran los límites y dará lugar a una graduación dependiendo lo indicado anteriormente. En el supuesto caso de que concurren reclamaciones por daños personales y materiales, se establecen una regla distinta mencionada en el artículo 6.2 del LLMC/76 que tipifica,

“Si la cuantía calculada de conformidad con el párrafo 1 a) no basta para satisfacer en su totalidad las reclamaciones mencionadas en él, se podrá disponer de la cuantía calculada de conformidad con el párrafo 1 b) para saldar la diferencia impagada en las reclamaciones mencionadas en el párrafo 1 a), y esa diferencia tendrá la misma relación que las reclamaciones mencionadas en el párrafo 1 b)”.

En el supuesto caso que la limitación de responsabilidad sea invocada por un buque que ha rescatado a otro, se establecerá una regla específica en cuanto al tonelaje del buque, que será de 1.500 toneladas tal como se tipifica en el LLMC/76/96.

Otro problema a tener en cuenta, es en relación con el servicio de remolque, por un lado, considerando solo el tonelaje del remolcador o, por la suma de ambos buques, remolcador y remolcado. Este supuesto planteado es diferente de la relativa a la imputación de responsabilidades, donde no queda claro si el tonelaje de ambos buques deben sumarse al margen de que la responsabilidad afecte a uno solo de ellos o si, por el contrario, esta posibilidad no sea posible. La LLMC/76 no contempla este supuesto y se emplaza a una interpretación en un sentido u otro, por lo que habrá que remitirse a la jurisprudencia sobre este tema.

18.3. Límites especiales

Según se establece en el artículo 399.1 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima sobre límites especiales indica que,

“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 Unión Europea multiplicado por el número de pasajeros que el buque este autorizado a transportar, de conformidad de su certificado. A estos efectos se entenderán incluidas en el concepto de pasajero las personas que, con el consentimiento del porteador, viajen a bordo acompañando un vehículo o a animales vivos en virtud de un contrato de transporte de mercancías”.

El LLMC/76/96 del derecho de los acreedores pasajeros que sufren daños personales supone una mejora con respecto a la anterior LLMC/76 debido a varios factores. La indemnización aumenta considerablemente cuya cuantía se multiplica de igual modo por el número de pasajeros que el buque este autorizado a transportar conforme a su certificado. Asimismo, el límite máximo por accidente desaparece ya que en la anterior normativa dicho límite no podía excederse. Por último, se establece que la normativa interna pueda marcar límites superiores o incluso una responsabilidad y limitada. A este respecto cada Estado Parte en su normativa interna está facultado para regular el régimen de responsabilidad aplicable a dichas reclamaciones con la única condición de que este no sea inferior al establecido en el LLMC/76/96.

Nuestra normativa interna a través de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, en su artículo 399.2 regula dichos límites,

“Los límites de responsabilidad aplicables para los buques y embarcaciones con arqueo inferior a 300 toneladas son:

- a) Un millón de derechos especiales de giro para las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales.*
- b) Quinientos mil derechos especiales de giro para las demás reclamaciones limitables”.*

El artículo mencionado tipifica los límites para un buque y tonelaje concreto así como las cuantías, donde establece una diferenciación entre las reclamaciones con muerte o lesiones y entre el resto de reclamaciones limitables.

El LLMC/76/96 indica que el tamaño mínimo de un buque es de 2000 toneladas por lo que pagaría lo mismo un buque de 1000 toneladas que el de 2000. Con respecto a esto y en base al derecho de reserva de cada Estado miembro, tal como se indica en el artículo anterior, España efectúa la reserva y tipifica que el límite de todos los buques de arqueo inferior a 300 toneladas, queda igualado en una cuantía igual a la mitad que la que corresponde a los buques de 2000 toneladas. La conversión a euros de los citados derechos especiales de giro se realizara en fecha en la que se constituya el fondo de limitación tipificado en el artículo 401 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima sobre la conversión a la moneda nacional.⁷⁴

⁷⁴ Artículo 401 de la Ley de Navegación Marítima sobre Subrogación, *La persona responsable, su asegurador o cualquier tercero que haya pagado una reclamación imputable a un fondo de limitación con anterioridad a su distribución, quedara subrogada en los derechos que habrían correspondido a la persona indemnizada frente a dicho fondo.*

Tabla 6: Límites máximos de responsabilidad

Importe de los límites máximos de responsabilidad		
Arqueo (TRB)	Importe	
	Hasta 07.06.2015	Desde 08.06.2015
Muerte o lesiones corporales		
Hasta 300	1.000.000 DEG	1.000.000 DEG
300 – 2.000	2.000.000 DEG	3.020.000 DEG
2.001 – 30.000	800 DEG/TRB + 2.000.000 DEG	1.208 DEG/TRB + 3.020.000 DEG
30.001 – 70.000	600 DEG/TRB + 24.400.000 DEG	906 DEG/TRB + 36.844.000 DEG
Más de 70.000	400 DEG/TRB + 48.400.000 DEG	604 DEG/TRB + 73.084.000 DEG
Otras reclamaciones		
Hasta 300	500.000 DEG	500.000 DEG
300 – 2.000	1.000.000 DEG	1.510.000 DEG
2.001 – 30.000	400 DEG/TRB + 1.000.000 DEG	604 DEG/TRB + 1.510.000 DEG
30.001 – 70.000	300 DEG/TRB + 12.200.000 DEG	453 DEG/TRB + 18.422.000 DEG
Más de 70.000	200 DEG/TRB + 24.200.000 DEG	302 DEG/TRB + 36.542.000 DEG
Pasajeros		
175.000 DEG/pax autorizado (excepto guerra, secuestro, terrorismo, etc.: 250.000 DEG/pax hasta 340.000.000 DEG/buque)		

Fuente: Guía sobre la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima

19. Fondo de limitación

El fondo de limitación no tiene personal jurídica y su única finalidad es la actuación de la limitación de responsabilidad.

Este debe ser constituido de forma legal y constituye un patrimonio separado: solo con el fondo puede pretenderse el pago de todos los créditos sujetos a limitación. Pero el fondo

únicamente puede destinarse para el pago de dichos créditos incluso en caso de concurso del deudor.

Según se establece en el artículo 404 de la Ley de Navegación Marítima, sobre *destino del fondo y paralización de otras medidas*,

1. *“El fondo constituido regularmente solo podrá utilizarse para satisfacer las reclamaciones respecto de las cuales se pueda invocar la limitación de responsabilidad, incluso en caso de concurso del titular del derecho a limitar”.*
2. *“Una vez constituido el fondo de limitación, los titulares de créditos limitables carecerán de acción para perseguir cualesquiera otros bienes del deudor, así como frente a otros deudores del mismo crédito”.*
3. *“Los buques o cualesquiera otros bienes pertenecientes al titular del derecho a limitar, que hayan sido embargados o secuestrados para responder de una reclamación que quepa promover contra el fondo constituido, quedaran liberados mediante levantamiento que deberá ordenar el órgano judicial que conoció de la constitución”.*

Según establece el artículo 11 sobre el Convenio LLMC/76/96, el propietario demandado puede constituir un fondo de dinero formado por la cantidad que corresponda a la responsabilidad del naviero más los intereses devengados desde el accidente hasta la constitución de dicho fondo. En base a dicho fondo, es sobre el cual se pueden satisfacer las reclamaciones sobre las que puede invocar la limitación de responsabilidad.

La obligación del naviero deudor es la de satisfacer unas cantidades de dinero determinadas, por lo cual el fondo debe constituirse en efectivo. En este caso, habría que diferenciar entre el

objeto material de la aportación destinada al fondo, y el objeto jurídico que supone la constitución del fondo de limitación.

La primera es una obligación dineraria y la segunda implica una obligación de hacer que resulta más clara si se recuerda que la aportación dineraria efectiva al fondo puede ser sustituida por la prestación de unas garantías suficientes y aceptables tal como se tipifica en el artículo 403.2⁷⁵ de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.⁷⁶

El fondo se distribuirá a prorrata del importe de los créditos limitables. De todas formas, el exceso de los créditos por muerte y daños corporales que no hubieran podido satisfacerse con cargo a la cuantía del fondo destinada para ello, concurrirá en igual de rango con el resto de los acreedores para cobrar de la parte del fondo destinada al pago de los daños materiales.

En todo caso, además, y tras los créditos por muerte y daños corporales, tendrán prelación de cobro los créditos de la administración por daños al dominio público marítimo y portuario tal como se tipifica en el artículo 400⁷⁷ de la Ley de Navegación Marítima.⁷⁸

⁷⁵ Artículo 403.2 de la Ley de Navegación Marítima, *El fondo podrá ser constituido depositando la suma correspondiente o aportando garantía suficiente a juicio del órgano judicial.*

⁷⁶ De la Vega Justribó, Bárbara, *La limitación de responsabilidad por créditos marítimos*, 2007, pp. 190.

⁷⁷ Artículo 400 de la Ley de Navegación Marítima sobre Concurrencia de acreedores, *1. Las sumas obtenidas con arreglo a lo dispuesto en los artículos precedentes integraran el correspondiente fondo, que será distribuido entre los acreedores que traigan causa del mismo accidente en proporción a la cuantía de sus reclamaciones conocidas. 2. No obstante, si la cuantía dedicada a las reclamaciones por muerte o lesiones no basta para satisfacerlas en su totalidad, sus acreedores concurrirán por el remanente con los demás acreedores limitables para cobrar, en igualdad de rango, del fondo dedicado a la satisfacción de los créditos materiales. 3. En todo caso, la Administración Marítima y Portuaria tendrá prelación en el cobro sobre todos los acreedores cuyas reclamaciones no sean por muerte o lesiones corporales, cuando se trate de reclamaciones por daños producidos a obras portuarias, vías navegables, ayudas a la navegación y, en general, al demanio marítimo o portuario.*

⁷⁸ Menéndez, Uría. Guía sobre la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Realizado bajo la coordinación de Fernández-Quiros Tuñón Tomas, López Quiroga Julio y Cabellos Ballenilla Alfredo, por el grupo de Práctica de Marítima, Transporte y Logística de Uría Menéndez, 2014.

La limitación de responsabilidad solo puede hacerse valer mediante la constitución de un fondo, tal y como se establece en el artículo 403 sobre *condición del derecho a limitar* y 490 sobre el *contenido de la solicitud* de la Ley de Navegación Marítima y por tanto, no es oponible por medio de una simple excepción procesal.

El derecho a solicitar la constitución del fondo caduca a los dos años a contar desde la primera reclamación judicial de un crédito sujeto a limitación tal y como se establece en el artículo 405 sobre *procedimiento y caducidad del derecho a limitar* en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

CONCLUSIONES

Para entender la limitación de responsabilidad, su ámbito de aplicación y competencia judicial debemos hacer una exposición del concepto de abordaje, sus elementos así como de las diferentes clases de abordajes que se pueden producir.

Desde la entrada en vigor de la Ley 14/2014, del 24 de julio, de Navegación Marítima, el concepto de abordaje y todos los supuestos que atañan a este, así como la descripción sobre la limitación de responsabilidad, queda recogida en esta ley.

Su precedente más inmediato era el Código de Comercio, única normativa nacional hasta la fecha y donde se recogían dichas cuestiones. Esta normativa se había quedado obsoleta, igual que la gran parte de normas existentes en materia de navegación, ya que habían sido elaboradas hace mucho tiempo.

El gran problema de la antigüedad de estas normas, como era el Código de Comercio, es que los órganos jurisdiccionales las aplicaban erróneamente o simplemente las ignoraban por su desconocimiento, en consecuencia todo abordaje se trataba de igual forma sin tener en cuenta la casuística o los diferentes tipos de abordaje.

En base a lo indicado y ante la nueva normativa interna consideré conveniente realizar una investigación actualizada sobre estos dos puntos como es el abordaje y la limitación de responsabilidad.

Tal y como se recoge en mi estudio, el abordaje marítimo es un accidente de gran importancia que conlleva graves consecuencias. Actualmente, y debido a la introducción de los avances tecnológicos, dichas consecuencias son cada vez mayores, sobre todo a nivel económico.

Cuando acontece un accidente de estas características, hasta hace poco, era difícil aplicar un régimen jurídico que concretara las consecuencias del mismo. Sin embargo, actualmente con la nueva Ley de Navegación Marítima, se da algo de luz a la hora de cuantificar el resultado ante un abordaje y a quien corresponde asumir la responsabilidad.

La nueva Ley de Navegación Marítima, en muchos de sus artículos nos remitirá a otras leyes internacionales que regulan la navegación internacional como es el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje de Bruselas de 1910, así como al Convenio de Londres de 1976 enmendado por el Protocolo de 1996 sobre la Limitación de Responsabilidad. Todo el conjunto de textos normativos nacional e internacional aludidos, acaba con la dispersión jurídica existente antes de la entrada en vigor de la nueva Ley de Navegación Marítima en el órgano jurisdiccional español.

La decisión de dedicar un amplio capítulo al abordaje se debe a los diferentes supuestos que se pueden plantear y que determinaran la responsabilidad de los daños causados así como la obligación de resarcimiento. Así mismo, es importante identificar los diferentes tipos de abordaje que se pueden producir ya que no es lo mismo, por ejemplo, un abordaje por culpa exclusiva que un abordaje fortuito, el daño producido recaerá de forma diferente dependiendo del tipo de abordaje.

El interés que despierta el abordaje dentro del derecho se debe en gran medida, por una parte, en cuanto al objetivo de evitar a través de una regulación adecuada a nivel nacional e internacional sobre las maniobras en la navegación y así evitar, en la medida de lo posible, los abordajes, y por otro lado, el abordaje en tanto en cuanto a los daños causados sobre las personas o cosas y que suponen un ilícito con consecuencias penales.

Considero dos motivos de peso ambos supuestos para dedicarle este estudio y darle la relevancia e importancia que se merece a la nueva Ley de Navegación Marítima que regula, entre otras cosas, el abordaje y sus consecuencias.

El segundo gran bloque de mi estudio se centra en la limitación de responsabilidad, y que para proceder a esta, se deberá identificar si el naviero ha incurrido en dolo en el abordaje, en cuyo supuesto nuestra Ley interna nos remite al Convenio de Londres de 1976 enmendado por el Protocolo del 1996, con las reservas hechas por España en el instrumento de adhesión (Artículo 392 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima). Dicha limitación de responsabilidad se puede realizar creando un fondo previo de responsabilidad.

Posiblemente lo que ha supuesto una mayor dificultad sobre este bloque, es el de dar una definición concreta y exacta de la limitación de responsabilidad independientemente a su gran importancia y a ser una parte fundamental de la responsabilidad en el derecho de la navegación.

La limitación de responsabilidad se podría definir como el punto máximo que cuantifica la extensión del resarcimiento o lo que es lo mismo, establece el importe máximo que supera el que el armador de un buque no debería responder por los créditos que generó el buque durante su navegación.

Tal y como explico al detalle en el proyecto, los créditos marítimos están tipificados en el Convenio de Londres 1976 que sustituye a su antecesor, Convenio de Bruselas de 1957 y que incorpora importantes y substanciales modificaciones en cuanto a los créditos limitables. Estas modificaciones fueron más importantes en cuanto a la navegación comercial y de recreo y a la exclusión de ciertos créditos de limitación.

El Convenio de Londres de 1976 da un enfoque más objetivo y concreta más los créditos en la limitación de responsabilidad. Así mismo, se amplía las reclamaciones sujetas a limitación y alude a aquellos créditos a los que el naviero puede limitar su responsabilidad.

Por último, el Convenio de Londres 1976 amplía el número de supuestos para poder abarcar en lo máximo posibles las diferentes casuística que se puedan plantear y que también se recogen en nuestra nueva Ley de Navegación Marítima concretamente en su artículo 396.

En definitiva, considero haber cumplido el objetivo de este proyecto de investigación en cuanto a la unificación de criterio normativo, tanto nacional como internacional, en base a la nueva legislación interna sobre navegación marítima y que trata el abordaje y la limitación de responsabilidad. Poniendo fin a la dispersión normativa existente hasta entonces. Sin olvidar, la gran importancia que tiene el abordaje marítimo internacional y sus consecuencias, ya no solo económicas sino personales que se pueden derivar de este tipo de accidentes.

Por todo ello, concluyo que el derecho naval ha salido beneficiado con este nuevo marco normativo interno que se hacía necesario y que puede prevenir o, en cualquier caso, dar solución a unas consecuencias que pueden devenir en forma de vidas humanas.

BIBLIOGRAFÍA

- Libros:

- [1] Calvo Caravaca, A. –L., González, J. Carrascosa. *Derecho internacional Privado*, vol. I. 7ª ed. Granada 2006
- [2] De la Vega Justribó, Bárbara. *La limitación de responsabilidad por créditos marítimos*. Ministerio de Justicia, Secretaria General Técnica, 2007
- [3] De Simón Quintana, José. *Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en la mar*. Undécima Edición 2008, San Fernando (Cádiz) y Ciutadella de Menorca (Islas Baleares)
- [4] Gabaldón García, José Luis. Ruiz Soroa, José María. *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Tercera Edición, Madrid y Barcelona, 2006
- [5] J. Healy, Nicholas. C. Sweeney, Joseph. *The law of Marine Collision*. Ed. Cornell Maritime Press, 1998
- [6] Marí Sagarra, Ricard. *Prevención de los abordajes en la mar. Análisis e interpretación del Reglamento Internacional*. Universitat Politècnica de Catalunya, Ed. UPC, 2006
- [7] Martínez Jiménez, María Isabel. *El abordaje por culpa común y la responsabilidad por los daños a la carga*. Anuario de derecho marítimo, nº 10, 1993
- [8] Martin Osante, J.M. *La responsabilidad civil del naviero por abordaje*, Vitoria 2001
- [9] Rodríguez Rodrigo, Juliana. *Abordaje Marítimo y litigación internacional*. Colección El derecho de la globalización. Universidad Carlos III de Madrid. Ed. Colex, 2007
- [10] Ruiz Soroa, J.M, *Manual de Derecho de Accidentes de la Navegación*. Primera Edición, Vitoria 1992

- Páginas web:

- [1] *Abordaje* [en línea]. Enciclopedia Jurídica 2014. [Consulta: 10 febrero 2015]. Disponible en: <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/abordaje/abordaje.htm>
- [2] *Abordaje* [en línea]. Diccionario Mapfre 2015. A: Fundación Mapfre. [Consulta: 10 febrero 2015]. Disponible en: <http://www.mapfre.es/wdiccionario/terminos/vertermino.shtml?a/abordaje.htm>

- [3] Ramírez, Juan. *Abordaje* [en línea]. A: Ramírez Sánchez Abogados, Mayo 2013. [Consulta: 13 febrero 2015]. Disponible en: <https://abogadoscenarios.wordpress.com/2013/05/21/abordaje/>
- [4] *Abordajes* [en línea]. Normas de seguridad y recomendaciones. A: Ministerio de Fomento. [Consulta: 17 febrero 2015]. Disponible es: http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/MARINA_MERCANTE/NAUTICA_DE_RECREO/Responsabilidades/Abordajes/
- [5] *Choque de buques contra instalaciones portuarias* [en línea]. A: Asociación Argentina de Ingenieros Portuarios. [Consulta: 17 febrero 2015]. Disponible en: <http://www.aadip.org.ar/pdf/papers/seccion7/alvarez.pdf>
- [6] Ley de Navegación Marítima [en línea]. Transporte y marítimo. A: Garrigues, Julio 2014. [Consulta: 2 Marzo 2015]. Disponible en: <http://www.garrigues.com/es/Publicaciones/Novedades/Documents/Comentario-Transporte-1-2014.pdf>
- [7] Carpio Hernández, Alma Catalina. *Algunos aspectos del abordaje en buques equipados con radar* [en línea]. A: Biblioteca jurídica virtual del instituto de investigaciones jurídicas de la UNAM. [Consulta: 5 marzo 2015]. Disponible en: <http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/facdermx/cont/166/dtr/dtr5.pdf>
- [8] *Abordajes* [en línea]. Reglamento de abordajes. A: Organización Marítima Internacional. [Consulta: 5 marzo 2015]. Disponible en: <http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/layouts/15/osssearchresults.aspx?u=http%3A%2F%2Fwww%2Eimo%2Eorg%2Fes%2FAbout%2FConventions%2FListOfConventions&k=Abordaje>
- [9] *Guía sobre la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima* [en línea]. Grupo de práctica de Marítimo, Transporte y Logística de Uría Menéndez. A: Uría Menéndez. [Consulta: 22 abril 2015]. Disponible en: http://www.uria.com/documentos/publicaciones/4343/documento/Guia_Maritimo_U_M.pdf?id=5550
- [10] Cendón Castro, José. *Responsabilidad extracontractual en el abordaje marítimo* [en línea]. A: Facultad de Derecho (Universidad de Vigo), Barcelona 2008. [Consulta: 24 abril 2015]. Disponible en: www.raco.cat/index.php/InDret/article/download/77868/101723
- [11] *Aprobación de la Ley de Navegación Marítima* [en línea]. Instituto Marítimo Español. A: Albornoz Galiano Portales, Julio 2014. [Consulta: 7 Mayo 2015]. Disponible en: <http://ime.es/descargas/LNM.pdf>

- [12] Chami, Diego Esteban. *Limitación de responsabilidad por créditos marítimos* [en línea]. A: Derecho Comercial y de las Obligaciones, 2003. [Consulta: 3 Junio 2015]. Disponible en:
<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:T46TZ0YO6FAJ:www.comision311.com.ar/curriculum/Limitacion%2520de%2520responsabilidad%2520por%2520creditos%2520maritimos.doc+&cd=20&hl=es&ct=clnk&gl=es>

- Trabajos académicos y Tesis Doctorales:

- [1] Belisario Capella, Freddy. *Abordajes, averías y salvamento*. Posgrado, Universidad Central de Venezuela, 2012. [Consulta: <http://www.postgradofcjp.net.ve/docs/programas/0408712/08712007.pdf>]
- [2] Fontestad Portalés, Leticia. *El transporte marítimo de mercancías y sus incidencias procesales*. Tesis Doctoral, Universidad de Málaga. [Consulta: Biblioteca de la Universidad de Málaga. <http://www.biblioteca.uma.es/bbl/doc/tesisuma/16698836.pdf>]
- [3] González Cabrera, Inmaculada Concepción. *La limitación de responsabilidad del naviero. Análisis del derecho vigente*. Tesis Doctoral, Universidad de las Palmas de Gran Canaria. Departamento de Ciencias Jurídicas Básicas, 2002. [Consulta: <http://acceda.ulpgc.es/bitstream/10553/2137/1/782.pdf>]

- Legislación:

- [1] España. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Boletín Oficial del Estado, 25 de julio de 2014, núm. 180
- [2] España. Código de Comercio, de 1 de enero de 1886. Boletín Oficial del Estado, 16 de octubre de 1885, núm. 289
- [3] España. Código Civil, de 24 de julio de 1889. Boletín Oficial del Estado, actualización 23 de julio 2011, núm. 206
- [4] España. Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en la mar, 1976. Actualización Undécima edición 2008
- [5] Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje, Bruselas 23 de septiembre de 1910. Boletín Oficial del Estado, ratificado el 13 de diciembre de 1923, núm. 347

- [6] Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas relativas a la Competencia Civil en Materia de Abordaje, Bruselas 10 de mayo de 1952. Boletín Oficial del Estado, ratificado el 3 de enero de 1954, núm. 3
- [7] Convenio Internacional sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, Londres 19 de noviembre de 1976. Boletín Oficial del Estado, ratificado 27 de diciembre de 1986, núm. 310
- [8] Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Montego Bay 10 de diciembre de 1982. Boletín Oficial del Estado, ratificado 14 de febrero de 1997, núm. 39

