



# doctrina

## Responsabilidad Civil por accidentes marítimos: Abordaje



**José Domingo Monforte**  
Abogado

### SUMARIO

#### I.-SÍNTESIS

#### II.- CONCEPTO Y REGULACIÓN LEGAL

#### III.- ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL: LA CULPA Y LA DERIVADA CLASIFICACIÓN DEL ABORDAJE.

#### IV.- CONCLUSIÓN

#### I.-SÍNTESIS

Se analiza la problemática y tratamiento legal y jurisprudencial de la responsabilidad civil derivada del accidente marítimo por abordaje, desarrollando su regulación normativa (Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes): conjunto de reglas para la prevención, evitación y determinación del patrón de conducta y medida de la diligencia y el grado ante concurrencia de responsabilidad y sus consecuencias jurídico-indemnizatorias, dentro del régimen de la clásica responsabilidad extracontractual de la *culpa aquiliana*, en cuyos requisitos clasistas de culpa, daño y relación de causalidad adecuada nos desenvolveremos dentro de los parámetros normativos de la Ley de Navegación Marítima y los Tratados Internacionales que, de forma supletoria, la complementan.

#### II.- CONCEPTO Y REGULACIÓN LEGAL

##### a) Concepto

El Código de Comercio definía el abordaje

como el choque o colisión entre buques de carácter violento, (“De los abordajes” del Título IV del Libro III, compuesta por los artículos 826 a 8391) capaz de ocasionar daños y perjuicios materiales, razón por la cual no es tal la embestida de un buque contra una instalación fija, pudiendo tener lugar en cualesquiera aguas marítimas, incluidos los puertos o fondeaderos y las aguas extranjeras o libres. El concepto jurídico del abordaje es, como veremos, relevante.

La regulación de la institución del abordaje la encontramos actualmente en la Ley de Navegación Marítima de 25 de septiembre de 2014 (en adelante, LNM) en el título VI, capítulo I (artículos 339 a 346). El concepto se modificó y amplió y, así, se define el abordaje en su artículo 339.2 como “*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*”, incluyendo y considerando como “buque” todo vehículo destinado a la navegación y que cubre también situaciones estáticas transitorias, tanto si el mismo está destinado al transporte de personas

como de mercancías, e independientemente de que se trate de un buque mercante o de recreo, deportivo o científico, excluyendo, eso sí, los del Estado (específicamente mencionados en el apartado 4 del mencionado artículo 339).

La STS de 13 de junio de 2003 consideró que la colisión de un buque contra un objeto fijo como un muelle o una roca, no es un abordaje y, por tanto, no se aplica la legislación marítima, sino la civil. Con la nueva regulación de la LNM esta situación es considerada como abordaje.

Por su parte, el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910 y ratificado por España el 17 de noviembre de 1923 (en adelante, el Convenio), establece un régimen que se asimila al de la responsabilidad extracontractual excluyendo del régimen de responsabilidad el abordaje fortuito o de imposible determinación (dudoso o por causa desconocida). Por lo tanto, se sustenta este régimen de responsabilidad en la culpa probada, sin que pueda presumirse ésta y en caso de culpa concurrente, la responsabilidad solidaria de cada uno de los armadores titulares de los buques será proporcional a su intervención y relevancia causal (La LNM en el artículo 340 designa al armador del buque, embarcación o artefacto naval que sea culpable del accidente como la persona responsable por los daños que se deriven del abordaje. En el caso de que se trate de embarcaciones deportivas el responsable será el titular o propietario del buque. Se considerará armador al propietario que figure inscrito en el Registro de bienes Muebles).

Los países de nuestro entorno se han adscrito en su regulación interna a la responsabilidad por culpa, base de la responsabilidad aquiliana y del principio «*alterum no laedere*» (así, el *Codice della navigazione* -arts. 482 a 488-; *Handelsgesetzbuch* -secciones 187 a 190-, *Merchant Shipping Act* 1995 y Ley francesa de 1967 sobre los *événements de mer*). Dichos preceptos formulan la responsabilidad del naviero por abordaje obligándole a indemnizar los daños derivados del mismo cuando se haya ocasionado por culpa de los miembros de la dotación o del buque. Criterio que también es adoptado por la vigente Ley General de la Navegación Marítima que, en sus arts. 339 a 342, siguen la línea de los principios de la responsabilidad aquiliana, aproximándose de forma decidida a la normativa de Derecho uniforme y al régimen de Derecho común de los arts. 1.902 y 1.903 del Código Civil.

Oportuna resulta la cita de la SAP de Barcelona nº 306/2015, de 8 de octubre, cuando delimita y determina que *“la responsabilidad civil derivada de los daños producidos en un abordaje se basa en los mismos principios*

*recogidos en el Código Civil que rigen la responsabilidad extracontractual, de manera que es esencial el concepto de culpa de quien los causa. En este sentido, es muy expresiva la S.T.S. (Sala Primera), de 17 de abril de 1.964, porque afirma que la responsabilidad del naviero por los daños y perjuicios dimanantes del abordaje marítimo está fundamentada en «los principios civiles de la culpa aquiliana, como lo revela la armonía que existe entre el art. 826 del Código de Comercio y los arts. 1.902 y 1.903, párrafo 4º del Código Civil». En sentido análogo se hallan las sentencias del mismo Tribunal de 27 de mayo de 1.957, 20 de octubre de 1.970 y 22 de diciembre de 1.986”.*

### b) Regulación

En España, el régimen jurídico del abordaje, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 339.1 LNM, viene integrado por el *Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910, los demás convenios sobre esta materia de los que España sea Estado parte y por las disposiciones de este capítulo*. Regulación que igualmente es de aplicación a los daños que un buque, embarcación o artefacto naval cause a otro sin contacto como consecuencia de una maniobra incorrecta en la navegación (art. 339.3 LNM).

El fundamento de la responsabilidad en caso de abordaje se encuentra en el art. 340 LNM que atribuye, como ya se ha anticipado, la responsabilidad al armador del buque, embarcación o artefacto naval, tanto de los daños y perjuicios sufridos por el otro y por las personas y las cosas a bordo del mismo, como los causados fuera de ellos, **debiendo probar quién acciona por resultar perjudicado, el daño, la relación de causalidad entre el hecho culpable y el daño causado, y la culpa del agente**. Carga de la prueba sobre los criterios y elementos propios y clásicos de la responsabilidad civil por culpa. Regulación aplicable a cualquier orden jurisdiccional la base material que sustenta la responsabilidad resultará invariable con independencia del cauce procedimental por el que se exija.

Por su parte, el Convenio de Bruselas establece en el art. 12 que se aplicará la ley nacional con preferencia al Convenio *“cuando todos los interesados sean individuos jurisdicionados al mismo Estado que el Tribunal que conozca del caso”*. Es decir, si todos los buques implicados en el abordaje son de nacionalidad española (enarbolan el pabellón de España) y éste se ha producido en aguas españolas, en estos casos la legislación aplicable será exclusivamente la interna española (la LNM).

Y, en su art. 7 el Convenio dispone que *“toda*

*acción por reparación de daños, prescribirá después de transcurridos dos años contados desde la fecha del acontecimiento. El plazo para promover las acciones en apelación admitidas en el párrafo 3 del artículo 4 (esto es, la acción de regreso respecto del responsable solidario que hubiera asumido una indemnización mayor de la que legalmente le correspondería), será de un año. El plazo para dicha prescripción, se contará únicamente desde el día del pago". Plazos los anteriores que, por mandato expreso del ya citado art 339.1 LNM, resultan igualmente de aplicación cuando esta última legislación sea la aplicable.*

Puede observarse de lo expuesto que las dos normas que han sido citadas constituyen el régimen jurídico legal de la regulación del abordaje y establecen una responsabilidad bajo el principio subjetivista de la culpa o negligencia inspirada en los principios de la llamada *culpa aquiliana*.

### III.- ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL: LA CULPA Y LA DERIVADA CLASIFICACIÓN DEL ABORDAJE.

Nos desenvolvemos en la acción de responsabilidad por abordaje manejando la concurrencia y exigencia de los elementos clásicos de la responsabilidad civil: la culpa generada por acción u omisión (un comportamiento activo o pasivo), el daño y la relación de causalidad.

Determinante es el elemento de la culpa en la medida en que se configura como criterio de distinción entre los distintos tipos de abordaje que fundamentan la existencia de responsabilidad.

**Infracción del factor normativo:** La culpa se traduce en la infracción de las normas de navegación y de prevención de abordajes previstas en el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes de 20 de octubre de 1972 (en adelante, RIPA) que se constituye como regulación normativa determinante para la valoración de la culpa y establece un conjunto de reglas de carácter técnico de aplicación a todos los buques en alta mar y en todas las aguas que tengan comunicación con ella y sean navegables por los buques de navegación marítima.

Así la STS nº 680/2005, de 28 de septiembre, establece de forma expresa que *"las normas de conducta en él recogidas constituyen la base para determinar la culpa del sujeto agente ()" al concluir a responsabilidad por culpa observada con respecto a ambos navíos, se ha de tratar en el área de la imputabilidad y no de la causalidad. En efecto, en la actuación del barco "Playa Dorada", se observa la infracción de la Regla 22 b) del Reglamento Internacional para prevenir*

*abordajes, puesto que no observó las luces del pesquero, que tenía que haber avistado como mínimo a dos millas, que es el límite de alcance de las luces de costado (...)"*. Y previamente, al establecer los aspectos jurídicos para resolver la responsabilidad, declara: *"(...) Entrando ya en el aspecto jurídico de la cuestión, hay que decir, en primer lugar, que será necesario determinar la normativa aplicable al caso controvertido, la cual con carácter general puede devenir en una doble vertiente. Una, la constituida por los preceptos del Código de Comercio relativas al abordaje -artículos 826 y siguientes-; y, otra, la contenida en el Convenio para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje -Convenio de Bruselas de 23 de noviembre de 1910-. Pues bien, en este caso, hay que proclamar que la incorporación de España a tal convenio no ha supuesto la derogación de las normas del Código de Comercio sobre el abordaje marítimo; y el referido Convenio forma parte de nuestro ordenamiento jurídico y es de aplicación directa -no podía ser de otra manera a tenor de lo dispuesto en los artículos 96-1 de la Constitución Española y 1-5 del Código Civil-. Pero, ahora bien, si todos los buques implicados en el abordaje son de nacionalidad española -o sea que enarbolan el pabellón de España-, y ha acaecido el mismo en aguas jurisdiccionales españolas; en estos casos la legislación aplicable será exclusivamente la interna española, todo ello a tenor de lo dispuesto en el artículo 12 del referido Convenio. Lo cual lleva en principio a declarar que la presente cuestión debe ser resuelta con arreglo a las normas del Código de Comercio, y además también a efectos de sacar consecuencias jurídicas las reglas de carácter técnico-náuticos contenidas en el Reglamento para prevenir abordajes en el mar de 17 de junio de 1960 -con su antecedente de 1948- y ratificado por España el 21 de abril de 1964, todos ellos completados por el Reglamento para prevenir abordajes en la mar de 1972, que establece unas reglas de carácter-técnico, como las de rumbo y gobierno de las embarcaciones, normas sobre luces y marcas, y sobre señales acústicas y luminosas. También incluye una Parte A cuyas "Generalidades" hacen referencia a importantes aspectos con incidencia en el régimen jurídico del abordaje, con la Regla 2ª sobre Responsabilidad (que establece unos criterios sobre el nivel de diligencia exigible a los capitanes del buque en caso de abordaje. Por ello su interés no es sólo técnico sino también jurídico, dado que las normas de conducta en él recogidas constituyen la base para determinar la culpa del sujeto agente. (Convenio de Bruselas de 23 de septiembre de 1910 para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje)".*

La SAP de Girona, Sección 1ª, nº 130/2014, de 24 de abril, sigue igual criterio al establecer: *“la culpa equivale a la infracción de las normas reglamentarias en materia de navegación, fundamentalmente las normas contempladas en el mencionado Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes en la mar de 20 de octubre de 1972, y otras normas complementarias tales como los usos locales, etc., siendo de destacar a este respecto la regla 2ª apartado a) del Reglamento Internacional citado que establece literalmente “ninguna disposición del presente Reglamento eximirá a un buque, o a su propietario, al capitán o a la dotación del mismo, de las consecuencias de cualquier negligencia en el cumplimiento de este Reglamento o de negligencia en observar cualquier precaución que pudiera exigir la práctica normal del marino o las circunstancias especiales del caso”. En definitiva puede decirse que es culposa toda acción u omisión que produce un resultado antijurídico que pudo y debió ser evitado obrando con la debida diligencia y profesionalidad exigible en un buen marino. Al respecto, es importante destacar,*

*que la mera existencia de una conducta culposa o negligente, y la existencia de un daño, no es por sí solo suficiente para que pueda nacer una responsabilidad derivada de un abordaje culposo. Es preciso que exista una relación causa-efecto entre el elemento subjetivo, culpa o negligencia, y el elemento objetivo, resultado dañoso. Finalmente debe recordarse que, el art. 6.2 del Convenio de Bruselas prohíbe establecer presunciones de culpa, tal y como recoge el recurso analizado”.*

La SAP de Baleares nº 306/2015 sigue igual línea resolutive al determinar que *“a la hora de determinar la culpa a que se refiere el art. 1.902 del Código Civil debe tenerse en consideración no sólo si ha tenido lugar la omisión de normas inexcusables para la experiencia común, sino también si no se previó lo que debió ser previsto en la actividad normal del hombre medio, aunque también han de ponderarse las circunstancias propias de las personas, tiempo y lugar de los hechos, así como la propia naturaleza de la obligación, factores todos ellos que nos permiten modular si la diligencia debió*



*ser mayor o menor. De forma más específica, cuando nos referimos a la culpa en un abordaje, no cabe olvidar que las labores del capitán del buque y del resto de la tripulación presuponen una formación eminentemente técnica del arte de la navegación, de modo que la diligencia que les es exigible se corresponde con la de un marino experimentado. Por esta razón, la culpa surgirá si se infringen las normas en materia de navegación, siempre que tales infracciones se incluyan en la causa del siniestro, debiendo prestarse particular atención al Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes en el Mar del año 1.972”.*

El reglaje de la responsabilidad viene reglamentado y, así, en sus disposiciones se establecen unas reglas generales de rumbo y gobierno tanto en condiciones de plena visibilidad como de reducida y cuando los buques se encuentren a la vista el uno del otro, tal y como ocurre con la Regla 5 sobre la vigilancia visual y auditiva que los buques deben mantener en todo momento, *“utilizando asimismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje”.*

La velocidad de seguridad a que todo buque deberá navegar para que pueda así *“ejecutar la maniobra adecuada y eficaz para evitar el abordaje y pararse a la distancia que sea apropiada a las circunstancias y condiciones del momento”*, es otro de los aspectos que el RIPA tiene en cuenta, así como la consideración de determinados factores para determinar la velocidad de seguridad en cada momento (Regla 6).

Igualmente, se fijan determinadas pautas a seguir en caso de riesgo de abordaje, así como las maniobras de actuación que deben adoptar para prevenirlo y las maneras de proceder cuando dos buques se crucen con riesgo de abordaje. En este sentido, *“el buque que tenga al otro por su costado de estribor se mantendrá apartado de la derrota de este otro y, si las circunstancias lo permiten, evitará cortar la proa”* (Regla 15).

Es por ello por lo que el RIPA dedica todo un apartado para establecer medidas generales relativas a las luces y señales luminosas que deben llevar los buques, independientemente de las condiciones meteorológicas del momento. Igualmente, se prevén los equipos de señales acústicas que deberán llevar, así como señales de maniobra y advertencia, para llamar la atención o en casos de peligro, cuando dos o más buques estén aproximándose. Se han destacado algunas de las normas sobre una base reglada ampliada siendo el deber obligación de la diligencia debida adaptada a

las circunstancias del caso la clave de bóveda que determinará la responsabilidad en el abordaje, conducta que deberá causalizar el daño causado.

Aquí conviene detenernos en lo que se conoce con el anglicismo *“in the agony of the collision”*. El principio legal de «agonía de colisión», a veces también llamado «agonía del momento». Vendría a traducirse en que la reacción y la maniobra incorrecta ante la ausencia de brecha para la reflexión, cuando el riesgo lo provoca el abordaje, lo es por la previa negligencia del otro buque, el modelo o patrón de conducta no puede ser mayor del que excede al de diligencia del marino competente colocado en igual circunstancia.

Aplicando la doctrina jurisprudencial de la causalidad adecuada o eficiente para determinar la existencia de relación o enlace entre la acción u omisión (causa) y el daño o perjuicio resultante (efecto), declinándose siempre por la posición, opta por soluciones que permitan valorar en cada caso si el acto antecedente que se presente como causa tiene virtualidad para que del mismo se derive, como consecuencia necesaria, el efecto dañoso producido, así como que la determinación del nexo causal debe inspirarse en la valoración de las conductas o circunstancias que el buen sentido determina en cada caso como índice de responsabilidad, dentro del infinito encadenamiento de causas y efectos y con abstracción de todo exclusivismo doctrinal. Cobrando especialmente relevancia los elementos periciales sujetos al tamiz de la sana crítica.

En función de la intervención y relevancia de la conducta y de la determinación de la causa, la citada STS nº 680/005, de 28 de septiembre, establece los siguientes tipos de abordaje a los que anuda las consecuencias jurídicas indemnizatorias:

**a) Abordaje con culpa exclusiva o unilateral:** Es la que permite clarificar e individualizar la responsabilidad exclusiva en el hecho, cuando ésta concurre en uno solo de los buques implicados, según el citado artículo 340 LNM, *«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”*. En términos prácticamente idénticos, el art. 3 del Convenio regula la culpa unilateral de uno de los buques implicados en el abordaje, asumiendo la responsabilidad indemnizatoria que deriva de tal proceder.

**b) Abordaje por culpa compartida:** Igualmente, el art. 341 LNM regula el abordaje en caso de concurrencia de responsabilidad, por intervención de dos o más buques, debiendo graduarse la responsabilidad en

proporción al grado de culpa atribuido a cada uno o, en su caso, embarcación o artefacto naval. Lo imprescindible es que la culpa sea común, si bien, cuando no pueda establecerse el grado de culpa debido a las circunstancias del hecho, o cuando las faltas cometidas resulten equivalentes, la responsabilidad se atribuye a ambos armadores solidariamente y por iguales partes, dando protección a los terceros perjudicados, sin perjuicio de la acción de regreso entre estos que pueda reajustarla internamente. Se completa con lo dispuesto en el art. 4 del Convenio, pues, *“la responsabilidad de cada uno de los buques está en proporción con la gravedad de las faltas cometidas respectivamente; sin embargo, si, según las circunstancias, no pudiese ser establecida la proporción o si las faltas resultasen equivalentes, la responsabilidad es dividida por partes iguales”*, igualmente se dispone que *“los perjuicios causados a los buques, o sus cargamentos, o a los efectos u otros bienes de las tripulaciones, de los pasajeros u otras personas que se hallen a bordo, son soportados por los buques en falta, en dicha proporción, sin solidaridad con respecto a terceros”*, mientras que a *“los navíos culpables se les considerará responsables solidariamente, respecto a terceros, por los perjuicios ocasionados por muerte o heridas, salvo apelación del que hubiere pagado una parte superior a la que, de conformidad con el primer párrafo del presente artículo, deba pagar en definitiva”*. Encontramos la diferencia entre ambos textos en la regla de solidaridad, el Convenio la limita a los personales y la LNM la extiende, además, a los bienes materiales.

**c) Abordaje fortuito o por fuerza mayor:** aun no contemplándose en la LNM, resulta posible su apreciación al regularse en el Convenio de Bruselas, al que se remite el artículo 339.1 LNM al conformar el régimen jurídico aplicable al abordaje. En concreto, establece el artículo 2 de aquélla que *«Si el abordaje fuera fortuito, si fuese debido a un caso de fuerza mayor o si existieran dudas con respecto a las causas del abordaje, los perjuicios serán soportados por los que los*

*hubieran sufrido. Esta disposición permanece aplicable en el caso en que ya sea los buques, o uno de ellos, estén fondeados en el momento del accidente»*. Por lo tanto, estamos ante una exención de responsabilidad que se traduce en la ausencia de obligación de indemnizar que solo se prevé y reserva para los casos de abordaje por culpa. Y tal y como dispone el art. 6.2 del Convenio, *“no hay presunciones legales de culpa en cuanto a la responsabilidad del abordaje”*.

**d) Abordaje dudoso o por causa desconocida:** lo es cuando no se puede determinar la causa de éste y, aun no aludido expresamente en la LNM, el art. 2 del Convenio lo equipara al abordaje fortuito, resultando de aplicación la misma regla respecto que los daños y perjuicios serán soportados por todos los buques involucrados en el abordaje.

#### IV.- CONCLUSIÓN

Se está ante un régimen de responsabilidad de marcado carácter subjetivista basado en el principio culpabilísimo, con un reglaje determinante de la infracción del factor normativo que lo constituye las normas de prevención y determinación del ya citado RIPA. El Convenio de Bruselas y la LNM guardan una línea integradora y armonizadora de lo dispuesto en los Tratados Internacionales sobre la materia a los que se reconoce su aplicación supletoria, con la única diferencia de la regla de solidaridad de los implicados en relación a terceros, que el Convenio la limita a los daños personales y la LNM la extiende e incluye los materiales.

Colaboración del programa avanzado “FESTINA LENTE” DE DOMINGO MONFORTE ABOGADOS ASOCIADOS.

