

## SEGURIDAD DEL BUQUE: ALGUNOS ACTORES

**José Manuel Martín Osante**

*Doctor en Derecho. Prof. Contratado de Derecho Mercantil de la  
Universidad del País Vasco*

### RESUMEN:

La persona responsable por los daños derivados de los accidentes marítimos es –generalmente- el naviero del buque o buques culpables, entendiendo por naviero la persona que, directamente o a través de sus dependientes, tiene la posesión de un buque o embarcación y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad. Por lo tanto, debe concurrir, además de otros requisitos, una relación de dependencia entre el causante del daño y el naviero si se pretende atribuir la responsabilidad a dicho naviero. El propósito de este trabajo es clarificar los términos “relación de dependencia”, en relación con la seguridad de la navegación.

**Palabras clave:** Seguridad; buque; navegabilidad; responsabilidad civil; naviero; capitán; tripulación; dependiente; daño; accidente.

### ABSTRACT:

The person responsible for the damage derived from accidents at sea is –generally- the shipowner of the guilty ship or ships, being the shipowner the person who directly or by means of his dependents has the possession of a ship or vessels and gives it over to navigation on his own behalf and under his responsibility. Then, there must be, among other requirements, a dependent relationship between the damage originator and the shipowner if we want to attribute the liability to this shipowner. The purpose of this work is to clarify the terms “dependent relationship”, in relation with the safety of navigation.

**Key words:** Safety; ship; seaworthiness; civil liability; shipowner; master; crew; servant; damage; accident.



## *Seguridad del buque: algunos actores<sup>1</sup>*

SUMARIO: I. INTRODUCCIÓN. II. EL MANTENIMIENTO DEL BUQUE: 1. Actuaciones encaminadas al mantenimiento del buque. 2. Actores implicados en el correcto mantenimiento del buque: 2.1. El naviero. 2.2. La dotación. 2.3. Órganos públicos y empresas privadas de control de buques. 2.4. El propietario-no naviero del buque. 2.5. Otros. III. LA NAVEGACIÓN DEL BUQUE: 1. Navegación del buque y negligencia: 1.1. El Reglamento internacional para prevenir abordajes. 1.2. El Código de comercio de 1885. 1.3. La diligencia ordinaria del buen marino. 2. Actores implicados en la correcta navegación del buque: 2.1. La dotación. 2.2. El naviero. 2.3. El práctico. 2.4. Otros sujetos. IV. LA RELACIÓN DE DEPENDENCIA: 1. Interpretación estricta. 2. Interpretación amplia: 2.1. Dependientes del naviero que ejerciten sus funciones a bordo del buque sin formar parte de la dotación. 2.2. Dependientes terrestres del naviero. 2.3. Auxiliares independientes del naviero.

### **I. INTRODUCCIÓN.**

A pesar de los notables avances técnicos producidos en los últimos tiempos en el ámbito de la navegación por mar, los accidentes marítimos se suceden frente a nuestras costas. Algunos de los motivos por los que se ocasionan estos accidentes los encontramos en la utilización de las mismas rutas de navegación, en la incorporación a los buques de avances tecnológicos que permiten navegar en circunstancias adversas (niebla, tormentas, etc.), en la mayor velocidad de los buques, en el aumento de la flota mundial y en la competencia existente entre los navieros que lleva, en ocasiones, a descuidar aspectos como el de la seguridad del buque o el de la formación de la dotación. Sin embargo, el elemento fundamental para comprender la subsistencia de los accidentes marítimos (abordajes, naufragios, choques de buques contra objetos fijos como un muelle, etc.) en una época en la que gran parte de los buques navegan provistos de modernos artefactos técnicos dirigidos a garantizar el ejercicio de una navegación segura, radica en que el mantenimiento y la navegación del buque se lleva a cabo por personas físicas y éstas pueden actuar negligentemente y, como consecuencia, provocar esos accidentes.

Efectivamente, la mayoría de los accidentes de la navegación marítima tienen su origen en la culpa. Estos comportamientos negligentes podrían agruparse, básicamente, en dos modalidades de culpa: a) La culpa en el mantenimiento del buque, y b) La culpa en la navegación o culpa náutica. Pues bien, a través de las presentes líneas se pretende realizar una aproximación a estas conductas negligentes, así como a los diferentes sujetos que inciden con sus actividades en los aspectos relativos al mantenimiento y a la navegación del buque.

---

<sup>1</sup> Comunicación presentada por el autor a las «XXI Jornadas de la Asociación Española de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales» sobre el tema: «Mares y océanos en un mundo en cambio: tendencias jurídicas, actores y factores». A Coruña, 22, 23 y 24 de septiembre de 2005.

El presente trabajo se enmarca en la ejecución del Proyecto de investigación BJU2003-01161: “Daños y responsabilidad del vertido de hidrocarburos en el mar”, subvencionado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología y el FEDER.

## II. EL MANTENIMIENTO DEL BUQUE.

### 1. Actuaciones encaminadas al mantenimiento del buque.

La normativa marítima ha venido exigiendo tradicionalmente que con anterioridad al inicio del viaje o a la recepción de la carga se adopten las medidas pertinentes dirigidas a garantizar la que se ha dado en llamar «navegabilidad del buque». Con esta expresión técnica se está aludiendo, por un lado, a la necesidad de que el casco del mismo reúna aquellas aptitudes que le permitan afrontar la navegación marítima, como son: estabilidad, mantenerse a flote, firmeza de los materiales, etc., es decir, que se encuentre en buen estado. Y, por otro lado, a la obligación de proceder a un correcto armamento, equipamiento y aprovisionamiento del buque.

Estas expresiones suelen ser utilizadas por la doctrina y por los textos legales de forma confusa, o con una cierta falta de unanimidad. No obstante, la tendencia mayoritaria entiende por armamento la aportación al buque de todos los aparatos técnico-náuticos necesarios para poder ejecutar el viaje en condiciones idóneas para navegar, es decir, las máquinas, el equipo de señales acústicas, de señales visuales, etc.; por equipamiento, la incorporación de los tripulantes necesarios para intentar garantizar el correcto desarrollo de la navegación; y por aprovisionamiento, la labor de suministrar o proveer los elementos materiales precisos para conservar en buen estado la carga, los equipos técnicos del buque y para el sustento o mantenimiento de la tripulación y de los pasajeros (combustible, aceite, agua, comestibles, etc.).

Esta obligación de mantener el buque en situación apta para la navegación ha sido exigida principalmente dentro del marco del contrato de transporte marítimo y del contrato de fletamento, dando lugar su incumplimiento a una responsabilidad de tipo contractual. Por tal razón, la doctrina suele considerar la capacidad del buque para recibir y transportar en buenas condiciones la carga que sea objeto del contrato de transporte, un elemento más integrante de la navegabilidad del buque.

Sin embargo, la negligencia en el mantenimiento del buque en un correcto estado de navegabilidad también puede ser la causa de que se produzca una arribada forzosa (art. 820.1º y 3º CCom), un naufragio (art. 841 CCom) o un abordaje (arts. 826, 827, 828, 831 y 834 CCom, y arts. 3, 4 y 5 Convenio de 1910 sobre abordaje).

Normalmente, esta culpa inicial en el mantenimiento del buque dará lugar a una posterior infracción de las normas relativas a la navegación, produciéndose como resultado de la misma un accidente. Desde un punto de vista temporal, el accidente se produce con posterioridad al incumplimiento de las Reglas establecidas para evitar los abordajes marítimos, de cualquier otra norma o de las buenas prácticas maríneas. Pero desde el punto de vista de la relación de causalidad, la mencionada infracción y el consiguiente abordaje, naufragio, etc. tienen su origen, su causa, en la previa negligencia en el mantenimiento del buque. De ahí la importancia que tiene diferenciar la culpa en el mantenimiento y la culpa en la navegación para conocer quién se ha comportado de manera negligente y a quién atribuir las responsabilidades que de dicho comportamiento se derivan. En lo que se refiere a la normativa que disciplina el abordaje (interna, internacional y extranjera) –modalidad de accidente que examinaremos con mayor detenimiento, por tratarse del más frecuente estadísticamente–, ésta no alude expresamente a la culpa en el mantenimiento del buque como una de sus posibles causas, sino que menciona los sujetos concretos cuya culpa genera la responsabilidad del naviero por los daños derivados del abordaje o alude implícitamente a dichos sujetos mediante el empleo de la expresión «buque» culpable, para evitar una enumeración específica de sujetos que puedan con su culpa causar un abordaje.

## **2. Actores implicados en el correcto mantenimiento del buque.**

### **2.1. El naviero.**

Pese a que la normativa reguladora del abordaje no prevea expresamente la culpa personal del naviero en el mantenimiento del buque como una de las posibles causas del mismo, la doctrina y la jurisprudencia que han examinado dicha normativa, y las disposiciones legales relativas con carácter general a la obligación de mantener el buque en buenas condiciones para navegar, se posicionan unánimemente en el sentido de atribuir dicha culpa al naviero. Ello es así pese a que sea una práctica muy extendida entre éstos la de encargar a otras personas, naturales o jurídicas, la ejecución de las tareas necesarias para conseguir que el buque se encuentre en una situación óptima para navegar; como pueden ser los dependientes o auxiliares terrestres del naviero, o las empresas independientes dedicadas al ejercicio de actividades de mantenimiento de buques (astilleros, empresas eléctricas, empresas de ingeniería, etc.). En cualquier caso, es el naviero quien antes del inicio del viaje marítimo o de recibir la carga a transportar asume las obligaciones dirigidas a mantener el buque en buenas condiciones para navegar.

### **2.2. La dotación.**

Una vez iniciado el viaje marítimo el protagonismo técnico-náutico de la expedición marítima va a recaer sobre los miembros de la dotación del buque, a quienes la legislación vigente atribuye una serie de facultades y de obligaciones para desarrollar la navegación marítima de forma segura. Parte de esas obligaciones van a incidir directamente en los aspectos relacionados con la aptitud del buque para navegar; nos estamos refiriendo a los deberes en orden al mantenimiento del buque que se imponen a los miembros de la dotación.

El cumplimiento o incumplimiento negligente de tales obligaciones por los miembros de la dotación puede provocar que el buque colisione con otro como consecuencia de la mencionada pérdida de aptitudes para navegar que le impida reaccionar adecuadamente o que obligue a otras embarcaciones a comportarse de modo incorrecto.

Así, por lo que se refiere al capitán, de lo establecido en los arts. 610.1<sup>a</sup>, 610.5<sup>a</sup>, 610.6<sup>a</sup>, 612.1<sup>a</sup>, 612.4<sup>a</sup> y 612.5<sup>a</sup> CCom, se deduce que el capitán está obligado a realizar ciertas actividades, ya sea personalmente o encargando a otras personas naturales o jurídicas su ejecución, dirigidas a garantizar que el buque se encuentre correctamente armado, equipado y pertrechado, es decir, en condiciones aptas para la navegación.

De modo similar, el Contraмаestre, básicamente en virtud de los arts. 632.1<sup>a</sup> y 632.2<sup>a</sup> CCom, está obligado a desempeñar tareas de supervisión del estado de conservación del casco del buque y de los elementos o materiales que se han incorporado al mismo para su armamento y aprovisionamiento (si bien sus facultades, en este sentido, quedan restringidas a proponer al capitán la adopción de las medidas necesarias para paliar las posibles deficiencias observadas). También debe supervisar la colocación de la carga. Tales actividades se enmarcan dentro de la intención del legislador de que los buques se hagan a la mar en un estado apto para la navegación.

Asimismo, el Jefe y los Oficiales de Máquinas, conforme a lo previsto en el art. 632, segunda parte, reglas 2<sup>a</sup>, 3<sup>a</sup>, 4<sup>a</sup> y 5<sup>a</sup> CCom, deben encargarse de mantener el aparato motor del buque en un correcto estado de funcionamiento, de modo que bajo condiciones normales de navegación puedan ejecutarse las diferentes maniobras náuticas sin peligro para las personas, cargamento u otros bienes o para el propio buque.

Por lo tanto, el capitán, el Contraмаestre, el Jefe u Oficiales de Máquinas y también el resto de los miembros de la dotación que, pese a no haber sido objeto aquí de mención específica, desempeñen funciones con incidencia en los aspectos relacionados con el ejercicio de una navegación segura, pueden incurrir en culpa en el mantenimiento del buque y causar un abordaje.

### **2.3. Órganos públicos y empresas privadas de control de buques.**

También incide en la determinación de los posibles causantes de los abordajes la intervención de órganos públicos y de empresas privadas en el desempeño de funciones de supervisión y control de las condiciones de seguridad del buque.

La intervención de los órganos de la Administración es necesaria para poder obtener el Certificado de Navegabilidad acreditativo del buen estado del buque para navegar. Por contra, la intervención de las Sociedades de Clasificación en la determinación de las condiciones de navegabilidad de los buques, en principio, es facultativa. Éstas extienden los denominados Certificados de Clasificación, en los que se acredita cuál es el estado técnico en que se encuentra el buque en cuestión, pero lo hacen en virtud de la relación contractual que han entablado previamente con el naviero que haya solicitado sus servicios.

La expedición de dichas certificaciones va a plantear dos órdenes de cuestiones en relación con el régimen de responsabilidad extracontractual del naviero derivado de una colisión de buques:

- 1º. Cuáles pueden ser los efectos de llevar a cabo un control o una supervisión negligente por parte de los órganos públicos o de las Sociedades de Clasificación, fruto del cual se expida el correspondiente Certificado de Navegabilidad en favor de un buque que no reúna los requisitos mínimos para hacerse a la mar o se extienda un Certificado de Clasificación que no se ajuste al estado real del mismo y que con posterioridad choque con otra embarcación, como consecuencia de sus deficiencias técnicas para navegar de forma segura.
- 2º. Determinar si el hecho de estar en posesión del Certificado de Navegabilidad o del Certificado de Clasificación constituye una presunción jurídica o de hecho del buen estado en que se encontraba el buque o si, por el contrario, no constituye ningún tipo de presunción.

### **2.4. El propietario-no naviero del buque.**

La conducta culpable del propietario-no naviero del buque también puede constituir la causa de que se produzca un accidente marítimo, como consecuencia de las obligaciones asumidas por éste al celebrar un contrato de arrendamiento de buque. En caso de arrendamiento de buque, el propietario-arrendador del mismo asume la obligación de entregarlo a su arrendatario (el naviero-no propietario) en buen estado para navegar. Pero ésta no es la única obligación que asume dicho propietario-arrendador, ya que con posterioridad a dicha entrega del buque arrendado deberá practicar las reparaciones necesarias para que el buque continúe en un buen estado de conservación y sea posible ejercitar una navegación segura, aunque se trate de una cuestión debatida y fuertemente criticada por la doctrina.

Ese buque arrendado, evidentemente, puede intervenir en un abordaje. Y una de las múltiples causas del mismo podrá ser el mal estado en que se encontraba para ejercitar una navegación segura, atribuible a la culpa del propietario. Se plantea así la cuestión de si

dicha conducta culpable, causante del abordaje, genera su responsabilidad por los daños derivados del mismo conforme a lo dispuesto por la normativa vigente en la materia.

## 2.5. Otros.

Bajo este epígrafe aludimos como posibles sujetos culpables del accidente a las personas que hayan sido contratadas por el naviero o por alguno de sus representantes para llevar a cabo trabajos de reparación, control, mantenimiento del buque, estiba, desestiba, carga o descarga, mediante la formalización del correspondiente contrato de arrendamiento de obra o de servicios.

## III. LA NAVEGACIÓN DEL BUQUE.

### 1. Navegación del buque y negligencia.

#### 1.1. El Reglamento internacional para prevenir abordajes.

La culpa causante del abordaje tiene lugar, normalmente, como consecuencia de la infracción de la normativa de carácter legal o reglamentario dirigida a garantizar la seguridad en el ejercicio de la navegación, entre las que destaca, por su amplia aceptación a nivel internacional y por la gran cantidad de situaciones náuticas previstas, el Reglamento internacional para prevenir los abordajes de 20 de octubre de 1972, con múltiples modificaciones posteriores.

Los antecedentes del Reglamento se encuentran en el aumento progresivo, a lo largo del presente siglo, de los casos de abordaje, que se producen como consecuencia del fuerte incremento de la flota mundial, la cual navega por idénticas rutas marítimas, de la mayor velocidad que pueden alcanzar los buques, de las grandes dimensiones de éstos con la consiguiente pérdida de maniobrabilidad, de la mayor sofisticación técnica de los mismos que permite navegar incluso sin visibilidad, de la gran competencia existente entre las compañías navieras, provocando en algunas ocasiones descuidos en aspectos como son la seguridad de las embarcaciones o la formación de la dotación. El aumento de la frecuencia de los abordajes lleva a los diferentes países a adoptar acuerdos sobre las Reglas de la navegación, que deberán cumplirse obligatoriamente para prevenir este tipo de accidentes, entre los que se incluye el Reglamento internacional para prevenir los abordajes de 1972.

En el Reglamento se establecen, desde un punto de vista técnico, las diversas precauciones que deben adoptarse para acometer aquellas situaciones que se puedan plantear durante el ejercicio de la navegación, impidiendo, con ello, que se causen abordajes marítimos. Tales previsiones se estructuran a lo largo de cinco Partes y de cuatro Anexos. En la Parte A (Reglas 1 a 3), bajo el título “*Generalidades*” se determina el ámbito de aplicación del Reglamento, se aportan algunas previsiones en materia de responsabilidad y se realizan ciertas definiciones aclaratorias del contenido del Reglamento. En la Parte B (Reglas 4 a 19) se especifican cuáles son las “*reglas de rumbo y gobierno*” que deben cumplirse. La Parte C (Reglas 20 a 31) recoge las “*luces y marcas*” a respetar bajo las diferentes condiciones meteorológicas. La Parte D (Reglas 32 a 37) se refiere a las “*señales acústicas y luminosas*”, y la Parte E (Regla 38) a las “*exenciones*” al cumplimiento del Reglamento. Por otra parte, los Anexos incorporan una serie de prescripciones en torno a la “*Posición y características técnicas de las luces y marcas*” (Anexo I), a las “*Señales adicionales para buques de pesca que se*



encuentren pescando muy cerca unos de otros” (Anexo II), a los “*Detalles técnicos de los aparatos de señales acústicas*” (Anexo III) y a las “*Señales de peligro*” (Anexo IV).

La favorable acogida internacional del Reglamento sobre abordajes y lo prolijo de su contenido llevan a identificar, generalmente, la culpa causante del abordaje con una infracción de este Reglamento. Pero, además de las Reglas recogidas en este Reglamento, también se pueden quebrantar las previsiones que en materia náutica realicen las Reglas o usos especiales de ámbito local respecto a la navegación en “*las radas, puertos, ríos, lagos o aguas interiores que tengan comunicación con alta mar y sean navegables por los buques de navegación marítima*” [Regla 1 b) Reg.], cuya aplicación es prioritaria frente al propio Reglamento; y las Reglas especiales establecidas por los gobiernos estatales para los “*buques de guerra*”, “*buques navegando en convoy*” o buques dedicados a la “*pesca en flotilla*” [Regla 1 c) Reg.], que también se aplican con preferencia a las contenidas en el Reglamento. Y este quebrantamiento también será constitutivo de culpa, salvo que exista alguna causa que justifique el mismo.

### **1.2. El Código de comercio de 1885.**

Junto a estas previsiones, el propio Código de comercio, en su Libro III, recoge diversas referencias en torno a la obligación de observar las Reglas dirigidas a garantizar el correcto ejercicio de la navegación. Entre ellas se encuentra la del art. 612.16<sup>a</sup> CCom, conforme a la cual el capitán debe efectuar aquellos comportamientos que le sean exigidos por las disposiciones legales y reglamentarias reguladoras de la navegación marítima. Las previsiones de los arts. 612.13<sup>a</sup> y 618.8<sup>o</sup> CCom en los que se obliga al capitán a cumplir las “*reglas sobre luces de situación y maniobras para evitar abordajes*” y “*las prescripciones del Reglamento de situaciones de luces y maniobras para evitar abordajes*”, respectivamente. Las remisiones han de entenderse realizadas al actual Reglamento internacional para la prevención de abordajes de 1972. Incluso nuestro Código de comercio establece las conductas a seguir ante determinadas situaciones náuticas, como ocurre con los arts. 612.6<sup>a</sup> y 612.7<sup>a</sup> CCom.

Todos estos preceptos del Código de comercio vienen a incidir en la posibilidad de que la negligencia en el ejercicio de la navegación causante de un abordaje, pueda derivar del incumplimiento, tanto de las Reglas para prevenir abordajes recogidas en el Reglamento internacional de 1972 (arts. 612.13<sup>a</sup> y 618.8<sup>o</sup> CCom), como de cualesquiera otras reglas náuticas (art. 612.6<sup>a</sup>, 7<sup>a</sup> y esp. 16<sup>a</sup> CCom) que se encuentren previstas en otros Reglamentos o en otras Leyes.

### **1.3. La diligencia ordinaria del buen marino.**

La propia doctrina matiza esa tendencia a identificar la culpa causante del abordaje con una infracción de este Reglamento, al afirmar que no es necesario ni tan siquiera infringir una norma reglamentaria concreta, sino que bastaría con incumplir aquello que conforme a la buena práctica marinera debió haberse realizado para incurrir en culpa. Independientemente de que dicho comportamiento haya sido o no previsto expresamente en las normas reguladoras de la navegación marítima. El motivo de esta afirmación radica en la dificultad que supone incorporar de modo exhaustivo a este tipo de normas la pluralidad de supuestos que pueden plantearse en la práctica. Esta dificultad hace necesario admitir la inclusión de cláusulas generales como la recogida en la Regla 2 a) del Reglamento de 1972, conforme a la cual para evitar las posibles atribuciones de comportamientos negligentes en materia de navegación marítima deberá cumplirse “*cualquier precaución que pudiera exigir la práctica normal del marino o las circunstancias especiales del caso*”, además de lo que establezca el propio Reglamento u otras normas reglamentarias sobre navegación.



Por otra parte, del contenido de las normas que hemos expuesto no puede deducirse que toda actuación que se aparte de lo prescrito por las Reglas dirigidas en general a garantizar una navegación segura, y en particular las previstas para evitar abordajes, constituya una actuación negligente. En este sentido, el Reglamento en su Regla 2 b) permite a los buques que se encuentren ante una situación náutica de peligro inminente el incumplimiento de las Reglas ordinarias, si así pueden superar dicha situación.

Esta previsión debe coordinarse con lo dispuesto por la Regla 2 a) del Reglamento, conforme a la cual, independientemente del contenido concreto de éste, los sujetos intervinientes en la navegación marítima deben actuar con la diligencia exigible a un buen marino. En consecuencia, si conforme a este patrón de diligencia lo aconsejable es apartarse de lo que dispone dicho Reglamento, para poder así evitar que se produzca una colisión náutica, entonces el marino deberá ejecutar esa actuación opuesta a las prescripciones de la mencionada norma o de lo contrario incurrirá en negligencia por no haber observado aquellas precauciones que un marino competente sí hubiese adoptado en sus mismas circunstancias.

## **2. Actores implicados en la correcta navegación del buque.**

### **2.1. La dotación.**

La negligencia en el ejercicio de la navegación marítima causante de un abordaje suele atribuirse a los miembros de la dotación, porque a ellos les corresponde ejercitar correctamente una serie de funciones de carácter técnico-náutico, para conseguir que el buque, la mercancía y las personas lleguen a su destino sin sufrir daño alguno. El ejercicio de la navegación es asumido por el personal del naviero, que desempeña las funciones propias de su cargo a bordo del buque, por efecto del alejamiento de éste una vez que se hace a la mar y la consiguiente pérdida de control efectivo sobre el mismo. Tales personas han recibido la formación adecuada para conseguir que la embarcación navegue correctamente. Por estos motivos, el ejercicio correcto de la navegación depende, normalmente, de la ejecución diligente o negligente que de dichas obligaciones hagan los miembros de la dotación.

Concretamente, al capitán le compete la dirección técnica del ejercicio de la navegación del buque, tal y como se deduce de las facultades de mando sobre la tripulación y de dirección de la embarcación, que le son atribuidas mediante el art. 610.2<sup>a</sup> CCom y de las consiguientes obligaciones que le impone el art. 612 CCom para poder ejecutar correctamente dicha dirección.

El piloto, además de asumir las facultades y obligaciones propias del capitán cuando lo sustituya (art. 627 CCom), se encarga de dirigir el rumbo del buque.

El contramaestre, por su parte, dirigirá el buque cuando no puedan hacerlo ni el capitán ni el piloto (art. 633 CCom) con la adquisición de las facultades y la asunción de las obligaciones a que nos hemos referido para el capitán. Se encuentra asimismo obligado a determinar y supervisar las tareas que deben realizar cada uno de los marineros (art. 632, primera parte, 4<sup>a</sup>, CCom).

Al jefe de máquinas y a los maquinistas ejecutando las órdenes dadas por éste, les corresponde continuar con el régimen normal de la marcha de navegación sin poder alterarlo salvo que cuenten con la autorización del capitán (art. 632, segunda parte, 4<sup>a</sup> CCom), y atendiendo en general a las instrucciones dadas por el capitán en cuanto a velocidades a seguir, maniobras a ejecutar, etc. (arts. 610.2<sup>a</sup> CCom).

## **2.2. El naviero.**

El naviero que además de explotar un determinado buque en su propio nombre, forme a su vez parte integrante de la dotación del mismo, también podrá incurrir en culpa en la navegación. En este caso, las previsiones realizadas en relación con la posibilidad de que los miembros de la dotación causen un abordaje como consecuencia del ejercicio negligente de alguna de sus funciones náuticas, serían extensibles al naviero en cuanto que además reúne en su persona la condición de miembro de la dotación. Este supuesto teórico será difícil de encontrar en la práctica, teniendo en cuenta las formas actuales de utilización de los buques, salvo en la explotación de embarcaciones de pequeñas proporciones (de pesca, de cabotaje o de recreo, principalmente) llevada a cabo por el naviero-tripulante.

## **2.3. El práctico.**

Además de los miembros de la dotación existe otra categoría de sujetos -los prácticos- que desempeñan funciones a bordo del buque y cuya labor va a incidir directamente en el ejercicio de una navegación segura. Éstos se encargan de asesorar al capitán, desde un punto de vista técnico-náutico, acerca de cuáles son las maniobras concretas a realizar o en general sobre la forma en que debe ejecutarse la navegación de forma correcta, en aquellos lugares que reúnan unas especiales dificultades para llevar a cabo la misma, si no se tiene un conocimiento exacto de las características que presentan dichos lugares.

La labor del práctico se limita al asesoramiento al capitán, sin asumir en ningún caso la dirección náutica de la navegación, la cual le sigue correspondiendo al capitán. Por lo tanto, la causación o no de colisiones náuticas en los lugares previamente mencionados va a depender entre otros motivos de la diligente o negligente ejecución de la labor de asesoramiento propia del práctico, sin perjuicio de que a su vez el capitán también pueda incidir con su comportamiento en la producción de este tipo de accidentes, dado que mantiene la dirección técnica del buque y puede no seguir las indicaciones que le hace el práctico o hacerlo mal.

## **2.4. Otros sujetos.**

Las personas (excluyendo al práctico) que no formen parte de la dotación del buque (nos referimos fundamentalmente a la figura de los pasajeros o a la del personal del puerto encargado de coordinar el tráfico marítimo), también pueden incidir en la navegación de éste, mediante sus comportamientos negligentes, causando dicha actuación un abordaje. Surge entonces la cuestión de determinar si el naviero es responsable de los daños y perjuicios causados derivados de la colisión originada por estos sujetos, teniendo en cuenta la normativa de nuestro Código de comercio y del Convenio de 1910 para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje.

## **IV. LA RELACIÓN DE DEPENDENCIA.**

El criterio determinante para atribuir al naviero la responsabilidad por los daños derivados de accidentes causados por culpa de alguno de estos sujetos es el de la relación de dependencia. Si la relación jurídica entre el naviero y el causante material del daño -por culpa- es de dependencia, entonces la obligación de indemnizar los daños causados frente al tercero perjudicado recaerá sobre el naviero. Sin perjuicio de que, posteriormente, éste repita contra su dependiente causante material del daño. De ahí

que revista una particular importancia la aportación de datos tendentes a identificar estas relaciones de dependencia.

## 1. Interpretación estricta.

Para determinar cuáles son los sujetos cuya conducta culposa causante del abordaje genera, conforme a lo dispuesto por nuestro Código de comercio en relación con esta materia, la obligación del naviero de reparar los daños causados, debemos partir de una interpretación literal o estricta del contenido del art. 826 CCom. El motivo de realzar la presente afirmación radica en que el art. 826 CCom, al precisar el régimen de responsabilidad derivado del abordaje culpable unilateral, recoge una enumeración de personas concretas cuya culpa en la causación del mismo hace responsable por los daños ocasionados al naviero del buque en el que presten sus servicios dichos sujetos. Concretamente, el art. 826 CCom alude a la “*culpa, negligencia o impericia del capitán, piloto u otro cualquiera individuo de la dotación*”.

Otros artículos del Código de comercio eluden enumerar a personas concretas al disciplinar el régimen jurídico del abordaje, empleando expresiones metafóricas o de estilo con las que aluden de forma expresa a la culpa del “buque” o “buques” intervinientes en el abordaje, pero refiriéndose en un sentido figurado a la culpa causante del abordaje de ciertas personas que con dicho comportamiento hacen responsable al naviero por los daños derivados del accidente en cuestión. Así el art. 827 CCom entiende como abordaje culpable común aquél que “*fuese imputable a ambos buques*”, el art. 828 CCom establece la aplicación del contenido del art. 827 CCom al supuesto “*en que no pueda determinarse cuál de los dos buques ha sido causante del abordaje*”, el art. 831 CCom alude a un abordaje culpable común específico, en el que un buque choca con “*otro, obligado por un tercero*”, etc.

Las concretas personas incluidas bajo estas expresiones simuladas son las mencionadas expresamente en el art. 826 CCom y aquellas otras a quienes entendemos que debe extenderse la aplicación de la misma como señalamos *infra*. De forma que las mismas personas que obligan, con su comportamiento culpable causante del abordaje al naviero a indemnizar los daños derivados del abordaje unilateral son las que le obligan a indemnizar los daños ocasionados por el abordaje culpable común y por el dudoso.

De acuerdo con el texto literal del art. 826 CCom, el naviero debe responder por los daños y perjuicios derivados del abordaje causado por culpa del “*capitán, piloto u otro cualquiera individuo de la dotación*”. Por lo tanto, el surgimiento de la mencionada responsabilidad del naviero por abordaje se hace depender en el art. 826 CCom del requisito de la causación culpable del mismo por alguno de los miembros de la dotación del buque. En este sentido, debemos precisar quiénes son las personas concretas que integran la dotación del buque a la que alude el art. 826 CCom, para conocer así a qué tipo de supuestos se aplica dicha norma. Siendo el propio art. 826 CCom el que realiza una aclaración inicial al respecto, reconociendo expresamente la condición de miembros de la dotación del buque al capitán y al piloto.

A nuestro entender, la dotación la componen todos los sujetos que hayan sido contratados por el naviero para prestar sus servicios en el buque, con independencia de las funciones concretas que desempeñen (capitán, piloto, contra maestre, jefe de máquinas, maquinistas, subalternos de puente y cubierta con el rango de marinerio, etc.). Estos sujetos se caracterizan, en lo que a este apartado interesa, por mantener una relación jurídico-laboral con el naviero contratante, derivada de la formalización del correspondiente contrato de trabajo (también denominado contrato de ajuste o de embarque) con este naviero, en virtud del cual dichos sujetos se obligan a prestar sus servicios en el buque utilizado por el naviero contratante. Y como consecuencia del presente contrato de tra-

bajo, se constituye una relación de dependencia de los integrantes de la dotación del buque respecto del naviero que utiliza este buque. Los miembros de la dotación, tras la mencionada formalización del contrato de trabajo, pasan a quedar sometidos al poder de dirección del naviero, entendido éste como facultad de ordenar o dirigir los servicios a prestar por estos sujetos, y también a su poder disciplinario, en cuanto facultad del naviero de reprender los comportamientos laborales ilícitos de los miembros de la dotación.

El poder de dirección faculta o da derecho al naviero a ordenar o dirigir a los miembros de la dotación en el ejercicio de sus funciones a bordo de la embarcación, con independencia de que posteriormente no ejercite materialmente dicho poder, por carecer de conocimientos suficientes acerca de cómo deben ejecutarse las funciones mencionadas debido al elevado grado de especialización que requiere el ejercicio de las mismas. Por este motivo, la relación de dependencia (en el presente caso de los integrantes de la dotación respecto del naviero) configurada como uno de los requisitos para obligar al principal a indemnizar los daños causados por sus dependientes, recibe el calificativo de dependencia «jurídica» por quienes han estudiado el régimen común de responsabilidad del principal por actos de sus dependientes. Incidiendo así en el aspecto relativo a la subordinación de la dotación, desde un punto de vista jurídico, a los poderes de dirección y disciplinario del naviero aunque, desde un punto de vista técnico o material, el naviero no se encuentre capacitado para dirigir las tareas de su dotación.

Conforme a esta idea de la dependencia jurídica, no existe, por tanto, ningún problema para admitir la condición de dependientes del naviero de componentes de la dotación tan cualificados como el capitán, el piloto, el jefe de máquinas, etc.; y de cualquier otra persona que forme parte de la misma. Estos dependientes del naviero que reúnen la condición de miembros de la dotación del buque hacen, con su comportamiento culpable causante del abordaje, responsable al naviero por los daños derivados del mismo. Esta postura de obligar al naviero a reparar los daños derivados del abordaje causado por culpa de los miembros de la dotación es la que se mantiene en los países de nuestro entorno.

Conviene advertir que para atribuir al naviero la responsabilidad por los daños derivados del abordaje causado por culpa de los miembros de la dotación del buque utilizado por aquél, debemos atender a la persona que tenga la facultad de ejercitar los poderes mencionados en el momento en que se produzca dicho abordaje, y no en el momento de la contratación del miembro de la dotación culpable, ya que los poderes mencionados pueden trasladarse de unas personas a otras en virtud, por ejemplo, de un contrato de arrendamiento de buque. Siendo posible asimismo que varios navieros reúnan al mismo tiempo la condición de principales de un único dependiente, de forma que todos ellos deberían responder por los daños causados por este dependiente.

A estos dependientes del naviero que reúnen la condición de miembros de la dotación del buque, desde el punto de vista jurídico, los denominaremos «dependientes marítimos» para destacar los aspectos tanto de la sujeción de los integrantes de la dotación respecto del naviero, como del ejercicio de las funciones (estrictamente náuticas o de mantenimiento) a bordo del buque. Diferenciando así a estos sujetos frente a otros que desempeñen sus funciones con independencia (jurídica) respecto del naviero y frente a quienes ejerciten sus funciones en tierra.

La interpretación de la relación de dependencia prevista por el Derecho común en el sentido de dependencia jurídica, presenta una gran utilidad para concretar el círculo de sujetos que obligan, con su comportamiento culpable, al naviero a indemnizar los daños derivados del abordaje; ya que la ausencia de precisiones por la normativa y la jurisprudencia marítima en torno al vínculo que debe existir entre naviero y sujeto culpable del abordaje para hacer responsable del mismo a este último, debe ser suplida con el recurso a otros criterios interpretativos. Entre estos criterios entendemos que se

encuentra la interpretación adoptada por la doctrina y por la jurisprudencia de la relación de dependencia prevista por la normativa común reguladora de la responsabilidad del principal por los daños causados por los dependientes.

En el presente apartado hemos confirmado la aplicación de la normativa reguladora del abordaje contenida en el Código de comercio, así como de la prevista por el Derecho extranjero, a las colisiones causadas por culpa de los miembros de la dotación del buque y su configuración como dependientes del naviero. Aclarados estos aspectos, debemos plantearnos si es posible aplicar esas normativas a los abordajes causados: a) por culpa de otros dependientes del naviero que ejerciten sus funciones a bordo del buque y al servicio del mismo pero sin formar parte de la dotación; b) por culpa de los dependientes terrestres del naviero; y, c) por culpa de los auxiliares independientes del mismo.

## **2. Interpretación amplia.**

### ***2.1. Dependientes del naviero que ejerciten sus funciones a bordo del buque sin formar parte de la dotación.***

Bajo nuestro punto de vista, la responsabilidad del naviero por los daños derivados del abordaje prevista en el Código de comercio no se limita única y exclusivamente a los supuestos en que concurra culpa de algún miembro de la dotación en la causación del mismo, como podría deducirse de una interpretación literal del art. 826 CCom, sino que se extiende también (al menos) a los choques de buques causados por culpa de los dependientes del naviero que ejerciten sus funciones a bordo del buque sin formar parte de la dotación. Afirmación que realizamos con fundamento en los argumentos que exponemos a continuación:

1º. De acuerdo con la interpretación literal del art. 826 CCom realizada en el apartado anterior, entendemos que constituye un requisito imprescindible para obligar al naviero a indemnizar los daños derivados del abordaje causado por un comportamiento culposo ajeno a dicho naviero, la concurrencia de una relación de dependencia (entendida no como una dependencia técnica sino como una dependencia jurídica) entre el culpable del abordaje y el mencionado naviero.

El art. 826 CCom alude expresamente a los miembros de la dotación como posibles causantes materiales por culpa del abordaje. Sujetos que se encuentran vinculados al naviero por un contrato de trabajo (ajuste o embarque), del que deriva la mencionada dependencia de los integrantes de la dotación respecto del naviero del buque donde prestan sus servicios estos sujetos. Pero la relación de dependencia de un sujeto respecto del naviero no deriva exclusivamente de un contrato de trabajo. Esta dependencia puede surgir, teniendo en cuenta algunos de los supuestos más frecuentes en la práctica, también de un contrato de obra formalizado entre el naviero o su representante y un contratista (empresas encargadas de realizar reparaciones en el buque, empresas de mantenimiento en general, empresas de carga y descarga, estibadores, etc.) si el naviero se reserva la dirección o la supervisión de la ejecución de la obra en cuestión por el contratista o sus empleados. Estos empleados (dependientes del naviero) pueden quedar obligados a desempeñar sus funciones, dirigidas a conseguir el resultado en cuestión, a bordo del buque, pero sin pasar a formar parte de la dotación del mismo. Sin embargo, en la medida que reúnan la condición de dependientes del naviero, deberían incluirse entre aquéllos que obligan, con su conducta culpable causante del abordaje, al naviero a indemnizar los daños derivados del mismo.

En este sentido, entendemos que la enumeración de personas cuya culpa genera la responsabilidad del naviero por los daños derivados del abordaje culpable unila-

teral contenida en el art. 826 CCom tiene simplemente un valor enunciativo; siendo posible interpretar extensivamente la presente norma en el sentido de extender la aplicación de la misma a todas aquellas personas que reúnan la condición de dependientes del naviero. De este modo, no existirían dudas acerca de la inclusión entre las personas cuya culpa causante del abordaje obliga al naviero a indemnizar los daños derivados del mismo, conforme a lo dispuesto por nuestro Código de comercio en relación con este accidente, de aquellas que reúnan la condición de dependientes del naviero sin ser miembros de la dotación del buque, pese a desempeñar sus funciones a bordo y en servicio del mismo.

2º. La normativa reguladora del abordaje prevista en el Código de comercio, al igual que sucede con el Convenio de 1910 y con las disposiciones extranjeras relativas a esta materia, constituye una aplicación específica de los principios que disciplinan el régimen común de responsabilidad por culpa extracontractual. Por este motivo, las dudas que pueda plantear el régimen de responsabilidad por abordaje deben resolverse en la línea de lo que determine ese régimen de responsabilidad extracontractual común, siempre y cuando la normativa especial marítima no aporte ninguna solución a estas dudas.

En este sentido, las disposiciones de nuestro Código de comercio relativas al abordaje no precisan expresamente cuál o cuáles son los requisitos que deben concurrir para obligar al naviero a reparar los daños derivados del abordaje causado por culpa ajena. Estos requisitos tampoco pueden deducirse recurriendo al resto de normas del Código, ya que la única regulación de la responsabilidad extracontractual por actos ajenos contenida en este cuerpo legal es la del abordaje. En consecuencia, debemos tener presente lo dispuesto por el régimen común de responsabilidad del principal por actos de sus dependientes (art. 1.903 IV CC) al intentar precisar cuáles son esos requisitos de la atribución de responsabilidad al naviero por el abordaje causado por culpa ajena. Y conforme a ese régimen común de responsabilidad debe concurrir una relación de dependencia entre el sujeto responsable y el causante de los daños.

Por lo tanto, la cuestión de si resulta aplicable o no la normativa reguladora del abordaje prevista en nuestro Código de comercio a los choques de buques causados por culpa de los dependientes del naviero que no reúnan la condición de miembros de la dotación del buque, pese a desempeñar sus funciones a bordo y en servicio del mismo, debe ser resuelta en sentido afirmativo. Lo entendemos así porque las reticencias que pudiesen suscitar los argumentos empleados *-supra* en este mismo apartado- en defensa de la interpretación del art. 826 CCom en el sentido de extender su aplicación a todas aquellas personas que reúnan la condición de dependientes del naviero deben desaparecer porque, además de respetar el régimen de responsabilidad por abordaje del Código de comercio, constituye un reflejo del régimen común de responsabilidad extracontractual del principal por actos de sus dependientes.

## **2.2. Dependientes terrestres del naviero.**

En el apartado anterior hemos expuesto los argumentos que a nuestro juicio justificarían una interpretación extensiva del art. 826 CCom, conforme a la cual quedarían incluidos bajo el supuesto de hecho previsto por esta norma los dependientes del naviero que no reúnan la condición de miembros de la dotación del buque pese a desempeñar sus funciones a bordo y en servicio del mismo. En este sentido, advertimos cómo del contenido literal del art. 826 CCom y de lo dispuesto por el Derecho común para la responsabilidad extracontractual del principal por actos de sus dependientes, cabe deducir que uno de los requisitos esenciales para obligar al naviero a indemnizar los daños derivados del abordaje causado por culpa ajena es el de la concurrencia de una relación de dependencia entre el naviero y el causante material y culpable de dicho accidente.



Dado que la presente relación de dependencia concurre entre el naviero y sus dependientes terrestres, entendemos que el contenido del art. 826 CCom debe ser -de nuevo- interpretado extensivamente, de forma que también sean subsumidos bajo esta norma los dependientes terrestres del naviero. Conforme a esta interpretación el naviero debería responder de los daños derivados del abordaje (unilateral, bilateral o dudoso) causado por culpa de estos dependientes terrestres, en los términos dispuestos por nuestro Código de comercio sobre esta materia. Sin que constituya ningún obstáculo para defender esta interpretación el hecho de que los dependientes ejerciten sus funciones en tierra.

### **2.3. Auxiliares independientes del naviero.**

La especialización existente en el ámbito de la navegación marítima obliga, normalmente, al naviero a recurrir a una serie de personas que sin ser sus dependientes le auxilian en el ejercicio de las tareas necesarias para llevar a cabo la utilización del buque, son los denominados auxiliares independientes. Así, el naviero puede contratar los servicios de un profesional para que realice una determinada actividad a bordo del buque (pensemos, por ejemplo, en el ingeniero contratado para realizar una revisión técnica del buque). Contrato de servicios del que no deriva una dependencia del profesional contratado respecto de su naviero contratante. Pues bien, como venimos señalando en los apartados anteriores, para obligar al naviero a indemnizar los daños derivados del abordaje culpable, conforme a lo dispuesto por los arts. 826 a 839 CCom, constituye un requisito de necesaria concurrencia, que la persona culpable del presente accidente sea un dependiente suyo. Por lo tanto, la normativa reguladora del abordaje contenida en el Código de comercio no será aplicable a los choques de buques causados por culpa de los auxiliares independientes del naviero, por no concurrir este requisito de la dependencia.

Entendemos que tampoco sería posible recurrir a la aplicación analógica de la normativa reguladora del abordaje prevista en el Código de comercio a los supuestos de abordaje causados por culpa de los auxiliares independientes del naviero. Y no sería posible porque dicha normativa prevé -implícitamente- la aplicación del régimen de responsabilidad del naviero por los daños derivados del abordaje a los supuestos en que este accidente sea causado por culpa de aquellas personas que reúnan la condición de dependientes de dicho naviero. La regulación del abordaje en el Código de comercio no presenta, por tanto, una laguna en el sentido de ausencia de previsión de la responsabilidad del naviero por los daños derivados del abordaje causado por culpa de sus auxiliares independientes. Dicha responsabilidad, ciertamente, no está prevista, pero no lo está porque la única culpa ajena que genera la responsabilidad del naviero por los daños derivados del abordaje es la de sus dependientes.

En cualquier caso, no ocultamos que la fundamentación objetiva de la responsabilidad del naviero por los daños derivados del abordaje causado por culpa ajena (responsabilidad vicaria), se acomoda mejor a la idea de responsabilidad tanto por sus dependientes como por sus auxiliares independientes, siempre y cuando la actividad desarrollada por éstos se ejercite al servicio del buque. En principio, el mismo riesgo supondría la incorporación de un buque a la navegación marítima mediante la utilización de auxiliares independientes o de personal dependiente, a efectos de la posible concurrencia de culpa -ajena al naviero- en la causación del abordaje. Si todos ellos contribuyen o han contribuido con sus trabajos al riesgo que supone la utilización de la embarcación por el naviero (con fines de transporte, pesca, recreo, investigación, etc.), los mismos motivos existen para obligar al naviero (con fundamento en el riesgo de que se produzca un abordaje culpable) a indemnizar los daños derivados de las colisiones causadas por esta embarcación, tanto si la persona culpable es un dependiente del navie-



ro como si es un auxiliar independiente del mismo. Sin embargo, reiteramos cómo de la interpretación de la normativa reguladora del abordaje contenida en el Código de comercio en un sentido literal, extensivo y de conformidad con el régimen de responsabilidad extracontractual del principal por actos de sus dependientes previsto en el art. 1.903 IV CC, deducimos que la única culpa ajena que genera la responsabilidad del naviero por los daños derivados del abordaje es la de sus dependientes.