



TRABAJO FIN DE GRADO / GRADU AMIERAKO LANA

**“LOS ACCIDENTES DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA. PERSPECTIVA DEL
DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO”**

Leyre Teus Ubani

DIRECTOR/ZUZENDARIA

Unai Belintxon Martin

Pamplona/Iruñea

Día 31 de mayo de 2017

RESUMEN EJECUTIVO: El presente estudio tiene por objeto el análisis de los accidentes de la navegación marítima, tales como el abordaje, la avería y el salvamento marítimo. En concreto, se pretenden estudiar los diferentes textos legales y convenios internacionales relativos a la citada materia, y si las soluciones que ofrecen estos instrumentos internacionales garantizan suficientemente una respuesta armonizada a nivel global, o si por el contrario, los operadores del sector se encuentran abocados a la inseguridad jurídica y la incertidumbre.

PALABRAS CLAVE: Derecho internacional privado; accidentes de la navegación marítima (abordaje, avería y salvamento marítimo); Ley de Navegación Marítima Española 14/2014; Convenios internacionales; competencia judicial internacional; ley aplicable.

LABURPENA: Azterlan honek abordaia, matxura eta itsas-salbamendua bezalako itsas-nabigazioagatiko istripuen analisia egitea du helburu. Zehazki, azalduko materia arautzen dituzten testu legalak eta nazioarteko hitzarmenak ikertu nahi dira, baita nazioarteko tresna hauek eskaintzen dituzten irtenbideek erantzun bateratu bat bermatzen duten edota sektore honetako ekintzaileak segurtasun juridiko ezan eta ziurgabetasunean murgilduta dauden ere.

HITZ GAKOAK: Nazioarteko Zuzenbide Pribatua; itsas-nabigazioagatiko istripuak (abordaia, matxura eta itsas-salbamendua); 14/2014 Espainiar Itsas Nabigazio Legea; Nazioarteko hitzarmenak; nazioarteko eskuduntza judiziala; lege aplikagarria.

ABSTRACT: The present study focuses on the analysis of marine navigation accidents, such as, boarding, fault, maritime rescue. In particular, the intention is to study the different legal texts and international agreements relating to the said subject and whether the solutions offered by those international instruments are sufficiently guaranteed and harmonized worldwide, or otherwise, operators are avoced to legal insecurity and uncertainty.

KEY WORDS: Private international law; marine navigation accidents (boarding, falilt, maritime rescue); Spanish Maritime Navigation law 14/2014; international judicial jurisdiction; applicable law.

ABREVIATURAS

BOE	Boletín Oficial del Estado.
BOUE	Boletín Oficial de la Unión Europea
Cc.	Código Civil de 1889.
CCI	Cámara de Comercio Internacional
CCom.	Código de Comercio de 1885.
CEE	Comunidad Europea
CNUDMI	Comisión de Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional
CRA	Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910.
LNМ	Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.
LOPJ	Ley Orgánica del Poder Judicial
RB I-Bis	Reglamento (UE) nº 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de diciembre de 2012 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil.
RR I	Reglamento (CE) nº 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales.
RR II	Reglamento (CE) nº 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2007, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales.
RYA	Reglas de York y Amberes
TJUE	Tribunal de Justicia de la Unión Europea
UE	Unión Europea
UNIDROT	<i>International Institute for the Unification of Private Law</i>
	Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, hecho en Londres el 20 de octubre de 1972.
	Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la competencia penal en materia de abordaje u otros accidentes de navegación.
	Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la competencia civil en materia de abordaje u otros accidentes de navegación.
	Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, firmado en Londres en 1989.

ÍNDICE

I. CONTEXTUALIZACIÓN.....	7
II. MARCO JURÍDICO APLICABLE.....	9
1. El abordaje	9
1.1. Legislación interna. Ley de navegación marítima 14/2014	10
1.2. Legislación internacional	16
1.2.1. Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje firmado en Bruselas en 1910 (CRA).....	16
1.2.2. El Convenio de Bruselas de 10 de mayo de 1952 para la unificación de ciertas reglas relativas a la competencia civil en materia de abordaje	20
1.2.3. El Convenio de Bruselas de 10 de mayo de 1952 para la unificación de ciertas reglas relativas a la competencia penal en materia de abordaje.....	21
1.2.4. Reglamento UE 1215/2012, o Reglamento Bruselas I bis (RB-I).....	23
1.2.5. Reglamento para prevenir abordajes en el mar de 1972.....	28
2. La avería	28
2.1. Legislación interna. Ley de navegación marítima 14/2014	29
2.2. Legislación internacional. Las Reglas de York y Amberes	33
3. El salvamento marítimo	35
3.1. Legislación interna. Ley de Navegación Marítima 14/2014.....	36
3.2. Legislación internacional	43
3.2.1. El Convenio sobre asistencia y salvamento marítimo, hecho en Londres de 1989	44
3.2.2. Reglamento (CE) nº 593/2008 del Parlamento y del Consejo, de 17 de junio de 2008, relativo a la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Reglamento Roma I)	56
III. ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL: CUESTIONES DE DERECHO MARÍTIMO	60
1. Internacional	60
1.1. Asunto Haeger & Schmidt	60
1.2. Asunto TNT-AXA y Siemens	63
2. Nacional	65
2.1. Sentencia del Tribunal Supremo 3056/2010	65
2.2. Sentencia del Tribunal Supremo de 10 de febrero de 1998	67
2.3. Sentencia del Tribunal Supremo de 22 de enero de 2016.....	69

IV. CONCLUSIONES FINALES	73
1. La importancia de un marco jurídico regulador eficiente, adecuado y unificado para los accidentes de la navegación marítima.	73
1.1. El abordaje.....	74
1.2. El salvamento marítimo	74
1.3. La avería.....	74
2. Los Reglamentos europeos y la regla de especialidad.....	75
3. ¿Por qué motivo no existe actualmente un Convenio internacional que aglutine y ofrezca una respuesta plena, eficiente y efectiva?	76
V. FUENTES BIBLIOGRÁFICAS CONSULTADAS	76
1. Normativa	76
2. Doctrina	78
2.1. Libros	78
2.2. Artículo de revista e informes	79
3. Jurisprudencia	80
3.1. Nacional	80
3.2 Internacional.....	81

I. CONTEXTUALIZACIÓN

El presente estudio pretende aproximarse al sector del Derecho de la navegación marítima, más concretamente a los accidentes que se producen con ocasión de la misma, desde la perspectiva de la ley aplicable, contrastando la evolución normativa que se ha venido dando en este aspecto. Se trata de un análisis que pretende proyectar las problemáticas que la actual normativa presenta en el ámbito internacional.

El Derecho de la navegación marítima engloba el conjunto de normas jurídicas que tratan aquellas relaciones jurídico-mercantiles que surgen como consecuencia de la navegación marítima¹, atendiendo únicamente al medio en el que se desarrolla la actividad, que es el medio marino. Modernamente, la navegación marítima viene caracterizándose por perseguir la consecución de dos objetivos: seguridad y rapidez en el transporte. El logro de estos objetivos se ha producido gracias a diversos factores como los avances tecnológicos, que han permitido la construcción de buques más seguros y mejor dotados frente a las situaciones de peligro; el perfeccionamiento de los dispositivos de salvamento marítimo, así como una mejor capacitación del personal a bordo².

Sin embargo, a pesar de estos avances no es posible eliminar con carácter absoluto los accidentes marítimos, ya que los riesgos y la lejanía subsisten, como si estos fuesen inherentes a la navegación marítima, siendo el mar un escenario de “aventuras”³. Esa subsistencia de riesgos marítimos y en consecuencia, el grado de probabilidad de que sigan produciéndose accidentes de la navegación, hacen necesario plantear el tema de su distribución entre los sujetos implicados, así como la idoneidad de la normas legales que han de regularlos⁴.

¹ GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., “Manual de Derecho de la navegación marítima”, 3º Edición, Editorial Marcial Pons, pág. 2.

² ARROYO MARTÍNEZ, I. y BELTRÁN SÁNCHEZ, E.M. “La reforma de la legislación marítima”, Aranzadi Editorial, Madrid, págs. 183-184.

³ GOMEZ CALERA, J. “Derecho de las averías y de los accidentes marítimos”, Marcial Pons Editorial, Madrid, pág. 8.

⁴ ARROYO MARTÍNEZ, I. y BELTRÁN SÁNCHEZ, E.M. *Op.Cit.Nota.2*, pág. 184.

Bajo la denominación de “accidentes de la navegación marítima” hemos de agrupar todos aquellos acontecimientos que ocurren de forma inesperada durante la navegación marítima, de los que se derivan una serie de gastos extraordinarios o daños. Se trata de situaciones que en principio, presuponen la existencia de un peligro o riesgo previo. Podemos incluir como accidentes de la navegación marítima el abordaje, la avería y el salvamento marítimo. Los accidentes de la navegación marítima constituyen una compleja rama dentro del ordenamiento marítimo que ha merecido una atención prioritaria desde antiguo. El tráfico marítimo venía recogiendo en el Libro III del Código de Comercio de 1885 (CCom)⁵, el cual fue derogado por la actual Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (LNM en lo sucesivo)⁶. El carácter antiguo de la norma hacía preciso este cambio modernizador del marco regulador de la materia, el cual por otro lado, debía ser acorde con las normas vigentes en el plano internacional⁷. No obstante, la nueva LNM supone un claro avance normativo que tiene como finalidad la actualización de nuestro Derecho y la consiguiente adecuación a las realidades del tráfico marítimo moderno, así como la esperada armonización entre nuestro Derecho interno y el Derecho uniforme⁸.

El grado de armonización del Derecho de la navegación es necesario debido al carácter internacional inherente al Derecho marítimo. No obstante, uno de los objetivos principales de la LNM va a ser adecuar la normativa nacional a la internacional con la finalidad de que ambas se complementen⁹. En efecto, ante tal coexistencia de bloques normativos diferenciados (interno, europeo e internacional), recobra especial relevancia la denominada regla de especialidad o cascada de especificidad que se configura como cauce para superar los conflictos normativos existentes entre el Derecho europeo y los Convenios internacionales en materias especiales. No obstante, la jurisprudencia

⁵ Publicado en: «BOE» núm. 289, de 16/10/1885. El libro III Se deroga por la disposición derogatoria única c) de la Ley 14/2014, de 24 de julio. Ref. BOE/A/2014-7877.

⁶ Publicado en: «BOE» núm. 180, de 25 de julio de 2014, páginas 59193 a 59311 (119 págs.).

⁷ ÁLVAREZ RUBIO, J.J. “*Cuestiones internacionales de la propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*”, en EMPARANZA SOBJANO, A. y MARTÍN OSANTE, J.M., Estudio sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima, Gobierno Vasco, Dpto. de Transporte y Obras Públicas, Vitoria-Gasteiz, 2006, págs. 729 y ss.

⁸ Sobre el análisis particular de las concretas necesidades de armonización de un específico sector de actuación normativa, véase R. Luzzatto, “*Metodi di Unificazioni del Diritto Marittimo e Interpretazione Uniforme*”, Dir Mar, 1999-I, PÁGS. 148 y ss.

⁹ Entre otros sobre los objetivos de la Ley de Navegación Marítima española puede verse: FUENTE GÓMEZ, J.C. “*Principios y fines generales de la Ley de Navegación Marítima*”.

europea, y por lo tanto la interpretación del TJUE sobre la citada regla, vienen a disponer en virtud de la Sentencia TNT-AXA y Siemens ciertos límites a ésta¹⁰.

Téngase en cuenta que la regla de especialidad operará cuando se trate de Convenios reguladores de una materia específica o particular, siempre y cuando estos reflejen un alto grado de previsibilidad y garanticen la libre circulación de resoluciones en materia civil y mercantil, la previsibilidad de los órganos jurisdiccionales competentes, la buena administración de justicia, así como la confianza recíproca en la justicia dentro del ámbito de la UE¹¹. De lo contrario, la aplicación de la regla especial, es decir, de la norma internacional, decaerá en favor de las normas europeas y/o internas que fueran de aplicación.

Como se puede observar, exponemos una sucesión de conflictos existentes en un sector clave para el Derecho marítimo internacional que requiere una respuesta que esclarezca y facilite al operador jurídico-empresarial su actividad diaria.

II. MARCO JURÍDICO APLICABLE

En el presente estudio se traerá a colación todas aquellas normas relativas a los conflictos de intereses derivados de los accidentes de la navegación (abordaje, avería y salvamento) en el ámbito del Derecho marítimo moderno, tanto desde una perspectiva interna como internacional.

1. El abordaje

En el ámbito de la navegación, actualmente el abordaje es el siniestro más grave y frecuente. Ello ha propiciado que desde ámbitos muy diversos se hayan regulado los aspectos relativos al mismo. No obstante, existen normas cuya finalidad es prevenir los

¹⁰ Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 4 de mayo de 2010, en el asunto C 533/08, TNT Express Nederland BV contra AXA Versicherung AG.

¹¹ A tales efectos, véase ÁLVAREZ RUBIO, J.J., “La regla de especialidad como cauce para superar los conflictos normativos entre el Derecho comunitario y los convenios internacionales en materias especiales” en el *Diario La Ley*, núm. 7499, Sección Tribuna, Octubre 2010, 29 Oct. 2010, Año XXXI, Editorial LA LEY. Págs. 1-6.

abordajes, otras que tienen por objeto establecer sus consecuencias de carácter patrimonial, así como aquellas dirigidas a tipificar aquellas conductas de carácter imprudente, así como fijar reglas procesales. En nuestro país, el régimen jurídico aplicable al abordaje lo encontramos en la LNM. Por otro lado, en el plano internacional existen diversos Convenios internacionales. El más importante de todos ellos es el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje firmado en Bruselas en 1910¹², que ha disciplinado los aspectos más relevantes del Derecho patrimonial privado en materia de abordaje. Igualmente, se han elaborado Convenios en la esfera procesal como es el Convenio de Bruselas de 1952, para la unificación de ciertas reglas relativas a la competencia civil¹³ y penal¹⁴ en materia de abordaje. Además, la Comunidad internacional ha llevado a cabo la creación de una disciplina tendente a evitar los siniestros mediante el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes, hecho en Londres el 20 de octubre de 1972¹⁵. En el presente estudio prestaremos atención a las normas de Derecho privado que disciplinan el conflicto de intereses desde la perspectiva nacional e internacional¹⁶.

1.1. Legislación interna. Ley de navegación marítima 14/2014

En lo que se refiere al ámbito nacional, debemos reparar en la LNM (concretamente, arts. 339 a 346). La regulación del abordaje en la citada norma se consagra mediante una declaración de intenciones y principios. En virtud del artículo 339.1 LNM, “el abordaje se regulará por lo dispuesto en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910” (CRA en lo sucesivo). No obstante, lo establecido en el citado precepto viene a reflejar el claro deseo del legislador español de no articular un régimen interno que difiera de lo dispuesto en el ámbito internacional, siendo nuestro derecho interno sobre abordaje el contenido en el CRA, y limitándose de este modo nuestra

¹² Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910. En Gaceta de 13 de diciembre de 1923.

¹³ Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a la Competencia Civil en Materia de Aborde, Firmado en Bruselas el 10 de mayo de 1952. Instrumento de ratificación de 11 de septiembre de 1953 (BOE de 3 de enero de 1954.)

¹⁴ Publicado en «BOE» núm. 4, de 4 de enero de 1954, páginas 58 a 59 (2 págs.).

¹⁵ Publicado en: «BOE» núm. 163, de 9 de julio de 1977, páginas 15421 a 15432 (12 págs.).

¹⁶ PULIDO BEGINES, J.L., “Curso de Derecho de la navegación marítima”, Editorial Tecno, Madrid, págs. 353-354.

LNМ al desarrollo de algunos aspectos del régimen y ello, en aras a cumplir con la exigencia prevista en el artículo 2 de la LNМ¹⁷, respecto a las fuentes reguladoras del Derecho Marítimo¹⁸.

En virtud de lo dispuesto en el apartado segundo del precepto (art. 339.2)¹⁹ 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. Al respecto, debemos destacar que en nuestro ámbito interno hasta antes de que se produjese la aprobación de nuestra LNМ, no existía ningún texto que estableciese una definición de abordaje. Así, tanto el Código de Comercio como el CRA se limitaban a establecer una serie de consecuencias en caso de abordaje, pero sin concretar qué hemos de entender por ello. En este sentido, nuestra LNМ ha pretendido llenar este vacío legal para lo cual, en el apartado tercero del precepto (art.339.3)²⁰ ha venido a consagrar una delimitación negativa del concepto de abordaje. Al amparo de lo allí dispuesto, los daños sin contacto no constituirán abordaje en sentido estricto, lo cual no implica que estos no puedan ser sometidos al régimen jurídico previsto para los choques que puedan producirse entre buques²¹. Igualmente, en el artículo 339.4, nuestra LNМ dispone en sentido técnico-jurídico, que los choques que se produzcan entre buques de Estado, no quedarán sujetos a su disciplina²².

¹⁷ El artículo 2 de la Ley de Navegación Marítima dispone que: “La presente ley se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en los tratados internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia. De forma supletoria se estará a las leyes y reglamentos complementarios y a los usos y costumbres relativos a la navegación marítima. A falta de todo ello y en cuanto no se pudiese recurrir a la analogía se aplicará el Derecho común. En todo caso, para la interpretación de las normas de esta ley se atenderá a la regulación contenida en los tratados internacionales vigentes en España y la conveniencia de promover la uniformidad en la regulación de las materias objeto de la misma”.

¹⁸ ARROYO MARTÍNEZ, I., RUEDA MARTÍNEZ, J.A. “*Comentarios a la Ley 14/2014 de 24 de julio, de navegación marítima*”, Thomson Reuters Civitas, Madrid, pág. 1083.

¹⁹ El artículo 339.2 de la Ley de Navegación Marítima dispone que: “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”.

²⁰ El artículo 339.3 de la Ley de Navegación Marítima dispone que: “Los daños que un buque, embarcación o artefacto naval cause a otro sin contacto como consecuencia de una maniobra incorrecta en la navegación se regularán también por las normas contenidas en este capítulo”.

²¹ RODRÍGUEZ CARRIÓN, “El abordaje: su concepto y delimitación”, en AA.VV., *Estudios en homenaje al Profesor Aurelio Menéndez*, t.III, Págs. 4045 y ss.

²² A tales efectos, el artículo 339.4 de la Ley de Navegación Marítima dispone que: “Las disposiciones de este capítulo no se aplicarán en los abordajes en que intervengan buques de Estado”.

Por su parte, el artículo 340 LNM²³ consagra el fundamento de la responsabilidad en caso de abordaje. De éste se derivan dos principios básicos que imperan en el sistema de responsabilidad por abordaje en el actual Derecho marítimo: por un lado, el sistema de responsabilidad por culpa, se configura como un sistema de responsabilidad extracontractual subjetivo puesto que la responsabilidad recae en el armador del buque, artefacto naval o embarcación culpable del abordaje, que deberá indemnizar por los daños y perjuicios sufridos por el otro y por las personas o las cosas a bordo del buque. Por consiguiente, la regulación del abordaje reposa en el sistema de la culpa extracontractual, coincidiendo en sus rasgos esenciales con los artículos 1902 y ss. C.c.²⁴ relativos a las obligaciones que nacen por culpa o negligencia²⁵.

Por otro lado, el citado precepto establece en su apartado segundo el principio de prohibición de presunciones de culpa, siendo de aplicación en su lugar las reglas relativas a responsabilidad extracontractual, en virtud de las cuales cada parte responderá de su culpa probada (“la relación de causalidad y la culpa en el abordaje deberán ser probadas por quien reclama la indemnización”). No obstante, para poder probar el comportamiento culpable de una de las partes, será menester la existencia de una relación de causalidad entre el hecho culpable y el daño efectivamente ocasionado²⁶.

En definitiva, el artículo 340 LNM consagra el abordaje culpable, definido como aquel derivado de la culpa o negligencia de alguno de los miembros que conforman la dotación del buque, o de su armador. No obstante, para que pueda darse un abordaje culpable será precisa la comisión de una acción u omisión en la que intervenga culpa, un resultado material lesivo y un nexo causal entre el hecho culpable y el daño efectivamente producido. En consecuencia, hemos de estar ante la ausencia de un

²³ El artículo 340 de la Ley de Navegación Marítima dispone que: “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. Cuando se trate de embarcaciones deportivas o de recreo esta obligación recaerá sobre su titular o propietario. La relación de causalidad y la culpa en el abordaje deben ser probadas por quien reclama la indemnización”.

²⁴ El artículo 1902 del Código Civil dispone que: “El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado”.

²⁵ PULIDO BEGINES, J.L. *“Derecho de la navegación. Las averías y los accidentes de la navegación marítima y aérea”*, Volumen 6, Marcial Pons Derecho, Madrid 2003, págs. 148-149.

²⁶ RUIZ SOROA, J.M. *“Manual de Derecho de la navegación marítima”*. Gobierno Vasco. Vitoria.1992, págs. 23 y ss.

comportamiento diligente. A efectos de su determinación, el artículo 1104 C.c.²⁷ dispone que por comportamiento diligente se entiende aquel que llevaría a cabo un buen padre de familia. Ahora bien, atendiendo a las circunstancias, se exigirá un mayor o menor grado de diligencia. Así, a los oficiales de la marina mercante hemos de exigirles un mayor grado de diligencia que la que se debiera exigir a un buen padre de familia, pues de ellos hemos de esperar la diligencia propia de un marino experimentado²⁸.

Atendiendo a todo lo expuesto, del citado precepto podemos concluir que será necesario que el perjudicado pruebe la existencia de culpa por parte del otro buque. Igualmente, deberá quedar acreditada la existencia de la producción del daño y además, deberá existir una relación causal entre la conducta culposa y el efectivo resultado dañoso. Así, podemos declarar que a pesar de que la LNM no regula expresamente la figura del abordaje fortuito, para nuestra ley interna, el abordaje será considerado de este modo en los casos en que no se demuestre la conducta culposa de alguno de los buques implicados, ya que la responsabilidad ha de fundamentarse en todo caso en la falta cometida²⁹.

Delimitados los criterios para considerar el abordaje culpable, atendiendo al número de personas implicadas en el mismo, este podrá ser unilateral o bilateral. El artículo 340 LNM (analizado en los párrafos precedentes) es el que consagra la figura del abordaje culpable unilateral; aquel que se produce por la culpa o negligencia de uno sólo de los buques. Por su parte, el artículo 341 LNM³⁰ establece la figura del abordaje culpable bilateral o también denominado abordaje por culpa común. En virtud de este, el abordaje será común si es causado por culpa de dos o más de los buques implicados. La presencia de culpa común es un requisito necesario. Sin embargo, ello no es suficiente para determinar la existencia de un abordaje bilateral; no bastará con que

²⁷ El artículo 1104 del Código Civil dispone que: “La culpa o negligencia del deudor consiste en la omisión de aquella diligencia que exija la naturaleza de la obligación y corresponda a las circunstancias de las personas, del tiempo y del lugar. Cuando la obligación no exprese la diligencia que ha de prestarse en su cumplimiento, se exigirá la que correspondería a un buen padre de familia”.

²⁸ CENDÓN CASTOR, J.L. “Responsabilidad extracontractual en el abordaje marítimo”. Visto en *InDret, Revista para el análisis del Derecho, Barcelona, enero, 2008*.

²⁹ ARROYO MARTÍNEZ, I., RUEDA MARTÍNEZ, J.A, *Op.Cit.Nota.18*, pág.1081.

³⁰ El artículo 341 de la Ley de Navegación Marítima dispone que: “En caso de abordaje causado por culpa compartida por ambos buques, la responsabilidad de sus respectivos armadores se graduará en proporción al grado de culpa atribuido a cada buque o, en su caso, embarcación o artefacto naval. 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”.

ambos buques hayan cometido una falta, sino que será necesario que ambos hayan contribuido a la producción del siniestro³¹. El mencionado precepto declara que “cuando el abordaje haya sido causado por culpa compartida de ambos buques, la responsabilidad de ambos armadores recaerá proporcionalmente en ellos atendiendo al grado de culpa que pueda atribuirse a cada uno de los buques. Si no pudiese atribuirse el concreto grado de culpa a cada uno de los buques, la responsabilidad se atribuirá a ambos armadores a partes iguales”, como podemos observar, con el citado precepto la LNM consagra un sistema de responsabilidad en proporción a la gravedad de culpa de cada uno de los buques, pues articula un sistema que viene a equilibrar la responsabilidad y la reparación, permitiendo así amoldar la cuantía de la indemnización a la conducta efectivamente realizada. Únicamente, si atendiendo a las circunstancias no es posible establecer la proporción de culpa de cada uno de los buques implicados o bien si la culpa entre uno y otro es equiparable, la responsabilidad será compartida por ambos en partes iguales. Sin embargo, ello deriva en la necesidad de tener que determinar en caso concreto el grado de culpa al que han contribuido cada una de las partes implicadas. Por ello, no hemos de realizar un análisis exhaustivo de la concreta eficacia de la culpa en el siniestro, sino que debemos más bien valorar la gravedad de la conducta³².

En lo que se refiere al artículo 342 LNM³³, si como consecuencia del abordaje, se ocasionan daños a terceros (ya sean estos materiales o personales) ambos armadores responderán solidariamente. En este punto, nuestra LNM se aparta de lo establecido en el CRA. En efecto, el CRA en su artículo 4.2 dispone que cuando se trate de abordajes por culpa común, los daños materiales causados a terceros, serán soportados por los navieros de los buques culpables proporcionalmente a sus respectivas faltas y por tanto, sin solidaridad respecto a terceros³⁴. La LNM difiere en este punto de lo establecido por

³¹ MARTÍNEZ JIMENEZ, M.I. “El abordaje por culpa común y la responsabilidad por los daños a la carga”. En *Anuario de Derecho marítimo*. ISSN 0211-8432, N.º. 10, 1993, págs. 23-74.

³² GABALDÓN GARCÍA, J.L., RUIZ SOROA, J.M. *Op.cit.nota.1*. Pág. 669.

³³ El artículo 342 de la Ley de Navegación Marítima dispone que: “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.

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”.

³⁴ El artículo 4.2 del Convenio de Bruselas de 1910 (CRA) dispone que: “Los daños causados, ya sea a los buques, a sus cargamentos o a los objetos u otros bienes de las tripulaciones, de los pasajeros o de otras personas que se encuentren a bordo, los pagarán las embarcaciones culpables, en la proporción indicada, sin solidaridad con respecto a terceros”.

el CRA, pues considera que éste deja a los perjudicados en una situación procesal absolutamente desventajosa, ya que les surge el deber de demandar a todos los navieros implicados en aras a obtener un resarcimiento³⁵.

Igualmente, hemos de destacar que el artículo 344 LNM³⁶ consagra un aspecto novedoso en relación con el antiguo artículo 835 del Código de Comercio³⁷ y es la ausencia de formalidades para exigir la indemnización por abordaje. Se trata de un precepto que tiene como finalidad la prevención de los abordajes simulados y las consiguientes indemnizaciones que estos conllevarían. En virtud de lo dispuesto en el citado precepto, en aquellos supuestos en que el abordaje resulte acreditado suficientemente, no será necesario realizar una protesta formal. El apartado segundo del precepto dispone que las partes que se vean implicadas en un abordaje “deberán facilitarse recíprocamente la inspección de los daños sufridos”.

Consagrada la ausencia de formalidades en el anterior precepto, el artículo 345 LNM³⁸ establece la unidad en el régimen del abordaje, en relación a las reclamaciones de responsabilidad civil. El citado precepto encuentra su fundamento en la finalidad de nuestra LNM de evitar que se produzca la dilatación del procedimiento recurriendo a la vía penal, así como la exclusión de las limitaciones con respecto a la responsabilidad del armador. No obstante, la LNM viene a establecer un régimen único que será de aplicación a responsabilidad en caso de abordaje. Sin embargo, en virtud del apartado segundo del precepto objeto de nuestro análisis, este único régimen no será de aplicación a las relaciones jurídicas de carácter privado, pues estas “se regirán por sus normas específicas”³⁹.

³⁵ PULIDO BEGINES, J.L. *Op.Cit.nota.16*, pág. 363.

³⁶ El artículo 344 de la Ley de Navegación Marítima dispone que: “La exigibilidad de la indemnización por abordaje no estará subordinada al cumplimiento de ningún requisito formal, sin perjuicio de la carga de probar los hechos constitutivos de la pretensión.

No obstante, las partes implicadas en un abordaje deberán facilitarse recíprocamente la inspección de los daños sufridos”.

³⁷ Actualmente derogado.

³⁸ El artículo 345 de la Ley de Navegación Marítima dispone que: “Las normas de este capítulo se aplicarán en todo caso a la responsabilidad por daños derivados de abordaje, con independencia de que tal responsabilidad se exija en un procedimiento judicial civil o penal, o en un procedimiento administrativo. No se aplicarán tales normas a las relaciones entre las partes vinculadas por un contrato de fletamento, pasaje o trabajo, que se regirán por sus normas específicas”.

³⁹ ARROYO MARTÍNEZ, I. y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. *Op.cit.nota.18*, págs. 1098-1099.

La LNM concluye el articulado que dedica al abordaje con el precepto 346 LNM⁴⁰. Este precepto esclarece un a cuestión: debemos de distinguir dos tipos de daños distintos; por un lado, los de contaminación marítima y por otro lado, los restantes. A la luz del precepto, podemos observar como cada uno de ellos queda vinculado a su propio régimen jurídico⁴¹.

Analizada la normativa nacional, procede realizar un análisis de las normas de ámbito internacional relativas a la institución del abordaje.

1.2. Legislación internacional

En el ámbito del Derecho internacional, el abordaje va a quedar regulado por diversos Convenios internacionales.

1.2.1. Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje firmado en Bruselas en 1910 (CRA)

Comenzaremos analizando el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje firmado en Bruselas en 1910 (CRA), que como ya declarábamos ha venido a regular los aspectos más relevantes del Derecho patrimonial privado en materia de abordaje⁴².

El propio artículo 339 LNM⁴³ disponía que en materia de abordaje será de aplicación el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje de 23 de septiembre de 1910 (CRA). No obstante, nuestra LNM está remitiendo al Convenio internacional de modo que la regulación de este se superpone a la de origen interno puesto que se trata de una norma de rango superior en virtud de su origen internacional pactado⁴⁴.

⁴⁰ El artículo 346 de la Ley de Navegación Marítima dispone que: “Los daños por contaminación que se ocasionen como consecuencia de un abordaje se regularán por lo dispuesto en el capítulo V”.

⁴¹ PULIDO BEGINES, J.L. *Op.cit.nota.16*, pág. 355.

⁴² PULIDO BEGINES, J.L. *Op.Cit.Nota 25*, pág 122.

⁴³ Recuérdese que el artículo 339 de la Ley de Navegación Marítima disponía que: “el abordaje se regulará por lo dispuesto en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910”.

⁴⁴ RUIZ SOROA, J.M. *Op.Cit.Nota. 26*, pág.13.

El artículo 12 del Convenio⁴⁵ consagra una delimitación material en cuanto al ámbito de aplicación del CRA. Atendiendo a ello, será de aplicación la normativa nacional cuando todos los interesados pertenezcan al mismo Estado que el Tribunal que conozca del asunto. Es decir, se aplicará nuestra LNM cuando el abordaje se produzca entre dos buques españoles y ello sea juzgado por un tribunal español. Por su parte, será de aplicación el CRA en aquellos casos en que la colisión se haya producido entre un buque español y un buque extranjero, enarbolando este último pabellón de otro país. Sin embargo, hemos de analizar la cuestión con mayor profundidad. El artículo 12 del Convenio no solo tiene en cuenta el pabellón de los buques, sino que además tiene en consideración la nacionalidad de los interesados (tripulantes, pasajeros, cargadores...). Así, el mencionado artículo establece que “cuando ambos buques pertenecen a Estados parte, el Convenio se aplica a todos los interesados en el caso, sin tener en cuenta la nacionalidad personal de los interesados”. Sin embargo, en su segundo párrafo el artículo 12 declara que será de aplicación la ley nacional y no el Convenio cuando todos los interesados pertenezcan al mismo Estado que el Tribunal que va a entrar a conocer del asunto. Por tanto, para que sea aplicable nuestra ley nacional y no el Convenio será preciso que todos los interesados (y no únicamente los buques) tengan la misma nacionalidad, y que el tribunal que vaya a conocer del asunto tenga la misma nacionalidad que los buques y que los interesados.

En consecuencia, la aplicación de nuestra LNM exige la concurrencia de la nacionalidad común de los interesados (cargadores, tripulantes, navieros, pasajeros...) y del tribunal que conozca del caso. Atendiendo a lo expuesto llegamos a una conclusión, en el supuesto de que se produjese un abordaje entre dos buques españoles, si existiese en ese abordaje un interesado extranjero ello implicaría la aplicación del Convenio de Bruselas y no de nuestra LNM, como normativa nacional. Así pues, el ámbito de aplicación de ley nacional en materia de abordaje es limitado, pues sólo opera en

⁴⁵ El artículo 12 del Convenio de Bruselas de 1910 (CRA) dispone que: “Las disposiciones de esta Convención, se aplicarán respecto a todos los interesados, cuando todos los navíos de que se trata sean dependientes de los Estados de las Altas Partes Contratantes, y en los demás casos previstos por las leyes nacionales. Se tendrá entendido, no obstante: Que tratándose de interesados, que sean individuos jurisdicionados a un Estado no contratante, la aplicación de dichas disposiciones podrá ser subordinada por cada uno de los Estados contratantes a la condición de reciprocidad; Que cuando todos los interesados sean individuos jurisdicionados al mismo Estado que el Tribunal que conozca del caso, la ley nacional será la que se aplique y no la Convención”.

aquellos casos en los que no solo ambos buques entre los cuales se ha producido el abordaje enarbolasen pabellón español, sino que además todos los interesados deberán poseer la nacionalidad española. En definitiva, el CRA se aplicará a todos los abordajes entre buques pertenecientes a Estados parte (con independencia de la nacionalidad de los interesados) y a los abordajes entre buques españoles cuando el Tribunal que va a entrar a conocer del asunto o bien alguno de los interesados sea extranjero⁴⁶.

Al igual que nuestra LNM, el CRA consagra un sistema de responsabilidad en casos de abordaje. En este sentido, el artículo 3 CRA⁴⁷ dispone que el abordaje será culpable unilateral cuando intervenga la culpa de uno sólo de los buques implicados en el mismo. Igualmente, el mencionado precepto establece la consecuencia jurídica de la consideración del abordaje como culpable unilateral: el armador del buque culpable deberá indemnizar por los daños y perjuicios ocasionados. No obstante, a la luz de lo dispuesto por el precepto, cabe destacar como nuestra LNM ha seguido el criterio utilizado por parte del Convenio, atribuyendo el deber de indemnizar al buque que haya realizado la conducta culposa de la que se ha derivado el abordaje⁴⁸.

Por su parte, el abordaje bilateral o por culpa común queda regulado en el artículo 4 del CRA⁴⁹. Al amparo de lo establecido por éste, existe una similitud por un lado y una diferencia por otro, respecto a lo dispuesto por nuestra LNM en este punto. En cuanto a la semejanza, al igual que nuestra normativa interna, cuando se trate de un abordaje por culpa común, ambos buques responderán solidariamente en proporción a la gravedad de las respectivas faltas cometidas por cada uno de ellos. En el caso de que no pudiese determinarse el grado de culpa de cada uno de ellos, ambos buques responderán solidariamente. Por lo que respecta a la diferencia, ésta se ve reflejada en el apartado segundo del precepto (art. 4.2) puesto que como ya explicábamos en líneas superiores, por los daños causados respecto a terceros ambos buques no responderán

⁴⁶ RUIZ SOROA, J.M. *Op.Cit.Nota.26*, págs. 13-14.

⁴⁷ El artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1910 (CRA) dispone que: “Si el abordaje fuere originado por culpa de uno de los buques, la reparación de los daños incumbirá a aquél que haya tenido la culpa”.

⁴⁸ RODRIGUEZ RODRIGO, J. *“Abordaje marítimo y litigación internacional”*, Madrid, 2007, págs. 87 y ss.

⁴⁹ El artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1910 (CRA) dispone que: “Si la culpa fuese común, la responsabilidad de cada uno de los buques será proporcional a la gravedad de las culpas que tengan respectivamente; sin embargo, si según las circunstancias, no fuere posible establecer la proporción, o si las culpas aparecen ser equivalentes, la responsabilidad se dividirá por partes iguales”.

solidariamente, tal y como disponía la LNM, sino en proporción al daño que efectivamente cada uno de los buques haya causado⁵⁰.

Como en líneas precedentes apuntábamos, la LNM no ha regulado expresamente el abordaje fortuito, apartándose en este punto del CRA pues este sí contempla la figura del abordaje por fuerza mayor. El artículo 2 CRA⁵¹ consagra las consecuencias jurídicas del abordaje fortuito: cada buque deberá soportar sus propios daños. Por tanto, no surge ninguna obligación de indemnizar; ello se deriva del sistema de responsabilidad por culpa en el que se sustenta el régimen jurídico del abordaje⁵².

Sin embargo, el principal problema que plantea el régimen jurídico del abordaje fortuito lo encontramos en la determinación de la carga de la prueba. En virtud de las normas de Derecho común, corresponde al demandante probar la culpa del demandado, es decir, la relación de causalidad entre el hecho y el daño. Al amparo del artículo 6.2 CRA⁵³, se prohíben las presunciones de culpa y por tanto cada parte debe responder de su propia culpa. Con este principio, el CRA pretende paralizar la tendencia de muchos Estados a presumir la culpabilidad de alguno de los buques implicados. Así, para el Convenio todo abordaje es fortuito hasta que se demuestre la culpabilidad de alguno de los buques implicados en el mismo⁵⁴.

Realizado el análisis de la LNM y de la CRA en lo que al ámbito de aplicación material y régimen de responsabilidad de éstas se refiere, procede centrar nuestro estudio en materia de competencia jurisdiccional. Al respecto, la necesidad de abordar los problemas relativos a competencia civil y penal mediante la elaboración de un texto normativo, quedo reflejada mediante la Sentencia del Tribunal Internacional de Justicia de la Haya, en relación con el asunto *Lotus* (la controversia se suscitó debido a un abordaje producido entre dos buques, Lotus que enarbolaba bandera francesa y Boz Court de nacionalidad turca). Los trabajos fueron desarrollados por el Comité Marítimo

⁵⁰ RODRÍGUEZ ARTIGAS, “En torno al régimen jurídico del abordaje en el Derecho español”, en *estudios de Derecho mercantil en homenaje a Rodrigo Uría*, Madrid, 1978., págs. 697 y ss.

⁵¹ El artículo 2 del Convenio de Bruselas de 1910 (CRA) dispone que: “Si el abordaje fuere fortuito, si fuere debido a un caso de fuerza mayor, o si hubiere duda sobre las causas del abordaje, los daños los sufrirán quienes los hayan recibido”.

⁵² ARROYO MARTÍNEZ, I. y RUEDA MARTÍNEZ, J.A *Op.Cit.Nota.18*, pág.1081.

⁵³ El artículo 6.2 del Convenio de Bruselas de 1910 (CRA) dispone que: “No habrá ningunas presunciones legales de culpa respecto a la responsabilidad del abordaje”.

⁵⁴ PULIDO BEGINES, J.L. *Op.cit.Nota.16*, pág.364.

Internacional, dando lugar a la firma de dos Convenios, uno referido a la competencia civil y otro sobre competencia penal⁵⁵ .

1.2.2. El Convenio de Bruselas de 10 de mayo de 1952 para la unificación de ciertas reglas relativas a la competencia civil en materia de abordaje

El Convenio de Bruselas de 10 de mayo de 1952 para la unificación de ciertas reglas relativas a la competencia civil en materia de abordaje, se crea con objeto de completar las normas sustantivas consagradas en el CRA, mediante el establecimiento de una serie de normas de carácter procedimental.

En virtud del artículo 4, el Convenio se aplicará a toda acción de resarcimiento por daños derivados de abordaje, independientemente de si ha habido contacto efectivo entre los buques⁵⁶.

Al amparo de lo dispuesto en el artículo 2, el Convenio establece que el fuero será determinado por las partes de mutuo acuerdo, mediante sumisión expresa⁵⁷. Igualmente, las partes de mutuo acuerdo podrán someter a arbitraje la controversia. El artículo 2 del Convenio está reconociendo así la plena eficacia de acuerdos atributivos de jurisdicción o de sumisión a arbitraje en este ámbito. Si por el contrario, no se ha producido la sumisión expresa de las partes a los tribunales de un concreto país, corresponderá al demandante determinar la competencia civil que sustanciará el litigio, pudiendo optar por cualquiera de los tribunales previstos en el artículo 1 del Convenio⁵⁸. Se trata de una serie de foros alternativos, a elección del demandante, de

⁵⁵ LIMARES FLEYTAS, A. “Los problemas jurídicos del abordaje y su proyección en la esfera internacional”. Visto en *Boletín de la academia de ciencias políticas y sociales*.

⁵⁶ El artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1952 en materia civil, dispone que: “El presente Convenio se extiende a las acciones en resarcimiento de los daños que, ya por ejecución u omisión de una maniobra, ya por inobservancia de los Reglamentos, un buque cause a otro o las cosas o a las personas que se encuentren a bordo, aunque no haya habido abordaje”.

⁵⁷ El artículo 2 del Convenio de Bruselas de 1952 en materia civil, dispone que: “En el caso de que existan varios demandantes, cada uno de ellos podrá deducir su acción ante el Tribunal al que haya sido sometida anteriormente una acción nacida del mismo abordaje contra la misma Parte.

⁵⁸ El artículo 1 del Convenio de Bruselas de 1952 en materia civil, dispone que: “La acción por abordaje ocurrido entre buques de navegación marítima o entre éstos y embarcaciones de navegación interior podrá entablarse O ante el Tribunal de la residencia habitual del demandado o el del lugar de uno de sus establecimientos de explotación; O ante el Tribunal del lugar en que se haya practicado un embargo del buque demandado o de otro buque que pertenezca al mismo demandado en el caso en que dicho embargo

modo que al foro de la residencia habitual del demandado, que se configura como foro general, se suman una serie de foros especiales atendiendo a la concreta materia, aportando de esta forma cierta flexibilidad a tal regulación convencional. Igualmente, al amparo del apartado tercero del citado artículo, el Convenio ha tenido en cuenta la excepción procesal de litispendencia, no permitiendo la interposición de una nueva demanda, sin que la acción ya entablada se haya desistido⁵⁹.

El Convenio en materia civil ha tenido una aceptación internacional mucho menor que el relativo a la competencia penal, de ahí que su incidencia sea también menor. Y ello puede encontrar su razón de ser en que para su aplicación, en virtud del artículo 8⁶⁰, se requiere que todos los buques interesados pertenezcan a Estados contratantes, con independencia de la nacionalidad de las partes interesadas. Sin embargo, si todas fueran nacionales de un mismo país, en ese caso se aplicará la Ley Nacional de éste. No obstante, el Convenio será de aplicación cuando se pretenda ejercitar una acción de resarcimiento por daños derivados de abordaje siempre que los buques implicados sean nacionales de Estados contratantes⁶¹.

1.2.3. El Convenio de Bruselas de 10 de mayo de 1952 para la unificación de ciertas reglas relativas a la competencia penal en materia de abordaje

Cabe igualmente realizar un breve análisis del Convenio en lo que a materia penal respecta. Pues bien, el citado Convenio en su artículo 1 dispone que los procedimientos deberán de presentarse ante las autoridades judiciales o administrativas del país cuyo pabellón ostentaba el buque en el momento en que se produjo el abordaje⁶². En relación a lo dicho, el artículo 3 del Convenio ahora analizado viene a

esté autorizado, o del lugar en que el embargo hubiere podido ser practicado y en que el demandado haya prestado caución u otra garantía; O ante el Tribunal del lugar del abordaje, cuando éste haya ocurrido en los puertos y radas, así como en las aguas interiores. Corresponderá al demandante el decidir ante cuál de los Tribunales indicados en el párrafo precedente será entablada la acción”

⁵⁹ PULIDO BEGINES, J.L. *Op.Cit.Nota.25*, pág. 123.

⁶⁰ El artículo 8 del Convenio de Bruselas de 1952 en materia civil, dispone que: “Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán, con respecto a todos los interesados, cuando todos los buques a los que la acción se refiera pertenezcan a los Estados de las Altas Partes Contratantes”.

⁶¹ ARROYO MARTÍNEZ, I. y RUEDA MARTÍNEZ, J.A *Op.Cit.Nota. 18*, pág. 1083 y ss.

⁶² El artículo 1 del Convenio de Bruselas de 1952 en materia penal: “En caso de abordaje o de cualquier otro accidente de navegación concerniente a un buque de navegación marítima y de tal naturaleza que comprometa la responsabilidad penal o disciplinaria del Capitán, o de cualquier otra persona al servicio del buque, no podrá incoarse ningún procedimiento sino ante las autoridades judiciales o administrativas

reconocer competencia a los tribunales de los Estados de que sean nacionales el capitán, así como cualquier otro individuo que forme parte de la dotación⁶³.

Cuando se trata de abordajes ocurridos en Alta Mar, el precepto 97 del Convenio de Naciones Unidas relativo a Derecho del Mar⁶⁴, viene a otorgar competencia a los tribunales del Estado del pabellón que enarbola el buque, así como a los Tribunales de los países de que sean nacionales las personada encausadas, en aquellos casos en que el abordaje derive en una responsabilidad disciplinaria o penal ya sea para el capitán del buque o para cualquier otro miembro parte de la dotación. Atendiendo a lo dicho, podemos afirmar que en Derecho Marítimo Internacional, cuando se trata de abordajes ocurridos en Alta Mar, se otorga competencia a las autoridades del país cuyo pabellón haya enarbolado el buque en el momento del accidente, y alternativamente a las autoridades de los Estados de que sea nacionales las personas infractoras⁶⁵.

Igualmente, cuando se trata de abordajes ocurridos en Mar Territorial de un país, si este Estado no forma parte del Convenio de 1952, atribuirá la competencia el Derecho interno del Estado en cuestión. Ello es así ya que, si el Estado fuese parte del Convenio, sería de aplicación éste. En este punto resulta conveniente hacer mención a lo dispuesto por el artículo 4⁶⁶. En virtud de este precepto, los Estados podrán reservarse en el momento en el que se adhieren al Tratado, el derecho para poder perseguir las infracciones que se produzcan en las aguas interiores de su Estado. Ello implica que,

del Estado cuyo pabellón enarbolaba el buque en el momento del abordaje o del accidente de navegación”.

⁶³ El Artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1952 en materia penal: “Ninguna disposición del presente Convenio se opone a que un Estado, en caso de abordaje u otros accidentes de navegación, reconozca a sus propias autoridades el derecho de adoptar cualesquiera medidas relativas a certificados de competencia y licencias por él otorgados, o de perseguir judicialmente a sus nacionales por razón de infracciones cometidas mientras estaban a bordo de un buque que enarbolaba pabellón de otro Estado”.

⁶⁴ El artículo 97 del Convenio de Naciones Unidas relativo a Derecho del Mar Dispone que: “En caso de abordaje o cualquier otro incidente de navegación ocurrido a un buque en la alta mar que implique una responsabilidad penal o disciplinaria para el capitán o para cualquier otra persona al servicio del buque, sólo podrán incoarse procedimientos penales o disciplinarios contra tales personas ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado del pabellón o ante las del Estado de que dichas personas sean nacionales”. Publicado en: «BOE» núm. 39, de 14 de febrero de 1997, páginas 4966 a 5055 (90 págs.).

⁶⁵ PULIDO BEGINES, J.L. *Op.Cit.Nota.25*, págs. 124 y ss.

⁶⁶ El artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1952 en materia penal: “El presente Convenio no se aplicará a los abordajes u otros accidentes de navegación ocurridos en los puertos y radas o en aguas interiores. Además, las Altas Partes contratantes podrán, al tiempo de la firma, del depósito de ratificaciones o de su adhesión al Convenio, reservarse el derecho a perseguir las infracciones cometidas dentro de sus propias aguas territoriales”.

cuando se produce un abordaje en Mar Territorial español, serán competentes para conocer del asunto los tribunales españoles.

En lo que a medidas cautelares se refiere, el artículo 2 del Convenio⁶⁷ dispone que el buque no podrá ser embargado o retenido por parte de otras autoridades que no sean las pertenecientes a su pabellón.

Para finalizar con el análisis del Convenio en materia penal, en virtud del artículo 3, las autoridades de aquellos Estados que sean parte del Convenio podrán adoptar sanciones respecto de sus nacionales, aun cuando las infracciones se hayan producido a bordo de un buque que no enarbolaba pabellón de ese estado, sino de otro país⁶⁸.

En conclusión, el Convenio Internacional de Bruselas de 1952 en su vertiente civil y penal, será de aplicación cuando el abordaje se produzca entre buques de Estados parte del Convenio. Por tanto, si se trata de Estados pertenecientes a la UE y sin embargo, estos no son parte del Convenio, se aplicará el Reglamento UE 1215/2012, o Reglamento Bruselas I bis (RB-I Bis en los sucesivos)⁶⁹. No obstante, cuando se trate de abordajes entre terceros Estados, devendrán aplicables los Convenio bilaterales o las leyes internas existentes en su caso.

1.2.4. Reglamento UE 1215/2012, o Reglamento Bruselas I bis (RB-I)

El origen del Reglamento de Bruselas I Bis (RB-I Bis) tiene su justificación. El RB-I Bis nace del Convenio de Bruselas de 27 de septiembre de 1968 sobre competencia judicial y ejecución de resoluciones en materia civil y mercantil⁷⁰. El mencionado Convenio se creó con objeto de superar todos aquellos obstáculos de Derecho privado existentes en el ámbito de los intercambios intraeuropeos. Dicho

⁶⁷ El artículo 2 del Convenio de Bruselas de 1952 en materia penal: “En el caso previsto en el artículo precedente, no podrá decretarse ningún embargo o retención del buque, ni aun como medida de instrucción por otras autoridades que no sean aquéllas cuyo pabellón enarbolaba el buque”.

⁶⁸ ARROYO MARTÍNEZ, I. y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. *Op.cit.nota.18*, pág. 1087.

⁶⁹ Reglamento (UE) 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de diciembre de 2012 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil.

⁷⁰ Publicado en: «BOE» núm. 251, de 20 de octubre de 1994, páginas 32815 a 32829 (15 págs.).

Convenio articuló un régimen común a todos los Estados miembros en relación a la competencia judicial internacional, así como a la validez extraterritorial de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. El sistema establecido por el Convenio supuso un éxito ya que proporcionó seguridad jurídica a las relaciones entre empresas y particulares con domicilio en diferentes Estados miembros de la UE⁷¹.

En el año 2000 el Convenio de Bruselas sufrió una transformación que derivó en el Reglamento 44/2001, suponiendo la comunitarización del Derecho internacional privado⁷². Como heredero del Convenio de Bruselas al Reglamento 44/2001 se le denominó como Reglamento de Bruselas I. Tras varios años de aplicación, va a producirse una modificación del mismo con la finalidad de mejorar la aplicación de algunas de sus disposiciones y facilitar la libre circulación de resoluciones judiciales. No obstante, con objeto de alcanzar estos fines, se confeccionó un nuevo Reglamento Bruselas I, conteniendo el texto original de éste, así como las correspondientes modificaciones; es así como nace el Reglamento Bruselas I Bis (1215/2012). De allí que el Reglamento se configure como un “Reglamento de refundición”. Es destacable como se ha producido la adhesión de los Estados miembros de la UE desde que comenzase el proceso de europeización. Prueba de ello es que el Reglamento Bruselas I Bis se aplica a 28 Estados miembros, frente a los 6 Estados miembros a los que inicialmente les era de aplicación el Convenio de Roma de 1968.

El RB-I Bis se configura como piedra angular en el ámbito del espacio judicial europeo. Pretende potenciar la libre circulación de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil mediante el establecimiento de un sistema flexible que favorezca la validez extraterritorial de decisiones en el espacio europeo judicial. En tal sentido, el Reglamento ha posibilitado que una resolución dictada por un Estado miembro en materia civil o mercantil, tenga un alto grado de probabilidades de ser reconocida en otros Estados miembros mediante el desarrollo de la tutela judicial efectiva en el ámbito de la validez extraterritorial de decisiones (Cons (3) RB-I Bis). Igualmente, el Reglamento pretende potenciar el acceso a la justicia en el espacio judicial europeo ya

⁷¹ CALVO CARAVACA, A.L., CARRASCOSA GONZALEZ, J. “*Derecho internacional privado, Volumen I*”, COMARES Editorial, pág. 162.

⁷² Reglamento (CE) 44/2001 del Consejo de 22 de diciembre de 2000 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. En Diario Oficial de las Comunidades Europeas.

que la citada norma ha previsto un sistema de competencia judicial internacional similar para todos los miembros que operan en el ámbito del espacio judicial europeo, lo cual permite acceder a los tribunales de un Estado miembro cuando estos resulten previsibles para las partes y ante los cuales la litigación internacional suponga costes más reducidos (Considerando (3) RB-I Bis).

Al respecto, hemos de declarar que el objetivo fundamental del Reglamento es la libre circulación de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (objetivo que ya se pretendía alcanzar con el Convenio de Bruselas de 1968), así como la unificación entre los Estados miembros de las normas de competencia judicial⁷³.

Centrando el estudio de la competencia judicial internacional en el abordaje en cuestión, como anunciábamos el sistema de competencias establecido por el RB-I Bis va a operar cuando se trate de la colisión o el impacto de dos buques que no sean parte del Convenio de Bruselas de 1952, siempre que estos sean Estados parte de la Unión Europea. No obstante, en materia de abordaje va a operar, el foro del domicilio del demandado establecido en el artículo IV del RB-I Bis⁷⁴. En virtud de este foro, se atribuye competencia judicial internacional a los tribunales del Estado miembro en que se halle domiciliado el demandado. Este foro se configura como un foro de carácter general ya que operará con independencia de la materia sobre la que verse la controversia. El precepto no viene a consagrar una competencia territorial, sino judicial internacional. No obstante, la determinación del concreto órgano jurisdiccional que será competente, se realizará atendiendo al Derecho interno del Estado donde se halle sito el domicilio del demandado.

La consagración de la atribución de competencia al foro del domicilio del demandado tiene su fundamento jurídico puesto que el Estado del domicilio del demandado se entiende que es el que más título posee para conocer del asunto. En la misma línea del fundamento del foro ahora analizado, el hecho de que el actor deba “desplazarse” al Estado donde se halla sito el domicilio del demandado, condiciona en cierta medida que el actor sólo lo haga si considera que su demanda está fundada en

⁷³ En lo relativo al origen y fines del RB-I Bis, véase entre otros CALVO CARAVACA, A.L., CARRASCOSA GONZALEZ, J. vol.I, *Op.Cit.Nota.71*. Pág.163 -170.

razones sólidas y por tanto, va a triunfar, lo cual por otro lado, evita procesos arbitrarios o irreales.

Realizando una primera lectura de lo dicho en el párrafo precedente, podríamos considerar que este foro no sólo beneficia al demandado, sino también al demandante ya que supone un refuerzo de la tutela judicial efectiva, pues permite que la sentencia se ejecute de forma eficiente y rápida, ya que el patrimonio del demandado suele situarse habitualmente en el Estado en que se halla su domicilio. Sin embargo, lo dicho resulta inútil si el país donde radica el domicilio del demandado no es el país donde radican los bienes litigiosos. No obstante, la regla establecida en artículo 4 RB-I Bis sólo supondría una ventaja para el demandado, en detrimento de las posibilidades de litigar del demandante. Así, podemos declarar que los beneficios que al demandado le supone la aplicación de este foro, coinciden con los perjuicios que se ocasionan al demandante. Al amparo de lo dispuesto, el foro del domicilio del demandado es reversible; esto es, lo que gana un litigante (el demandado), viene a perderlo la otra parte (el demandante) y viceversa⁷⁵.

Junto con el foro del domicilio del demandado previsto en el artículo 4 RB I-Bis, cuando se trata de abordaje, vamos a poder acudir a los foros especiales por razón de materia previstos en el artículo 7 del Reglamento⁷⁶. Se configuran como foros alternativos al foro del domicilio del demandado lo cual implica que cuando se trata de abordaje, se da la posibilidad al actor de interponer su demanda ante tribunales de otro Estado miembro que no sea el del domicilio del demandado. De ahí que también sean denominados como foros de ataque. No obstante, se trata de foros que refuerzan las posibilidades de litigar del demandante, ya que se le ofrece la posibilidad de demandar ante otros tribunales que no sean únicamente los del domicilio del demandado. De este modo, se equilibra un sistema de competencia judicial internacional que devendría

⁷⁵ En lo que se refiere al foro del domicilio del demandado, véase entre otros, CALVO CARAVACA, A.L., CARRASCOSA GONZALEZ, J. vol.I, *Op.Cit.Nota.71*, pág.247-250.

⁷⁶ El artículo 7 del RB-I Bis viene a establecer una serie de foros alternativos, al foro general del domicilio del demandado. Así, dispone que: “Una persona domiciliada en un Estado miembro podrá ser demandada en otro Estado miembro: en materia contractual, ante el órgano jurisdiccional del lugar en el que se haya cumplido o deba cumplirse la obligación que sirva de base a la demanda; a efectos de la presente disposición, y salvo pacto en contrario, dicho lugar será: cuando se trate de una compraventa de mercaderías, el lugar del Estado miembro en el que, según el contrato, hayan sido o deban ser entregadas las mercaderías; cuando se trate de una prestación de servicios, el lugar del Estado miembro en el que, según el contrato, hayan sido o deban ser prestados los servicios. en materia delictual o cuasidelictual, ante el órgano jurisdiccional del lugar donde se haya producido o pueda producirse el hecho dañoso...”.

irrazonable, si la posibilidad de demandar del litigante reposase únicamente en el foro general del domicilio del demandado. Así, se logra alcanzar un grado efectivo de acceso a la justicia para el demandante. En este sentido, si atendemos a lo dispuesto en el artículo 7 hemos de considerar que en materia de abordaje será de aplicación el apartado segundo del citado precepto pues dispone que en materia delictual o cuasidelictual (entendiendo como tal el abordaje) la demanda será interpuesta ante el órgano jurisdiccional “del lugar donde se haya producido o pueda producirse el hecho dañoso”.

El TJUE ha declarado que los foros especiales deben ofrecer un resultado útil; es decir, deben ofrecer una efectiva posibilidad de litigar en un foro distinto del domicilio del demandado. Con esta finalidad, el TJUE ha realizado una interpretación expansiva de estos foros⁷⁷. Ejemplo de esta interpretación expansiva es precisamente, el artículo 7.2 del Reglamento, aquel que como declarábamos será el aplicable en materia de abordaje y que dispone que serán competentes los tribunales del lugar donde se haya producido el daño. En principio, hemos de atender al lugar en el que el hecho causal ha acaecido, con independencia del lugar en el que ese daño despliegue sus efectos o se materialice. Sin embargo, ello puede derivar en situaciones en las que la parte más débil de la relación, nacida como consecuencia de daño, se encuentre en una posición desventajosa respecto al responsable del daño. Es por ello por lo que el TJUE ha interpretado de forma extensiva la expresión “el lugar donde se produzca el daño”, considerando que esta comprende no sólo el hecho de que se haya producido el daño, sino el daño y los efectos de este en sí mismos considerados⁷⁸. En esta línea es destacable la Sentencia del TJCE en el asunto *Mines de Potasse*⁷⁹.

⁷⁷ CALVO CARAVACA, A.L., CARRASCOSA GONZALEZ, J. vol.I, *Op.cit.nota.71*, pág.257.

⁷⁸ IRIARTE ANGEL, J.L., CASADO ABARQUERO, M. “*Accidentes Transfronterizos de Circulación y Acción Directa del Perjudicado. Soluciones del Derecho Europeo*”. Thomson Reuters Aranzadi. Pág. 61.

⁷⁹STJCE (30/11/1976), Asunto C-21/76: Mines de Potasse El asunto versa sobre una empresa domiciliada en Francia, que cuando extraía potasas y las cargaba en barcos para transportarlas por el Rín, caían potasas en el Rín, que con la corriente se depositaban en Holanda. Con el paso del tiempo, las fincas de una empresa agrícola holandesa, por culpa de las potasas, se salinizaron y perdieron fertilidad. Se demandó a Minas de Potasas de Alsacia ante tribunales holandeses, que se defendió diciendo que, en todo caso, las potasas caen al Rín en Alsacia, y que los tribunales holandeses no tenían competencia. La empresa holandesa reclamó diciendo que, aunque el daño tuviese su origen en Francia, el daño se sufría en Holanda. El TJCEE, tras cuestión prejudicial, interpretó que el lugar del daño en estos supuestos eran los dos lugares. Es decir, cuando en un supuesto de daño este tiene su origen en un país pero éste se manifiesta en otro o en otros, son competentes los tribunales de todos los países afectados (tanto el de origen del daño como los que sufren el daño). FJ: 19 y 20.

En definitiva, cuando se trata de abordaje el demandante va a poder acudir al foro del domicilio del demandado y alternativamente a los tribunales del lugar donde se haya producido el daño, alcanzando de este modo el objetivo de proporcionar al demandante un efectivo grado de acceso a la justicia.

1.2.5. Reglamento para prevenir abordajes en el mar de 1972

Para finalizar con la normativa aplicable en materia de abordaje, cabe hacer mención al Reglamento para prevenir abordajes en el mar de 1972. Se trata de un Reglamento compuesto por una serie de reglas de carácter técnico destinadas a la prevención de abordajes. En él, se incluyen algunas generalidades que tienen su incidencia en el régimen jurídico de abordaje. Así sucede en la Regla 2, que consagra una serie de criterios en relación a la diligencia que se exige a los capitanes del buque en supuestos de abordaje⁸⁰. De ahí que, se trata de un Reglamento que no sólo es de interés desde el punto de vista técnico-náutico, sino que también lo es desde el punto de vista jurídico, ya que las normas por éste dispuestas, pueden servir para determinar la conducta culposa del sujeto causante del hecho⁸¹. No obstante, se constituye como un instrumento internacional útil para determinar la concurrencia de culpa⁸².

2. La avería

La avería se constituye como una de las más antiguas instituciones de Derecho marítimo, caracterizada por su finalidad que es la distribución o el reparto de los riesgos consumados que afecten a una expedición marítima determinada. Se trata de un

⁸⁰ La regla 2 del Reglamento para prevenir abordajes de 1972 dispone que: “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 negligencias en observar cualquier precaución que pudiera exigir la práctica normal del marino o las circunstancias especiales del caso. En la interpretación y cumplimiento del presente Reglamento se tomarán en consideración todos aquellos peligros de navegación y riesgos de abordaje y todas las circunstancias especiales incluidas las limitaciones de los buques interesados, que pudieran hacer necesario apartarse de este Reglamento, para evitar un peligro inmediato”.

⁸¹ PULIDO BEGINES, J.L. *Op.Cit.Nota.25*, págs. 125 y ss.

⁸² ARROYO MARTÍNEZ, I. y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. *Op.Cit.Nota.18*, pág.1093.

instrumento jurídico en virtud del cual los sacrificios, entendidos estos como gastos o daños, se distribuyen entre los componentes de la aventura⁸³.

La regulación de la avería refleja una clara manifestación del carácter estable del Derecho marítimo, ya que sus notas originarias han permanecido inalterables en el tiempo. No obstante, estamos en presencia de una institución que debe evolucionar con objeto de adaptarse a las exigencias del moderno tráfico marítimo. En el Derecho interno, la LNM ha modernizado la regulación que el Código de Comercio ofrecía en cuanto a la institución. Así, la avería se encuentra regulada en los artículos 347 a 356 de la LNM. Esta norma pretende servir como instrumento para llenar aquellas lagunas que puedan ofrecer las relaciones contractuales, así como servir de disciplina normativa en aquellos supuestos en que las partes no decidan someterse a las disposiciones contenidas en las Reglas de York y Amberes. Por otro lado, en el plano internacional las mencionadas Reglas se configuran como el Derecho uniforme de la avería. Las partes interesadas, en virtud de la autonomía de la voluntad, deciden someterse a ellas para realizar las liquidaciones por avería⁸⁴.

Dicho esto, a continuación, procedemos a realizar un análisis de nuestra LNM en lo que a la institución de la avería se refiere.

2.1. Legislación interna. Ley de navegación marítima 14/2014

La LNM teniendo en cuenta la realidad actual de la avería, viene a realizar una precisión conceptual en torno a la misma. Así, en el artículo 347 LNM distingue entre el acto de avería y la contribución a la misma⁸⁵. No obstante, el citado precepto refleja un concepto de avería que viene a recoger cada uno de los rasgos que caracterizan tal institución: el daño causado voluntaria y deliberadamente y la existencia de un peligro y de una salvación común. Nuestra LNM recoge una concepción más estricta que la

⁸³ SÁCHEZ ANDRES, A. “*La avería gruesa en relación al proceso evolutivo de la responsabilidad del porteador marítimo*”, ADM, 1981, vol.I, págs. 134-136.

⁸⁴ GUTÉS PASCUAL, M.R., “*La avería gruesa o común*”, Vitoria, 2008, págs. 121 y ss.

⁸⁵ El artículo 347 de la Ley de Navegación Marítima dispone que: “Existe acto de avería gruesa cuando, intencionada y razonablemente, se causa un daño o gasto extraordinario para la salvación común de los bienes comprometidos en un viaje marítimo con ocasión de estar todos ellos amenazados por un peligro”.

norma internacional al hablar de salvación común en vez de beneficio común, y ello con la finalidad de restringir los gastos o sacrificios que puedan ser objeto de liquidación como avería. Con ello, nuestra LNM ha pretendido evitar que produzca un abuso del recurso de la avería⁸⁶. En igual línea restrictiva, el artículo 348 LNM limita los daños o gastos que pueden ser incluidos dentro de la masa activa de la avería. En este sentido, no formarán parte de la masa activa, todas aquellas consecuencias indirectas derivadas del acto de avería⁸⁷.

Como anunciábamos, nuestra LNM viene a distinguir el acto de avería de la contribución a la misma. Mientras que el artículo 347 recogía el acto. Es el artículo 349 el que recoge la contribución a la avería y afirma que:

“Los daños o gastos ocasionados en acto de avería gruesa serán soportados por los titulares de los intereses en riesgo en el momento de la avería, en proporción y con el límite del valor salvado de cada uno de ellos”.

Como podemos observar, la LNM regula consagra una limitación máxima a la obligación de tener que contribuir. Así, el presente precepto declara que la carga a la que cada uno de los obligados deba contribuir no podrá ser de carácter superior al valor que posea lo salvado. Igualmente, atribuye el deber de contribución a aquellos que sean titulares de los intereses que se encuentren en una situación de peligro en el momento en que se produzca la avería⁸⁸.

Por su parte, el artículo 350 LNM viene a consagrar el denominado como principio de la ausencia de formalidades⁸⁹. Lo dicho implica que la contribución a la avería no ha de estar sujeta a ningún tipo de formalidad, exceptuando aquellas que la ley imponga en relación al cumplimiento del Diario de la Navegación así como todas aquellas formalidades que el Derecho imperativo, en lo que a seguridad marítima se refiere, imponga⁹⁰.

⁸⁶ PULIDO BEGINES, J.L. *Op.Cit.Nota.16*, págs. 372-374.

⁸⁷ El artículo 348 de la Ley de Navegación Marítima dispone que: “Solo serán admisibles en la masa activa de avería gruesa los daños o gastos que sean consecuencia directa o previsible del acto de avería”.

⁸⁸ GUTÉS PASCUAL, M.R., *Op.Cit.Nota.84*, págs 120 y ss.

⁸⁹ El artículo 350 de la Ley de Navegación Marítima dispone que: “Sin perjuicio de lo dispuesto en esta ley en cuanto a las obligaciones del capitán acerca del Diario de Navegación, el deber de contribuir a la avería gruesa no está subordinado al cumplimiento de ningún requisito formal a bordo”.

⁹⁰ ARROYO MARTÍNEZ, I. y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. *Op.Cit.Nota. 18*, pág.1103.

Continuando con el análisis que nuestra LNM dedica a la institución de la avería, el precepto 351 consagra el supuesto en el que la situación de peligro es consecuencia de una conducta culposa⁹¹. En este punto, nuestra LNM viene a abordar la discusión con respecto al origen del peligro. En efecto, en este punto se ha venido dando una controversia entre aquellos que entienden que el origen de la situación de peligro no es relevante, siempre que ésta no se derive de una conducta realizada por el capitán del buque intencionadamente. Por otro lado, encontramos aquellos que consideran que en ningún caso la situación de peligro podrá derivarse de una conducta negligente cometida por el capitán, la tripulación, el armador o el titular del cargamento. Es aquí donde la solución por la que opta la LNM es diferente a la que ha sido adoptada por parte del Derecho en el ámbito internacional, pues en este se ha consagrado una independencia entre el régimen del transporte y el acto de avería⁹².

El artículo 352 LNM regula un derecho de retención en favor del armador. Se trata de un derecho que ostenta el armador ya que tiene la facultad de mantener las mercancías hasta el momento en que los interesados lleven a cabo la constitución de una garantía, que asegure el cumplimiento de la obligación de contribución⁹³. Igualmente, será necesario que se suscriba un compromiso para el resarcimiento de la avería, con objeto de que en él se detallen tanto las mercancías como su valor. Se trata pues, de un compromiso con el que se facilita que el naviero entregue al destinatario la mercancía⁹⁴.

Por lo que respecta al artículo 353 LNM, se contempla en él el supuesto de la realización de liquidación de forma privada⁹⁵. De la lectura de este se dilucida el carácter dispositivo de la regulación en relación a la liquidación de avería. Por tanto,

⁹¹ El artículo 351 de la Ley de Navegación Marítima dispone que: “Cuando la situación de peligro que justifica el acto de avería gruesa se deba a la culpa de alguna de las partes interesadas en el viaje, todos los daños y gastos causados serán a cargo del culpable, y no habrá lugar a contribución de las partes inocentes”.

⁹² ARROYO MARTÍNEZ, I. y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. *Op.Cit.Nota. 18*, pág.1104.

⁹³ El artículo 352 de la Ley de Navegación Marítima dispone que: “El armador puede retener, a bordo o en tierra, las mercancías transportadas en tanto los interesados en ellas no constituyan garantía suficiente del cumplimiento de su obligación de contribuir. Igualmente deberán suscribir un compromiso de resarcimiento de avería, en el que se detallen las mercancías correspondientes y su valor”.

⁹⁴ SÁCHEZ ANDRES, A. *Op.Cit.Nota. 83*, págs 134 y ss.

⁹⁵ El artículo 353 de la Ley de Navegación Marítima dispone que: “La liquidación de averías hecha privadamente, y salvo que en el título que la origina se haya pactado otra cosa, carece de fuerza de obligar para los interesados, quienes podrán discutirla en el procedimiento judicial correspondiente”.

todos los interesados tienen la facultad de pactar las reglas a las que se someterá la liquidación. En caso contrario serán de aplicación las legalmente establecidas.

Si el artículo 353 contemplaba la liquidación privada, el precepto 354 LNM consagra la liquidación mediante expediente de certificación pública y declara que:

“En defecto de liquidación privada, se procederá a la liquidación de la avería de acuerdo con los trámites previstos en los artículos 506 a 511”.

Se trata de un precepto que nuestra LNM regula para aquellos casos en los que las partes no pacten de forma voluntaria someter la liquidación de la avería a unas determinadas reglas. En este caso, la LNM ha previsto un medio de liquidación mediante lo que se denomina como expediente de certificación pública, de forma que habrá que remitirse a lo establecido en los artículos 506 a 511 LNM. Dicho articulado resulta necesario ya que las RYA no contemplan una disciplina detallada y adecuada de liquidación. No obstante, en estos supuestos en los que o bien en las RYA encontramos lagunas o bien no se ha llevado a cabo la suscripción de un compromiso, habremos de acudir a la normativa interna (la LNM en nuestro caso) y ello en función de lo que las reglas de Derecho internacional privado establecen⁹⁶.

Para finalizar y como ya hacíamos mención, el artículo 356 consagra el principio de libertad de pactos⁹⁷. Este precepto reconoce de forma expresa el principio de libertad de pactos mediante el cual “los interesados en el viaje podrán en todo momento pactar libremente sobre las reglas conforme a las que se efectuará la liquidación”. De lo dispuesto se refleja la supremacía que en tráfico marítimo vienen a tener las Reglas de York y Amberes; por ello, nuestra LNM continúa disponiendo “a falta de precisión en otro sentido se entenderá aplicable la versión más reciente de las Reglas de York y Amberes y, en defecto de elección de cualesquiera reglas, serán aplicables las normas dispuestas legalmente”.

⁹⁶ ARROYO MARTÍNEZ, I. y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. *Op.Cit.Nota.18*, págs. 1104-1106.

⁹⁷ El artículo 356 de la Ley de Navegación Marítima dispone que: “Los interesados en el viaje podrán en todo momento pactar libremente sobre las reglas conforme a las que se efectuará la liquidación. A falta de precisión en otro sentido se entenderá aplicable la versión más reciente de las Reglas de York y Amberes y, en defecto de elección de cualesquiera reglas, serán aplicables las normas dispuestas legalmente. Igualmente podrán pactar la liquidación privada de la avería gruesa por un liquidador, designado por el armador”.

2.2. Legislación internacional. Las Reglas de York y Amberes

En el plano internacional, las Reglas de York y Amberes constituyen el Derecho Uniforme en materia de avería. De hecho, en la gran mayoría de los puertos del mundo las partes, en virtud de la autonomía de la voluntad, se remiten a ellas para realizar las liquidaciones por avería. Sin embargo, las RYA no se configuran como Derecho positivo, sino más bien como un formulario contractual. En consecuencia, carecen de fuerza legal ya que su utilización es voluntaria; ello implica que únicamente serán ley para las partes cuando las incorporen al contrato, lo que por otro lado sucede en la mayoría de los casos. En este sentido, cabe destacar que la práctica totalidad de formularios contractuales sobre remolque, transporte, fletamento y seguro marítimo incorporan a tales contratos una cláusula en virtud de la cual deciden someter éste a las disposiciones contenidas en las RYA. Estas Reglas, desde sus orígenes, han sido objetos de diversas modificaciones. Sin embargo, no se ha producido la derogación expresa de ninguna de ellas, lo cual implica que todas las ediciones están en vigor y por tanto, las partes pueden incorporar al contrato cualquiera de las distintas versiones existentes. Si bien es cierto que ello resulta cuanto menos distorsionante, por lo que se va imponiendo progresivamente que la incorporación de las RYA al contrato se realice de acuerdo al texto más reciente de las mismas⁹⁸.

Si observamos en profundidad la estructura de las reglas, cabe apreciar que se trata de un texto compuesto por dos cuerpos normativos: por un lado, el grupo de reglas que han sido clasificadas por orden alfabético. Por otro lado, se ha realizado una clasificación de carácter numérico. Las letras clasificadas por orden alfabético son siete; en ellas, se han establecido los principios generales de la institución de la avería gruesa. Con respecto a las reglas clasificadas numéricamente, se trata de 23 reglas en las que se han consagrado los distintos supuestos específicos en los que se configura la institución de la avería y otros en los que no se configura tal institución⁹⁹.

Habida cuenta de que la práctica totalidad de contratos de transporte o fletamento deciden someterse a la aplicación de las RYA, la cuestión a plantearse es si

⁹⁸ PULIDO BEGINES, J.L. *Op.Cit.Nota. 16*, pág. 371.

⁹⁹ PULIDO BEGINES, J.L. *Op.Cit.Nota. 25*, págs. 84 y ss.

debieran elevarse a rango legal las disposiciones contenidas en estas reglas; o si por el contrario, éstas normas debieran suprimirse debido a la existencia de otros sistemas más modernos tales como el seguro o el sistema de cobertura de riesgos. Es cierto que hoy en día la institución de la avería no tiene mucho sentido puesto que los verdaderos interesados en la liquidación de esta son los propios aseguradores ya que son ellos quienes soporta el daño; no obstante, va a resolverse entre ellos el pago de la contribución. Sin embargo, hemos de tener en cuenta que no todas las mercancías están siempre aseguradas y que en muchas ocasiones, el sistema del seguro y el de la avería no coinciden. Además, se da la existencia de determinados gastos del naviero que no son cubiertos por el sistema de seguros. Es por todo ello por lo que consideramos que la sustitución de la avería gruesa por el seguro no es del todo posible¹⁰⁰.

Dicho esto, nos planteamos la cuestión de si nuestra ley debiera incorporar genéricamente las RYA a nuestro ordenamiento. Al respecto, ofrecemos una respuesta negativa, ya que las RYA vienen a expresar esencialmente la voluntad de los navieros ingleses y sus aseguradores, no obstante, su regulación responde al sistema anglosajón. Igualmente, la actual regulación de las RYA se aleja de la concepción de avería gruesa que imperaba en sus inicios, puesto que ésta se entendía como aquellos sacrificios realizados de forma voluntaria por el capitán ante la existencia de un peligro para la carga o para el buque. Sin embargo, esta concepción de la avería originaria no es la que se da en la actualidad, pues se ha abierto paso a un concepto más amplio de avería en la que se incluyen los gastos extraordinarios realizados por el capitán para el beneficio común de la carga y el buque tal y como se deduce de la interpretación de las Reglas X¹⁰¹ y XI¹⁰² que contradicen a la Regla A¹⁰³ en la que se consagra el concepto

¹⁰⁰ARROYO MARTÍNEZ, I. y BELTRÁN SÁNCHEZ, E.M. *Op.Cit.Nota.2*, pág. 198.

¹⁰¹ La Regla X de las Reglas de York y Amberes de 2014 dispone que: “Cuando un buque haya entrado en un puerto a lugar de refugio o haya vuelto a su puerto o lugar de carga a causa del accidente, sacrificio u otras circunstancias extraordinarias que exijan esta determinación para la seguridad común, los gastos de entrada en tal puerto o lugar serán admitidos como avería gruesa; y cuando el buque vuelva a salir nuevamente, con todo, o parte del cargamento primitivo, los gastos correspondientes de salida de tal puerto o lugar, que sean consecuencia de la entrada o retorno, serán asimismo admitidos en avería gruesa...”.

¹⁰² La Regla II de las Reglas de York y Amberes de 2004 dispone que: “El daño causado a los bienes comprometidos en la aventura marítima común, por, o a consecuencia de un sacrificio realizado para la seguridad común y por el agua que penetre por las escotillas abiertas, o por cualquier otra abertura practicada con el objeto de efectuar una echazón para la seguridad común, será admitido en avería gruesa”.

¹⁰³ La Regla A de las Reglas de York y Amberes de 2014 dispone que: “1. Existe un acto de avería gruesa cuando, y solamente cuando, se ha hecho o contraído, intencionada y razonablemente, cualquier sacrificio

tradicional de la institución de la avería gruesa. Finalmente, a nuestro juicio las RYA no son autosuficientes ya que no dan una respuesta a algunas cuestiones como puedan ser el tema del proceso de la liquidación de la avería o la prescripción de la acción¹⁰⁴.

3. El salvamento marítimo

El salvamento puede ser definido como la ayuda prestada a un buque, persona o cosa que se encuentre en una situación de peligro en el mar. La asistencia, el salvamento y el auxilio son términos susceptibles de ser tratados sinónimamente. Si bien, quedaría fuera de este ámbito, el supuesto de reparación de buques abandonados o hundidos por sus propietarios, puesto que ello va a someterse a la regulación establecida para las extracciones marítimas¹⁰⁵.

Por lo que a la regulación en el ámbito interno se refiere, debemos reparar en la Ley de Navegación Marítima, artículos 357 a 368. La disciplina normativa contenida en la citada ley ha venido a sustituir a las normas aplicables anteriormente, se trata de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, de Auxilios, Salvamento (LAS), Remolques, Hallazgos y Extracciones Marítimas de 1962¹⁰⁶, y su Reglamento de 1967, inspiradas en parte en el Convenio de Bruselas de 1910, y modificadas por la Disposición Adicional Novena de la Ley 37/1988 de 28 de diciembre. Se trata del primer cuerpo normativo que consagra una disciplina de salvamento en el ámbito de nuestro Ordenamiento interno. La citada ley ha quedado derogada excepto las disposiciones del título II, que continuarán en vigor en calidad de normas reglamentarias¹⁰⁷. Por otro lado, en la esfera internacional esta cuestión ha venido a ser regulada por el Convenio de Bruselas de 1910 en materia de salvamento y por el Convenio Internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo, hecho en Londres el 28 de abril de 1989¹⁰⁸.

o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro los bienes comprometidos en una aventura marítima común. 2. Los sacrificios gastos de avería gruesa serán soportados por los diversos intereses contribuyentes, sobre las bases establecidas a continuación”.

¹⁰⁴ SÁCHEZ ANDRES, A. *Op..Cit.Nota.83*, págs 134 y ss. .

¹⁰⁵ MARTÍNEZ JIMÉNEZ, “Accidentes marítimos: abordaje, naufragio, salvamento y avería gruesa”, en AA.VV, *la reforma de la legislación marítima*, Pamplona, 1999. Págs. 183 y ss.

¹⁰⁶ Publicado en: «BOE» núm. 310, de 27 de diciembre de 1962, páginas 18269 a 18273 (5 págs.)

¹⁰⁷ Visto en la disposición derogatoria única de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima («B.O.E.» 25 julio).

¹⁰⁸ Publicado en: «BOE» núm. 57, de 8 de marzo de 2005, páginas 8071 a 8078 (8 págs.)

Así pues, el concepto de salvamento debe definirse como todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval, o para recuperar o salvaguardar cualesquiera otros bienes que estén en peligro en aguas navegables. No obstante, cabe subrayar que también será considerado como salvamento aquella asistencia a personas que se encuentren en peligro en el mar, configurando ésta como una asistencia obligatoria¹⁰⁹. Dicho esto, procedemos a analizar los artículos que en el plano interno nuestra LNM dedica al salvamento marítimo.

3.1. Legislación interna. Ley de Navegación Marítima 14/2014

La LNM comienza la regulación que dedica al salvamento marítimo en su artículo 357 LNM¹¹⁰. A la luz del precepto, podemos afirmar que el salvamento marítimo se regirá por lo previsto en el Convenio de Londres de 1989. No obstante, nuestra LNM realiza una remisión a lo establecido en el instrumento internacional en la materia. Consecuencia de ello, es que el Convenio de Londres de 1989 opere como ley reguladora del salvamento marítimo en el plano interno. Ello implica que, cuando sea de aplicación el Derecho español a un determinado supuesto de salvamento marítimo, devendrán aplicables las disposiciones normativas establecidas en el Convenio de Londres. Así, nuestra LNM tiene por objeto finalizar la dualidad de regulaciones, tendiendo hacia la uniformidad en la materia¹¹¹.

El concepto de salvamento en sentido estricto lo encontramos en el artículo 358 LNM¹¹². Este lo define del siguiente modo:

¹⁰⁹ ARROYO MARTÍNEZ, I. y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. *Op.Cit.Nota*.18, págs. 1107 y ss.

¹¹⁰ El artículo 357 de la Ley de Navegación Marítima dispone que: “El salvamento se regirá por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, hecho en Londres el 28 de abril de 1989, por los Protocolos que lo modifiquen de los que España sea Estado parte y por las disposiciones de este capítulo”.

¹¹¹ MORRAL SOLDEVILLA, “*El salvamento marítimo (Especial referencia al Convenio de 1989)*”, J.M. Bosch Editor, Barcelona, 1997, págs. 300 y ss.

¹¹² El artículo 358 de la Ley de Navegación Marítima dispone que: “Se considera salvamento todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval, o para salvaguardar o recuperar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en cualesquiera aguas navegables, con excepción de las continentales que no están en comunicación con las aguas del mar y no son utilizadas por buques de navegación marítima”.

“Se considera salvamento todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval, o para salvaguardar o recuperar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en cualesquiera aguas navegables, con excepción de las continentales que no están en comunicación con las aguas del mar y no son utilizadas por buques de navegación marítima.”

De la citada definición se derivan algunas cuestiones susceptibles de ser comentadas. Como podemos observar, la LNM exige la existencia de un “peligro”. Éste es un requisito de carácter esencial que nuestra LNM no define, tampoco es definido por parte de Convenio Internacional alguno. El peligro es presupuesto esencial y necesario para que se pueda llevar a cabo la actividad de salvamento y por tanto, sea de aplicación su régimen jurídico. Ante la ausencia de una definición de peligro, no existen unos criterios tasados o pautas legales lo cual implica que en cada situación de salvamento atenderemos a las concretas circunstancias para determinar si se da o no la concurrencia de dicha situación de peligro.

Otra cuestión a destacar es que dicho peligro puede aparecer “en cualesquiera aguas navegables”, debiendo exceptuar aquellas aguas que no están en comunicación con las aguas de mar y cuya utilización no viene dada por buques de navegación marítima. Así, la LNM finaliza con la discusión del lugar concreto en el que debe aparecer el peligro para poder afirmar la asistencia o salvamento así como la discusión de si puede efectuarse un salvamento en las aguas de un puerto (tal discusión se da porque la LAS de 1962 hacía referencia al salvamento “en el mar”, lo cual hizo que algunas resoluciones del TS lo interpretasen como mar abierto y por tanto, excluyendo de tal ámbito las aguas de los puertos). Si bien es cierto que, de forma más moderada que el Convenio de Londres ya que el Convenio de Londres no establece límites y admite la asistencia en “cualquiera aguas”. De ahí que, la mayor parte de nuestra doctrina haya considerado que en el Convenio de Londres el salvamento no es sólo marítimo, sino también acuático¹¹³.

Junto con la situación de peligro, la doctrina y jurisprudencia considera como esencial de la institución de salvamento el resultado útil. En efecto, sólo podemos hablar de salvamento cuando el resultado de tal operación es eficaz. Para poder afirmar la

¹¹³ En lo relativo a la situación de peligro como requisito indispensable para justificar la existencia del salvamento marítimo, puede verse entre otros, ARROYO MARTÍNEZ, I. y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. *Op.Cit.Nota.18*, págs. 1115, 1116, 1120.

existencia de un resultado útil, bastará con que éste haya sido parcial. No obstante, no se exige el salvamento total. Por tanto, cualquier forma de auxilio, ya sea de forma material o inmaterial o bien desde el aire, desde tierra o desde una embarcación y que finalice con un resultado útil, por mínimo que éste sea, nos permitirá afirmar la existencia de salvamento¹¹⁴.

Por su parte, el artículo 361 LNM¹¹⁵ consagra la posibilidad de celebrar contratos de salvamento. Se trata de un aspecto que la LAS no regulaba, únicamente hacía referencia al posible carácter ineficaz del acuerdo adoptado para realizar el salvamento, ello en el supuesto de que tal acuerdo hubiese sido adoptado mediante la influencia del peligro o en condiciones no equitativas (art.8 LAS)¹¹⁶. Por tanto, la LAS no hacía referencia a la legitimidad para contratar. No obstante, va a ser el Convenio de Londres el que por primera vez proceda a regular este matiz en su artículo 6¹¹⁷. Así, nuestra LNM se reitera en lo establecido por el Convenio de Londres y contempla expresamente la posibilidad de celebrar contratos de salvamento. De esta forma, el salvamento podemos concebirlo como una operación que encuentra su motivo en un previo acuerdo de voluntades.

Nuestra LNM, atendiendo a lo establecido por el Convenio de Londres (art. 8.1 b)¹¹⁸, reitera la obligación de realizar la operación de salvamento con la debida

¹¹⁴ ARROYO MARTÍNEZ, I. y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. *Op.Cit.Nota.18*, págs. 1107 y ss.

¹¹⁵ El artículo 361 de la Ley de Navegación Marítima dispone que: “Las partes interesadas podrán contratar las condiciones del salvamento libremente, sin más límite que su obligación inderogable de actuar con la diligencia necesaria para evitar o reducir al máximo los daños al medio ambiente.

El capitán y el armador del buque están facultados para celebrar un contrato de salvamento en nombre del propietario de los bienes que se encuentren a bordo”.

¹¹⁶ El artículo 8 de LAS dispone que: “Todo convenio de auxilio y de salvamento estipulado en el momento y bajo el influjo del peligro podrá ser, a petición de una de las partes, modificado por el Tribunal Marítimo Central, si se estima que las condiciones estipuladas no son equitativas. En todos los casos en que se pruebe que el consentimiento de una de las partes ha sido viciado por dolo o engaño, o, cuando la remuneración esté, por exceso o por defecto, fuera de proporción con el servicio prestado, el convenio podrá ser anulado o modificado por el Tribunal a requerimiento de la parte interesada”.

¹¹⁷ El artículo 6 del Convenio de Londres de 1989 dispone que: “1. El presente Convenio será aplicable a todas las operaciones de salvamento, salvo en la medida que un contrato disponga otra cosa expresa o implícitamente. 2. El capitán estará facultado para celebrar contratos de operaciones de salvamento en nombre del propietario del buque. El capitán y el propietario del buque estarán facultados para celebrar tales contratos en nombre del propietario de los bienes que se encuentren a bordo del buque. 3. Nada de lo dispuesto en el presente artículo irá en perjuicio de la aplicación del artículo 7 ni de la obligación de evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente”.

¹¹⁸ El artículo 8.1 a) y b) del Convenio de Londres de 1989 dispone que:” 1. El salvador tendrá obligación para con el propietario del buque o de otros bienes en peligro: a) de efectuar las operaciones de salvamento con la debida diligencia; b) de actuar, en el cumplimiento de la obligación especificada en a), con la debida diligencia para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente”.

diligencia para evitar o reducir al máximo los daños que puedan ocasionarse al medio ambiente. Se trata de una obligación que encuentra su motivo en la finalidad de protección del medio ambiente perseguida por el Convenio de Londres. Así, esta obligación se configura con carácter inderogable de tal modo que las partes no pueden en ningún caso derogarla o modificarla¹¹⁹.

En lo que al artículo 362 LNM se refiere, éste prevé el otorgamiento de un premio en aquellos casos en los que las operaciones hayan finalizado con un resultado útil¹²⁰. El presente precepto, viene a recoger lo establecido en el Convenio de Londres en sus artículos 12¹²¹, 13.2 y 3 concretamente. Se establece así el derecho a un premio cuando la operación de salvamento se ha finalizado con un resultado útil. Como ya indicábamos al analizar el artículo 358 LNM, el resultado útil es requisito esencial sin el cual no podemos afirmar la asistencia o salvamento, lo cual responde al principio “*no cure no pay*”.

Por lo que se refiere al apartado segundo del precepto ahora analizado, este reproduce lo establecido por el Convenio de Londres en su artículo 13.2 en el que se determina que el pago del premio debe ser realizado por todos los intereses vinculados al buque y a los demás bienes, “sin perjuicio de que el premio pueda ser abonado por el armador del buque salvado”. Como podemos observar, se contempla la posibilidad de que sea el propio armador del buque salvado quien abone el premio, con derecho de repetición frente al resto de intereses. Sin embargo, ello no permite al salvador exigir directamente tal premio al armador del buque. No obstante, el salvador no puede exigir al armador del buque ni judicial, ni administrativamente el pago del premio. Deberá

¹¹⁹ PULIDO BEGINES, J.L. *Op.Cit.Nota.* 16, págs. 417 y ss.

¹²⁰ El artículo 362 de la Ley de Navegación Marítima dispone que: “Las operaciones de salvamento que hayan producido un resultado útil darán derecho a un premio a favor de los salvadores, cuyo importe no podrá exceder del valor del buque y demás bienes salvados. El pago del premio se efectuará por todos los intereses vinculados al buque y a los demás bienes salvados en proporción a sus respectivos valores, sin perjuicio de que el premio pueda ser abonado por el armador del buque salvado, a reserva de su derecho a repetir contra el resto de los intereses de los bienes a bordo salvados por sus respectivas aportaciones o de lo que proceda en caso de avería gruesa. En el caso de salvamento de bienes que no se hallen a bordo o no hayan sido transportados por un buque será deudor del premio el titular de dichos bienes. Se deberá premio incluso si los buques salvador y salvado pertenecen al mismo propietario”.

¹²¹ El artículo 12 del Convenio de Londres de 1989 dispone que: “1. Las operaciones de salvamento que hayan producido un resultado útil darán derecho a recompensa. 2. Salvo que se disponga otra cosa, no nace obligación de pago alguno en virtud del presente Convenio si las operaciones de salvamento no han producido un resultado útil. 3. Las disposiciones del presente capítulo serán aplicables aun cuando el buque salvado y el buque que emprenda las operaciones de salvamento pertenezcan al mismo propietario”.

dirigirse a cada uno de los intereses salvados atendiendo a la parte que a cada uno de ellos corresponda. Por tanto, no existe solidaridad; cada titular de un bien que haya sido salvado responderá en la medida y por la parte en que le hayan producido un resultado útil. Si es el armador quien abona el premio, en ese caso el salvador quedará saldado, pero el armador tendrá frente al resto de intereses derecho de repetición¹²².

En cuanto al reparto de tal remuneración, el precepto 363 LNM hace referencia a ello¹²³. En este sentido, según dispone el apartado primero del precepto, el reparto del premio corresponderá a razón de un tercio al armador del buque salvador, y los dos tercios restantes corresponderán a la dotación, salvo pacto en contrario. Por armador entendemos, en virtud del artículo 145 LNM¹²⁴, aquel que es explotador o propietario del buque salvador. Por su parte, por dotación debemos entender que se configura por el conjunto de personas empleadas que se encuentran a bordo del buque en cualesquiera de sus servicios o departamentos, pues así se desprende del artículo 156 LNM¹²⁵.

Igualmente, podemos encontrar el supuesto en el que sean varios los salvadores que intervengan en una operación de salvamento. En ese caso, cada salvador tendrá derecho a la parte que le corresponda debiendo repartirse en el modo en que lo prevé el presente precepto. Es destacable que la LNM no regula la posibilidad de que aquellas personas que no son consideradas jurídicamente como dotación, sin embargo, hayan

¹²² PULIDO BEGINES, J.L. *Op.Cit.Nota.16*, págs. 387 y ss.

¹²³ El artículo 363 de la Ley de Navegación Marítima dispone que: “El premio por el salvamento, excluida la parte que corresponda al resarcimiento de daños, gastos o perjuicios del salvador, se repartirá entre el armador del buque salvador y su dotación en la proporción de un tercio y dos tercios respectivamente, salvo pacto en contrario. La distribución de la parte de la dotación entre sus componentes se efectuará en proporción al sueldo base de cada categoría. La regla establecida en el apartado anterior no se aplicará a los buques remolcadores ni a los armados equipados para el salvamento, en los que los derechos de la dotación se regularán por lo establecido en sus respectivos contratos de embarque o en convenio. En el caso de buques extranjeros se aplicarán las anteriores reglas de distribución salvo que la ley del pabellón disponga otra cosa”.

¹²⁴ El artículo 145 de la Ley de Navegación Marítima dispone que: “1. Es armador quien, siendo o no su propietario, tiene la posesión de un buque o embarcación, directamente o a través de sus dependientes, y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad.

2. Se entiende por naviero o empresa naviera la 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.

3. En el caso de condominio naval, recaerá la condición de armador en cada uno de los condóminos, sin perjuicio de su derecho a nombrar un administrador”.

¹²⁵ El artículo 156 de la Ley de Navegación Marítima dispone que: “1. La dotación comprende el conjunto de personas empleadas a bordo de un buque en cualquiera de sus departamentos o servicios, ya sea contratada directamente por el armador o por terceros. 2. La dotación no incluye aquellas personas cuyo trabajo no forma parte de la actividad cotidiana del buque y cuyo lugar de trabajo principal no se encuentra en el mismo”.

colaborado eficazmente en el salvamento, posean ese derecho a percibir parte de los dos tercios del premio destinados a la dotación. No obstante, a pesar de que nuestra LNM no regule la cuestión, si la ayuda de estas personas ha sido útil, deberán de ser remuneradas en la proporción correspondiente. En la misma línea, la LNM omite su participación en los dos tercios de la dotación a los salvadores de vidas humanas. Sin embargo, se trata de una emisión que el Convenio de Londres cubre a la perfección, ya que su artículo 16.2 prevé el “derecho a una parte equitativa del pago adjudicado al salvador por salvar el buque u otros bienes o por haber evitado o reducido al mínimo los daños al medio ambiente”¹²⁶.

El artículo 363.2 LNM establece la distribución del premio entre la dotación del buque salvador tiene una excepción cuando se trata de remolcadores o buques armados y equipados para prestar el auxilio. El fundamento de este precepto es excluir del reparto de la remuneración a la dotación de aquellos buques que están cualificados y preparados expresamente para llevar a cabo las operaciones de salvamento, sean o no remolcadores. Pues bien, en estos casos la LNM dispone que el premio se repartirá entre los miembros de la dotación conforme a lo que dispongan los convenios colectivos o bien los respectivos contratos de embarque. El apartado tercero del precepto contempla el reparto del premio en aquellos casos en que el salvador es un buque extranjero. La LNM establece como criterio prioritario para llevar a cabo el reparto del premio las reglas del presente artículo. En defecto de estas, dispone que serán de aplicación las reglas que contemple la ley del pabellón que enarbole el buque salvador (solución que ya contemplaba la LAS)¹²⁷.

En este punto, cabe hacer mención al artículo 364 LNM. En virtud de éste, el buque en situación de peligro podrá prohibir que se lleve a cabo la operación de auxilio¹²⁸. Se trata de un precepto similar al artículo 19 del Convenio de Londres¹²⁹.

¹²⁶ ARROYO MARTÍNEZ, I. y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. *Op.Cit.Nota*.18, págs. 1135-1137.

¹²⁷ GABALDÓN GARCÍA, J.L. “*La remuneración en el salvamento público*”, ADM, Vol. XX, 2003, págs 139 y ss.

¹²⁸ El artículo 364 de la Ley de Navegación Marítima dispone que: “Los servicios prestados a pesar de la prohibición expresa y razonable del armador o del capitán del buque asistido, o del propietario de cualesquiera otros bienes en peligro que no estén ni hayan estado a bordo del buque, no darán derecho a premio”.

¹²⁹El artículo 19 del Convenio de Londres de 1989 dispone que: “Los servicios que se presten no obstante la prohibición expresa y razonable del propietario o del capitán del buque, o del propietario de

Nuestra LNM exige la concurrencia de dos requisitos para que pueda darse la prohibición de prestar el salvamento; debe de tratarse una prohibición expresa y razonable. Por consiguiente, no puede tratarse de una prohibición tácita, derivada o presunta. Por lo que respecta a carácter razonable de la prohibición, no basta con una negativa expresa y clara, la razonabilidad implica que exista una causa que justifique tal negativa, pues de lo contrario tendrá que realizarse el auxilio.

Para finalizar con la normativa que nuestra LNM dedica a la institución del salvamento, hemos de proceder al análisis del artículo 365 LNM. En este, se consagra un derecho de retención en favor del salvador, que se constituye como una medida para garantizar el cobro del premio por parte de los salvadores¹³⁰. Esta disposición viene a reproducir sustancialmente lo establecido por el Convenio de Londres en su artículo 21.3¹³¹. Se trata de un derecho del salvador frente al poseedor del buque y de los bienes salvados y se configura como un derecho erga omnes y por tanto, lo puede ejercitar frente a cualquier interés derivado del socorro. El derecho de retención se otorga al salvador mientras no se constituya garantía suficiente en su favor. Ello implica que el salvador podrá retener los bienes únicamente hasta el momento en el que se le garantice el pago del premio. Hemos de destacar igualmente que la constitución de la garantía no es de carácter obligatorio, ni tampoco automática. No se trata de una garantía que recaiga sobre el armador, sino que este tiene la obligación de condicionar la entrega de la mercancía a una garantía por parte de los destinatarios de tal entrega. De ahí que, el armador cumplirá con su obligación si no entrega la mercancía hasta que los destinatarios constituyan garantía. Por tanto, la obligación como tal de constituir garantía corresponde a los destinatarios¹³².

cualesquiera otros bienes en peligro que no estén ni hayan estado a bordo del buque, no darán lugar a pagos en virtud del presente Convenio”.

¹³⁰ El artículo 365 de la Ley de Navegación Marítima dispone que: “El salvador tendrá derecho a retener el buque y otros bienes salvados bajo su control, en el puerto o lugar a que se hayan conducido tras la terminación de las operaciones de salvamento mientras no se constituya a su favor garantía suficiente por el importe del premio que se reclame.

El armador del buque salvado, a petición y a costa del salvador, estará obligado a condicionar la entrega de las mercancías transportadas por dicho buque a la constitución por los destinatarios de garantía suficiente para responder del premio que les pudiera afectar. En caso de incumplimiento de esta obligación será responsable de los perjuicios que por ello sufra el salvador”.

¹³¹ Artículo 21.3 del Convenio de Londres de 1989 dispone que: “Sin el consentimiento del salvador, el buque y otros bienes salvados no podrán ser retirados del primer puerto o lugar al que hayan llegado tras la terminación de las operaciones de salvamento hasta que se haya constituido fianza bastante respecto de la reclamación del salvador presentada en contra del buque o bienes de que se trate”.

¹³² ARROYO MARTÍNEZ, I. y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. *Op.Cit.Nota.18*, págs. 1137-1140.

3.2. Legislación internacional

En el plano internacional el salvamento se regula por primera vez mediante la aprobación del Convenio Internacional de Salvamento Marítimo hecho en Bruselas el 23 de septiembre de 1910¹³³. Se trató de un Convenio que cumplió satisfactoriamente con los objetivos que se pretendían con el mismo: llevar a cabo una regulación del salvamento marítimo, así como uniformar la disciplina desde el punto de vista internacional. Sin embargo, con el transcurso del tiempo se va a producir la necesidad de realizar una actualización y modernización de la normativa. Se hizo necesario realizar la introducción de una serie de incentivos para los salvadores en aquellos casos en los que en la operación de salvamento pudiese ocasionar daños para el medio ambiente. Es por eso por lo que el 28 de abril de 1989 se aprueba el Convenio Internacional de Londres sobre Asistencia y Salvamento Marítimo¹³⁴.

Entre las disposiciones más destacadas, como a continuación veremos, podemos encontrar la regulación de una compensación especial al salvador cuando los servicios realizados se han prestado a buques que bien por la naturaleza de su carga o bien directamente, puedan dañar el medio ambiente. De ahí que el Convenio de Londres esté estableciendo una excepción al principio de “*no cure, no pay*” ya que asegura a los salvadores una compensación de sus gastos cuando estos han contribuido a minimizar los daños medioambientales, con independencia del resultado de sus servicios. Ambos convenios tienen por objeto establecer reglas internacionales de carácter uniforme para la asistencia marítima. Por tanto, la diferencia fundamental hemos de encontrarla en el hecho de que el Convenio de Londres de 1989 va a prestar una especial atención a la prevención de los daños en el medio ambiente como factor fundamental para el otorgamiento de la remuneración, con independencia de que se de la existencia o no de un resultado útil¹³⁵.

No obstante, el presente estudio lo centraremos en el análisis de las disposiciones más destacables del Convenio de Londres de 1989.

¹³³ Publicado en: «BOE» núm. 58, de 9 de marzo de 2005, páginas 8214 a 8214 (1 pág.).

¹³⁴ Publicado en: «BOE» núm. 57, de 8 de marzo de 2005, páginas 8071 a 8078 (8 págs.).

¹³⁵ PULIDO BEGINES, J.L. *Op.Cit.Nota 16*, págs. 380 y ss.

3.2.1. *El Convenio sobre asistencia y salvamento marítimo, hecho en Londres de 1989*

El Convenio de Londres sobre asistencia y salvamento marítimo persigue tres objetivos fundamentales: la unificación internacional, el estímulo a los salvadores y la protección del medio ambiente. Éste último, se configura como el objetivo más novedoso; de hecho, el propio Preámbulo del Convenio declara que este tiene como finalidad más general la lucha contra la degradación medioambiental y la contaminación.

En lo que al ámbito de aplicación del Convenio respecta, rige el principio universal. Por tanto, el Convenio será de aplicación cuando en un Estado parte se inicien procedimientos arbitrales o judiciales sobre salvamento marítimo, con independencia de la nacionalidad de las partes, así como del lugar en el que se produzcan los hechos¹³⁶. En virtud de lo dispuesto por el artículo 6 del Convenio¹³⁷, este mantiene el tradicional principio de la autonomía de la voluntad. El salvamento es un contrato y como tal, la autonomía de la voluntad tiene el carácter de ley entre las partes del mismo. Por tanto, el Convenio será de aplicación a todas las operaciones de salvamento salvo que se disponga lo contrario en el contrato.

Importa estudiar la cuestión de qué es lo que sucede cuando existe contrato y no se da la existencia de una cláusula de exclusión. Al respecto, el Convenio no consagra una respuesta clara. La solución a la coexistencia de Convenio y Contrato sin cláusula de exclusión, deberá ser la siguiente: las condiciones y pactos que las partes hayan dispuesto en el contrato se aplicarán con prioridad frente a la normativa establecida en el Convenio. Sin embargo, de forma excepcional se aplicará prioritariamente el Convenio en los siguientes supuestos: cuando el contrato concluyó con una presión indebida o bajo influencia del peligro de modo que sus condiciones no resulten equitativas; cuando el pago contractualmente pactado sea excesivamente bajo o

¹³⁶ ARROYO, I., *“Estudios de Derecho marítimo”*, vol.2, J.M. Bosch Editor, Barcelona, 1995, págs. 343 y ss.

¹³⁷ El artículo 6 del Convenio de Londres de 1989 dispone que: “El presente Convenio será aplicable a todas las operaciones de salvamento, salvo en la medida que un contrato disponga otra cosa expresa o implícitamente. El capitán estará facultado para celebrar contratos de operaciones de salvamento en nombre del propietario del buque. El capitán y el propietario del buque estarán facultados para celebrar tales contratos en nombre del propietario de los bienes que se encuentren a bordo del buque. 3. Nada de lo dispuesto en el presente artículo irá en perjuicio de la aplicación del artículo 7 ni de la obligación de evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente”.

excesivamente alto en relación con los servicios que efectivamente hayan sido prestados y cuando el salvamento se llevó a cabo con la finalidad de evitar o minimizar los daños para el medio ambiente¹³⁸.

Además de las obligaciones fundamentales que derivadas del contrato se imponen a las partes (para el salvador realizar la operación de auxilio y para el salvado pagar el premio o recompensa), el artículo 8¹³⁹ consagra una serie de obligaciones de carácter complementario. En el apartado primero del citado precepto aparecen previstas las obligaciones que competen al salvador. Éstas son cuatro: actuar con la debida diligencia, la protección del medio ambiente, recabar ayuda complementaria, así como la aceptación de la intervención de terceros.

En lo que a la debida diligencia se refiere, cuando se trata de un contrato, el sujeto pasivo de este debe desplegar la debida diligencia. No obstante, en el caso del salvamento, el salvador asume la obligación principal de realizar la operación de auxilio, si bien debe realizarla diligentemente. Por tanto, no será suficiente que acuda al auxilio y que ponga los medios necesarios, sino que además se requerirá que lo haga con los medios y con el cuidado que se le exigirían a un buen empresario, en relación con el buen padre de familia al que hace referencia el artículo 1104 C.C¹⁴⁰. Sin embargo, el salvador no asume una responsabilidad objetiva. Esto es, cuando el salvador efectúa el salvamento con la debida diligencia y sin embargo, el auxiliado no es capaz de superar la concreta situación de peligro, el salvador no asume ningún tipo de responsabilidad objetiva, pues no se considera que este haya incumplido con el contrato.

¹³⁸ ARROYO, I., vol.2, *Op.Cit.Nota. 136*, págs. 343 y ss.

¹³⁹ El artículo 8 del Convenio de Londres de 1989 dispone que: “El salvador tendrá obligación para con el propietario del buque o de otros bienes en peligro: a) de efectuar las operaciones de salvamento con la debida diligencia; b) de actuar, en el cumplimiento de la obligación especificada en a), con la debida diligencia para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente; c) de recabar, cuando las circunstancias razonablemente lo exijan, el auxilio de otros salvadores; y d) de aceptar la intervención de otros salvadores cuando razonablemente así lo pidan el propietario o el capitán del buque o el propietario de otros bienes en peligro; no obstante, la cuantía de su recompensa no resultará afectada si se demuestra que tal petición no era razonable. El propietario y el capitán del buque o el propietario de otros bienes en peligro tendrán obligación para con el salvador: a) de colaborar plenamente con él mientras se desarrollen las operaciones de salvamento; b) de actuar, cuando presten su colaboración, con la debida diligencia para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente; y c) de aceptar, una vez llevados a lugar seguro el buque u otros bienes, la entrega de éstos, cuando así lo pida el salvador y ello sea razonable”.

¹⁴⁰ El artículo 1104 del Código Civil dispone que: “La culpa o negligencia del deudor consiste en la omisión de aquella diligencia que exija la naturaleza de la obligación y corresponda a las circunstancias de las personas, del tiempo y del lugar. Cuando la obligación no exprese la diligencia que ha de prestarse en su cumplimiento, se exigirá la que correspondería a un buen padre de familia”.

En cuanto a la protección del medio ambiente, además de la obligación de salvar bienes y vidas, la empresa de salvamento tiene la obligación de actuar empleando la diligencia debida para evitar o minimizar los daños en el medio ambiente. Debemos destacar al respecto que, en el Convenio de Bruselas de 1910 el medio ambiente no era un bien jurídicamente protegido. Ello, con el Convenio de Londres de 1989 ha cambiado radicalmente, pues la protección del medio ambiente es uno de los objetivos primordiales del mismo. La cuestión se suscita por tanto ante la coexistencia de dos bienes jurídicamente protegidos: el éxito del salvamento y la protección del medio ambiente. No obstante, debemos plantearnos cuál de estos bienes protegidos jurídicamente se debe priorizar. Al respecto, la respuesta es clara y concisa, el salvador podrá causar daños al medio ambiente, si con ello logra salvar los bienes en peligro. Ello es así ya que el salvamento es el objetivo de carácter prioritario del Convenio. Igualmente, cabe destacar que el Convenio pondera esta obligación con la debida diligencia de la que hablábamos anteriormente¹⁴¹.

Otra de las obligaciones completarias del salvador es el deber de recabar ayuda complementaria. Al respecto, cuando las circunstancias razonablemente lo requieran, el salvador deberá de recabar ayuda de terceros. Se trata de una obligación de hacer. En este sentido, la prestación viene a consistir en el despliegue de todos los medios necesarios a fin de poder contratar los servicios de terceros¹⁴². Destacar que, como sucede con las restantes obligaciones complementarias, no son de carácter objetivo. Por tanto, aunque el auxilio no llegue, el salvador no lleva a cabo un incumplimiento de su contrato si demuestra que empleó todos los medios que este tenía a su alcance. Finalmente, y aunque el Convenio no lo manifieste expresamente, debemos entender que se trata de una obligación de diligencia. No obstante, el salvador quedará exonerado de responsabilidad si a pesar de no llegar al auxilio, demuestra que adoptó todos los medios razonables para poder obtener la colaboración de terceros salvadores.

¹⁴¹ ARROYO. I., “Comentarios al Convenio de Salvamento de 1989”, A.D.M., vol.X, 1993, págs. 75 y ss.

¹⁴² ARROYO. I., vol.2, *Op.Cit.Nota. 136*, pág. 95. En lo que se refiere a los factores por los que puede nacer la obligación, sostiene que pueden fundamentarse en el peligro corrido, la previsibilidad del resultado o los medios al alcance del salvador.

La cuarta y última obligación que compete al salvador es aceptar la intervención de terceros. En efecto, el salvador deberá aceptar la intervención de otros salvadores cuando el propietario o el capitán del buque o el propietario de otros bienes en situación de peligro lo exijan razonablemente. Por tanto, se trata de una obligación pasiva. Es decir, el salvador no puede impedir que se produzca la intervención de otros salvadores. Por su parte, el apartado segundo del precepto consagra el conjunto de obligaciones que competen a los titulares de los bienes auxiliados¹⁴³.

Por otro lado, el apartado segundo del precepto consagra las obligaciones que competen a las personas salvadas: el deber de colaborar con el salvador mientras se desarrollan las operaciones de salvamento; el deber de actuar, cuando requieran su colaboración, con la debida diligencia para reducir o evitar al mínimo los daños al medio ambiente, así como el deber de aceptar, una vez hayan sido llevados el buque u otros bienes a un lugar seguro, la entrega de éstos, cuando así lo requiera el salvador (artículo 8.2 del Convenio).

En lo que al deber de colaboración se refiere, el propietario, el capitán así como el propietario de aquellos bienes que se encuentren en una situación de peligro, deberán colaborar con el salvador mientras se ejecutan las operaciones de salvamento. Así, el auxiliado debe poner todos los medios que a su alcance estén para que la operación de salvamento concluya con éxito. Si bien es destacable que, en caso de que se produzca incumplimiento, el salvador podrá quedar exonerado de responsabilidad. Por tanto, debemos de analizar cada caso en concreto para determinar si la obligación de colaborar era esencial o accidental al cumplimiento de la obligación en el caso concreto. A pesar de que el Convenio no se pronuncia expresamente, debemos de interpretar que se trata de una obligación de diligencia, susceptible de graduarse atendiendo a las circunstancias de tiempo, lugar y personas¹⁴⁴.

En cuanto a la segunda de las obligaciones complementarias, se trata de la obligación de proteger el medio ambiente. En efecto, el propietario, el capitán así como

¹⁴³ Sobre las obligaciones que competen al salvador véase entre otros, MORRAL SOLDEVILLA, R., “*El salvamento marítimo (Especial referencia al Convenio de Londres de 1989)*”. J.M. Bosch Editor. Barcelona, 1997. Págs. 346 y ss.

¹⁴⁴ Sobre el deber de colaboración que compete a las personas salvadas, véase entre otros, ARROYO, I. vol.2, *Op.Cit.Nota.136*, pág. 359.

el propietario de otros bienes que se encuentren en situación de peligro tendrán el deber de actuar junto al salvador con objeto de evitar o minimizar al máximo los daños que puedan producirse en el medio ambiente. Es destacable que se trata de una obligación autónoma y por tanto, no depende en ningún caso de las medidas adoptadas por el salvador. Lo dicho implica que no podrá alegar para su defensa un incumplimiento por parte del salvador.

Finalmente, como última obligación complementaria, los propietarios de los bienes auxiliados, tienen el deber de entregar todos los bienes que hayan sido salvados cuando así lo disponga el salvador, una vez hayan sido depositados en lugar de seguridad. Se trata de un deber de entrega en favor del salvador, susceptible de ser interpretado en relación al privilegio marítimo que corresponde a éste (art. 20 del Convenio)¹⁴⁵.

Junto con las obligaciones derivadas de la relación contractual ahora analizadas, existe un deber de carácter humanitario que nace por imperativo legal y es que todo capitán tiene la obligación de prestar auxilio a cualquier persona que se halle en una situación de peligro en el mar. El mencionado deber queda configurado en el artículo 10 del Convenio¹⁴⁶.

Por otro lado, en el artículo 12¹⁴⁷ se consagra el derecho a la remuneración correspondiente a los salvadores. Se trata de un derecho de carácter esencial. Sin embargo, ello no significa que exista en todos y cada uno de los casos de salvamento. Y ello es así ya que el nacimiento de este derecho sólo se produce cuando la operación de

¹⁴⁵ El artículo 20 del Convenio de Londres de 1989 dispone que: “1 Nada de lo dispuesto en el presente Convenio irá en perjuicio del privilegio marítimo de que sea acreedor el salvador en virtud de un convenio internacional o de una ley nacional. 2 El salvador no podrá hacer valer su privilegio marítimo si, en debida forma, se le ha ofrecido o ha sido constituida en su favor fianza bastante respecto de su reclamación, incluso intereses y costas.

¹⁴⁶ El artículo 10 del Convenio de Londres dispone que: “Todo capitán tiene el deber de prestar auxilio a cualquier persona que se halle en peligro de desaparecer en la mar, siempre que ello no entrañe grave peligro para su buque y para las personas que se encuentren a bordo. Los Estados Partes adoptarán las medidas necesarias para dar efectividad al deber enunciado en el párrafo 1. El propietario del buque no incurrirá en responsabilidad en caso de incumplimiento por el capitán del deber estipulado en el párrafo 1”.

¹⁴⁷ El artículo 12 del Convenio de Londres de 1989 dispone que: “Las operaciones de salvamento que hayan producido un resultado útil darán derecho a recompensa. Salvo que se disponga otra cosa, no nace obligación de pago alguno en virtud del presente Convenio si las operaciones de salvamento no han producido un resultado útil. 3. Las disposiciones del presente capítulo serán aplicables aun cuando el buque salvado y el buque que emprenda las operaciones de salvamento pertenezcan al mismo propietario.

salvamento ha concluido con un resultado útil. Se trata de un principio dispositivo, lo cual implica que será susceptible de ser modificado si las partes así lo acuerdan mediante pacto expreso. Si bien es cierto que si en el contrato de salvamento se ha establecido que el salvador tendrá derecho a remuneración, con independencia del resultado que se produzca, en ese caso el salvador tendrá derecho a recompensa, independientemente del resultado con el que la operación de salvamento haya concluido. En defecto de tal pacto, regirá la regla general. Por otro lado, el párrafo tercero del artículo 12 hace referencia a buques hermanos, los denominados como “*sister ship*”. En relación a estos, el Convenio reconoce el derecho a recompensa correspondiente a los salvadores cuando el buque que preste los servicios de salvamento y el buque asistido pertenezcan al mismo propietario¹⁴⁸.

Al amparo de lo dispuesto por el artículo 13 del Convenio¹⁴⁹, diez son los criterios que el presente precepto establece para determinar el premio o recompensa. Se trata de criterios que serán objeto de aplicación atendiendo a las circunstancias concretas de cada caso. Cabe destacar que no existe un orden de prelación o jerarquía entre todos ellos. De hecho, el Tribunal correspondiente será quien deba ponderarlos de modo concurrente y razonable. Se trata de diez criterios específicos que quedan a su vez sometidos a tres criterios generales: el estímulo, la limitación y la proporcionalidad¹⁵⁰.

¹⁴⁸ En este sentido, en la jurisprudencia inglesa, vid. *The Sava Star (1995) Lloyd's*, se reconoce el derecho a la remuneración en el salvamento entre buques hermanos.

¹⁴⁹ El artículo 13 del Convenio de Londres de 1989 dispone que: “La recompensa se determinará con miras a alentar las operaciones de salvamento, teniendo en cuenta los siguientes criterios sin atender al orden en que aparecen enumerados: a) el valor del buque y otros bienes salvados; b) la pericia y los esfuerzos desplegados por los salvadores para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente; c) la medida del éxito logrado por el salvador; d) la naturaleza y el grado del peligro; e) la pericia y los esfuerzos desplegados por los salvadores para salvar el buque, otros bienes o vidas humanas; f) el tiempo empleado, los gastos efectuados y las pérdidas sufridas por los salvadores; g) el riesgo de incurrir en responsabilidad y demás riesgos que hayan corrido los salvadores o su equipo; h) la prontitud con que se hayan prestado los servicios; i) la disponibilidad y la utilización de buques o de otro equipo destinados a operaciones de salvamento; j) el grado de preparación y la eficacia del equipo del salvador, así como el valor del mismo. El pago de una recompensa determinada con arreglo al párrafo 1, se efectuará por todos los intereses vinculados al buque y a los demás bienes salvados en proporción a sus respectivos valores. No obstante, un Estado Parte podrá estipular en sus leyes nacionales que el pago de una recompensa ha de ser efectuado por uno de esos intereses, a reserva del derecho de ese interés a repetir contra los otros intereses por sus respectivas partes. Nada de lo dispuesto en el presente artículo irá en perjuicio del derecho a oponer excepciones. La recompensa, excluidos los intereses y las costas judiciales exigibles en virtud del fallo, no excederá del valor del buque y demás bienes salvados.

¹⁵⁰ ARROYO, I. vol.2, *Op.Cit.Nota.136*, págs.368-379.

Por su parte, el artículo 14¹⁵¹ consagra la novedad más importante del Convenio que es la compensación especial. Se trata de una contraprestación económica a la que tiene derecho el salvador por contribuir o minimizar los daños al medio ambiente. Es un precepto amplio, de hecho, el más extenso del Convenio. El precepto establece una serie de elementos que deben concurrir para que nazca el derecho a la compensación especial: en primer lugar, se requiere que el buque suponga una amenaza para el medio ambiente. Como podemos observar el precepto viene a referirse a una amenaza, no obstante, no será necesario que el daño ya se haya producido, sino que bastará con la amenaza o posibilidad de tal daño. En segundo lugar, en la compensación especial el requisito del resultado útil no impera. Ello es así ya que si la finalidad de contrato de salvamento era la de prestar auxilio a un buque y a una serie de bienes en peligro y a pesar de no logró conseguirse tal resultado, pero se evitaron o minimizaron los daños en el medio ambiente, en ese caso nacerá el derecho a compensación especial. Por tanto, puede suceder que no haya salvación de buque o de bienes y sin embargo, nazca la compensación especial¹⁵². En tercer y último lugar, debemos hacer referencia al importe de la compensación especial, éste cubrirá una cantidad máxima que equivaldrá a los gastos tanto personales como del equipo.

¹⁵¹ El artículo 14 del Convenio de Londres de 1989 dispone que: “Cuando el salvador haya efectuado operaciones de salvamento en relación con un buque que directamente o por la naturaleza de su carga constituía una amenaza de daños al medio ambiente y no haya logrado obtener, en virtud de lo dispuesto en el artículo 13, una recompensa al menos equivalente a la compensación especial calculable de conformidad con el presente artículo, tendrá derecho a recibir del propietario de ese buque una compensación especial que sea equivalente a sus gastos, tal como éstos se definen en el presente artículo. 2. Cuando, en las circunstancias indicadas en el párrafo 1, el salvador haya logrado mediante sus operaciones de salvamento evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente, la compensación especial pagadera por el propietario al salvador en virtud del párrafo 1 podrá incrementarse hasta un máximo del 30 por 100 de los gastos efectuados por el salvador. No obstante, el tribunal, si lo considera equitativo y justo y teniendo presente los criterios pertinentes establecidos en el párrafo 1 del artículo 13, podrá aumentar aún más esa compensación especial, sin que en ningún caso el aumento total sea superior al 100 por 100 de los gastos efectuados por el salvador. 3. A efectos de lo dispuesto en los párrafos 1 y 2, por gastos del salvador se entenderá los gastos personales que razonablemente haya tenido el salvador en la operación de salvamento y una cantidad equitativa correspondiente al equipo y al personal que efectiva y razonablemente se hayan empleado en la operación de salvamento, tomando en consideración los criterios establecidos en el artículo 13, párrafo 1. h), i) y j). 4. La compensación especial total calculada en virtud del presente artículo se pagará solamente en el caso de que ésta exceda de cualquier recompensa que el salvador pueda exigir en virtud del artículo 13, y en la medida de ese exceso. 5. Si el salvador ha sido negligente y por ello no ha logrado evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente, se le podrá privar total o parcialmente de cualquier compensación especial debida en virtud del presente artículo. 6. Nada de lo dispuesto en el presente artículo irá en perjuicio del derecho de repetición que pueda amparar al propietario del buque.

¹⁵² VINCENZINI, E. “*La Convenzione internazionale di Londra del 1989 sul Salvataggio ed il Contratto*”, L.O.F. 1990, Giffré. Pág. 54.

Por otro lado, el apartado segundo del precepto hace referencia al cálculo de la compensación especial. Se trata de un reembolso de una serie de gastos extraordinarios. Ello es así ya que resulta lógico que, cuando se realiza la contratación de unos determinados servicios de auxilio, y el salvador realiza su actuación con una diligencia complementaria, éste tenga derecho a un reembolso de esos gastos complementarios. En lo que al artículo 14.5 respecta, este dispone que el salvador perderá su derecho a compensación especial cuando haya actuado negligentemente. Sin embargo, el Convenio no se pronuncia sobre si debe de tratarse de una negligencia grave o leve, o bien si la conducta debe haber sido realizada por el salvador o bien por la dotación en su conjunto. A la luz del precepto, podemos considerar que éste otorga al Juez la facultad para suprimir la compensación especial cuando la actuación del salvador pudo realizarse de un modo más diligente, incluso aunque evitase o minimizase los daños al medio ambiente. El grado de diligencia que ha de ser exigible hay que relacionarlo con las circunstancias que se den en cada caso concreto. Por tanto, es la omisión de esa diligencia la que configura la conducta negligente del salvador. Destacar que, son la negligencia grave y la negligencia con infracción de reglamentos aquellas que hemos de considerar, y no la negligencia de carácter leve¹⁵³.

Atendiendo a todo lo expuesto con respecto a este precepto, podemos concluir que la compensación especial es el aspecto más novedoso establecido por el Convenio de Londres y ello encuentra su motivo en la especial preocupación que la propia normativa manifiesta por la protección del medio ambiente. Ello es así hasta tal punto que el pago de la compensación especial al salvador se configura como imperativo legal. No obstante, el Convenio impone al propietario del buque auxiliado el pago de la recompensa aun cuando no hubiera resultado útil.

En cuanto al artículo 16¹⁵⁴, regula el salvamento de vidas humanas. Atendiendo a lo dispuesto en el citado precepto, podemos observar como el Convenio reconoce primacía al derecho interno en cuanto a la regulación de la cuestión sobre si las personas

¹⁵³ MORRAL SOLDEVILLA, R., *Op.Cit.Nota.111*, págs. 414 y ss.

¹⁵⁴ El artículo 16 del Convenio de Londres de 1989 dispone que: “1 Las personas salvadas no están obligadas al pago de ninguna remuneración, pero nada de lo dispuesto en el presente artículo afectará a las disposiciones de las leyes nacionales sobre esta materia. 2. El salvador de vidas humanas que haya participado en los servicios prestados con ocasión del accidente que haya dado lugar al salvamento tendrá derecho a una parte equitativa del pago adjudicado al salvador por salvar el buque u otros bienes o por haber evitado o reducido al mínimo los daños al medio ambiente.

salvadas deben o no pagar una remuneración a los salvadores. Sin embargo, en el caso del derecho español ésta reserva ofrecida por el Convenio, no ha sido utilizada¹⁵⁵.

Por su parte, el apartado segundo del precepto consagra el denominado salvamento mixto o de colaboración de personas. Existe salvamento mixto o complementario cuando el contrato se realizó con objeto de salvar un buque en una determinada situación de peligro. Si en la ejecución de la operación de salvamento se consigue salvar vidas humanas y además se produce un resultado útil tanto para el buque como para las mercancías a bordo de éste o para el medio ambiente, en ese caso el salvador de personas tendrá derecho a recibir una parte de la recompensa correspondiente al salvador del buque y de otros bienes en peligro. Por tanto, estamos ante una operación en la que intervienen dos salvadores: el que salva al buque y a otros bienes en peligro, o reduce o evita los daños en el medio ambiente; y el que salva vidas humanas. Así, en el salvamento mixto lo que ocurrirá será que el salvador de vidas humanas tendrá derecho a una parte equitativa del premio correspondiente al otro salvador. No obstante, el pago de esta parte del premio no la soportarán las personas auxiliadas sino el otro salvador, viendo de esta forma disminuida su recompensa en una parte que de forma equitativa le será asignada al salvador de vidas humanas¹⁵⁶.

En lo que al artículo 18¹⁵⁷ respecta, el precepto regula la pérdida del derecho al premio que ostenta el salvador como efecto dimanado de la mala conducta de éste. Cuando la obligación de realizar la operación de salvamento se derive de fraude, negligencia o culpa, o bien de cualquier otro tipo de conducta ilícita por parte de los salvadores, estos se verán privados de la recompensa, ya sea total o parcialmente. Para que pueda producirse tal privación, la intencionalidad en la conducta realizada por el salvador, será la que deba provocar la necesidad de intervenir. Como anunciábamos, la consecuencia de esa conducta va a ser la privación de la recompensa. Sin embargo, el Convenio delega al Juez la aplicación de tal privación. Cabe destacar que la sanción no

¹⁵⁵ ARROYO MARTÍNEZ, I. y RUEDA MARTÍNEZ, J.A. *Op.Cit.Nota. 18*, págs. 1107 y ss.

¹⁵⁶ En este sentido, recuérdese que el artículo 16.2 del Convenio de Londres dispone que: “El salvador de vidas humanas que haya participado en los servicios prestados con ocasión del accidente que haya dado lugar al salvamento tendrá derecho a una parte equitativa del pago adjudicado al salvador por salvar el buque u otros bienes o por haber evitado o reducido al mínimo los daños al medio ambiente”.

¹⁵⁷ El artículo 18 del Convenio de Londres dispone que: “El salvador podrá ser privado total o parcialmente del pago debido en virtud del presente Convenio en la medida en que la necesidad o la dificultad de las operaciones de salvamento fueran resultado de culpa o negligencia suyas o si ha sido culpable de fraude u otra forma de conducta ilícita”.

se configura de carácter total, sino que ésta se graduará atendiendo a las circunstancias de cada caso en concreto. Finalmente, destacar que el Convenio no se pronuncia en relación a si debemos considerar como incluida la conducta de los auxiliares. A nuestro juicio, sí hemos de considerarla incluida puesto que tanto el capitán como el resto de la tripulación tienen derecho, como ya decíamos anteriormente, a una parte de la recompensa¹⁵⁸.

Dejando a un lado los efectos de la conducta negligente del salvador, centramos ahora nuestro estudio en el denominado como salvamento forzoso. Este puede ser definido como aquel que se ejecuta en contra de la voluntad razonable y expresa del auxiliado. Es el artículo 19¹⁵⁹ el que lo regula mediante la denominación de “prohibición de efectuar operaciones de salvamento”.

A la luz de lo dispuesto por el precepto, serán tres los elementos destacables: en primer lugar, la voluntad expresada por parte del auxiliado deberá ser clara. Por tanto, debe de tratarse una voluntad mostrada de forma indubitable. No es necesario que la oposición sea reiterada, lo que se exige es que ésta sea unívoca. En segundo lugar, la oposición debe de ser razonable. Así, será el Juez el que deba determinar, atendiendo a las circunstancias del caso concreto, el grado de razonabilidad. La razonabilidad implica que cuando el auxiliado se opone a la operación de auxilio, sino existe causa justificada, quedará obligado a pagar el premio. El criterio de la razonabilidad se debe de considerar atendiendo al grado de peligro. Por tanto, cuanto mayor sea el grado de peligro, menos razonable será la oposición por parte del auxiliado. El tercer y último elemento a tener en consideración es el sujeto que activamente está legitimado para expresar la oposición al salvamento. Igualmente, el citado precepto hace referencia a la persona que debe de manifestar la oposición; sin embargo, se refiere al capitán y al propietario del buque indistintamente. No obstante, ello merece una distinción: cuando se trata de servicios prestados al buque y/u otros bienes que se encuentren en situación de peligro, la oposición al auxilio deberá de ser manifestada por el propietario o por el capitán del buque. Sin embargo, si se trata de otros bienes en peligro que no estén y tampoco hayan

¹⁵⁸ARROYO.I. vol.2, *Op.Cit.Nota.136*, pág. 134.

¹⁵⁹ El artículo 19 del Convenio de Londres de 1989 dispone que: “Los servicios que se presten no obstante la prohibición expresa y razonable del propietario o del capitán del buque, o del propietario de cualesquiera otros bienes en peligro que no estén ni hayan estado a bordo del buque, no darán lugar a pagos en virtud del presente Convenio”.

estado a bordo del buque, la oposición expresa y razonable al auxilio únicamente podrá ser otorgada por parte de su propietario. En cuanto a las consecuencias, queda claro de la lectura del precepto que, el salvador no tendrá derecho a recibir la remuneración cuando el auxilio se haya realizado en contra de la expresa y razonable voluntad del auxiliado. Por último y en lo respecta a la naturaleza jurídica de la compensación, entendemos que se configura como una obligación natural, de tal forma que si el sujeto que ha ido auxiliado paga la recompensa, el salvador no queda sujeto a devolver lo que hubiera recibido¹⁶⁰.

Para finalizar con el análisis referente al Convenio de Londres de 1989 debemos por último realizar un estudio de lo dispuesto por su artículo 20¹⁶¹. Al respecto, el premio en el salvamento se trata de un derecho de crédito que concede al salvador la facultad para exigir el pago de una determinada cantidad de dinero. De modo que el salvador se configura como un acreedor privilegiado con lo que su derecho de cobro se ve reforzado en relación con cualquier otro acreedor ordinario. No obstante, el premio o recompensa se constituye como un crédito marítimo privilegiado.

Debemos destacar que no es el Convenio de Londres el que crea este privilegio. En este sentido, el Convenio ha adoptado una actitud pasiva ya que este se limita a respetar lo que al respecto reconozca otro convenio internacional o bien una ley nacional. El salvador, como acreedor marítimo privilegiado, posee un doble derecho: el derecho de preferencia y el derecho de persecución. De modo que ese carácter especial que posee el derecho que ostenta el salvador, radica en su carácter persecutorio o real. La persecutoriedad significa que el derecho persiste aun produciéndose un cambio de titular de la cosa; esta es la diferencia fundamental con respecto al privilegio simple. Por tanto, el salvador mantiene su derecho de crédito aun cuando el propietario no es el beneficiario del buque que ha sido salvado. Igualmente, a modo de garantizar ese derecho de crédito, el salvador puede preventivamente embargar el buque¹⁶².

¹⁶⁰ ARROYO, I. vol.2, Op.cit.Nota. 136, págs.396 a 399.

¹⁶¹ El artículo 20 del Convenio de Londres de 1989 dispone que: “1 Nada de lo dispuesto en el presente Convenio irá en perjuicio del privilegio marítimo de que sea acreedor el salvador en virtud de un convenio internacional o de una ley nacional. 2. El salvador no podrá hacer valer su privilegio marítimo si, en debida forma, se le ha ofrecido o ha sido constituida en su favor fianza bastante respecto de su reclamación, incluso intereses y costas”.

¹⁶² MORRAL SOLDEVILLA, *Op.Cit.Nota.111*, págs. 300 y ss.

Sin embargo, si atendemos a lo dispuesto en la segunda parte del precepto, todo lo dicho hasta ahora decae cuando se ha llevado a cabo la constitución de una fianza. Es precisamente a dicha fianza a la cual hace referencia el artículo 21 del Convenio¹⁶³. Así, el precepto viene a disponer que el salvador no podrá hacer valer su privilegio marítimo cuando se haya constituido fianza. Por tanto, la fianza se configura como un medio que tiende a sustituir todas las facultades respecto del crédito privilegiado al que hacíamos referencia anteriormente.

Realizado el análisis de la normativa aplicable tanto desde la esfera interna como internacional a la institución de la asistencia o salvamento marítimo, podemos observar cómo ni nuestra LNM, ni el Convenio de Bruselas de 1910 hacen referencia alguna a la competencia judicial internacional en caso de impago del premio, así como a la ley aplicable. No obstante, nos hallamos ante un vacío legal que para la UE podría solventarse mediante la aplicación del RB-I Bis (en ausencia de la extensión de las normas del Convenio de Bruselas de 1952).

Dicho esto, con respecto al origen y motivos por los que se crea el RB-I Bis, nos remitimos a lo dispuesto al efecto en la normativa aplicable al abordaje (concretamente, página 23 y siguientes). Cuando se trata de salvamento marítimo, de modo similar a la determinación de la competencia judicial para los supuestos de abordaje, operará el foro general del domicilio del demandado previsto en el artículo 4 del RB-I Bis. Sin embargo, como ya declarábamos se trata de un foro que crea una situación desventajosa para el demandante puesto que debe trasladarse al Estado donde se halla el domicilio del demandado para poder litigar. Por ello, el artículo 7 crea los denominados foros de ataque. En materia de salvamento hemos de acudir concretamente al artículo 7.7 RB-I Bis que dispone lo siguiente:

¹⁶³ El artículo 21 del Convenio de Londres de 1989 dispone que: “1 A petición del salvador, toda persona responsable de un pago en virtud del presente Convenio habrá de constituir fianza bastante respecto de la reclamación del salvador, incluidos intereses y costas. 2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1, el propietario del buque salvado hará todo lo posible para asegurarse de que los propietarios de la carga constituyan fianza bastante respecto de las reclamaciones presentadas contra ellos, incluidos intereses y costas, antes de que la carga sea liberada. 3. Sin el consentimiento del salvador, el buque y otros bienes salvados no podrán ser retirados del primer puerto o lugar al que hayan llegado tras la terminación de las operaciones de salvamento hasta que se haya constituido fianza bastante respecto de la reclamación del salvador presentada en contra del buque o bienes de que se trate”.

“Una persona domiciliada en un Estado miembro podrá ser demandada en otro Estado miembro:

Si se trata de un litigio relativo al pago de la remuneración reclamada en razón del auxilio o el salvamento de los que se haya beneficiado un cargamento o un flete, ante el órgano jurisdiccional en cuya jurisdicción dicho cargamento o flete:

a) haya sido embargado para garantizar dicho pago, o

b) habría podido ser embargado a tal fin, pero se ha prestado una caución o cualquier otra garantía”.

Atendiendo al presente precepto, en materia de salvamento marítimo han de ser competentes para conocer de una determinada acción como consecuencia del impago del premio al salvador los Tribunales donde el cargamento o flete hubiese sido embargado para garantizar el pago o bien habría podido serlo, pero sin embargo se ha llevado a cabo la constitución de una garantía.

Determinada la competencia judicial internacional en virtud de lo dispuesto por el RB-I Bis, procede determinar la ley aplicable. En este punto, es preciso recordar que en la institución del salvamento, las partes pueden celebrar un contrato que tenga por objeto la asistencia marítima. En consecuencia, el salvamento podrá ser contractual, derivado de la celebración de un contrato entre las partes. No obstante, decidido el órgano jurisdiccional competente, con objeto de determinar la ley aplicable hemos de acudir al Reglamento (CE) n° 593/2008 del Parlamento y del Consejo, de 17 de junio de 2008, relativo a la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Reglamento Roma I)¹⁶⁴.

3.2.2. Reglamento (CE) n° 593/2008 del Parlamento y del Consejo, de 17 de junio de 2008, relativo a la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Reglamento Roma I)

El Reglamento Roma I (RR-I) tiene como antecesor el Convenio de Roma sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales de 19 de junio de 1980¹⁶⁵. El Reglamento viene a recoger en lo sustancial las soluciones previstas por el Convenio. Sin embargo, ha introducido algunas modificaciones que han dado lugar a una mejora en la seguridad jurídica y en la previsibilidad de la ley aplicable a los contratos internacionales,

¹⁶⁴ Publicado en: «DOUE» núm. 177, de 4 de julio de 2008, páginas 6 a 16 (11 págs.).

¹⁶⁵ Publicado en: «DOUE» núm. 266, de 9 de octubre de 1980, páginas 1 a 19 (19 págs.).

suponiendo una modernización de la normativa relativa a la ley aplicable a las obligaciones contractuales¹⁶⁶.

En efecto, el RR-I se ha configurado como el instrumento europeo unificador de las reglas de conflicto en materia contractual entre todos los Estados miembros de la UE, a excepción de Dinamarca. Actualmente, es la principal normativa de determinación de ley aplicable a un contrato internacional. Su finalidad se encuentra en otorgar normas de conflicto aplicables con carácter uniforme para favorecer la previsibilidad de resultado, la seguridad con respecto a la ley aplicable, con independencia del Estado al que pertenezca el tribunal que conozca del asunto, así como favorecer la libre circulación de resoluciones judiciales. En definitiva, el RR-I mediante las normas de conflicto pretende determinar el Derecho nacional aplicable a un concreto litigio en aras a la resolución del mismo¹⁶⁷.

En virtud de lo dispuesto por el artículo 1 del RR-I, este será de aplicación a las obligaciones contractuales en materia civil o mercantil que impliquen un conflicto de leyes¹⁶⁸. Especial mención consideramos que merece el artículo 3 RR-I¹⁶⁹. En el Reglamento el primer punto de conexión para determinación de la ley aplicable es la “autonomía de la voluntad”, traducida como el derecho subjetivo que las partes contratantes poseen para poder elegir libremente la ley que ha de regular el contrato del que son parte. En efecto, el artículo 3.1 RR-I dispone con total claridad que “*el contrato se regirá por la Ley elegida por las partes*”. La libre elección de la Ley que regirá el contrato por las partes fija con estabilidad el derecho nacional que va a regir el contrato. Por otro lado, la elección de la Ley sitúa a las partes en una óptima posición ya que ello

¹⁶⁶ DE MIGUEL ASENSIO, P.A. “Contratación Internacional: la evolución del modelo de la Unión Europea”, de la *Revista mexicana de derecho internacional privado y comparado*, núm 29, septiembre de 2011, págs. 67-88.

¹⁶⁷ LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C. “Integración europea y unificación de la reglamentación del contrato de transporte de mercancías por carretera: algunos datos y reflexiones”, en *el Congreso Internacional de transporte: los retos del transporte en el siglo XXI. Tirant lo Blanch 2005. Valencia. Págs. 847-868.*

¹⁶⁸ A tales efectos, el artículo 1 del Reglamento Roma I dispone que: El presente Reglamento se aplicará a las obligaciones contractuales en materia civil y mercantil en las situaciones que impliquen un conflicto de leyes.

¹⁶⁹ A tales efectos el artículo 3.1 del Reglamento de Roma I dispone que: “El contrato se regirá por la ley elegida por las partes. Esta elección deberá manifestarse expresamente o resultar de manera inequívoca de los términos del contrato o de las circunstancias del caso. Por esta elección, las partes podrán designar la ley aplicable a la totalidad o solamente a una parte del contrato”.

les permite someter la relación jurídica al Derecho material más adecuado a sus respectivos intereses¹⁷⁰.

Por su parte, el artículo 4 RR-I establece los puntos de conexión de determinación de la ley aplicable a falta de elección. Cuando las partes, no hayan hecho uso de la autonomía de la voluntad que el artículo 3 RR-I les concede y por tanto, no hayan elegido la ley estatal que regirá su contrato, habrá que calificar el contrato. Si este pertenece a alguno de los tipos contractuales previstos en el artículo 4.1 RR-I¹⁷¹, quedará determinada la ley aplicable al contrato en cuestión ya que el mencionado precepto establece automáticamente qué Ley nacional regirá el contrato. Los puntos de conexión previstos en el precepto se configuran con carácter rígido puesto que no se trata de presunciones legales al servicio del principio de proximidad y en consecuencia, no puede darse su inaplicación utilizando como argumento la existencia de vínculos más estrechos con otro país¹⁷².

Atendiendo a los ocho tipos contractuales previstos en el artículo 4.1 RR-I (a tales efectos, véase cita nº 171), el salvamento marítimo debemos catalogarlo como un contrato de prestación de servicios consagrado en el apartado b) del citado precepto. Al respecto este declara que:

“A falta de elección realizada de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3, y sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 5 a 8, la ley aplicable al contrato se determinará de este modo:

¹⁷⁰ CALVO CARAVACA, A.L. y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J. “Derecho internacional privado”, vol.II, Comares Editorial, Granada, 2014, págs. 773-776.

¹⁷¹ El artículo 4.1 del Reglamento Roma I dispone que: “A falta de elección realizada de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3, y sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 5 a 8, la ley aplicable al contrato se determinará de este modo: a) el contrato de compraventa de mercaderías se regirá por la ley del país donde el vendedor tenga su residencia habitual; b) el contrato de prestación de servicios se regirá por la ley del país donde el prestador del servicio tenga su residencia habitual; c) el contrato que tenga por objeto un derecho real inmobiliario o el arrendamiento de un bien inmueble se regirá por la ley del país donde esté sito el bien inmueble; d) no obstante lo dispuesto en de la letra c), el arrendamiento de un bien inmueble celebrado con fines de uso personal temporal para un período máximo de seis meses consecutivos se regirá por la ley del país donde el propietario tenga su residencia habitual, siempre que el arrendatario sea una persona física y tenga su residencia habitual en ese mismo país; e) el contrato de franquicia se regirá por la ley del país donde el franquiciado tenga su residencia habitual; f) el contrato de distribución se regirá por la ley del país donde el distribuidor tenga su residencia habitual; g) el contrato de venta de bienes mediante subasta se regirá por la ley del país donde tenga lugar la subasta, si dicho lugar puede determinarse; h) el contrato celebrado en un sistema multilateral que reúna o permita reunir, según normas no discrecionales y regidas por una única ley, los diversos intereses de compra y de venta sobre instrumentos financieros de múltiples terceros, tal como estipula el artículo 4, apartado 1, punto 17, de la Directiva 2004/39/CE, se regirá por dicha ley”.

¹⁷² CALVO CARAVACA, A.L. y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J. vol.II, *Op.Cit.Nota.168*, págs. 805-808.

El contrato de prestación de servicios se regirá por la ley del país donde el prestador del servicio tenga su residencia habitual”.

En virtud del precepto, el contrato de prestación de servicio se debe interpretar en un sentido amplio ya que únicamente de este modo se logra el efecto útil que el art 4.1 RR-I pretende, evitando entrar a valorar cuál es la prestación característica. En efecto, el legislador de la UE ha tenido como finalidad simplificar la ley aplicable al contrato de prestación de servicios, de modo que el concepto de prestación de servicios no puede identificarse de forma exclusiva con el contrato de arrendamiento de servicios. Igualmente, el concepto de “contrato de prestación de servicios” se configura como un concepto autónomo y propio del Derecho internacional privado de la Unión Europea; no obstante, es un concepto propio del RB-I Bis¹⁷³.

En esta línea, la noción de “contrato de prestación de servicios” que ha sido empleada por el RB-I Bis atiende a criterios económicos y no jurídicos. Con arreglo a ello, el contrato de prestación de servicios se define como “el contrato que tiene como objetivo principal la prestación de una actividad que consiste en la realización de conductas positivas de dar, hacer o no hacer, a título oneroso, gratuito o lucrativo, y no en transmitir la propiedad de una cosa o en ceder facultades dominicales”¹⁷⁴.

Atendiendo a todo lo expuesto, hemos de concluir que interpretando el concepto de contrato de prestación de servicios en un sentido amplio y en virtud de la noción del mismo que el RB-I Bis contempla, el contrato de salvamento es susceptible de ser catalogado como contrato de prestación de servicios. Por ello, si las partes no eligen libremente la ley estatal que regirá su contrato, en virtud del artículo 4.1 b) el contrato se regirá “por la ley del país donde el prestador del servicio tenga su residencia habitual”.

¹⁷³ CALVO CARAVACA, A.L. y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J. vol.II, *Op.Cit.Nota.168*, pág. 819.

¹⁷⁴ STJCE 23 abril 2009, *C. FALCO*, núms. 29-32, y Conclusiones del Abogado General, de 27 de enero 2009, núms. 57-58 (Se trataba de un contrato de licencia mediante el cual el titular de los derechos de autor que tenía su sede en Austria, autorizó a otro sujeto, con sede en Alemania, a vender grabaciones de un concierto del cantante de Falco en Austria, Suiza y Alemania).

III. ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL: CUESTIONES DE DERECHO MARÍTIMO

1. Internacional

1.1. Asunto Haeger & Schmidt

En el presente asunto se plantea una controversia sobre ley aplicable¹⁷⁵. En este sentido, el reglamento de Roma recoge en lo sustancial el texto del Convenio de Roma sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales de 19 de junio de 1980¹⁷⁶. Sin embargo, es de alabar el papel que despliega el RR-I en relación a los lazos más estrechos. El principio de los vínculos más estrechos pasa de ser en el Convenio de Roma de 1980 piedra angular para convertirse en una cláusula de excepción en el RR-I. Así, el RR-I dispone que tal cláusula será de aplicación cuando la vinculación del contrato con el país designado se trate de una vinculación meramente formal, pero no sustancial¹⁷⁷.

En la presente sentencia se plantea la cuestión de qué ley será aplicable al contrato de transporte a falta de elección de las partes, así como la intervención de los lazos más estrechos al efecto¹⁷⁸.

Dicho esto, la primera controversia tiene lugar con respecto a la calificación del contrato de comisión como un contrato de transporte. La cuestión planteada por el Tribunal de Justicia es de gran relevancia ya que si el contrato de comisión es considerado como un contrato de transporte, se deberá aplicar el artículo 4.4 del Reglamento Roma I (RR-I en los sucesivo)¹⁷⁹, lo cual a tenor de lo dispuesto por el

¹⁷⁵ Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (23/10/2014). Asunto C-305/13: Haeger & Schmidt GmbH v. Mutuelles du Mans assurances LARD (MMA LARD) y otros. Aranzadi TJCE 2014/414.

¹⁷⁶ CALVO CARAVACA, A.L., CARRASCOSA GONZÁLEZ, J. vol.II, *Op.Cit.Nota.168*, pág. 755.

¹⁷⁷ LLORENTE MARTÍNEZ, I., “Convenio de Roma 1980 y Reglamento de Roma I. Ley aplicable a las obligaciones contractuales. El contrato de transporte de mercancías y el tribunal de justicia de la UE”, en *Cuadernos de Derechos Transnacional*, vol. 7, Núm.1, Marzo 2015, pág. 272.

¹⁷⁸ BEINTXON MARTÍN, U. “La ley aplicable a los contratos internacionales en defecto de elección: la interpretación del artículo 4 del Convenio de Roma y su proyección sobre el Reglamento Roma I en la *Revista la Ley Unión Europea*, nº 22, 2015, págs. 55-63.

¹⁷⁹ A estos efectos, el artículo 4.4 del Reglamento de Roma I dispone que: “se considerarán como contratos de transporte de mercancías los contratos de flete para un solo viaje u otros contratos cuando su objetivo principal sea el de realizar un transporte de mercancías”.

citado precepto, supondrá la automática exclusión del apartado segundo del mencionado artículo 4¹⁸⁰.

Al respecto, el Tribunal de Justicia sentencia que podrán ser considerados como contratos de transporte de mercancías aquellos que, independientemente de su denominación¹⁸¹ tengan como principal objeto el transporte de mercancías. No obstante, para poder determinar el objeto principal del contrato, el órgano jurisdiccional nacional deberá, en cada caso concreto, tener en consideración cual era la finalidad de la relación contractual, la prestación que efectivamente se ha efectuado, así como las obligaciones que competen a la parte que ha realizado la prestación característica del contrato.

Atendiendo a lo expuesto, en el caso que a nosotros nos ocupa el contrato de comisión habrá de ser considerado como un contrato de transporte de mercancías, cuando el objeto principal de éste sea el transporte propiamente dicho de mercancías para lo cual, habrá que atender a los criterios en el párrafo anterior mencionados.

Determinado el contrato de comisión como un contrato de transporte de mercancías, el artículo 4.4 del Reglamento Roma I consagra la ley aplicable a este contrato y al respecto dispone lo siguiente:

“En este contrato, si el país en el que el transportista tiene su establecimiento principal en el momento de la celebración del contrato fuere también aquel en que esté situado el lugar de carga o de descarga o el establecimiento principal del expedidor, se presumirá que el contrato tiene sus lazos más estrechos con este país”.

Como podemos observar, el mencionado precepto establece una serie de requisitos que deben concurrir para que sea de aplicación el apartado cuarto del artículo 4. Al respecto, el Tribunal de Justicia ha considerado que si tales requisitos no se dan, será de aplicación el criterio general de aplicar la ley del país con la que el contrato presente los vínculos más estrechos previsto en el artículo 4.1¹⁸², ya que la

¹⁸⁰ A estos efectos, el artículo 4.4 del Reglamento de Roma I dispone que: “El contrato de transporte de mercancías no estará sometido a la presunción del apartado 2”.

¹⁸¹ Artículo de MIGUEL ASENSIO, P.A. “*La sentencia Haeger Schmidt y la interpretación del artículo 4 del Reglamento Roma I*”.

¹⁸² A estos efectos el artículo 4.1 del Reglamento de Roma I dispone que: “el contrato se regirá por la ley del país con el que presente los lazos más estrechos”.

consideración del contrato de comisión como un contrato de transporte y la consiguiente aplicación del artículo 4.4 excluyen inmediatamente la aplicación del apartado segundo del precepto. Así, en atención a lo dispuesto en el artículo 4.1 RR-I el Juez nacional deberá determinar el país con el que el contrato presente vínculos más estrechos. A este supuesto se le ha dado una mejor respuesta en el nuevo marco legal ya que el RR-I recoge en el último de incisos de su artículo 5¹⁸³ una cláusula de cierre que declara como ley aplicable la del lugar en el que las partes hayan acordado la entrega.

Hemos de destacar que el contenido de ambos artículos es similar. Sin embargo, el art. 5 del RR-I designa la ley aplicable de forma más directa en defecto de elección y tiende a alejarse del sistema de presunciones referente a los vínculos más estrechos previsto en el art. 4.4 del Convenio de Roma en lo relativo al contrato de transporte de mercancías.

A modo de conclusión, consideramos que esta nueva formulación que se abre paso con el RR-I presenta ventajas con respecto a su predecesora, pues aporta una mayor seguridad jurídica para determinar la ley aplicable ya que previamente establece un punto de conexión sin hacerlo depender de ningún tipo de prueba de los vínculos más estrechos. Igualmente, con la nueva redacción se evita el problema que el sistema establecido por el Convenio de Roma producía, alegando vínculos más estrechos con el país, pero ello en función de los intereses, con todas las complicaciones que ello suponía¹⁸⁴. En definitiva, con el RR-I se pone punto y final al punto de conexión de los vínculos más estrechos como pieza fundamental en el ámbito del sistema de contratos internacionales en la UE¹⁸⁵.

¹⁸³ A tales efectos, el artículo 5 del Reglamento Roma I dispone que: “En defecto de elección de la ley aplicable al contrato para el transporte de mercancías de conformidad con el artículo 3, la ley aplicable será la ley del país donde el transportista tenga su residencia habitual, siempre y cuando el lugar de recepción o el lugar de entrega, o la residencia habitual del remitente, también estén situados en ese país. Si no se cumplen estos requisitos, se aplicará la ley del país donde esté situado el lugar de entrega convenido por las partes”.

¹⁸⁵ LLORENTE MARTÍNEZ, I. “Convenio de Roma 1980 y Reglamento de Roma I. Ley aplicable a las obligaciones contractuales. El contrato de transporte de mercancías y el tribunal de justicia de la UE”, en *Cuadernos de Derechos Transnacional*, vol. 7, Núm.1, Marzo 2015, pág. 271.

1.2. Asunto TNT-AXA y Siemens

El presente asunto versará sobre la aplicación de la regla de especialidad¹⁸⁶.

Los Estados miembros de la UE son parte en ciertos instrumentos legales internacionales reguladores tanto de la competencia judicial como del reconocimiento de resoluciones en materias que el propio RB-I Bis cubre. El Reglamento prevé su aplicación preferente sobre otros instrumentos internacionales que regulan la competencia judicial internacional de los Estados miembros en cuestión. No obstante, existen algunas excepciones a lo dispuesto¹⁸⁷.

El presente asunto supone un claro ejemplo de la interpretación que el TJUE realiza sobre la regla de especialidad¹⁸⁸. Las cuestiones prejudiciales planteadas ante el TJUE abordan la cuestión de la interpretación del artículo 71 CB (el actual artículo 71 del RB I-Bis¹⁸⁹); y del artículo 31 del Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, firmado en Ginebra el 19 de mayo de 1956

¹⁸⁶ Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 4 de mayo de 2010, en el asunto C 533/08, TNT Express Nederland BV contra AXA Versicherung AG.

¹⁸⁷ CALVO CARAVACA, A.L., CARRASCOSA GONZÁLEZ, J, vol.II, *Op.Cit.Nota.168*, pág. 177.

¹⁸⁸ El asunto versa sobre un contrato de transporte por carretera celebrado entre Siemens Nederland NV y TNT Express para transportar la mercancía de Zoetermeer (Países Bajos) a Unterschleissheim (Alemania). Sin embargo, estas mercancías no llegar a entregarse en el destino convenido. Por ello, TNT interpone una acción ante el Rechtbank te Rotterdam contra AXA, que era la aseguradora de Siemens, con la finalidad de que se declarase que AXA no podía ejercer ningún tipo de reclamación por los daños ocasionados. Esta acción es desestimada y TNT recurre esta resolución ante el Gerechtshofde's Gravenhage (ambos tribunales de Países Bajos). Con posterioridad AXA interpone ante el Landgericht München (Alemania) una demanda contra TNT por los daños ocasionados a Siemens. TNT alega la litispendencia ya que ella ha interpuesto un recurso que no ha resuelto en el Tribunal sito en Países Bajos con el mismo objeto y entre las mismas partes, en virtud del art. 31.2 CMR. Se desestima la alegación de TNT y se le condena a TNT al pago. A su vez, AXA solicita al Rechtbank te Rotterdam el reconocimiento y la ejecución de la resolución del Landgericht München. TNT solicita que se anule dicha resolución o al menos que se suspenda la ejecución hasta que se resuelva su recurso, alegando que esta es manifiestamente contraria al orden público neerlandés. El solicitado recurso es desestimado nuevamente justificando que el orden público no puede ser aplicado en las reglas de competencia. Finalmente TNT interpone un recurso de casación y el Hoge Raad der Nederlanden suspende el procedimiento presentando 6 cuestiones prejudiciales al Tribunal de Justicia. Finalmente, el TJUE resuelve en favor de TNT.

¹⁸⁹ A tales efectos, el artículo 71 RB-I dispone que: “El presente Reglamento no afectará a los convenios en que los Estados miembros sean parte y que, en materias particulares, regulen la competencia judicial, el reconocimiento o la ejecución de las resoluciones”.

(CMR)¹⁹⁰. El TJUE ha de resolver qué normativa se ha de aplicar al litigio en cuestión; el RB o el CMR. Es decir, qué norma ha de tener preferencia en cuanto a su aplicación, el Convenio general o el Convenio especial. Según reiterada jurisprudencia, cuando se trata de interpretar una disposición de Derecho de la UE, no sólo se ha de tener en cuenta el tenor literal de la misma, sino los objetivos de la normativa de la que es parte así como el contexto en el que se da.

Al respecto, el TJUE considera que la regla de especialidad prevista en el artículo 71 RB-I no posee un carácter absoluto y por tanto, carece de ejecutividad con respecto a la totalidad de Convenios especiales. No obstante, el TJUE ha venido considerando que los Convenios especiales prevalecen sobre el RB-I siempre que un Estado miembro forme parte de estos Convenios así como que estos sean anteriores al RB-I. Se trata de una matización en detrimento de la aplicación del artículo 71 RB-I y ello tiene su explicación según el TJUE en motivos de Derecho Internacional Público tales como el respeto de los Convenios internacionales contraídos por los Estados miembros¹⁹¹.

En virtud de lo dispuesto, la regla de especialidad operará cuando se trate de Convenios susceptibles de ser calificados como especiales o reguladores de una materia específica o particular y que lleven a cabo una regulación con respecto a la competencia judicial y al reconocimiento o ejecución de resoluciones judiciales. Igualmente, será menester, y en este punto es donde el TJUE declara detalladamente, que la aplicación de las normas del Convenio especial reflejen un alto grado de previsibilidad y garanticen en condiciones, al menos tan favorables como las consagradas en el RB-I, la libre circulación de resoluciones en lo que a materia civil y mercantil, la previsibilidad de los órganos jurisdiccionales competentes, la buena administración de justicia así como la confianza recíproca en la justicia dentro del ámbito de la UE¹⁹². En consecuencia, el RB-I Bis se opone a que mediante la interpretación de un Convenio internacional no se

¹⁹⁰ Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR), relativo a la carta de porte electrónica, hecho en Ginebra el 20 de febrero de 2008; BOE núm. 141, de 14 de junio de 2011, pp. 61018 a 61024.

¹⁹¹ CALVO CARAVACA, A.L., CARRASCOSA GONZÁLEZ, J. vol.II. *Op.Cit.Nota.168*, pág. 177.

¹⁹² A tales efectos, véase ÁLVAREZ RUBIO, J.J., “La regla de especialidad como cauce para superar los conflictos normativos entre el Derecho comunitario y los convenios internacionales en materias especiales” en *el Diario La Ley*, núm. 7499, Sección Tribuna, Octubre 2010.

garantice, en condiciones al menos tan favorables como las establecidas en RB-I Bis, el respeto de los principios y objetivos que inspiran dicho Reglamento¹⁹³.

En definitiva y al amparo de lo expuesto, el TJUE ha limitado el principio de especialidad, no admitiendo una automática aplicación del mismo, pues obliga a acudir al caso concreto a fin de comprobar la concurrencia de los presupuestos requeridos y consecuentemente, determinar si procede la aplicación del principio de especialidad.

2. Nacional

2.1. Sentencia del Tribunal Supremo 3056/2010

En el presente asunto¹⁹⁴, nos encontramos ante un supuesto de abordaje.¹⁹⁵ La primera cuestión que aborda el Tribunal Supremo es qué legislación ha de ser de aplicación a este supuesto de responsabilidad por abordaje. Se trata de una cuestión de fundamental trascendencia ya que si es susceptible de aplicación la legislación interna, en consecuencia operaría el artículo 827 del Código de Comercio¹⁹⁶ en virtud del cual cada uno de los buques soportaría sus propios daños cuando el abordaje fuese por culpa común. Por el contrario, si se entendiese que procede aplicar la normativa internacional, en ese caso operaría el Convenio de Bruselas de 1910 para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje; y más concretamente, en el supuesto de abordaje por culpa común devendría aplicable el artículo 4 del citado Convenio¹⁹⁷ en cuyo caso, la responsabilidad de cada buque será proporcional a la gravedad de las faltas.

¹⁹³ CALVO CARAVACA, A.L., CARRASCOSA GONZÁLEZ, vol.II *Op.Cit.Nota.168*, pág. 177.

¹⁹⁴ Sentencia del Tribunal Supremo, núm. 266/2010, (17/05/20110). Cendoj.

¹⁹⁵ En la presente sentencia nos encontramos ante un supuesto de abordaje entre el buque “Boavista” perteneciente a Recesmar S.L. y el buque denominado como “Mallorquín” perteneciente a Naviera Delta S.A.

¹⁹⁶ El artículo 827 del Código de Comercio contemplaba el supuesto de culpa compartida y establecía que cada uno de los buques iba a soportar sus propios daños.

¹⁹⁷ A estos efectos, el artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1910 dispone que: “Si la culpa fuese común, la responsabilidad de cada uno de los buques será proporcional a la gravedad de las culpas que tengan respectivamente”.

Con objeto de determinar qué legislación ha de aplicarse, el Tribunal Supremo acude al artículo 12 del Convenio de Bruselas de 1910 (CRA en lo sucesivo) ya que este lleva a cabo una delimitación del ámbito material del Convenio. En virtud del citado precepto, el Convenio devendrá aplicable cuando los navíos que hayan protagonizado el abordaje sean Estados parte del Convenio¹⁹⁸. No obstante, en el supuesto que ahora analizamos, los buques implicados son español y portugués; es decir, Estados parte del CRA. Por tanto y a la luz de lo dispuesto por el artículo 12, será aplicable la normativa internacional.

Determinada la legislación aplicable, el Tribunal Supremo resuelve si se trata de un abordaje por culpa común, previsto en el artículo 4 CRA. O si por el contrario ha de considerarse como un abordaje originado por culpa exclusiva de uno de los buques, consagrado tal supuesto en el artículo 3 CRA¹⁹⁹.

La solución de la controversia es fundamental ya que, si el abordaje es considerado por culpa de uno sólo de los buques, al amparo de lo dispuesto por el artículo 3 CRA, la reparación del daño corresponderá exclusivamente al buque que lo haya ocasionado. Sin embargo, si el abordaje es considerado por culpa común, a la luz del artículo 4 CRA, la culpa será asumida por ambos buques en proporción a la gravedad de las respectivas faltas.

Al respecto, el Tribunal Supremo declara que se trata de un abordaje por culpa común ya que de la colisión se derivaron daños para los dos buques implicados, causado cada uno por la actuación confluyente de ambos sujetos. Igualmente, declara la incoherencia de considerar el abordaje ocasionado por una de las partes, cuando los daños los han sufrido ambos buques. No obstante, resuelve el Tribunal Supremo que, considerando el abordaje por culpa compartida y en aplicación del artículo 4 CRA, la responsabilidad por abordaje de ambos buques se determinará en proporción a la gravedad de las faltas cometidas respectivamente. Así, condena a Naviera Delta S.A. a

¹⁹⁸ A estos efectos, el artículo 12 del Convenio de Bruselas de 1910 dispone que: “Las disposiciones de esta Convención, se aplicarán respecto a todos los interesados, cuando todos los navíos de que se trata sean dependientes de los Estados de las Altas Partes Contratantes”.

¹⁹⁹ El artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1910 dispone que: “Si el abordaje fuere originado por culpa de uno de los buques, la reparación de los daños incumbirá a aquél que haya tenido la culpa”.

indemnizar a Recesmar S.L. en 2/3 de la responsabilidad; condenando a Recesmar S.L. a indemnizar a Naviera Delta S.A. en el tercio restante.

Atendiendo a todo lo expuesto podemos concluir que, se trata de una sentencia anterior a la promulgación de la Ley de Navegación Marítima de 24 de julio de 2014. No obstante, resultaba de aplicación el anterior Código de Comercio de 1885. Como ya hemos declarado, la posible aplicación del artículo 827 del Código de Comercio no sigue el mismo criterio utilizado por parte del artículo 4 CRA en lo que al abordaje por culpa común se refiere. Sin embargo, la aprobación de la LNM ha posibilitado superar las contradicciones existentes entre la normativa nacional y lo establecido por los Convenio internacionales de los que España es parte²⁰⁰. Así, en lo que al abordaje por culpa compartida o común se refiere, la LNM consagra tal supuesto en su artículo 341²⁰¹. Si atendemos a lo dispuesto por este artículo, podemos observar como la LNM ha seguido el criterio establecido por el Convenio Internacional de Bruselas (CRA) de graduar la responsabilidad en proporción al grado de culpa de cada buque. No obstante, lo dicho demuestra como la LNM supone un paso al frente al respetar lo establecido en la normativa internacional con objeto de otorgar a la materia carácter uniforme entre la normativa nacional e internacional.

2.2. Sentencia del Tribunal Supremo de 10 de febrero de 1998

La presente cuestión²⁰² aborda un supuesto de salvamento marítimo y la consiguiente remuneración a causa del mismo²⁰³.

²⁰⁰ A estos efectos, el Preámbulo de la LNM establece que: “Esta norma permite superar las contradicciones existentes entre los distintos convenios internacionales vigentes en España y la dispersa normativa que regula esta materia, cuya cabecera está todavía constituida por el Libro III del Código de Comercio de 1885”.

²⁰¹ El artículo 341 LNM dispone que: “En caso de abordaje causado por culpa compartida por ambos buques, la responsabilidad de sus respectivos armadores se graduará en proporción al grado de culpa atribuido a cada buque o, en su caso, embarcación o artefacto naval”.

²⁰² Sentencia del Tribunal Supremo (10/02/1998). El cometario de la presente sentencia se ha realizado conforme al análisis que de la misma realiza ARROYO.I, en “*Estudios de Derecho marítimo*”, vol.3, Jose M, Bosch Editor, Barcelona, 2001.

²⁰³ Interesa saber que en este caso la entidad “Compañía Remolcadores Ibaizabal, S.A.” realizó una operación de salvamento a un buque denominado “Aristo”. Dicha operación concluyó con un resultado útil. El Tribunal Marítimo Central otorgó una remuneración de 2.471.535 pesetas.

Sin embargo, la entidad salvadora recurrió la resolución pues consideró ser merecedora de un premio superior al otorgado. Concretamente, alegó que merecía un premio igual al 20% del valor que tenían las cosas salvadas. El presente recurso fue desestimado tanto por la Audiencia Nacional como por el Tribunal Supremo.

El TS en la presente cuestión ha venido a reiterar los requisitos que deben concurrir para considerar la operación como salvamento; esto es, la situación de peligro así como un resultado útil. Sin embargo, la sentencia tiene su importancia en lo que a los criterios para determinar la remuneración se refiere.²⁰⁴

El Tribunal Supremo con respecto al recurso planteado por parte de la entidad recurrente dictamina que en este caso no es susceptible de rectificación el importe en concepto de remuneración ya que únicamente deberá de ser rectificado cuando la Administración no haya conocido las exigencias del principio de proporcionalidad o bien no haya apreciado las circunstancias o hechos que han determinado el premio.

La recurrente reclama una indemnización equivalente al 20% de valor de lo salvado. En este punto es resaltable la jurisprudencia del TS en la sentencia de 9 de diciembre de 1986. Al respecto, la sala del TS declara que únicamente podrá ser sustituido el criterio empleado por la Administración para determinar la remuneración en aquellos casos en que el recurrente aporte elementos de juicio objetivos que logren contradecir lo dispuesto por la Administración.

Realizada esta pequeña reseña a STS de 9 de diciembre de 1986, en la sentencia objeto de nuestro análisis, el Tribunal Supremo declara que la cuantía del 20% del valor de lo salvado como criterio para determinar la remuneración es subjetiva, tratándose de una estimación propia, sin ningún dato objetivo que la refuerce.

El premio ha de establecerse atendiendo a los elementos establecidos por la ley así como a las circunstancias concurrentes en cada caso. Concretamente, los criterios a tener en cuenta para determinar la remuneración por salvamento, son los previstos en el artículo 13 del Convenio de Londres de 1989²⁰⁵.

²⁰⁴ ARROYO, I. “*Estudios de Derecho marítimo*”, vol.3, Jose M, Bosch Editor, Barcelona, 2001, págs. 261-262

²⁰⁵ A estos efectos, el artículo 13 del Convenio de Londres de 1989 dispone que:” “La recompensa se determinará con miras a alentar las operaciones de salvamento, teniendo en cuenta los siguientes criterios sin atender al orden en que aparecen enumerados: el valor del buque y otros bienes salvados; la pericia y los esfuerzos desplegados por los salvadores para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente; la medida del éxito logrado por el salvador; la naturaleza y el grado del peligro; la

Analizada la presente cuestión podemos afirmar que la derogación de la Ley de 1962 supone un claro avance en la materia. Y ello es así, ya que como nos muestra la presente sentencia, los supuestos de determinación de la remuneración por auxilio prestado en el mar, eran tratados por tribunales administrativos puesto que los Juzgados Marítimos Permanentes así como el Tribunal Marítimo Central estaban adscritos a la Administración Pública y en consecuencia, las resoluciones tenían naturaleza meramente administrativa. Sin embargo, la determinación de remuneración por salvamento se trata de un tema civil en tanto es una controversia que se suscita entre dos más personas sean estas físicas o jurídicas pero en todo caso privadas. En consecuencia, el asunto deberá de tramitarse mediante un procedimiento civil y la decisión final deberá tomarla la jurisdicción civil ordinaria. El acierto de la derogación de la Ley de 1962 se ve igualmente reforzado ya que con la aplicación de la mencionada Ley se confiaba a militares de la marina de guerra temas de carácter civil²⁰⁶.

2.3. Sentencia del Tribunal Supremo de 22 de enero de 2016

En el siguiente asunto²⁰⁷, se aborda la cuestión de la calificación de un siniestro como abordaje así como en su caso la determinación de la responsabilidad derivada del mismo.

La controversia que se suscita para el Tribunal Supremo es la naturaleza y regulación jurídica del hecho. Es decir, la cuestión que se plantea la Sala es si es posible calificar la colisión entre dos buques amarrados al puerto como abordaje.²⁰⁸

pericia y los esfuerzos desplegados por los salvadores para salvar el buque, otros bienes o vidas humanas; el tiempo empleado, los gastos efectuados y las pérdidas sufridas por los salvadores...”.

²⁰⁶ ARROYO, I. Op.Cit.Nota.136, pág. 263-264.

²⁰⁷ Sentencia del Tribunal Supremo. Audiencia Provincial de Lugo. núm. 46/2016, AC 2016\312. Aranzadi. En el mismo sentido, véase la Sentencia del Tribunal Supremo (17/04/1964).

²⁰⁸ Los hechos que dan lugar a la controversia de la presente sentencia se producen como consecuencia del hundimiento de una embarcación que se encontraba atrapada al muelle de un puerto, arrastrando de esta forma al fondo del mar a una segunda embarcación.

En relación a lo dicho, el Tribunal Supremo considera como abordaje el contacto o colisión que se produce entre dos o más buques con carácter violento, siendo capaz de originar daños o perjuicios materiales. Por tanto, declara que el siniestro debe ser calificado como abordaje en tanto se ha producido la colisión entre buques. Sin embargo, considerando la peculiaridad mencionada en el párrafo anterior, declara que el hecho podría ser encuadrado en el artículo 432 del Código de Comercio²⁰⁹ pues el mencionado precepto no solo se encuentra incluido en la sección en materia de abordaje del Código de Comercio, sino que además el precepto contempla el caso que a nosotros nos ocupa, es decir, que un buque debidamente amarrado al puerto aborde a otros en situación inmediata a él. Al respecto, es destacable el auto del Tribunal Supremo de 26 de noviembre de 2013 en el que declaró: *“en el caso presente se discute el concepto de abordaje y el artículo 832 del Código de Comercio parece admitir la posibilidad de que el concepto de abordaje incluiría los contactos entre buques amarrados uno junto al otro, es decir, unidos físicamente, y por tanto incluiría los daños causados entre embarcaciones abarloadas entre las que exista contacto incluso aunque solo sea de uno con pertrechos de otro (redes, anclas.....etc)”*.

Resaltar al respecto que, el artículo 2 CRA²¹⁰ dispone que cada embarcación soportará sus propios daños en el caso en que ambos buques o uno de ellos se encontrasen fondeados, considerándose el supuesto como abordaje fortuito.

Sentado lo expuesto y determinado el siniestro como abordaje, procede determinar cuál ha de ser la normativa aplicable al mismo. En la esfera internacional, encontramos el Convenio de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje de 1910. En lo que al ámbito nacional se refiere, hemos de tener en cuenta que la fecha en la que el accidente (objeto de esta sentencia) se produjo, era de aplicación el Código de Comercio y no nuestra actual Ley de Navegación Marítima.

²⁰⁹ A tales efectos, el artículo 432 del Código de Comercio dispone que: “Si, por efecto de un temporal o de otra causa de fuerza mayor, un buque que se halla debidamente fondeado y amarrado, abordare a los inmediatos a él, causándoles averías, el daño ocurrido tendrá la consideración de avería simple del buque abordado”.

²¹⁰ A tales efectos, el artículo 2 de la Convención de Bruselas de 1910 dispone que: “Si el abordaje fuere fortuito, si fuere debido a un caso de fuerza mayor, o si hubiere duda sobre las causas del abordaje, los daños los sufrirán quienes los hayan recibido”.

No obstante, en el presente supuesto y atendiendo a lo establecido por el artículo 12 CRA²¹¹, por tratarse de un abordaje producido entre dos buques de nacionalidad española y que ha tenido lugar en aguas jurisdiccionales españolas, al presente caso le será de aplicación el Código de Comercio, como norma de origen interno.

Designado el Código de Comercio como norma aplicable (artículos 826 y siguientes), dispone el Tribunal Supremo que en nuestro derecho interno la regulación en materia de abordaje descansa en los principios de la responsabilidad extracontractual puesto que la normativa prevista por el Código de Comercio para el abordaje coincide en lo sustancial con los artículos 1902 y siguientes del Código Civil.²¹² No obstante, la responsabilidad civil que se deriva de los daños ocasionados como consecuencia de abordaje se basa en los principios que en relación a la responsabilidad extracontractual recoge el Código Civil. De esta forma, resulta esencial la determinación de la culpa. En esta línea, es destacable STS de 17 de abril de 1.964 ya que declara que la responsabilidad que incumbe al naviero como consecuencia de los daños por abordaje se fundamenta en la culpa aquiliana²¹³. Prueba de ello es la armonía que se da entre el artículo 826 del Código de Comercio²¹⁴ y el artículo 1902 del Código Civil²¹⁵, pues en ambos casos se declara que quien incurra en culpa deberá indemnizar a la otra parte por los daños y perjuicios ocasionados.

No obstante, la responsabilidad extracontractual a la que hace referencia el artículo 1902 del Código Civil se basa en un sistema resarcitorio de daños. Para que esta opere, tal y como declara la doctrina del Tribunal Supremo será necesario que se pruebe la existencia de un nexo causal entre la conducta del agente y la producción del daño y

²¹¹ A estos efectos, el artículo 12 del Convenio de Bruselas de 1910 dispone que: “Las disposiciones de esta Convención, se aplicarán respecto a todos los interesados, cuando todos los navíos de que se trata sean dependientes de los Estados de las Altas Partes Contratantes, y en los demás casos previstos por las leyes nacionales”.

²¹² A tales efectos, el artículo 1902 del Código Civil dispone que: “El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado”.

²¹³ A estos efectos, interesa saber que la culpa aquiliana está regulada en los artículos 1902 y 1903 del Código Civil y puede ser definida como la responsabilidad extracontractual que nace de una relación jurídica entre dos personas, que no se encuentran unidas por un vínculo contractual pero que como consecuencia de la culpa o negligencia de una de las partes nace una obligación indemnizatoria en favor de la otra por los daños y perjuicios sufridos.

²¹⁴ A estos efectos, el artículo 826 del Código de Comercio dispone que: “Si un buque abordase a otro, por culpa, negligencia o impericia del capitán, piloto u otro cualquier individuo de la dotación, el naviero del buque abordador indemnizará los daños y perjuicios ocurridos, previa tasación pericial”.

²¹⁵ A tales efectos, el artículo 1902 del Código Civil dispone que: “El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado”.

ello, deberá probarlo el actor pues será quien deba acreditar la realidad del hecho del que se deriva para la otra parte la obligación de reparar el daño causado (Sentencia de 14 de febrero 1994 (RJ, 1994,1468))²¹⁶.

Atendiendo a lo expuesto, en el presente caso no ha sido posible probar el nexo causal puesto que no se ha acreditado que la acción u omisión del demandado haya contribuido a la generación o producción del resultado dañoso. Y ello ha hecho que la Sala del Tribunal Supremo haya calificado el siniestro como un abordaje fortuito, lo cual al amparo de lo dispuesto por el artículo 830 del Código de Comercio²¹⁷ supone la exención de responsabilidad por daños ajenos.

Por tanto, el siniestro debe ser encuadrado en el artículo 1105 del Código Civil²¹⁸. En este sentido, el caso fortuito se entiende como aquel hecho imprevisible e independiente a la voluntad del demandado, en el que no ha intervenido culpa o negligencia por parte de éste sino que ha venido derivado de causas no acreditadas de modo que nadie es responsable de tales hechos. No obstante y teniendo en cuenta que los abordajes culpables han de ser aquellos provocados por culpa, negligencia o impericia, este siniestro merece ser calificado como abordaje fortuito ya que no concurre el requisito fundamental que es la actuación culpable o negligente del demandado.

Del análisis de la presente sentencia hemos de extraer una serie de conclusiones. En la LNM no queda regulado de forma expresa el abordaje fortuito, a diferencia de su expresa regulación en el artículo 432 del Código de Comercio²¹⁹; sin embargo, de la interpretación del precepto 340 LNM²²⁰ podemos declarar que para la LNM será

²¹⁶ Sentencia del Tribunal Supremo, (14/02/94), núm.1468/1994. Aranzadi.

²¹⁷ A estos efectos, el artículo 830 del Código de Comercio dispone que: “Si un buque abordare a otro por causa fortuita o de fuerza mayor , cada nave y su carga soportará sus propios daños”.

²¹⁸ A estos efectos el artículo 1105 del Código Civil dispone que: “Fuera de los casos expresamente mencionados en la ley, y de los en que así lo declare la obligación, nadie responderá de aquellos sucesos que no hubieran podido preverse, o que, previstos, fueran inevitables”.

²¹⁹ A tales efectos el artículo 432 del Código de Comercio dispone que: “Si , por efecto de un temporal o de otra causa de fuerza mayor , un buque que se halla debidamente fondeado y amarrado , abordare a los inmediatos a él , causándoles averías , el daño ocurrido tendrá la consideración de avería simple del buque abordado”.

²²⁰ A tales efectos, el artículo 340 LNM dispone que: “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. Cuando se trate de embarcaciones deportivas o de recreo esta obligación recaerá sobre su titular o propietario.

abordaje fortuito aquel en el que no se demuestre la conducta culposa de alguno de los buques implicados. No obstante, como podemos observar, al igual que el Código de Comercio, la LNM establece el sistema de la responsabilidad extracontractual en el sentido de que será necesario que se pruebe la existencia de un nexo causal entre la conducta del agente y la producción del daño y ello, deberá probarlo el actor pues será quien deba acreditar la realidad del hecho del que se deriva para la otra parte la obligación de reparar el daño causado. De lo dicho podemos concluir que la LNM no sólo respeta lo establecido en este punto por el Código de Comercio sino que mantiene esa armonía existente entre el Código de Comercio y el Código Civil en base al mencionado sistema de culpa extracontractual.

Por otro lado, no debemos olvidar que el objeto fundamental de la LNM es llegar a una armonización con el Derecho internacional en la materia. No obstante, no es de extrañar que en lo que se refiere al abordaje fortuito, nuestra LNM venga a disponer prácticamente lo mismo que el CRA; es decir si el abordaje es fortuito, soportarán los daños aquellos que los hayan sufrido.

IV. CONCLUSIONES FINALES

1. La importancia de un marco jurídico regulador eficiente, adecuado y unificado para los accidentes de la navegación marítima.

El marcado carácter universal del Derecho marítimo ha tendido hacia su unificación internacional mediante la elaboración de sendos Convenios internacionales reguladores de la materia. Igualmente, la internacionalidad inherente al Derecho marítimo ha requerido de una necesaria adecuación con los derechos internos. Al respecto, la LNM ha supuesto una amplia reforma del Derecho marítimo español pues ha llevado a cabo la coordinación de nuestro derecho interno con el Derecho marítimo internacional y su consiguiente adecuación a las exigencias del transporte marítimo actual.

La relación de causalidad y la culpa en el abordaje deben ser probadas por quien reclama la indemnización”.

1.1. El abordaje

La normativa que nuestra LNM ha desarrollado con respecto al abordaje ha supuesto una evidente mejora ya que ha puesto fin a la dualidad normativa existente en el ámbito del Derecho marítimo, apostando por seguir la línea establecida por los Convenios internacionales en la materia; prueba de ello es el régimen legal que nuestra LNM ha adoptado para el abordaje culpable, siguiendo la línea del CRA y alejándose de lo dispuesto al respecto por nuestro antiguo C.Com. En definitiva, con la regulación del abordaje en nuestra LNM se ha producido un equilibrio y una cierta complementariedad con el Derecho internacional en la materia. Lo cual supone igualmente que nuestra LNM opere con carácter supletorio frente a aquellas lagunas que puedan existir en los Convenios internacionales del sector.

1.2. El salvamento marítimo

La nueva LNM ha supuesto una sustancial mejora de la institución del salvamento marítimo con respecto a la legislación anterior aplicable a la materia, apostando por seguir la línea establecida por los Convenios internacionales aplicables a la institución. Hemos de destacar que la nueva normativa ha realizado una detallada regulación del premio en el salvamento, como figura esencial de la institución. Igualmente, se han tenido en consideración los aspectos contractuales relativos al capitán, al propietario de los bienes salvados o al armador salvado (entre otros) que van a dotar al proceso de reclamación del importe del premio de una necesaria agilidad, con la finalidad de huir de numerosos conflictos procesales que antes acontecían y que de esta forma se pretenden evitar. Por último y en relación a lo indicado, la modernización y armonización del Derecho marítimo y más concretamente de la institución del salvamento, ha supuesto el cambio de criterio para la determinación de los Tribunales que anteriormente eran competentes, dirigiéndose la disciplina público-administrativa y sus Tribunales hacia la competencia de los Tribunales civiles debido al indiscutible carácter privado de este tipo de relaciones.

1.3. La avería

Habida cuenta de la insuficiencia de las Reglas de York y Amberes, nuestra LNM ha realizado un claro esfuerzo dotando a la institución de la avería de una adecuada y completa regulación en el plano interno. Además, teniendo en consideración

que las RYA vienen más bien a reflejar la voluntad de los navieros ingleses, nuestra LNM se ha apartado en algunos aspectos de las disposiciones contenidas en estas Reglas y adecuándose más a la realidad actual del sector. Igualmente, ha llevado a cabo la regulación de algunas cuestiones como son la prescripción de acciones o el derecho de retención de aquellos que están obligados a contribuir en la avería.

Todo lo expuesto refleja un positivo avance hacia la armonización del sector del Derecho marítimo. Sin embargo, se trata de un proceso que no ha finalizado. Prueba de ello es la necesidad de tener que recurrir a los Reglamentos europeos para poder determinar la competencia judicial internacional (RB-I Bis) o la ley aplicable (RR-I).

En definitiva, nuestra LNM pese a ciertos aspectos susceptibles de crítica, viene por un lado a adecuarse y por otro, a complementar algunas de las lagunas del instrumento internacional. En particular, ha venido a reforzar las disposiciones sobre accidentes de la navegación marítima previstas en el plano internacional, fomentando una mayor seguridad jurídica y previsibilidad. Por tanto, consideramos adecuada la doble regulación normativa existente en este ámbito, ya que nuestra LNM ha completado o matizado lo dispuesto en los Convenios Internacionales sobre la materia. Sin embargo, estimamos necesaria una incorporación en la normativa referente a competencia judicial internacional y ley aplicable en el instrumento internacional, pues su ausencia no garantiza la seguridad jurídica y previsibilidad de resultado, generando a los operadores jurídico-marítimos una desconfianza en la ejecución diaria de su actividad.

2. Los Reglamentos europeos y la regla de especialidad

La coexistencia de los Convenios internacionales relativos al sector de los accidentes de la navegación marítima con otros instrumentos de Derecho comunitario, tales como el RB-I Bis o el RR-I, da lugar a un conflicto normativo, que hace necesaria la aplicación de la regla de especialidad. En virtud de la misma, los Reglamentos especiales primarán ante la aplicación de un reglamento de carácter general, siempre que los primeros respeten los objetivos europeos pretendidos. Así, la regla de especialidad ha de ser utilizada como cauce de solución de los conflictos normativos

pues ésta ha consagrado un criterio hermenéutico de especial transcendencia en este ámbito.

3. ¿Por qué motivo no existe actualmente un Convenio internacional que aglutine y ofrezca una respuesta plena, eficiente y efectiva?

Uno de los motivos por los que hoy en día no existe un Convenio “pleno, eficiente y efectivo” puede deberse al temor de los Estados de ver limitada su soberanía. Así, un Convenio de estas características supondría una limitación en el ámbito de actuación interno de los Estados en diversos aspectos de la materia al que los mismos no están dispuestos a renunciar.

En segundo lugar, debe tenerse en cuenta que la UE tiene muchos intereses en ciertos sectores del comercio internacional, como puede ser el marítimo. En consecuencia, ha adquirido competencias en este tipo de materias, piénsese por ejemplo en la competencia de ratificación de Convenios internacionales en nombre de los Estados miembros. Al respecto, recuérdese el Protocolo correspondiente al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y su equipaje por mar, de 1974.

Igualmente, recuérdese el actual proceso de desconexión que se está produciendo entre la UE y Reino Unido que se hará efectivo en apenas dos años, y este podría generar un conflicto debido a los intereses propios de Reino Unido (también podrían ser otros Estados). Lo cual supondría la iniciación de un posible proceso de Des-Unión Europea.

V. FUENTES BIBLIOGRÁFICAS CONSULTADAS

1. Normativa

Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje firmado en Bruselas en 1910.

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

El Convenio de Bruselas de 10 de mayo de 1952 para la unificación de ciertas reglas relativas a la competencia civil en materia de abordaje.

El Convenio de Bruselas de 10 de mayo de 1952 para la unificación de ciertas reglas relativas a la competencia penal en materia de abordaje.

Especial mención al Reglamento (UE) 1215/2012 de 12 de diciembre de 2012 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil.

Reglamento para prevenir abordajes de 1972.

Las Reglas de York y Amberes (RYA).

El Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989, Londres.

Especial mención al Reglamento (CE) 593/2008 de 17 de junio de 2008 sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I).

Ley 60/1962, de 24 de diciembre, de Auxilios, Salvamento (LAS), Remolques, Hallazgos y Extracciones Marítimas de 1962.

Convenio de Bruselas de 1910 en materia de salvamento.

2. Doctrina

2.1. Libros

ÁLVAREZ RUBIO, J.J. “*Cuestiones internacionales de la propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*”, Gobierno Vasco, Dpto, de Transporte y Obras Públicas, Vitoria-Gasteiz, 2006, págs. 729 y ss.

ARROYO MARTÍNEZ, I. y BELTRÁN SÁNCHEZ, E.M. “*La reforma de la legislación marítima*”, Aranzadi Editorial, Madrid, págs. 183, 184, 198.

ARROYO, I. “*Estudios de Derecho marítimo*”, vol.II, J.M. Bosch Editor, Barcelona, 1995, págs. 95, 343 y ss.

ARROYO, I. “*Estudios de Derecho marítimo*”, vol.III, Jose M, Bosch Editor, Barcelona, 2001, págs. 261, 262.

ARROYO. I. “*Comentarios al Convenio de Salvamento de 1989*”, A.D.M., vol.X, 1993, págs. 75 y ss, 134 y ss.

ARROYO MARTÍNEZ, I., RUEDA MARTÍNEZ, J.A. “*Comentarios a la Ley 14/2014 de 24 de julio, de navegación marítima*”, Thomson Reuters Civitas, Madrid, pág. 1081-1106.

CALVO CARAVACA, A.L., CARRASCOSA GONZALEZ, J. “*Derecho internacional privado*”, vol.I. COMARES Editorial, pág. 162-170, 247-250.

CALVO CARAVACA, A.L. y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J. “*Derecho internacional privado*”, vol.II, Comares Editorial, Granada, 2014, págs. 177, 755, 773-776, 805-808, 819.

GABALDÓN GARCÍA, J.L. “*La remuneración en el salvamento público*”, ADM, Vol. XX, 2003, págs. 139 y ss.

GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA, J.M., “*Manual de Derecho de la navegación marítima*”, 3º Edición, Editorial Marcial Pons, págs. 2, 669, 720 y ss,

GOMEZ CALERA, J. “*Derecho de las averías y de los accidentes marítimos*”, Marcial Pons Editorial, Madrid, pág. 8.

GUTÉS PASCUAL, M.R., “*La avería gruesa o común*”, Vitoria, 2008, págs. 120 y ss.

IRIARTE ANGEL, J.L., CASADO ABARQUERO, M. “*Accidentes Transfronterizos de Circulación y Acción Directa del Perjudicado. Soluciones del Derecho Europeo*”. Thomson Reuters Aranzadi, pág. 61.

MORRAL SOLDEVILLA, “*El salvamento marítimo (Especial referencia al Convenio de 1989)*”, J.M. Bosch Editor, Barcelona, 1997, págs. 300 y ss. 414 y ss,

PULIDO BEGINES, J.L. “*Derecho de la navegación. Las averías y los accidentes de la navegación marítima y aérea*”, Volumen 6, Marcial Pons Derecho, Madrid 2003, págs. 84 y ss, 148, 149, 122, 123, 124 y ss,

PULIDO BEGINES, J.L. “*Curso de Derecho de la navegación marítima*”, Editorial Tecnos, Madrid, págs. 353-423.

RODRIGUEZ RODRIGO, J. “*Abordaje marítimo y litigación internacional*”, Madrid, 2007, págs. 87 y ss.

RUIZ SOROA, J.M. “*Manual de Derecho de la navegación marítima*”. Gobierno Vasco. Vitoria. Págs. 13,14, 23 y ss.

SÁCHEZ ANDRES, A. “*La avería gruesa en relación al proceso evolutivo de la responsabilidad del porteador marítimo*”, ADM, 1981, vol.I, págs. 134-136.

VINCENZINI, E. “*La Convenzione internazionale di Londra del 1989 sul Salvataggio ed il Contratto*”, L.O.F. 1990, Giffre, pág. 54.

2.2. Artículo de revista e informes

ÁLVAREZ RUBIO, J.J., “La regla de especialidad como cauce para superar los conflictos normativos entre el Derecho comunitario y los convenios internacionales en materias especiales” visto en *el Diario La Ley*, núm. 7499, Sección Tribuna, Octubre 2010, Año XXXI, Editorial LA LEY, págs. 1-6.

CENDÓN CASTOR, J.L. “Responsabilidad extracontractual en el abordaje marítimo”. Visto en *InDret, Revista para el análisis del Derecho*, Barcelona, enero, 2008.

DE MIGUEL ASENSIO, P.A. “Contratación Internacional: la evolución del modelo de la Unión Europea”, visto en *la Revista mexicana de derecho internacional privado y comparado*, núm 29, septiembre de 2011, págs. 67-88.

DE MIGUEL ASENSIO, P.A. “La sentencia Haeger Schmidt y la interpretación del artículo 4 del Reglamento Roma I”. <http://pedrodemiguelasensio.blogspot.com.es/2014/10/la-sentencia-haeger-schmidt-y-la.html>

LIMARES FLEYTAS, A. “Los problemas jurídicos del abordaje y su proyección en la esfera internacional”, visto en *Boletín de la academia de ciencias políticas y sociales*.

LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C. “Integración europea y unificación de la reglamentación del contrato de transporte de mercancías por carretera: algunos datos y reflexiones”, visto en *el Congreso Internacional de transporte: los retos del transporte en el siglo XXI*. Tirant lo Blanch 2005. Valencia, págs. 847-868.

LLORENTE MARTÍNEZ, I. “Convenio de Roma 1980 y Reglamento de Roma I. Ley aplicable a las obligaciones contractuales. El contrato de transporte de mercancías y el tribunal de justicia de la UE”, visto en *Cuadernos de Derechos Transnacional*, vol. 7, Núm.1, Marzo 2015, págs.. 271-272.

MARTÍNEZ JIMÉNEZ, “Accidentes marítimos: abordaje, naufragio, salvamento y avería gruesa”, visto en AA.VV, *la reforma de la legislación marítima*, Pamplona, 1999, págs. 183 y ss.

RODRÍGUEZ ARTIGAS, “En torno al régimen jurídico del abordaje en el Derecho español”, visto en *estudios de Derecho mercantil en homenaje a Rodrigo Uría*, Madrid, 1978, págs. 697 y ss.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, “El abordaje: su concepto y delimitación”, en AA.VV, *Estudios en homenaje al Profesor Aurelio Menéndez*, t.III, págs. 4045 y ss.

3. Jurisprudencia

3.1. Nacional

Sentencia del Tribunal Supremo, (14/02/94), núm.1468/1994. Aranzadi.

Sentencia del Tribunal Supremo (10/02/1998).

Sentencia del Tribunal Supremo, núm. 266/2010, (17/05/2010). Cendoj.

Sentencia del Tribunal Supremo. Audiencia Provincial de Lugo. núm. 46/2016, AC 2016\312. Aranzadi.

3.2 Internacional

STJCE (30/11/1976), Asunto C-21/76: *Mines de Potasse*. Curia.

STJUE (04/05/2010), Asunto C-533/08: *TNT Express Nederland BV contra AXA Versicherung AG*. Aranzadi TJCE/2010/132.

STJUE (23/10/2014), Asunto C-305/13: *Haeger & Schmidt GmbH v. Mutuelles du Mans assurances IARD (MMA IARD) y Otros*. Aranzadi TJCE 2014/414.