



Judith Pineda
"Mil días de Periepcias"
2012

RESPONSABILIDAD DEL PROPIETARIO Y DEL NAVIERO EN EL DERECHO MARÍTIMO HONDUREÑO

Por: Abog. Nicolás J. García Pineda.

Master en Derecho Empresarial. Doctorando en Derecho Tributario y Derecho Mercantil Universidad de San Carlos, Guatemala. E-Mail: nicojgp@hotmail.com

Resumen

La responsabilidad de los sujetos en el derecho marítimo presupone la aplicación de principios distintos con respecto a aquellos instituidos por el derecho civil. El presente artículo pretende discutir el grado de responsabilidad del propietario de buque y del naviero con especial referencia a supuestos determinados en el Código de Comercio y Convenios Internacionales, así como los diversos sistemas de limitación de responsabilidad.

Palabras clave: Responsabilidad del propietario de buque, responsabilidad del naviero, indemnización por conducta del capitán, abordaje, daños por contaminación, sistemas de limitación de responsabilidad, abandono.

Abstract

Admiralty law subject's liability presupposes the application of different principles than those instituted by civil law. This article aims to discuss the degree of liability of the vessel owner and the ship-owner with special reference to cases determined in the Commercial Code and International Conventions, as well as the various limitation of liability systems.

Keywords: Vessel owner liability, ship-owner liability, indemnification for conduct of the captain, collision, pollution damage, limitation of liability systems, abandonment.

INTRODUCCION

En el Derecho Marítimo, los aspectos relativos a la responsabilidad de los sujetos vienen comprendidos en diversas sistemas normativos, tanto nacionales como internacionales. De ésta forma se concreta un sistema de responsabilidad que no atiende los criterios directos de imputación por daño. Frente al principio de responsabilidad universal instituido por el Código Civil (CC) en su art. 2244, mismo que reza: “Del cumplimiento de las obligaciones responde el deudor con todos sus bienes, presentes y futuros”, se anteponen a ello los sistemas de limitación de responsabilidad, propios del derecho marítimo. En consecuencia el presente trabajo tiene por objeto discutir la responsabilidad y los sistemas de limitación que rigen en el derecho marítimo hondureño para el propietario y naviero, comprendidos en las normas de orden interno e internacional.

En el primer apartado se busca ofrecer un concepto de propietario de buque y naviero; esto en virtud que ambos términos presentan cierto grado de confusión, especialmente al contrastar las normas de derecho interno con las disposiciones de derecho extranjero y del ámbito internacional. La ambigüedad de los términos se forma por las distintitas concepciones propias de cada ordenamiento jurídico. La cuestión reviste mayor importancia al momento de deducir responsabilidad, ya que el criterio de imputación viene dado por distintas disposiciones legales. Frente a este escenario, pretendemos brindar un concepto de cada sujeto, aplicable en el contexto del derecho hondureño, a través de la discusión de normas que ponen en relieve su caracterización.

En el segundo apartado entramos al terreno de la responsabilidad. La temática debe ser abordada desde el estudio individual de los distintos supuestos. Ante la complejidad y extensión de la cuestión, no pretendemos agotar todos los escenarios, sino cubrir los destacados por el Código de Comercio (CCom)¹ y los Instrumentos Internacionales vigentes en el derecho hondureño. Finalmente, en el tercer apartado hacemos una breve referencia a los sistemas de limitación de responsabilidad instituidos por el derecho marítimo. Con esto buscamos, en primer término esclarecer el uso de esta institución, y en segundo, discutir su justificación.

¹ Es preciso aclarar que a lo largo del presente trabajo, al referirnos al Código de Comercio (CCom), aludimos al de 1940, cuyas disposiciones sobre el comercio marítimo, comprendidas en el Libro III, continúan vigentes

I. DELIMITACIÓN DE LOS CONCEPTOS DE PROPIETARIO Y NAVIERO

Al igual que los distintos bienes susceptibles de apropiación², los buques que forman parte de la marina nacional hondureña pueden adquirirse en propiedad y transmitirse a título gratuito u oneroso, de conformidad con el art. 86 de la Ley Orgánica de la Marina Mercante (LOMM). El art. 733 del CCom establece que los buques mercantes constituyen una propiedad (bien mueble art. 744 del CCom) que se puede adquirir³ y transmitir por cualquiera de los medios reconocidos en el derecho, dicha transmisión debe constar por escrito, y produce efectos para terceros desde el momento de su inscripción. Por tanto, podemos afirmar, que el registro de la transmisión, es el acto constitutivo del derecho propiedad sobre el buque. Por lo expuesto, podemos definir al propietario del buque como aquella persona, física o jurídica, titular del derecho real de dominio sobre el mismo, inscrito en el Registro Mercantil como tal.

El art. 749 del CCom establece que si dos o más personas fueren partícipes en la propiedad de un buque mercante, se presumirá constituida una compañía por los copropietarios, rigiendo los acuerdos de la mayoría de sus socios. La copropiedad de un buque recibe el nombre de “condominio naval.”⁴ La ley obliga a todos los copropietarios, en la proporción de su propiedad, a sufragar los gastos necesarios para la navegación, incluyendo la reparación, mantenimiento, equipo y pertrechamiento del buque (art. 751 del CCom).

Con respecto al naviero, el art. 746 del CCom ofrece el siguiente concepto: “Se entiende por naviero la persona encargada de avituallar o representar el buque en el puerto en que se halle.” Por otro lado, el Reglamento de Transporte Marítimo (RTM) en su art. 2

² Desde una perspectiva puramente civilista, vid. CRUZ LÓPEZ, R., Los bienes, 1ª ed., Ed. Fuego Nuevo, Tegucigalpa, 2003, págs. 20 y ss.

³ En cuanto a los medios de adquisición de buques, vid. SALGADO Y SALGADO, J. E., Manual de derecho marítimo, t. I, Ed. Académica Española, Berlín, 2012, págs. 442 y ss. El autor distingue entre medios de adquisición de orden común y de orden marítimo. Dentro de los primeros clasifica los de derecho público, que comprenden la confiscación, incautación, expropiación y derecho de angaria; y los de derecho privado que engloba la compraventa, permuta, donación, sucesión, prescripción, dación en pago, venta judicial, y arrendamiento. En los segundos incluye la construcción, el abandono y el apresamiento. Cabe señalar que el método más común para la transmisión de la propiedad de los buques ha sido, desde la era de los romanos, la compraventa, en este sentido, vid. DOMÍNGUEZ CABRERA, M. del P., “Aproximación a la formación jurídica del concepto de buque”, Revista E-Mercatoria, v. 4, núm. 2, 2005, pág. 19. En cuanto a la venta del buque, la ley hondureña prescribe que deberá realizarse en subasta pública, siguiendo las normas dictadas por el Código Procesal Civil, a menos que por unanimidad, los copropietarios convengan en otra cosa (art. 752 del CCom).

⁴ FERNÁNDEZ RUIZ, J. L. y MARTÍN REYES, M. de los A., Fundamentos de derecho mercantil, t. II, 3ª ed. Ed. Edersa, Madrid, 2001, pág. 3. En la doctrina, se discute sobre la naturaleza jurídica de la compañía constituida por los propietarios. El autor sostiene que se trata de una comunidad con características sui generis (vid. art. 589 del CCom español); en este sentido, vid. Sentencia del Tribunal Supremo de España, dictada por la Sala de lo Civil, en fecha 23 de julio de 1961, en la que el alto Tribunal, niega la constitución de una sociedad mercantil en este caso.

literal b), define al armador o empresa naviera, como “la persona física o jurídica que poseyendo buques mercantes propios o ajenos, los dedica a su explotación bajo cualquier modalidad contractual, aun cuando ello no constituya su actividad económica principal.” De esta forma, el CCom caracteriza al naviero como la persona que abastece, provee o suministra y representa al buque, mientras que el RTM se refiere al armador o empresa naviera, como la persona que se dedica a la explotación del buque. Resulta congruente asociar las acciones descritas, y conjugarlas en equipar y explotar el buque, por lo que se aprecia que en el derecho hondureño se vuelven equivalentes los términos de naviero o empresa naviera, con el armador, criterio no ajeno en la doctrina⁵.

Dicho esto, y con el objeto de ofrecer un concepto integral de naviero, lo definimos como la persona física o jurídica que poseyendo buques mercantes propios o ajenos, lo equipa, proveyéndole de todo lo necesario para que pueda navegar, y lo explota comercialmente. Del concepto anterior se infiere que la condición de propietario y naviero puede recaer en la misma persona, pero cabe que sean distintas, mediando el alquiler o arrendamiento del buque. El naviero representa la propiedad del buque y tiene capacidad para gestionar judicial y extrajudicialmente cuanto interese al comercio (art. 755 del CCom), asimismo, elige al capitán y contrata en nombre del propietario o copropietarios (art. 757 del CCom). Las facultades otorgadas a los navieros son amplias, con tasadas limitaciones establecidas por la ley⁶.

Al considerar diversos ordenamientos jurídicos y normas internacionales, surge cierta confusión en los conceptos de propietario, naviero y armador, así como en los criterios adoptados para imputarles responsabilidad. Esta confusión tiene su base en determinados hechos en la evolución histórica, partiendo de las circunstancias económicas y jurídicas que influyen en el concepto del naviero, como son los cambios que en ese orden se producen al finalizar el siglo XVIII, en la que no existía una independización de la actividad naviera ni, ergo, una navegación comercial.

⁵ Con el criterio que los conceptos de naviero y armador aportan expresiones equivalentes, vid. CERVANTES AHUMADA, R. Derecho marítimo, 1ª ed., Ed. Herrero, México D.F., 1997, pág. 818, y OSSORIO, Manuel, Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales, 30ª ed. (corregida y aumentada por CABANELLAS DE LAS CUEVAS, G.), Ed. Heliasta, Buenos Aires, 2004, pág. 96 y 611. En contraposición a ésta postura, vid. SALGADO Y SALGADO, J. E., Manual de derecho marítimo, pág. 291, quien define “naviero” como “la persona física o moral, propietaria de una o varias embarcaciones.” Sobre el particular, somos del pensar que, al otorgar el carácter de naviero al propietario, distinguiendo entre armador y naviero, se desnaturaliza relativamente la óptica del buque como propiedad, ya al emplear dicha terminología se abandona el término de propietario para referirse a la persona que ejerce dominio sobre el buque, dando a entender que la propiedad del buque posee una naturaleza propia, distinta a la propiedad de los demás bienes.

⁶ Se distinguen tres limitaciones que tiene el naviero, salvo autorización del propietario o acuerdo de los copropietarios (art. 758 del CCom); éstas son, la prohibición de ordenar un nuevo viaje, ajustar para él mismo nuevo flete y contratar un seguro para el buque.

En ésta etapa no es posible referirnos a un naviero no propietario del buque, ya que era él mismo quien lo explotaba. Para efectos de deducir responsabilidad resultaba indistinto separar a los sujetos. A finales del siglo XIX y principios del XX, los transportes marítimos tienen una configuración distinta y los fletes son continuos. Con estos cambios, la figura del naviero-propietario es inusual y surge la del “naviero no propietario” o “armador”, que es un propietario temporal de un buque para todas las actividades del mismo, aunque no esté inscrito a su nombre. De esta manera en la evolución histórica del naviero nos encontramos con las figuras del naviero propietario del buque y naviero no propietario, llamado históricamente armador, que es quien por su cuenta arma o avía un buque. En consecuencia, resultó irrelevante el título en que el naviero empleara el buque. Un aspecto determinante en la confusión de sujetos recae en el hecho que tradicionalmente han coincidido ambas figuras, propietario y naviero. De éste modo se identifica al naviero con el empresario de la navegación.⁷ Por encima de lo reseñado, la confusión terminológica se ve superada una vez atendido el principio teleológico de la norma. El propietario será quien tenga a su nombre inscrito el buque, mientras que, el naviero o armador, se caracteriza por la explotación del buque. Contrastando ambas figuras, la del propietario se perfila como pasiva, mientras que la del naviero es activa⁸. La explotación del buque en caso de concurrir un condominio naval, requiere el nombramiento de un gestor con el carácter de naviero (art. 754 del CCom). En este caso se constituye la figura de “naviero gestor.” Sobre esto cabe destacar la imprecisión del CCom al introducir la expresión “naviero o gestor” (arts. 759, 760 y 761 del CCom), atribuyéndoles en éste contexto el carácter de equivalentes a ambos términos. En contraste con el CCom español, claramente se advierte que la terminología empleada es la de “naviero gestor” (arts. 599, 600 y 601 del CCom español), que es el naviero no propietario, en caso de constituirse un condominio naval.⁹

⁷ FERNÁNDEZ RUIZ, J. L. y MARTÍN REYES, M. de los A., Fundamentos de derecho mercantil, págs. 1 y 2.

⁸ DOMINGO RAY, J., Derecho de la navegación, Ed. Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1992, pág. 329. Dicha afirmación se constata con el hecho que para ser propietario de un buque, como señala el autor, el único requisito es tener la capacidad para adquirir, mientras que para ser naviero se exige tener la aptitud para comerciar, y hallarse inscrito en el Registro Público de Comercio (art. 755 del CCom).

⁹ Al respecto, expresa FERNÁNDEZ RUIZ, J. L. y MARTÍN REYES, M. de los A., Fundamentos de derecho mercantil, pág. 4, que la expresión “naviero gestor” de igual manera resulta incorrecta, al confundirse el naviero no propietario con el “gestor naval.” Sin perjuicio de ello, apegándonos a un sentido estricto de la redacción de la norma, la expresión “naviero gestor” resulta aplicable, empero, la disyuntiva introducida en el derecho hondureño de “naviero o gestor” es a todas luces un error que se debe superar al momento de discutir la norma, ya que la expresión denota que resulta indistinto referirse a una u otra figura.

El gestor naviero, como su nombre lo indica, realiza acciones de gestión, como agente marítimo, representando al naviero, en relación, vid. SIMONE, Osvaldo Blas, Compendio de Derecho de la Navegación, Ediciones Depalma, Buenos Aires, 1987, págs. 88 y ss., quien sostiene que “agente marítimo” es el que representa y sustituye al armador en el puerto de su actuación. Actúa ante las autoridades administrativas del puerto de su domicilio, en nombre y representación del armador a fin de lograr la debida autorización para el ingreso del buque, su permanencia y posterior partida.

II. SUPUESTOS DE RESPONSABILIDAD DEL PROPIETARIO Y NAVIERO

Incardinando el estudio al desarrollo de distintos supuestos de responsabilidad del propietario y del naviero, procedemos a discutir cuatro situaciones sobre las que la ley impone un grado de responsabilidad, sin pretender agotar todos los escenarios, sino únicamente abordar aquellos a los que la ley y tratados internacionales hacen mención expresa, que a su vez comprenden los casos típicos de responsabilidad en el derecho marítimo. En primer término discutiremos la responsabilidad en la que puedan incurrir el propietario y naviero por los actos del capitán y de las obligaciones contraídas por éste para reparar, habilitar y avituallar el buque (art. 746 del CCom), es decir, la responsabilidad derivada del suministro y mantenimiento del buque. En segundo lugar, analizaremos la responsabilidad de los sujetos que importan el objeto del estudio, en caso de existir indemnizaciones en favor de terceros, en virtud de la conducta del capitán con relación a la carga del buque (art. 747 del CCom). En tercer lugar, estudiaremos la responsabilidad en caso de abordaje, lo que constituye el caso típico de responsabilidad en el derecho marítimo (art. 996 del CCom). Finalmente, en cuarto lugar, discutiremos la responsabilidad derivada de daños por contaminación (art. 3 del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos).

1. Responsabilidad derivada del suministro y mantenimiento del buque

El CCom establece en su art. 746, que el propietario y el naviero son civilmente responsables de los actos del capitán y de las obligaciones contraídas por éste para reparar, habilitar y avituallar el buque, siempre que se acredite que la cantidad reclamada fue invertida en el propio buque. En este sentido, queda claro que exploramos la responsabilidad del propietario y naviero por los actos o por las obligaciones contraídas por el capitán del buque, tendentes a reparar, abastecer o aprovisionar, el buque, en otras palabras, aludimos a los gastos de mantenimiento y suministro. Al comprender el art. 746 del CCom ambos sujetos, es preciso dilucidar el grado de responsabilidad de cada uno de ellos en el supuesto de hecho.

En principio, corresponde al naviero indemnizar al capitán de los gastos que hubiese hecho para el buque (art. 762 del CCom); no obstante, el art. 751 del CCom impone la obligación de reparación y mantenimiento al propietario. Por su parte, el art. 748 párrafo segundo, vuelve a imputar la responsabilidad de reponer las cantidades invertidas en el buque por el capitán, a ambos sujetos. Se desprende que la ratio del art. 762 del CCom es el reembolso inmediato de los gastos en utilidad del buque en que hubiere incurrido

el capitán, cantidad que podrá pedir directamente al naviero. Es decir, la norma ha de interpretarse en el sentido que ofrezca mayor seguridad y facilidad en el cobro del crédito. No obstante, esta óptica no plantea que el propietario se ve eximido de responsabilidad, sino ofrecer un mayor margen de facilidad y seguridad en el cobro. Ante el silencio de las disposiciones señaladas, cabe cuestionarnos si el tipo de responsabilidad de ambos sujetos es solidaria, subsidiaria o mancomunada, frente al capitán.

Para esclarecer la cuestión, hemos de analizar cada figura a la luz de la normativa aplicable. En primer término, de conformidad con el art. 1400 párrafo tercero del CC, la solidaridad debe ser expresamente declarada en todos los casos en que no la establece la ley. De esta forma, descartamos que el tipo de responsabilidad sea solidaria, por cuanto la ley omite dicho elemento. En segundo término, los arts. 746 y 751 del CCom no establecen un orden concreto para el cobro del crédito, sin embargo, el art. 762 del CCom dispone que “el naviero debe indemnizar al capitán de todos los gastos que con fondos propios o ajenos hubiere hecho en utilidad del buque.” Al referirse a “todos los gastos”, se descarta que la obligación, frente al capitán, sea mancomunada, ya que de ser así, sólo le serían imputables al naviero la mitad de los gastos.¹⁰ Por otro lado, no hay disposición que autorice al capitán cobrar la totalidad de la deuda al propietario directamente, como si ocurre con el naviero. En consecuencia, somos del criterio que, frente al capitán, la responsabilidad recae, prima facie, sobre el naviero, y ante la incapacidad de éste para saldar lo adeudado, subsidiariamente sobre el propietario. Lo anterior se fundamenta principalmente, en primer lugar, en el art. 762 del CCom, que autoriza el cobro de la totalidad de la deuda, y en segundo, en el art. 757 del CCom, que dispone que es el naviero quien nombra al capitán, por lo que, si atendemos a la facilidad del cobro, resulta más fácil para éste cobrarle al naviero, ya que fue él quien lo nombró, evitándole al capitán la necesidad de localizar al propietario. Todo esto, sin perjuicio que el naviero, en caso de cubrir la totalidad de la deuda, tenga el derecho, por subrogación, de cobrar al propietario la mitad de lo pagado.¹¹

Otro elemento que surge del art. 746 del CCom es la justificación de los gastos como presupuesto para el reintegro patrimonial del capitán. La norma establece que la responsabilidad subsiste siempre que el capitán justifique que la cantidad reclamada se invirtió en beneficio del buque. En éste contexto se deben considerar únicamente las cantidades

¹⁰ Dicho argumento encuentra su sustento en el art. 1400 párrafo primero del CC, puesto que la ley impone a ambos sujetos la obligación (art. 746 del CCom), siendo ésta divisible, al ser cantidades líquidas, por lo que ambos sujetos se verían obligados por cuotas iguales, vedando al capitán la posibilidad de cobrar la totalidad al naviero directamente, como efectivamente autoriza el art. 762 del CCom.

¹¹ Sobre la subrogación, vid. INESTROSA, Fernando, *Derecho civil: Obligaciones*, Ed. Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 1969, pág. 38 y ss.

utilizadas para el mantenimiento y suministro del buque; dejando por fuera cualquier otra inversión no relacionada. De realizarse mejoras, fuera de las estrictamente necesarias para la navegación, los gastos correrán por cuenta del capitán, quien no podrá repetir contra el propietario ni el naviero.

2. Responsabilidad por indemnizaciones a favor de terceros, en relación al cargamento

El art. 747 del CCom dispone sobre la responsabilidad por las indemnizaciones en favor de tercero a que diere lugar la conducta del capitán en relación a la custodia de la carga del buque. En otras palabras, nos situamos en el terreno de responsabilidad del propietario y del naviero por indemnizaciones derivadas de la custodia del cargamento, es decir, por los daños sufridos en la carga del buque. Apreciada la disposición *ut supra* de manera aislada, el naviero se vuelve el único responsable frente a terceros, no obstante, el art. 750 del CCom establece que los copropietarios de un buque son civilmente responsables en la proporción de su haber social, de las actos a que se refiere el art. 757 del CCom. Al volver responsables a los copropietarios en los términos del art. 757 del CCom, el razonamiento no puede ser otro que el de incluir al propietario dentro de los sujetos responsables, conjuntamente con el naviero, por cuanto, no existe justificación para imputar responsabilidad únicamente en los casos que nos encontremos frente a copropiedad y eximamos de toda responsabilidad al propietario unipersonal. De esta forma se instituye un sistema de responsabilidad conjunto. En este contexto, cabe señalar que si bien el CCom no designa un orden específico para sufrir las indemnizaciones correspondientes, el naviero ostenta amplias facultades de disposición con respecto al buque (art. 755 del CCom). Sobre esto, resulta adecuado precisar que la norma se refiere a la responsabilidad del naviero¹², no del agente naviero, que es contratado por el mismo

¹² En relación, vid. Sentencia de la Corte Suprema de Justicia de Panamá, Sala Primera de lo Civil, de fecha 16 de enero de 1998. En éste caso, la empresa WILFORD & McKAY, S. A., cómo agencia naviera, sirve de mera intermediaria entre el naviero y el gobierno, respecto al uso de puertos y facilidades portuarias panameñas. El día 24 de marzo de 1995, autoridades de la Dirección de Cuarentena Agropecuaria del Ministerio de Desarrollo Agropecuario, impidieron el desembarque de un contenedor conteniendo patitas de cerdo congeladas, embarcadas originalmente en Canadá, y reembarcadas en Cartagena, Colombia, hacia Cristóbal, Colón, en territorio panameño. La agencia naviera WILFORD & McKAY, S. A. no tuvo participación directa, ni injerencia en la contratación de la carga contenida, no obstante, el Ministerio de Desarrollo Agropecuario impuso una cuantiosa multa. La Sala determinó que efectivamente el Ministerio de Desarrollo Agropecuario confundió la figura del naviero con la del agente naviero. El agente naviero figura como un simple mandatario, razón por la que sólo será responsable de las consecuencias que se deriven de sus propios actos. Cosa distinta es que el agente naviero, por los trámites administrativos, actúe como representante del naviero ya sea activa o pasivamente. La Sala declaró ilegales la resolución por la cual se imponía la multa, estableciendo que la responsabilidad, en todo caso, corresponde al naviero. Éste criterio encuentra su génesis en la Sentencia de fecha 18 de julio de 1988.

naviero o armador.

Puesto esto en contexto, cobra importancia las facultades y atribuciones que le corresponden al capitán (arts. 769 y ss. del CCom), ya que, fuera de éstas, responde personalmente, sin responsabilidad para el propietario y naviero (art. 748 del CCom). Encuadrando la discusión propiamente en la carga, el art. 780 del CCom prescribe que el capitán no será responsable por los daños que sobrevinieren al buque o al cargamento por fuerza mayor, pero lo será en caso que falte a sus deberes. En relación, el art. 779 del CCom establece que el capitán responde del cargamento desde que se entrega, hasta su descarga. Sin embargo, hemos de considerar la responsabilidad impuesta ope legis al propietario y al naviero con relación a las indemnizaciones que dieran lugar por la conducta del capitán en cuanto al cargamento. Ante la responsabilidad, por un lado del propietario y del naviero, y por otro, del capitán, en caso que se ocasionara daño en la carga por su culpa esto es, incumpliendo los deberes impuestos en los arts. 770 y ss. del CCom, surge la discusión sobre el tipo de responsabilidad frente a terceros, por parte de estos tres sujetos. El asunto es resuelto en el art. 778 del CCom, al disponer que el capitán será responsable civilmente para con el naviero, y éste para con los terceros que hubiesen contratado con él, incluyendo dentro de los supuestos contemplados, los daños al buque y cargamento por impericia del capitán,¹³ omitiendo la responsabilidad del propietario frente a terceros. Es decir, en los casos comprendidos en el art. 778 del CCom, frente a terceros responderá el naviero, pudiendo éste repetir contra el capitán.¹⁴

En síntesis, la responsabilidad por indemnizaciones derivadas de daños sufridos en la carga del buque, frente a terceros, corresponde al naviero, quien a su vez puede repetir contra el capitán por la totalidad de la deuda. Planteado el esquema de responsabilidad, evidentemente, el propietario no encuentra cabida, por cuanto el art. 778 del CCom, con

¹³ En sentido contrario, vid. Sentencia del Tribunal Supremo de España, dictada por la Sala de lo Civil en fecha 17 de julio de 1995. En la demanda incoada por PESCAPUERTA S.A., contra ATLANTIC NAVIGATION CORP. (empresa a la que pertenece el capitán), LAVINIA CORP., y SUFLENOR, S.A., por 35.829.41 pesetas, consecuencia de los daños producidos en la pérdida de pescado y cefalópodos congelados transportados a bordo de un buque por descomposición; tras el proceso, se condenó en primera instancia solidariamente a las demandadas por anomalías y deficiencias registradas en el transporte de la mercancía. La Audiencia Provincial de La Coruña, Sección 3ª, confirmó en parte y revocó la resolución de primera instancia, condenando exclusivamente a LAVINIA CORP como naviero. En el recurso de casación se postula el error al no haber imputado también la responsabilidad al capitán. La Sala manifestó que “habida cuenta la cualificada posición en el tema del tráfico marítimo y de la categoría que en este recurso representa el status del Capitán, ha de concluirse en que por parte del mismo no se actuó acatando sus respectivas obligaciones en punto a la vigilancia de la estiba del buque” declarando que existía responsabilidad solidaria entre la el naviero y la empresa a la que pertenece el capitán.

¹⁴ FERNÁNDEZ RUIZ, J. L. y MARTÍN REYES, M. de los A., Fundamentos de derecho mercantil, pág. 10.

meridiana claridad impone la responsabilidad frente a terceros, al naviero, facultando a éste a cobrar posteriormente dicha indemnización al capitán. En consecuencia, los terceros no están legitimados para cobrarle al propietario, y es que si bien el art. 750 del CCom contempla la responsabilidad del propietario conjuntamente con el del naviero en el supuesto de hecho examinado, el 778 del CCom resuelve ubicar al naviero como único responsable frente a terceros, pudiendo repetir contra el capitán, volviendo cualquier cobro del naviero hacía el propietario inútil, puesto que será el capitán quien finalmente sufra la indemnización por los daños en la carga. Cuestión distinta es el caso que el capitán sea insolvente, en cuyo caso, el naviero habrá de asumir la responsabilidad de indemnizar a terceros, y en virtud de la incapacidad de pago del capitán, podrá el naviero pedir la mitad de la indemnización, una vez pagada, al propietario, por mandato del art. 750 del CCom.

3. Responsabilidad en caso de abordaje

Existe abordaje cuando dos o más buques entran en colisión y se causan daños.¹⁵ Siguiendo este concepto, si la colisión se produce entre un buque y un muelle o dique fijo, no estamos dentro del concepto de abordaje en sentido estricto y no son aplicables las normas particulares creadas por el derecho marítimo para el abordaje.¹⁶ En la doctrina se acepta de manera pacífica que la responsabilidad por los daños causados en un abordaje se fundamenta en los lineamientos de derecho civil en lo relativo a la responsabilidad extracontractual¹⁷ (art. 1360 del CC). Sin embargo, se plantea el caso que un abordaje pueda constituir asimismo la causa de la infracción de un contrato (v. gr., de transporte marítimo). En este sentido, la doctrina española mayoritaria se ha inclinado por la tesis que la aplicabilidad de las normas sobre responsabilidad contractual legales o contractuales— tiene su propio ámbito de aplicación, privando sobre aquellas normas de carácter extracontractual, sin excluir a éstas definitivamente, al poder ser invocadas para la deter-

¹⁵ MEDINA ALCOZ, M., La culpa de la víctima en la producción del daño extracontractual, Ed. Dykinson, Madrid, 2003, pág. 277; asimismo vid. CERVANTES AHUMADA, R. Derecho marítimo, págs. 915 y 916.

¹⁶ En este sentido apunta SÁNCHEZ CALERO, F. Instituciones de derecho mercantil, t. II, 22^a ed., Ed. McGraw Hill, Madrid, 1999, pág. 536, quien señala que en caso de colisión entre un buque y un muelle, debe acudirse al derecho civil común (art. 1902 del CC español).

¹⁷ CENDÓN CASTRO, J. L., “Responsabilidad extracontractual en el abordaje marítimo”, Revista Indret, núm. 2, 2001, pág. 3.

¹⁸ MARTÍN OSANTE, J. M., “La supuesta concurrencia de responsabilidad contractual y extracontractual en un mismo abordaje marítimo”, Anuario de derecho civil, núm. LII-1, 1999, págs. 246 y 247. En relación, vid. Sentencia del Tribunal Supremo de España, dictada por la Sala de lo Civil en fecha 22 de julio de 1997.

minación de los daños ocasionados.¹⁸

En todo caso, el art. 996 del CCom vuelve directamente responsable al naviero, excluyendo al propietario de la responsabilidad,¹⁹ quien deberá sufrirla en caso de ostentar el doble carácter de propietario y naviero. En cuanto a los escenarios planteados sobre la responsabilidad contractual y extracontractual derivada del abordaje, la norma se refiere a la indemnización de daños y perjuicios, por tanto, incluye los daños materiales ocasionados, así como aquellos que directamente se relacionen con el incumplimiento contractual. No obstante, cabe señalar que si el abordaje es producto de causa fortuita o fuerza mayor, no existirá responsabilidad por parte del naviero (art. 1001 del CCom). De ello se concluye que un presupuesto esencial en el abordaje es la culpa. En este contexto, la culpa abarca la negligencia o impericia del capitán, piloto u otro individuo de la dotación, de conformidad con el art. 996 del CCom.

Por su parte el art. 997 del CCom dispone que si el abordaje fuese imputable a ambos buques, cada uno de ellos soportará su propio daño, y ambos navieros serán responsables solidarios por los daños y perjuicios causados. De este modo, el CCom consagra el iudicium rusticorum de la compensación abstracta (neutralización) de culpas, pues se compensa culpa con culpa y cada naviero soporta sus daños; el mismo resultado se obtiene si no se pudiese determinar cuál de los buques ha sido el culpable (art. 998 del CCom).²⁰

La principal crítica al sistema a la cual nos adherimos, se sustenta en que, de acuerdo con los principios de la responsabilidad civil, en el primer caso, cada buque debería indemnizar al otro la cantidad que determinase su cuota de aportación causal, calculada a través del grado de su participación culpable²¹ y, en el segundo, ante la imposibilidad de identificar al buque culpable, cada uno debería indemnizar al otro la mitad de su daño.²²

¹⁹ Señala PÉREZ SIMEÓN, M., “La responsabilidad del naviero por abordaje en el derecho romano clásico”, Revista Indret, núm. 1, 2008, pág. 2, que en la actualidad, parte de la doctrina aboga por una reforma legislativa que haga responder solidariamente al naviero y al propietario para resolver el inconveniente que supone para la víctima tener que identificar al naviero.

²⁰ En relación, vid. Sentencia del Tribunal Supremo de España, dictada por la Sala de lo Civil, de fecha 6 de octubre de 1989. La Sala determinó que de la falta de elementos que permitan medir la intensidad de la posible culpa de cada uno, tiene como consecuencia que cada buque deba soportar la pérdida que sufrió. Asimismo, vid. Sentencias de fechas 27 de abril de 1989 y 22 de febrero de 1993.

²¹ MARTÍN OSANTE, J. M., “La supuesta concurrencia de responsabilidad, págs. 278 y 279.

²² Pese a que Honduras no se adhirió, resulta de interés referirnos al Convenio de Bruselas de 23 de septiembre de 1910, para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje, que al respecto establece: “Si el abordaje se debiera a la falta cometida por uno de los buques, la reparación de los daños corresponderá al buque que la haya cometido” (art. 3); “Si existe falta común, la responsabilidad de cada uno de los buques será proporcional a la gravedad de las faltas que, respectivamente, hayan cometido. Esto no obstante, si en vista de las circunstancias no puede esclarecerse la proporción, o si las faltas aparecen como equivalentes, la responsabilidad se compartirá por partes iguales” (art. 4)...

La problemática que deriva de la aplicación de ésta tesis es la difícil cuantificación en relación al grado de culpa en la coalición. Cabe aclarar que, de conformidad con el art. 60 del RTM, “Los buques mercantes nacionales y las embarcaciones de placer mayores de 20 pies de eslora deberán tener necesariamente asegurados los riesgos de responsabilidad civil por daños a terceros”, cobrando validez la tesis de quienes afirman que las reclamaciones de colisiones y daños para la mercancía son predominantemente disputas entre grupos de aseguradores marítimos, aunque se realicen en nombre de propietarios o de navieros.²³

En materia de abordajes, el art. 1005 del CCom establece una doble condición para la reclamación de daños y perjuicios. En primer término, condiciona el resarcimiento a la acción de informar a través de protesta o declaración a la autoridad competente del punto en que tuviera lugar el abordaje. La ley categóricamente se refiere a la autoridad competente, que en éste contexto no puede ser otra que la Dirección General de la Marina Mercante, a través de sus distintas dependencias en cada puerto, en caso que el abordaje haya acontecido en Honduras, y ante el Cónsul de Honduras si hubiese ocurrido en el extranjero. En segundo lugar, la norma establece el plazo de 24 horas para informar a la autoridad. De la dicción de la misma se infiere que el dies a quo inicia a correr desde el momento de la coalición. A nuestro criterio, el plazo resulta demasiado corto, ya que se ha de considerar que el abordaje puede ocurrir en zonas marítimas que imposibiliten rendir la declaración en dicho tiempo.

4. Responsabilidad derivada de daños por contaminación

El Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (CIRDCAMH), hecho en Bruselas el 29 de noviembre de 1969, ratificado por Honduras mediante Decreto No. 26-97, consagra en su art. 3 la responsabilidad del propietario del buque por todos los daños oca-

²² ...Como señala MARTÍN OSANTE, J. M., “La supuesta concurrencia de responsabilidad, pág. 279, resulta de interés la evolución que el derecho alemán ha experimentado en esta materia. El CCom alemán de 1861 adoptó el *iudicium rusticorum* de la *Kulpakompensation*, mostrándose más conservador que el derecho marítimo de los países del Common Law que, por motivos diplomáticos y de estabilidad del derecho internacional público, habían adoptado el criterio de la división del daño en partes iguales, hasta que la *Maritime Conventions Act* de 1911 instauró el sistema del reparto según el grado de culpa de cada buque. El viejo criterio tuvo en Alemania una vigencia de 36 años hasta que el Código 1897 consagró el sistema de la preponderancia objetiva de las culpas.

²³ En estos términos, vid. COLOMBOS, Constantine John, *Derecho internacional marítimo* (trad. DE AZCARRAGA, J. L.), Ed. Aguilar, Madrid, 1961, pág. 243.

sionados por contaminación que se deriven del buque a consecuencia del suceso. En cuanto al naviero, el art. 3.4, literal c) del mismo cuerpo legal prohíbe expresamente cualquier reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación contra el mismo,²⁴ salvo que los daños hayan sido originados por una acción o una omisión suya, y que haya actuado así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños. La responsabilidad impuesta al propietario por el art. 3 del CIRDCAMH se configura sobre una base objetiva, es decir, a efectos jurídicos e indemnizatorios, resulta indiferente la concurrencia de culpa, privando la premisa “el propietario del buque que contamina, paga”, atenuado frente a los supuestos previstos de exención de responsabilidad.

Sobre la exclusión de responsabilidad, el art. 3.2 del CIRDCAMH determina que no podrá imputarse responsabilidad alguna al propietario si prueba que los daños por contaminación resultaron de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil e insurrección o de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irreversible; que fueron totalmente causado por una acción u omisión intencionada de un tercero para causar daños; o fue totalmente causado por la negligencia u otro acto lesivo de cualquier Gobierno u otra autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación en el ejercicio de esa función. La justificación de volver directa y absolutamente responsable al propietario del buque sobre una base objetiva, descansa en facilitar a los perjudicados el ejercicio de sus acciones contra un sujeto que pueda resultar de fácil identificación, no obstante, se ha señalado que, si bien puede resultar fácil acudir al registro de buques en cada caso particular para identificar a la compañía que consta inscrita como propietario registral, lo cierto es que habitualmente nos encontramos con una falta de vinculación absoluta entre quien formalmente aparece registrado como propietario, con quien resulta ser el verdadero titular del buque. Este es el caso de las flotas navieras con la típica estructura de “one ship companies”, esto es que cada uno de los buques es controlado o gestionado generalmente por una única compañía vinculada, que es el beneficiario último (“beneficial owner”) de esa estructura artificial, y constando registralmente cada buque como propiedad de compañías distintas, ya sea registradas en una misma jurisdicción o en varias.²⁵

²⁴ El Convenio extiende ésta prohibición a los empleados o agentes del propietario, tripulantes, al práctico o cualquier otra persona que, sin ser tripulante, preste servicios para el buque, al fletador (como quiera que se le describa, incluido el fletador del buque sin tripulación), gestor naval, armador, a las personas que realicen operaciones de salvamento con el consentimiento del propietario o siguiendo instrucciones de una autoridad pública competente, a las personas que tomen medidas preventivas, así como a empleados de los sujetos ya mencionados.

²⁵ FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T., “Responsabilidad civil por daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos: algunas consideraciones generales a propósito del Prestige” en Revista Actualidad jurídica (Uría & Menéndez), núm. 5, 2003, pág. 58 y ss.

Frente a éste sistema de responsabilidad se debe considerar que no se pueden reclamar contra el propietario daños por contaminación que no se ajusten a los cubiertos por el propio por el CIRDCAMH, de acuerdo con su art. 3.4. El Convenio extiende su ámbito de aplicación por daños distintos a los de contaminación, p. ej., pérdida de carga. Es decir, la responsabilidad queda sujeta a los términos que el instrumento aluda.

Un aspecto que ha de señalarse es que, la imputación directa contra el propietario a la que hace mención el Convenio, opera sin perjuicio del ejercicio de la acción de regreso contra quienes pudieron haber causado los daños (art. 3.5 del CIRDCAMH). De esto se infiere que a través de este sistema de responsabilidad se busca la imputación inmediata al momento del suceso, para una expedita reparación de los daños. La culpa como elemento secundario desnaturaliza los principios del derecho de daños,²⁶ ya que frente al que lo sufre, resulta indiferente el agente causante del mismo, evidenciando la especialidad de la materia en cuestión. La responsabilidad objetiva instituida, prescinde de la necesidad de un nexo causal entre la acción y el daño. De lo anterior, podemos afirmar que el sistema de imputación directa tiene una doble dimensión *sui generis*; por un lado, como hemos comentado, consagra un tipo de responsabilidad objetiva, prescindiendo de la culpa en la acción, y por otro, instituye un criterio de imputación contra un sujeto distinto del causante.

Por otro lado, el CIRDCAMH en su art. 7.1 dispone que el propietario de un buque que transporte más de 2,000 toneladas de hidrocarburos a granel como cargamento, tendrá que suscribir un seguro u otra garantía financiera, como la garantía de un banco o un certificado expedido por un fondo internacional de indemnizaciones, por el importe a que asciendan los límites de responsabilidad previstos. Asimismo, el art. 7.8 del CIRDCAMH, legitima como sujeto pasivo al asegurador o a la persona que prestó la garantía dentro del proceso de indemnización por contaminación de manera directa. No obstante, la propia norma dispone que de accionar directamente contra la aseguradora, ésta podrá valerse de los límites de responsabilidad, aun cuando el propietario no tenga derecho a limitar la misma. En éste sentido, la vía más factible para el demandante es incoar la acción contra el propietario y no contra la aseguradora, ya que en el caso del primero sujeto, la limitación de responsabilidad, estudiada en el apartado siguiente, se ve condicionada en función de ciertos elementos, mientras que en el caso del segundo, *ipso iure*, el demandado tendrá el derecho para acogerse al sistema de limitación de responsabilidad, aun cuando no concurren los presupuestos que el Convenio decreta.

²⁶ Al respecto, vid. DIÉZ-PICAZO, L. Derecho de daños, 1ª ed., Ed. Civitas, Madrid, 1999, pág. 351, quien señala que la regla general dispone que para la existencia de una obligación de indemnizar un daño, se requiere que en el comportamiento antecedente a la producción del mismo se pueda encontrar culpa o negligencia. Para un estudio sobre la responsabilidad sin culpa, vid. MOSSET ITURRASPE, J., Estudios sobre responsabilidad por daños, t. I, Ed. Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 1980, págs. 14 y ss.

III. BREVE REFERENCIA A LOS SISTEMAS DE LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD

El principio de la limitación de responsabilidad del propietario y naviero es una de las instituciones tradicionales del derecho marítimo. Los sistemas de limitación de responsabilidad se pueden clasificar en dos grupos.

El primero se caracteriza por el abandono en especie o valor del buque, con sus distintas variantes, y el segundo lo constituyen los llamados sistemas forfatarios, que atienden al tonelaje del buque, fijando una suma, de conformidad con los créditos de los daños materiales o personales. Hablando propiamente de los distintos sistemas, en primer lugar se puede señalar el francés, o sistema del abandono, que faculta al propietario del buque a limitar su responsabilidad mediante el abandono del buque con todas sus pertenencias y los fletes que deban percibirse por el viaje en cuestión.

En segundo lugar, el sistema alemán, denominado también limitación de responsabilidad a “la fortuna de mar”, ya que el buque y los fletes correspondientes al viaje en que se producía el hecho que motivaba la limitación, es el límite máximo de responsabilidad. En tercer lugar, el sistema estadounidense e italiano, en el que la responsabilidad se limita al valor del buque después del accidente, por todos los daños materiales. En cuarto lugar, y dentro de la segunda clasificación, el sistema inglés o forfatarios, en el que la responsabilidad se limita por cada accidente a una suma determinada por tonelada de arqueo del buque.²⁷

En Honduras son aplicables únicamente tres sistemas de limitación de responsabilidad, dos comprendidos en el CCom y uno en el CIRDCAMH. Al referirnos a que en Honduras sólo rigen tres sistemas de limitación de responsabilidad aludimos a la falta de aplicación de ciertos sistemas comprendidos en el orden internacional, en virtud de la no adhesión de los instrumentos internacionales relativos. Estos son los Convenios de Bruselas de 1924,²⁸ de Bruselas de 1957²⁹ y de Londres de 1976.³⁰ Hemos de señalar que

²⁷ DOMINGO RAY, J., Derecho de la navegación, págs. 363 y ss. También, vid. SALGADO Y SALGADO, J. E., Manual de derecho marítimo, págs. 373 y ss

²⁸ Sobre el Convenio de Bruselas de 1924, vid. COLOMBOS, Constantine John, Derecho internacional marítimo, págs. 243 y ss. Este instrumento internacional tiene la particularidad de fusionar el límite estadounidense con el inglés, estipulando que la indemnización no rebasara las ocho libras por tonelada.

²⁹ En relación al Convenio de Bruselas de 1957, sobre Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de Buques, la limitación establecida abarcaba a navieros, propietarios, fletadores, operadores de buques y en general, a toda persona que preste servicios de asistencia o salvamento, comprendiendo tanto los daños a las personas como materiales

³⁰ El Convenio de Londres de 1976, sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones Marítimas, se enfoca en un criterio objetivo, estableciendo tarifas que van en relación con el tamaño del buque calculado conforme a su arqueo bruto y distinguiendo los daños personales y materiales, al respecto, vid. FERNÁNDEZ RUIZ, J. L. y MARTÍN REYES, M. de los A., Fundamentos de derecho mercantil, págs. 6 y ss.

esta falta de adhesión de los instrumentos internacionales aludidos, ahorra problemas en relación al ámbito de aplicación, en caso que los mismos se antepongan a disposiciones internas.³¹

En cuando a los sistemas instituidos por el CCom, en primer término, los arts. 747 y 750 del CCom consagran el denominado sistema de abandono para el propietario³² y naviero. Este consiste en el abandono del buque con todas sus pertenencias y fletes que hubiere devengado en el viaje (los precios del transporte marítimo). La limitación de responsabilidad es válida para las indemnizaciones en favor de terceros a que diere lugar por el cargamento. En segundo término, el art. 1007 del CCom instituye la limitación “ad valorem” del naviero en caso de abordaje. Este segundo sistema consiste en que el naviero limita la responsabilidad al valor del buque, en el estado que éste entra al puerto. Se excluye al propietario de dicha limitación de responsabilidad en virtud que es el naviero quien responde frente a terceros por los daños por abordaje (art. 996 del CCom).

El tercer sistema de limitación de responsabilidad, que se configura como forfatario, tiene su fundamento en el art. 5.1 del CIRDCAMH, comprendiendo solamente al propietario, a quien lo vuelve responsable en su art. 3. La normativa establece la limitación en base a las unidades de arqueo del buque.³³ La cuantía se basa en las Unidades de Cuenta, más conocidos como Derechos Especiales de Giro (DEG), cuyo valor es fijado por el Fondo Monetario Internacional (art. 5.9 del CIRDCAMH).³⁴ Un DEG equivale en la actualidad a L. 31.01 (\$ 1.521),³⁵ no obstante, hemos de señalar que su valor es fluctuante. Si bien se establecen las tarifas, la disposición sostiene que la cuantía total no excederá en ningún caso de 59,7 millones de DEG. La limitación ésta condicionada por dos elementos. En primer término, a que los daños ocasionados por contaminación se no se debieron a una acción o a una omisión del propietario, y que no haya actuado con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían

³¹ Sobre los problemas derivados del ámbito de aplicación en el derecho español, vid. GONZÁLEZ CABRERA, I., “La limitación de la responsabilidad del naviero: una aproximación al ámbito de aplicación de las normas internas y las normas convencionales”, en *Revista de derecho privado*, núm. 10, 2002, págs. 725 y ss.

³² Es preciso aclarar que incluimos al propietario dentro del sistema de responsabilidad aplicando de manera análoga el art. 750 del CCom, que comprende el sistema de abandono de los copropietarios del buque. El fundamento de la aplicación de éste principio descansa en que resulta incoherente aplicar dicho sistema únicamente en caso de copropiedad, y no en caso de propiedad unipersonal.

³³ De conformidad con el art. 5.10 del CIRDCAMH, el arqueo de buques será el arqueo bruto calculado de acuerdo con las reglas relativas a la determinación del arqueo que figura en el Anexo I del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969, vigente en Honduras mediante Decreto No. 66-97.

³⁴ FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T., “Responsabilidad civil por daños”, págs. 58 y ss.

³⁵ Consultado en: <http://www.convert-me.com/es/convert/currency/XDR.html>. Visto en fecha 25 de agosto de 2013.

tales daños (art. 5.2 del CIRDCAMH). En segundo, que el propietario construya un fondo, cuya suma total sea equivalente al límite de su responsabilidad, ante el tribunal u otra autoridad competente de cualquiera de los Estados Contratantes en que se interponga la acción (art. 5.3 del CIRDCAMH).

En síntesis, podemos afirmar que el propietario limita su responsabilidad en primer término al abandono del buque por responsabilidad derivada de indemnizaciones a favor de terceros, por la carga; y en segundo, bajo el supuesto de responsabilidad por contaminación, de acuerdo con las cuantías en relación al arqueo del buque instituidas por el CIRDCAMH. Por su parte, el naviero limita su responsabilidad en primer término al abandono del buque por responsabilidad derivada de indemnizaciones a favor de terceros, por la carga, y en segundo, al valor del buque al finalizar el viaje, en caso de abordaje.

La justificación de los distintos sistemas de limitación de responsabilidad descansa en tres argumentos principales. En primer lugar, en la concepción del buque como fortuna de mar; es decir como cosa sobre la que recae la responsabilidad por los créditos. En segundo lugar, en el hecho que el capitán, sujeto a quien se le concede el control material del buque, desarrolla su actividad lejos del control del propietario y del naviero. En tercer lugar, en que los hechos que originan responsabilidad no son resultado de acciones u omisiones de los propietarios o navieros.³⁶ Se suma, junto a estos argumentos, las elevadas cantidades en concepto de indemnizaciones en virtud de la actividad marítima,³⁷ y la protección de la navegación.³⁸ Indiscutiblemente las normas van encaminadas a elevar la protección del propietario y naviero por encima de las disposiciones de orden común.

CONCLUSIONES

1. En el ámbito nacional e internacional, las disposiciones que se refieren a la responsabilidad del propietario y naviero revisten un nivel de protección elevado con respecto a los demás sujetos en el derecho. Ello resulta íntimamente relacionado con la concepción del buque como patrimonio de afectación o fortuna de mar. En éste sentido, si bien las normas, de manera diáfana, conciben el buque como un bien mueble, podemos afirmar que su configuración jurídica se aleja en buena parte de una óptica puramente civilista.

2. No existe una lógica clara sobre el criterio de imputación de responsabilidad en materia marítima. En relación mencionamos, p. ej., al hecho que en el abordaje se toma como sujeto responsable al naviero, mientras que en la responsabilidad por daños producidos por contaminación, la imputación se inclina de manera objetiva sobre el propietario. Aunado a esto, la ambigua noción de los conceptos de propietario y naviero en ciertos ordenamientos jurídico, genera mayor confusión. Pese a esto, resulta seguro afirmar que

la evolución del criterio de imputación es orientada a ofrecer un mayor grado de protección a aquellos que resultan afectados por la navegación.

3. En relación a la responsabilidad contractual, lo preceptuado en el art. 747 del CCom, que se refiere a la responsabilidad del naviero por las indemnizaciones de terceros por la conducta del capitán en relación al cargamento del buque, no sólo comprende la responsabilidad extracontractual por contravenir el principio *alterum non laedere*, sino que comprende de igual manera la responsabilidad contractual, debiendo el naviero, responder por los incumplimientos contractuales originados por actuaciones del capitán, al volverlo responsable en términos generales frente a terceros. De esta forma, el naviero responderá frente a terceros por los daños relacionados con la carga, en términos extracontractuales, así como de los daños ocasionados por el incumplimiento del contrato, pudiendo repetir contra el capitán, y únicamente en caso que éste sea insolvente, podrá el naviero pedir al propietario, la mitad de lo que pagó a terceros.

4. En materia de abordaje, resulta primordial la determinación de culpa o negligencia causante del daño. La fórmula para determinar el grado de responsabilidad por los daños no es del todo semejante a lo prescrito por la doctrina en cuanto al derecho de daños, que precisa la acción u omisión, culpa y nexo causal; lo que implica la imposición de responsabilidad en proporción al daño ocasionado por cada agente. Así se edifica en el derecho marítimo, un sistema ante el cual, frente a la culpa concurrente en relación a terceros, ambos deberán responder por la mitad de la indemnización, aunque uno haya ocasionado mayor daño que el otro.

RECOMENDACIONES

1. Se precisa la unificación conceptual en las distintas normativas en cuanto al propietario y naviero, así como el criterio de imputación de responsabilidad. De *lege ferenda*, se requiere reformas sustanciales en ésta materia, que permitan armonizar la legislación hondureña con las tendencias modernas.

2. Las disposiciones deben ofrecer mayores grados de protección a los afectados por la navegación, más aún en el contexto hondureño, que si bien no cuenta con un tráfico marítimo de relevancia internacional, adolece de mecanismos para desestimar la persona jurídica que se oculta tras otra, v. gr., la doctrina del levantamiento del velo. Es por ello que consideramos conveniente imputar, la responsabilidad del propietario y naviero de manera solidaria frente al afectado, en todos los casos.

BIBLIOGRAFIA

CENDÓN CASTRO, J. L., "Responsabilidad extracontractual en el abordaje marítimo", Revista Indret, núm. 2, 2001, Texto: <http://www.indret.com/es/>. Visto en fecha 20 de agosto de 2013.

CERVANTES AHUMADA, R. Derecho marítimo, 1ª ed., Ed. Herrero, México D.F., 1997.

COLOMBOS, Constantine John, Derecho internacional marítimo (trad. DE AZCARRAGA, J. L.), Ed. Aguilar, Madrid, 1961.

CRUZ LÓPEZ, R., Los bienes, 1ª ed., Ed. Fuego Nuevo, Tegucigalpa, 2003.

DIÉZ-PICAZO, L. Derecho de daños, 1ª ed., Ed. Civitas, Madrid, 1999

DOMINGO RAY, J., Derecho de la navegación, Ed. Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1992.

DOMÍNGUEZ CABRERA, M. del P., "Aproximación a la formación jurídica del concepto de buque", Revista E-Mercatoria, v. 4, núm. 2, 2005. Texto: <http://dialnet.unirioja.es>. Visto en fecha 17 de agosto de 2013.

FERNÁNDEZ RUIZ, J. L. y MARTÍN REYES, M. de los A., Fundamentos de derecho mercantil, t. II, 3ª ed. Ed. Edersa, Madrid, 2001. Texto: <http://vlex.com/vid/naviero-navegacion-maritima-colaboradores-235370>. Visto en fecha 18 de agosto de 2013.

FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T., "Responsabilidad civil por daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos: algunas consideraciones generales a propósito del Prestige" en Revista Actualidad jurídica (Uría & Menéndez), núm. 5, 2003. Texto: <http://libros-revistas-derecho.vlex.es/vid/contaminacion-maritima-hidrocarburos-prestige-256188>. Visto en fecha 24 de agosto de 2013.

GONZÁLEZ CABRERA, I., "La limitación de la responsabilidad del naviero: una aproximación al ámbito de aplicación de las normas internas y las normas convencionales", en Revista de derecho privado, núm. 10, 2002. Texto: <http://vlex.com/vid/limitacion-naviero-internas-convencionales-194361>. Visto en fecha 25 de agosto de 2013.

HINESTROSA, Fernando, Derecho civil: Obligaciones, Ed. Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 1969. MARTÍN OSANTE, J. M., "La supuesta concurrencia de responsabilidad contractual y extracontractual en un mismo abordaje marítimo", Anuario de derecho civil, núm. LII-1, 1999. Texto: <http://libros-revistas-derecho.vlex.es/vid/supuesta-concurrencia-extracontractual-abordaje-382497>. Visto en fecha 20 de agosto de 2013.

MEDINA ALCOZ, M., La culpa de la víctima en la producción del daño extracontractual, Ed. Dykinson, Madrid, 2003.

MOSSET ITURRASPE, J., Estudios sobre responsabilidad por daños, t. I, Ed. Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 1980.

OSORIO, Manuel, Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales, 30ª ed. (corregida y aumentada por CABANELLAS DE LAS CUEVAS, G.), Ed. Heliasta, Buenos Aires, 2004.

PÉREZ SIMEÓN, M., "La responsabilidad del naviero por abordaje en el derecho romano clásico", Revista Indret, núm. 1, 2008. Texto: <http://www.indret.com/es/>. Visto en fecha 22 de agosto de 2013.

SALGADO Y SALGADO, J. E., Manual de derecho marítimo, t. I, Ed. Académica Española, Berlín, 2012.

SÁNCHEZ CALERO, F. Instituciones de derecho mercantil, t. II, 22ª ed., Ed. McGraw Hill, Madrid, 1999.

SIMONE, Osvaldo Blas, Compendio de Derecho de la Navegación, Ediciones Depalma,

PÉREZ SIMEÓN, M., "La responsabilidad del naviero por abordaje en el derecho romano clásico", Revista Indret, núm. 1, 2008. Texto: <http://www.indret.com/es/>. Visto en fecha 22 de agosto de 2013.

SALGADO Y SALGADO, J. E., Manual de derecho marítimo, t. I, Ed. Académica Española, Berlín, 2012.

SÁNCHEZ CALERO, F. Instituciones de derecho mercantil, t. II, 22^a ed., Ed. McGraw Hill, Madrid, 1999.

SIMONE, Osvaldo Blas, Compendio de Derecho de la Navegación, Ediciones Depalma, Buenos Aires, 1987.