

# Las embarcaciones deportivas a motor, origen de nuevas manifestaciones criminosas

JOSE LU. S MESEGUER SANCHEZ  
Capitán Auditor de la Armada

SUMARIO: I. Introducción y método.—II. La expresión «vehículos de motor». Su contenido y alcance.—III. Legislación penal actualmente aplicable: 1. Delitos materiales y formales: a) en aguas marítimas; b) en aguas continentales. 2. Delitos de lesión y peligro.—IV. Disposiciones reglamentarias: 1. Zonas reservadas a bañistas. 2.—Títulos que habilitan para el manejo de embarcaciones de recreo. 3.—Inscripción y matriculación.—V. Estadística.—VI. Necesidad de una nueva legislación penal.—VII. Seguro obligatorio.—VIII. Conclusiones y propuestas.

## I. INTRODUCCION Y METODO

El Derecho constituye una ordenación de relaciones vitales; nace, crece y se desarrolla en la vida y en ella adquiere validez y vigencia. Legaz Lacambra (1), frente a la postulación axiomática de los sociólogos franceses de que «el Derecho es la vida» afirma que el Derecho es una forma de vida social que resiste la espontaneidad móvil de la vida de cuyo seno procede; y Enneccerus (2), partiendo de una concepción voluntarista sobre el origen del Derecho, sostiene que éste nace, no de la mera voluntad del Estado, sino de la voluntad de una colectividad, cuya soberanía o poder supremo sobre los individuos puede producir derecho.

Dejando aparte la disquisición sobre si el Derecho como expresión del vitalismo de una colectividad se manifiesta sólo en normas consuetudinarias o también en las escritas y si éstas se concretan por el legislador directamente o por delegación de dicha colectividad, conviene recordar que el Derecho nace a la vida integrado necesariamente por tres predicados intrínsecos y constantes que constituyen

---

(1) Luis Legaz Lacambra: Filosofía del Derecho; pág. 171 y ss. Barcelona, 1953.

(2) Enneccerus-Nipperdey: Tratado de Derecho Civil. Tomo I. Parte General; páginas 120 y ss. Barcelona.

el esqueleto lógico del mismo: a saber: la proporcionalidad, la igualdad de regulación y la alteridad o bilateralidad. Esta última determinación, la alteridad, implica siempre, por propia definición, la existencia de un elemento social que es a la vez una consecuencia lógica de la misma.

Este aspecto social que se manifiesta como elemento permanente y natural del Derecho en general, ya se considere como integrante del mismo ya como su consecuencia lógica, es más claro, si cabe, en el Derecho penal que en las restantes ramas del Derecho. En feliz frase de Del Rosal (3) el pensamiento jurídico penal es «un pensar enraizado en la misma problemática de la existencia humana». En efecto, la alteridad, superada ya la fase antigua de la venganza privada y la composición, supone el enfrentamiento del ofensor (delincuente) no con el ofendido, es decir, individuo contra individuo, sino con la comunidad representada por sus órganos adecuados, ya que la norma penal, necesariamente escrita, expresa de modo directo un interés general de la colectividad, en definitiva un interés social. De no ser expresión del sentir de esa comunidad del ideal ético de justicia de la misma, la norma no se integrará en la forma social de vida de esa comunidad, es decir, en el Derecho (4).

Pero, además, como el Derecho penal es en parte, normativación de las formas de manifestarse en la vida social las conductas activas y pasivas, reprobadas por la comunidad como contrarias a ella, bien por lesionar su integridad, bien por suponer un peligro para la misma (5), el legislador ha de hacer uso del elemento social como reflejo de una situación socialmente determinada, al describir las conductas que considera culpables, es decir, al tipificar esas acciones como penalmente antijurídicas.

Esta idea la expresa claramente la Exposición de Motivos del Código penal de 1944, diciendo que «toda reforma de la legislación represiva mira a tres sectores... que son: la parte técnica..., la parte política... y la parte social, que es la consagración por el legislador del acervo de cultura y sentimientos de la Nación que ha de regir», por cuya razón, además del Consejo de Estado y la Comisión revisora, cooperaron en la formación del Código «las Cortes, aportando el sentir nacional». En el texto revisado de 1963 se introdujeron en el Código «nuevas modalidades delictivas, creadas al amparo de la insoslayable presencia de manifestaciones criminales en la cotidiana realidad en que se vive». Con esta expresión la Exposición de Motivos alude a la realidad social como fuente de nuevos delitos, y a la reprochabilidad que producen esas «manifestaciones criminales» en la conciencia social, que

(3) Juan del Rosal: La personalidad del delincuente en la técnica penal. Página 191. 2.ª edición. Valladolid, 1953.

(4) Luis Legaz Lacambra: Obra citada, págs. 190 y ss.

(5) Para Cesare de Beccaria «el daño hecho a la sociedad es la verdadera medida de los delitos». De los Delitos y de las penas. pág. 38. Madrid, 1968. Alianza Editorial, n.º 133.

justifica por sí sola que el legislador eleve a la categoría de tipo penal la conducta considerada culpable por la comunidad, cumpliendo ésta un doble papel, pues recibe protección del legislador con sus normas, al tiempo que sirve a éste de luz en su labor normativa dotándole, como dice Del Rosal (6), de los «objetos sobre los que puede recaer la acción delictiva» o de los «medios con los cuales pueden ejecutarse los designios criminales» integrantes unos y otros «del estado de cultura del hombre actual» del que son extraídos e incorporados al Derecho penal tras una elaboración técnica de su concepto jurídico penal.

Hoy en día, la comunidad, alarmada por sus consecuencias, demanda con imperiosa necesidad la normativación y sanción de nuevas formas delictivas, surgidas en los últimos años al socaire del bienestar económico, que lesionan o ponen en peligro la vida social. Constituye un ejemplo, la llamada por algunos «delincuencia económica y social» consistente en actividades delictivas cometidas a nivel de empresa que, cuando son conocidas, conmocionan la conciencia social por afectar, generalmente, a grandes y determinados sectores de la sociedad que, en definitiva, constituye el sujeto pasivo de la nueva manifestación criminal. Como tales podemos señalar los hundimientos de nuevas construcciones, las estafas de sociedades inmobiliarias, etc.

Esta alarma social se manifiesta cada vez con mayor intensidad en el constante y permanente riesgo que en la vida moderna, como grandeza y servidumbre de la misma, suponen los vehículos de motor, resuelta en parte, respecto a los delitos de circulación por carreteras y demás vías públicas, primero con las leyes especiales de 1950 y 1962. Ahora con su integración en la técnica del Código penal: pero, que todavía permanecen sin regular en todas sus consecuencias criminosas respecto a los vehículos de motor náuticos objeto de nuestro estudio. La navegación de estos vehículos es cada vez mayor y más alarmante, tanto en aguas de mar como en las demás aguas del interior susceptibles de la práctica deportiva con embarcaciones de motor cuyo constante aumento, condicionado por la elevación del nivel de vida nacional y por la gran avalancha turística que en los últimos años nos invade, hace de imperiosa urgencia la normativación penal de las conductas generadas con estas embarcaciones de motor, que son medios adecuados para lesionar gravemente o poner en peligro, también grave, la seguridad, la integridad y la vida de los bañistas. Conductas que son preciso tipificar, objetiva y subjetivamente, en atención al resultado típico no necesariamente material, producido, para lo cual será necesario complementar con figuras delictivas específicas, generalmente dolosas, las genéricas culposas previstas en el artículo 565 del Código penal.

Es conveniente advertir, antes de comenzar el estudio que nos proponemos emprender, que en él se emplearán indistintamente y como sinónimas las expresiones embarcaciones de motor, embarcaciones deportivas a motor y embarcaciones de recreo a motor, para significar

---

(6) Juan Del Rosal: Obra citada, pág. 184.

con ello que se excluyen del ámbito del mismo todas aquellas otras embarcaciones dotadas de motor, bien sean mercantes, de pesca o de tráfico interior, porque aun siendo medios adecuados a la producción de resultados objetivos culposos, no dan lugar, por su escasa frecuencia, a la creación de un riesgo alarmante para la sociedad; ello sin perjuicio de que lo dicho aquí pueda serles de aplicación, pues aunque se utilicen las mencionadas expresiones no pretendemos con ello recortar el alcance del concepto genérico de embarcaciones de motor, sino concretar nuestro estudio a aquellas conductas que realizadas por medio de embarcaciones quedan fuera de las previsiones especiales de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante.

Pretendiéndose en este trabajo fijar la realidad e importancia de esta nueva delincuencia moderna nacida del maridaje de la técnica con la necesidad humana de encontrar sensaciones nuevas en un mundo cada vez más materializado e insensiblemente egoísta, cuyo fruto más inmediato es el exceso de velocidad con desprecio del riesgo que la misma produce, partiremos, en primer lugar, del examen del contenido y alcance de la expresión «vehículos de motor» y su posible aplicación, conceptual y legislativa, a las embarcaciones deportivas a motor, para pasar luego a estudiar la legislación penal hoy aplicable y las disposiciones administrativas que reglamentan el uso y navegación de las mismas. Después, a la luz criminológica de la estadística, procederemos a examinar si la actual represión penal es suficiente para poner remedio a esta modalidad criminosa o, por el contrario, es necesaria una regulación *ex novo* de las nuevas figuras delictivas o, al menos, una reelaboración técnica de aquellas normas penales actualmente vigentes que podrían ser aplicadas a las mismas por analogía, si ésta, en salvaguardia de la Justicia no estuviera proscrita del moderno Derecho penal por el principio de legalidad incardinado en la máxima *mullum crimen nulla poena sine lege*.

## II. LA EXPRESION «VEHICULOS DE MOTOR». SU CONTENIDO Y ALCANCE

Fijando su procedencia etimológica en el verbo latino *vehere*, que significa conducir, transportar, la Academia de la Lengua define la palabra vehículo como «artefacto, como carruaje, embarcación, nartira o litera, que sirve para transportar personas o cosas de una parte a otra», de lo que se desprende que vehículos de motor serán «esos y otros artefactos dotados de aparato capaz de producir una fuerza motriz que los haga desplazarse por sí mismos sin valerse del concurso de otras fuerzas impulsoras ajenas».

Bajo este significado amplio y propio se comprenden, por tanto, cualesquiera artefactos mecánicos que, siendo capaces para transportar personas y cosas, estén dotados de fuerza propia y adecuadas para impulsarlos sin distinción del medio físico en que se muevan ni de las características de dichos vehículos: en este sentido tan vehículos de

motor serán las aeronaves y las embarcaciones, como los automóviles considerados en general.

Pero, con la irrupción del automóvil en la vida moderna, el lenguaje usual y corriente, mutilando su alcance gramatical y genérico, concretó el significado de la expresión «vehículos de motor» a la sola designación de los automóviles excluyendo de su contenido no sólo a los artefactos mecánicos a motor susceptibles de ocasionar un riesgo marítimo o aéreo sino también aquéllos que desplazándose en el espacio terrestre no estaban afectos al tráfico por carretera, vías públicas y demás caminos transitables.

Procede ahora preguntarse en cuál de estos sentidos, si en el amplio o en el restringido, emplea nuestro ordenamiento penal la expresión «vehículos de motor». No cabe duda alguna que el legislador español, desde 1944, al servirse de la frase «vehículos de motor» como elemento social definidor de una determinada realidad criminosa, lo hizo en el sentido específico restringido de que le dotaba la sociedad, sin pararse a considerar los posibles riesgos que otros vehículos mecánicos de índole similar podían originar en un futuro no lejano.

En este sentido lo entiende el Tribunal Supremo, entre otras, en la Sentencia de 17 de octubre de 1956 (7) al sentar que para que proceda la aplicación de la agravante específica prevista en el artículo 565 del Código penal, el vehículo habrá de tener «debido encaje en la denominación que del autmóvil o de otros medios de viajar o de transporte análogos se da en el artículo 4.º del Código de Circulación». Con anterioridad a esta Sentencia Cuello Calón (8) y Díaz Palos (9) equipararon la expresión «vehículos de motor» con el término «automóvil» definido en el citado artículo 4.º.

Luzón Domingo (10), sin embargo, estima que esta expresión ha de ser tomada en sentido amplio en referencia únicamente de los terrestres, considerando que conviene igual «a todos los vehículos semejantes a los automóviles, ya sean utilizables por carretera como las motocicletas, ya lo sean por ferrocarril, como locomotoras, autovías, etcétera», excluyendo de la consideración penal de «vehículos de motor» a los que transporten personas o cosas por el mar o por el aire por estar regidas por los preceptos de la legislación penal especial que le son aplicables: creemos, no obstante, que empleado este criterio en todo su contenido nos conduciría a una laguna en el ordenamiento, pues, si partimos, como hace Luzón, de la consideración de que sólo son vehículos de motor los terrestres, excluyendo de dicha expresión a las embarcaciones y aeronaves por la sola razón de estar sujetas a leyes penales especiales, nos encontramos con una insalvable contradic-

(7) Manuel Rodríguez Navarro: Doctrina Penal del Tribunal Supremo: Tomo 3.º, pág. 4.699. Madrid, 1960.

(8) Eugenio Cuello Calón: Ley Penal del Automóvil. Página 21. Barcelona, 1950.

(9) Revista Jurídica de Cataluña, 1954. Número 2. Página 177.

(10) Manuel Luzón Domingo: Tratado de la culpabilidad y de la culpa penal. Tomo II, pág. 97. Barcelona, 1960.

ción toda vez que con estas embarcaciones deportivas o de recreo a motor se pueden ejecutar conductas criminosas que están fuera de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante.

En la doctrina más reciente Pera Verdaguer (11) y Reyes Monterral (12), comentando la Ley 122/62, consideran con la generalidad de los autores que ambos términos, automóviles y vehículos de motor, son sinónimos, excluyendo del alcance de la referida expresión no sólo aquellos vehículos que no estén definidos como «automóviles» en el artículo 4.º del Código de la Circulación, sino incluso a los que estando comprendidos en dicha definición no se encuentren circulando por carretera, vías públicas y caminos transitables, haciendo aparecer así, sobre todo Reyes Monterral, un nuevo elemento definidor de tal expresión legal: *la transitabilidad*.

En contra, podemos anotar las opiniones de Loustau Ferrán (13) y Quintano Ripollés (14). Este último considera que a los pilotos de «aviones y aeronaves en general que tienen sin duda alguna la consideración de vehículos y, por añadidura, lo son de motor» le son aplicables las sanciones de retirada del permiso de conducir, afirmando además que podrán imponérseles «todas las agravaciones específicas que el párrafo último del artículo 565 del Código penal permite e impone, aunque no, probablemente, las de la Ley especial de 1950, que obviamente, se refieren a cuestiones de circulación en vías terrestres».

Esta afirmación de Quintano que podría resultar admisible, aunque personalmente creemos que no, hasta la publicación de la Ley 122/62 por falta de una interpretación auténtica del citado artículo 565, es hoy inaceptable, pues, dicha Ley en su disposición final tercera derogaba la Ley de 9 de mayo de 1950 sobre uso y circulación de vehículos de motor y el artículo 565 del Código penal en cuanto se refiriera a las infracciones cometidas con vehículos de motor y a la sanción de privación del permiso de conducir, y disponía, al mismo tiempo, la acomodación a dicha Ley en el desarrollo de la Base 17 de la Ley para la revisión y reforma parcial del Código penal. Mandato éste que, según el Decreto 691/1963 de 28 de marzo «se ha cumplido en los artículos 30 y 565 señalando la duración de la pena de retirada del carnet de conducir dentro de los límites mínimos y máximo fijados en dicha Ley» que fue dada, exclusivamente, para uso y circulación de vehículos de motor, es decir, para los artefactos considerados automóviles en sentido administrativo. Más claro todavía es la reforma introducida en el artículo 565 por la Ley 3/1967 de 8 de abril que

---

(11) Francisco Pera Verdaguer: *La Ley del Automóvil*; pág. 35. Barcelona, 1963.

(12) José María Reyes Monterral: *Comentarios a la Ley de uso y circulación de vehículos de motor*. Páginas 29 y siguientes. Barcelona, 1965.

(13) *La culpa penal en la navegación aérea*. Instituto F. de Vitoria, Sección Derecho Aeronáutico, n.º 8. Madrid, 1953.

(14) Antonio Quintano Ripollés: *Derecho Penal de la culpa (imprudencia)*; página 550. Barcelona, 1958.

respecto a la retirada definitiva del permiso de conducir relaciona dicho precepto con el artículo 340 bis a) que está contenido en la Sección 1.ª, Capítulo II, Título V del Libro segundo bajo la rúbrica de «delitos contra la seguridad del tráfico» y que provienen todos ellos de la hoy derogada Ley 122/62.

Sin embargo, a efectos del Seguro Obligatorio, el artículo 6.º del Reglamento para su aplicación, promulgado por Decreto de 19 de noviembre de 1964 modificado por el de 6 de mayo de 1965, amplía la consideración de vehículos de motor: a todo artefacto o aparato apto para circular por vías públicas accionado por un mecanismo motor; a los trolebuses y tranvías que circulen por vías de uso común; a los tractores y la maquinaria agrícola o de obras susceptibles de trasladarse por medios propios.

Por tanto, ante estas declaraciones legales rotundas, hemos de concluir que no cabe en modo alguno retorcer hermenéuticamente el significado de la expresión «vehículos de motor» para forzar en ella la entrada de las aeronaves y, con menos razón todavía, de las embarcaciones deportivas a motor que no *circulan* ni siquiera ocasionalmente (por su propio impulso, claro está) por el espacio terrestre. En consecuencia, las acciones voluntarias cometidas con este tipo de embarcaciones que generantes de un resultado de muerte, lesiones o daños sean incriminables por culpa no podrán ser consideradas como realizadas por medio de «vehículos de motor», ya que esta expresión por su contenido concreto no alcanza en su extensión a las embarcaciones deportivas o de recreo a motor.

### III. LEGISLACION PENAL ACTUALMENTE APLICABLE

Múltiples son los problemas que en la realidad social del momento actual presentan las conductas actuadas por medio de embarcaciones de motor que serán o no consideradas delictivas según que, llevando ínsitas la voluntariedad, imputable a dolo o culpa, estén o no penadas por la Ley, es decir, bien por el Código penal o por una Ley especial que les sea aplicable. La dificultad estriba precisamente en determinar qué norma será de aplicación a las acciones u omisiones tipificadas como delito o falta, que se hayan cometido en el uso v navegación de estas embarcaciones con independencia de la afección competencial por razón del ámbito físico de su perpetración. Es decir, la cuestión reside en saber si un mismo hecho cometido en el mar o en aguas del interior (esta expresión se emplea, obvio resulta decirlo, en un alcance propio y completamente distinto del término «aguas interiores» consagrado por el Derecho Internacional Marítimo) es idénticamente sancionable por el mismo precepto y, sobre todo, si los distintos bienes jurídicos que estos medios son tendentes a lesionar o a poner en peligro son salvaguardados por las normas penales actualmente en vigor.

Hemos afirmado anteriormente en dos ocasiones, que determinadas conductas generadas por medio de embarcaciones de motor estaban

excluidas de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante; afirmaciones que, en una primera determinación, es necesario matizar en orden a una clara exposición de los preceptos penales que a esas conductas son aplicables, sin perjuicio de volver sobre ellas cuando se haga expresa mención de las normas de dicha Ley especial. En primer lugar y con carácter general, quedan excluidas de su ámbito de aplicación todas las embarcaciones deportivas o de recreo, bien sean propulsadas a remo, vela o motor, pues la finalidad de la Ley Penal y Disciplinaria es la de sancionar unas conductas motivadas por la profesionalidad, por la especial disciplina de a bordo y por los específicos intereses jurídicos que tutela. En segundo lugar, quedan excluidas especialmente, todas las embarcaciones que practiquen la navegación fuera de las aguas del mar, desembocaduras de ríos y ríos navegables.

Las acciones perpetradas con estas embarcaciones excluidas, con las excepciones que luego indicaremos, habrán de ser enjuiciadas con arreglo a los preceptos del Código penal; también aquéllas que por no suponer una expresa violación de los intereses tutelados por la Ley Penal y Disciplinaria se cometan con embarcaciones que están bajo su estera penal.

Delimitada, en principio, la Ley aplicable a las actuaciones criminosas cometidas por medio de embarcaciones de motor, deportivas o de recreo, veamos si aquéllas se encuentran tipificadas y, por tanto, sancionadas en nuestro Código penal, para lo cual seguiremos como es lógico, los derroteros del derecho positivo pero valiéndonos de la doctrina como brújula orientadora, para que de este modo, usando como cuadrículas la clasificación de los delitos hecha en consideración al resultado producido (delitos materiales y formales, de lesión y de peligro), ir escribiendo las marcaciones que permitan situar el punto exacto que estas actuaciones criminosas ocupan en el vigente ordenamiento penal.

### 1. *Delitos materiales y formales*

La distinción entre unos y otros estriba en que los primeros, también llamados de resultado, son los que producen una modificación del mundo exterior, un resultado, mientras que la acción en los segundos no provoca alteración externa alguna.

Los delitos de resultado material, inmutables a dolo, no presentan dificultad alguna en nuestro Código, pues los tipifica con independencia del medio empleado en su comisión, del mismo modo que los delitos de igual clase incriminables por culpa; si bien éstos últimos presentan el problema, no menguado por cierto, del lugar que el legislador ha buscado para su punición y que, no obstante las valiosas críticas de la doctrina, ya desde el inicio de esta sistemática en el Código de 1848, se ha empeñado en mantener en el Libro Segundo dedicado a los delitos en especial.

Como dice Quintano Ripollés (15), «el artículo 565 no contiene un tipo normativo de delito de culpa, no es un *crimen culpae*, sino un precepto general» que debería ser arrancado del lugar poco propicio que ocupa para implantarlo en la Parte General, a fin de evitar con ello los repetidos tropiezos que en la práctica proporciona al juzgador, de lo que es prueba la constante jurisprudencia sentada por el Tribunal Supremo que califica los hechos como delito de imprudencia con resultado de muerte, lesiones o daños, en vez de calificarlos correctamente como homicidio culposo, de lesiones, o de daños por imprudencia.

En realidad, nuestro Código con su artículo 565 no hace más que adoptar el sistema del *numerus apertus* en la tipificación de los delitos culposos, evitando así el casuismo del *numerus clausus* seguido por otras legislaciones y la posible falta de incriminación de nuevas conductas culposas, que cada vez con mayor frecuencia desplazan a las dolosas en la delincuencia moderna; por cuya razón, tratando de sustituir la lista específica de delitos culposos, ha incrustado en la Parte Especial un precepto general definidor de una de las formas de presentarse la culpabilidad, dando con ello motivo a no pocas discusiones en torno al referido artículo, que aún mantienen dividida a la doctrina sobre el juego que el mismo presta en relación con el término «voluntarias» empleado en el artículo 1.º del Código. Y aunque cada vez es más firme la postura doctrinal (15 bis) que afirma que dicho término subsume por igual al dolo y a la culpa, que ha sido aceptada por el Tribunal Supremo en Sentencia de 13 de enero de 1951, todavía se oyen voces maestras como las de Cuello Calón (16) y del Rosal (17), que interpretan dicho término como sinónimo exclusivamente de intención o malicia, de dolo en una palabra.

Dos han sido las posturas adoptadas por los autores respecto al sistema de nuestro Código Penal en cuenta a la tipificación de la culpa. Una, la de los que elogian, como Quintano (18), el sistema del artículo 565 y consideran que la tipicidad indirecta establecida en el mismo permite al juzgador, por su amplitud, el castigo de cualquier conducta culposa sin sujetarle a concretas tipificaciones que puedan resultar insuficientes en una sociedad como la moderna que se encuentra en constante evolución y abocada inexorablemente a una delincuencia culposa. Aunque estos autores censuran su terminología y

---

(15) Obra citada; pág. 236 y s. En igual sentido Luis Jiménez de Asúa: Tratado de Derecho Penal. Tomo V; págs. 1722 y ss. Buenos Aires, 1956.

(15 bis) Antón Oneca: Derecho Penal. Tomo I; págs. 140 y 205. En igual sentido, Díaz Palos: Culpabilidad Juridicopenal. Nueva Enciclopedia Jurídica; página 72. Barcelona, 1954. Quintano Ripollés: Obra citada, págs., 214 y 216.

(16) Eugenio Cuello Calón: Derecho Penal. Tomo I; pág. 282. Barcelona, 1953. En igual sentido L. Jiménez de Asúa: Obra citada, pág. 873 y ss. Pero es sin duda, Ferrer Sama quien más decididamente defiende en la actualidad la dirección dualista trazada por Silvela: Comentarios al Código Penal. Tomo I, página 23.

(17) Juan Del Rosal: Derecho Penal (Lecciones), pág. 321, Valladolid, 1924.

(18) Obra citada; pág. 229 y ss.

su sistemática metodológica, por lo que piden una estructuración dogmática de su contenido y la inserción del mismo en la Parte General del Código. Otra postura es la defendida por los que propugnan el sistema seguido en los Códigos modernos y que formularemos con las mismas palabras de Jiménez de Asúa (19): «concepto general de la culpa en el Libro primero, con reserva sobre su excepcional incriminación, y tipicidad expresa de aquellos delitos que hayan de ser considerados como punibles en su índole culposa».

Si en la técnica del artículo 565, las muertes o las lesiones causadas por imprudencia temeraria o por simple imprudencia con infracción de Reglamento no ofrece dificultad alguna respecto a las producidas mediante embarcaciones a motor, sí las presentan, en cambio, los daños ocasionados culposamente; pues aquí cabe plantearse la cuestión antes embozada, sobre aplicación de los preceptos del Código Penal o los contenidos en la legislación especial para la Marina Mercante. Para ello habrá que distinguir entre daños causados a otras embarcaciones y a objetos fijos, según se produzcan en el mar o en aguas no sometidas al imperio de dicha legislación penal especial.

a) En el mar y ríos navegables abiertos al tráfico marítimo, no cabe la menor duda que los daños producidos por colisión de unas embarcaciones contra otras habrán de ser calificadas como causadas por abordaje, figura típica sancionada en la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante y en consecuencia se aplicarán los preceptos de la misma contenidos en los artículos 59 y 60 que expresamente incriminan el abordaje bajo las dos formas de culpabilidad. Esto, aún cuando la colisión se produzca por embarcaciones deportivas o de recreo, que como antes se dijo están excluidas de dicha Ley; pues tanto la doctrina (20) como las legislaciones comparadas, excepto en Bélgica, se muestran unánimes en considerar a dichas embarcaciones sometidas a las reglas mercantiles en materia de abordajes. Principio éste consagrado por el Derecho Internacional en el Reglamento para prevenir abordajes convenido en Londres el día 10 de junio de 1948 cuyo artículo 1.º letra c) no excluye este tipo de embarcaciones de la definición de buque (21).

Problema distinto, y más complejo, plantean los daños, en su sentido legal propio, causados con embarcaciones de recreo; ya que estando excluidas de la regulación penal especial, sin tener en este aspecto una equiparación doctrinal ni legal con las embarcaciones dedicadas al normal tráfico mercantil, habrá de determinarse, en primer lugar, qué norma sea aplicable cuando estas embarcaciones produzcan daños a objetos fijos o flotantes que por su propia naturaleza no tengan la consideración jurídica de buques; es decir, si los preceptos

(19) Obra citada: Tomo V, pág. 738.

(20) Francisco Fariña Guitián: Derecho Comercial Marítimo. Tomo III; pág. 17. Barcelona, 1956. Daniel Danjón: Tratado de Derecho Marítimo. Tomo I. Madrid, 1931.

(21) José Luis de Azcárraga: Legislación Internacional Marítima; pág. 305. Madrid, 1955.

de aplicación serán los de la Sección Segunda del Capítulo VI de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante o los contenidos en el Capítulo IX, Título XIII del Libro Segundo del Código Penal y, en su caso, las disposiciones del artículo 565.

Entendemos que, dada la redacción del artículo 69 de la Ley especial, único de dicha sección, no cabe duda alguna que este será el precepto aplicable pues la Ley hace abstracción aquí del medio empleado en la producción del delito, sin que los daños, en su sentido legal, dejen de ser tales porque la destrucción de una boya luminosa o de unas redes reglamentariamente caladas, pongamos por caso, se realicen por medio de embarcación o desde ésta o desde el agua mediante un objeto contundente, un cuchillo o simplemente con la mano. Y esto, en razón de que la Ley, con independencia del medio adecuado a dañarlos, protege—repetimos la frase de Del Rosal—unos determinados «objetos sobre los que puede recaer la acción delictiva» y que el legislador cifra expresamente en balizas, boyas luminosas o de otra clase, señales establecidas en el mar para servicio de la navegación: las establecidas para marcar los lugares en que se encuentran fondeadas reglamentariamente artes fijas de pesca: los puertos, sus muelles, varaderos, establecimientos y utillajes, en depósitos flotantes o artefactos navales: en artes reglamentariamente caladas o remolcadas por otra embarcación, viveros o parques establecidos dentro del mar. Pero esta larga lista de objetos tutelados expresamente no quiere decir que sólo sobre ellos podrá recaer la acción delictiva, sino que solamente ellos están amparados por el citado precepto, siendo los demás daños objeto de la tutela general del Código Penal, por ejemplo, en las artes de pesca caladas en forma distinta de la reglamentaria.

Sentado, pues, que la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante será la norma penal especialmente aplicable en caso de deterioro o destrucción de los objetos descritos en su artículo 69, conviene saber si este delito de daños cometido por embarcaciones de recreo a motor será inculparable por las dos formas de culpabilidad, el dolo y la culpa, o sólo por dolo.

Quintano Ripollés (22) afirmó que no puede haber una definición descriptiva del daño criminal por la sencilla y poderosa razón de que, siendo un concepto genérico abarcable tanto a lo civil como a lo penal, solamente la norma de esta clase es capaz de especificarlo en cada caso, y que cabe sostener en doctrina la posibilidad y hasta la licitud de la culposidad del delito de daños. Partiendo de estas afirmaciones y a la vista de que la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante distingue en delitos de tanta importancia como el abordaje y el naufragio, la intencionalidad y la culpa, Orcasitas (23) se pregunta que ¿cómo no va a distinguirse también en el delito de daños?: afirmando en conse-

---

(22) Antonio Quintano Ripollés: Comentarios al Código Penal. Vol. II; págs., 488 y ss. Madrid, 1946.

(23) Luis Orcasitas Llorente: Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante: pág. 88. Madrid, 1961.

cuencia, que el citado artículo 69 «habrá de aplicarse tanto en el daño doloso como en el culposo, aunque se dé la circunstancia de que por rigidez de la pena (en pocos casos es la Ley tan rígida) haya que castigar con la misma sanción el dolo y la culpa».

Nosotros, además de respetar el principio general *Ubi lex non distinguit, nec nos distinguere debemus*, consideramos que el legislador, que sistemáticamente usa a lo largo del articulado de esta Ley la distinción entre acciones maliciosas e imprudentes, ha huido expresamente, en la tipificación de este delito, de la estimación subjetiva de la culpabilidad inculminable por una u otra forma, sustituyendo así, este elemento esencial del delito, que es consustancial con el moderno Derecho Penal, por el arcaico principio de la responsabilidad objetiva, en el que Belling veía «un vestigio de incultura», con lo que se quiebra, una vez más, el principio *nullum crimen sine culpa*, imputándose al agente el resultado dañoso por el simple juego del vínculo natural «no imputable a dolo ni a culpa», en expresión de Cuello Calón (24). Para basar esta interpretación, creemos suficiente transcribir el párrafo primero del mencionado artículo 69 en el que a simple vista se observa no sólo una total exclusión de elementos subjetivos definidores, sino un reforzamiento de los objetivos, resaltados por las cinco palabras que subrayamos. «Serán castigados con la pena de presidio menor siempre que el valor del perjuicio causado exceda de diez mil pesetas y con la de arresto mayor si fuere inferior, pero excediera de quinientas pesetas, los hechos siguientes». Después, en cuatro números se limita a señalar los objetos cuya sola lesión generan el delito, sin que ninguno de ellos incorpore palabra alguna que permita vislumbrar el atisbo subjetivista necesario, por mínimo que fuera, para desterrar la concepción de la responsabilidad sin culpa que tanto repugna hoy, con razón, al pensamiento jurídico penal.

b) Las acciones imputables a culpa que generan un resultado de muerte, lesiones o daños cometidas con embarcaciones a motor en lagos, embalses y, en general, en aguas continentales o del interior, por la misma naturaleza de sus aguas, no ofrecen duda alguna respecto de la legislación penal aplicable: pues los preceptos del Código Penal habrán de ser tenidos en cuenta en todos los casos, bien el artículo 565 en relación con los que definen el «hecho que, si mediare malicia, constituiría delito», cuando se actúe con imprudencia temeraria o con simple imprudencia o negligencia con infracción de reglamentos, bien los artículos 586, núm. 3.º y 600, cuando actuando con simple imprudencia sin infracción de reglamento se cause un mal a las personas o daños a las cosas, respectivamente, que de mediar malicia constituirían delito o falta.

De lo dicho se deduce que las mismas acciones culposas generantes de un resultado material de daños (las de muerte y lesiones son igua-

---

(24) Eugenio Cuello Calón: Derecho Penal. Tomo I; pág. 580. Barcelona, 1953.

les) cometidas con embarcaciones de motor, encuentran distinta sanción en nuestro ordenamiento penal según sean producidas en aguas del mar o continentales y, generalmente, por tratarse de una ley especial, a las cometidas en los espacios marítimos se les aplica unas penas más graves, pues aun gozando los Tribunales encargados de aplicarla de amplio arbitrio para la graduación de las mismas, están sujetos, por imperativo de la Ley, a las reglas del artículo 61 del Código penal que como todos los del Libro Primero son de aplicación supletoria, mientras que, por expresa liberación del artículo 565, no ocurre así respecto de los delitos incriminables a culpa sancionados conforme a nuestro primer Cuerpo legal en materia criminal. Esta enojosa situación se evitaría, sin más retoques legislativos, transponiendo el contenido del mencionado precepto al Libro Primero del Código, con lo que se obviarían si no todos, sí muchos de los graves problemas que tiene planteados el controvertido artículo único del Título XIV del Libro Segundo, del que no es precisamente el menor el que ahora comentamos, pues provoca una situación de desigualdad insostenible que si antes hemos calificado de enojosa ha sido por parecernos muy fuerte etiquetarla, comparativamente, de injusta.

Hemos dicho que en los delitos formales, también llamados de mera o simple actividad, la acción no provoca alteración externa alguna, no tiene influencia en el mundo exterior, pues en ellos «el resultado queda sumido en la manifestación de voluntad» (24 bis).

La mayoría de las figuras delictivas de esta especie contenidas en nuestro Código penal a raíz, principalmente, de la reforma llevada a cabo por la Ley 3/1967, podrían ser cometidas con embarcaciones a motor si la procedencia de estos preceptos no delatase el alcance que en los mismos tiene la expresión «vehículos de motor»: con lo que pese a la generalidad que se les ha querido imprimir incluyéndolos en el Código, siguen conservando su naturaleza especial que excluye a cualesquiera otros artefactos de motor que no participen del estricto sentido que el vigente ordenamiento penal otorga a dicha expresión.

No sucede así con el artículo 489 bis. Este artículo, sobre la omisión del deber de socorro, es el único que es aplicable a cualquier conducta dolosa, aunque según Cuello Calón (25) y Quintano Ripollés (26) no puede excluirse la posibilidad de la comisión culposa, que sea inactiva ante el deber impuesto por la ley de prestar socorro, y, por tanto, será sancionable por las dos figuras delictivas tipificadas en él el Patrón, o sus acompañantes, que omitiere el deber de prestar socorro o demandar auxilio ajeno, pues está redactado con la suficiente generalidad para que no quede fuera de sus preceptos conducta alguna que voluntariamente se inhíba del deber que la Ley impone.

---

24 bis) Juan Del Rosal: Derecho Penal (Lecciones); pág. 403. Valladolid, 1954.

(25) Derecho Penal. Tomo II (Parte especial); pág. 737. Barcelona, 1955.

(26) La omisión de socorro. Información Jurídica, 1949; pág. 295. En igual sentido José María Rodríguez Devesa: Derecho Penal Español. Parte especial; página 105. Valladolid, 1966.

Esa generalidad es todavía más encomiable en el párrafo tercero donde al describir el tipo cualificado, el legislador ha huido de la expresión «vehículos de motor», no obstante haber extraído dicha agravación de la Ley 122/62, dotando así al artículo de una mayor posibilidad de aplicación al prever la inclusión en el tipo de cualquier conducta generante de un accidente con independencia del medio empleado en su producción.

## 2. *Delitos de lesión y de peligro.*

Esta clasificación es una nueva faceta del delito considerado bajo el prisma de la acción, que no difiere sustancialmente de la estudiada de delitos materiales y formales, pues este último término conviene, en el aspecto que le es propio, a los delitos de peligro. La concreción de la fórmula se debe a Binding (27) que clasificó los delitos tripartitamente en: de lesión, de peligro y de desobediencia. Antes Carrara (28) había enseñado que sólo podían elevarse a la categoría de delitos, aquellos actos externos «que han dañado o que tenían la aptitud de dañar los derechos ajenos, o aquéllos que en su desarrollo han puesto el derecho en peligro actual».

Los delitos de peligro, como los de simple actividad, son inculminables sólo a dolo, aunque algunos autores, como Quintano Ripollés (29), consideran que los delitos de riesgo con resultado jurídico cierto en el sentido de «hecho» en lenguaje del artículo 565, no necesariamente de daños, pueden serlo a título de culpa. Con esta expresión de «resultado jurídico cierto» Quintano se cubre de las palabras que otrora escribiera el gran maestro de Pisa (30) y que conservan toda su fuerza y valor. «No puede aceptarse —decía— la extravagante doctrina de algunos (se refiere a Winssinger y Lelièvre) que han sostenido, ni más ni menos, que se pueden inculminar también los hechos culposos que no han ocasionado daño alguno».

La reforma llevada a cabo por la Ley 3/1967 ha introducido en nuestro Código, como decíamos antes, la rúbrica «de los delitos de riesgo en general», dedicando su Sección 1.<sup>a</sup> a los delitos «contra la seguridad del tráfico» tipificados todos ellos en consideración al peligro que los vehículos de motor son susceptibles de provocar, dando así entidad propia dentro del Código a los delitos de peligro, pero sin atreverse a agotar sus consecuencias agrupando bajo dicha rúbrica todos aquéllos que se encuentran dispersos por su articulado.

(27) Binding: *Die Normen*, 2.<sup>a</sup> edic., vol. I, pág. 364. El tercer término de esta clasificación parece corresponderse con el de igual orden señalado por Beccaria, obra citada, pág. 39, que señala, después de distinguir los delitos públicos y los privados, que otros «son acciones contrarias a lo que cada uno está obligado hacer o no hacer, según las leyes respecto al bien público».

(28) Francisco Carrara: Programa del curso de Derecho Criminal. Parte General. Vol. I, págs. 88 y ss. Parágrafo 100. Buenos Aires, 1944.

(29) Derecho Penal de la Culpa (Imprudencia), pág. 196. Barcelona, 1958.

(30) Francisco Carrara: Obra citada; pág. 104. Parágrafo 126.

Respecto a la posible incriminación de las conductas actuadas por medio de embarcaciones de recreo a motor que suponga un peligro para la vida de las personas, su integridad o sus bienes, repetiremos nuevamente que tal incriminación no es hoy posible por estar dichos preceptos concebidos para ser aplicados en exclusiva a los vehículos de motor que pongan en peligro la seguridad del tráfico por carreteras, vías públicas y demás caminos transitables y ya hemos dicho antes que tal expresión no puede retorcerse interpretativamente para hacerla extensiva a las embarcaciones de motor ni a otros artefactos, motorizados o no, que pongan en peligro concreto o abstracto, de ser lesionados los mismos bienes jurídicos que amparan actualmente las específicas normas recogidas en los artículos 340 bis a), 340 bis b) y 340 bis c). Estos artículos continúan conservando la misma naturaleza que tenían en la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor de 24 de diciembre de 1962. ¡Lástima que el legislador no haya prodigado más el acierto tenido en el artículo 489 bis!

#### IV. DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS

La naturaleza de las aguas donde se practique la navegación con estas embarcaciones de recreo, además de la legislación penal aplicable, condiciona la competencia administrativa en materia de seguridad y policía, cuya regulación dependerá, en el mar, del Ministerio de Comercio y en aguas del interior, del Ministerio de Obras Públicas, y determina, también, la Jurisdicción competente, de Marina y Ordinaria, que se verán obligadas cada una en su esfera propia a aplicar reglamentaciones distintas para enjuiciar hechos idénticos. Esta circunstancia puede influir de modo decisivo a crear una situación de inseguridad social motivada por la incertidumbre de la norma reglamentaria desobedecida, ya que, según el ámbito espacial de aplicación, dicha norma resultará decisoria en la calificación judicial de la conducta incriminable a título de culpa; pues según medie o no infracción de los reglamentos, la conducta culposa no calificada de temeraria estará incardinada como delito, en el artículo 565 o como falta contra las personas o contra la propiedad en los artículos 586, número 3.º y 600 del Código penal.

Pero esta dualidad administrativa no supone, como a primera vista pudiera parecer, la existencia de una profunda escotadura que separe ambas reglamentaciones a modo de rocas aisladas e in comunicables, pues las normas que regulan la navegación de las embarcaciones de recreo a motor están asentados, en su origen, sobre una base común: la patente necesidad de proteger a los bañistas de los múltiples riesgos que la práctica de esa navegación supone para ellos. Necesidad que el Ministerio de Comercio reconoció ya en 1964 al establecer unas zonas prohibidas a los deportes náuticos con estas embarcaciones, delimitación que venía condicionada por «el gran incremento que están teniendo los deportes náuticos con embarcaciones de vela y motor, el

constante aumento de las velocidades que pueden alcanzar estas últimas y la gran afluencia de personas que acuden a la playa, calas y puntos de la costa».

Si comparamos estas palabras justificativas de la Orden de 2 de julio de 1964 con las contenidas en el preámbulo de la Ley 122/62 de 24 de diciembre sobre uso y circulación de vehículos de motor, vemos que en unas y otras palpita la misma necesidad de evitar los accidentes y aminorar los peligros que el uso de ambas clases de vehículos generan para las personas y sus bienes. La diferencia estriba, innecesario parece decirlo, en el distinto trato que, como lógica consecuencia de la naturaleza de ambos ordenamientos, se imponen a las acciones contrarias a lo dispuesto en la Orden y Ley referidas; para nosotros, como ya hemos dicho anteriormente, esta distinción normativa resulta injustificada en su inicio e insostenible en el momento actual, pues esa necesidad se ha agudizado en relación con las embarcaciones a motor hasta el extremo que la sociedad demanda imperiosamente una expresa protección penal, fácil de conseguir con la mera transmutación de las normas administrativas en normas penales, siguiendo con ello el camino marcado por la primera ley especial del automóvil.

Como a los fines de este trabajo resultaría excesivo un estudio global de las diversas disposiciones administrativas, nos limitaremos tan sólo a esbozar las conexiones y diferencias que presentan entre sí algunas de las normas reglamentarias de los citados Ministerios, agrupándolas sistemáticamente por conceptos.

### 1. Zonas reservadas a bañistas.

La citada Orden de 2 de julio estableció con carácter general una zona en el mar a lo largo de todas las costas españolas con una anchura de doscientos cincuenta metros en las playas y de cien metros en el resto del litoral reservada exclusivamente a bañistas, hasta el extremo que cuando éstos acudan no podrán realizarse en ella «actividades deportivas ni de recreo en la que se empleen embarcaciones o artefactos provistos de hélice, o de que, sin tenerla, puedan desarrollar velocidades superiores a los cinco nudos». Ahora bien, como la uniformidad en la extensión de esta zona no podía establecerse de modo absoluto sin desconocer la varia configuración de las costas españolas y los múltiples intereses en juego, comerciales y turísticos, se concedió a las Autoridades Locales de Marina, en sus funciones delegadas del Ministerio de Comercio, la facultad de modificar a su juicio esa extensión con la obligación de precisar con balizas u otros sistemas de señalización la anchura de la zona delimitada. Además dichas Autoridades estarán obligadas a fijar, debidamente señalizados, canales de arranque, atraque o varada de las embarcaciones con velocidad superior a cinco nudos, en los que se prohíbe la práctica de la navegación.

Aun admitiendo este sistema como el más perfecto de los dos actualmente empleados por la Administración, creemos que sería aconsejable disponer, en todo caso, la señalización con balizas u otros siste-

mas adecuados de la zona reservada a bañistas, para obviar así los inconvenientes de toda delimitación ideal en las zonas limítrofes a los cien y doscientos cincuenta metros, con intercambios de bañistas y embarcaciones de una zona a la otra por imposibilidad de determinar la distancia exacta a la costa.

Sistema distinto sigue el Ministerio de Obras Públicas. La Orden de 19 de julio de 1967, que regula la práctica de la navegación en embalses, obliga a las Comisarías de Aguas de cada cuenca hidrográfica a fijar, entre otras, las zonas «en las que se prohíbe la navegación por el peligro para los bañistas», pero sin establecer, con criterio general y supletorio, una delimitación de zona para todos los embalses en los que se autorice la navegación. El sistema de supletoriedad ofrece la ventaja, en defensa de los bañistas, de cubrir el período de tiempo que necesariamente ha de mediar entre la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de la Orden autorizando la navegación en un determinado embalse y el balizamiento por las Comisarías de Aguas de las zonas delimitadas exclusivamente para bañistas.

El hecho que el establecimiento de zonas reservadas a bañistas se haga, en todo caso, en consideración de las costas y riberas de las aguas navegables, presenta, a nuestro entender, un importante problema, bien estén delimitadas dichas zonas con carácter general en una extensión uniforme para todas las costas españolas, con las excepciones dispuestas por las Autoridades Locales de Marina en atención a la especial característica del litoral, bien estén fijadas por cada Comisaría en particular relación a las específicas circunstancias de cada embalse concreto. El problema consiste en la situación de inseguridad en que quedan los bañistas dotados de aptitudes natatorias, pongamos por caso, que traspasando los límites de la zona a ellos reservada practiquen la natación a distancias superiores de la costa o riberas a las reglamentariamente fijadas.

Esta circunstancia está prevista en el artículo 5.º de la tan repetidamente citada Orden del Ministerio de Comercio; no en las disposiciones de Obras Públicas. Establece dicho artículo que «cuando en concursos de natación, entrenamiento o cualquier otra actividad deportiva hayan de salir nadadores de la zona a ellos reservada habrán de ir acompañados de embarcaciones que señalen su presencia y puedan recogerlos en caso necesario». Pero ¿qué sucede si los nadadores infringen esta norma? Como es lógico, no cabe pensar en dejar sin protección la posibilidad de traspasar los límites señalados, pues ello supondría tanto como conceder administrativamente patente de corso a las personas que patronean embarcaciones, sean o no de motor, presuponiendo en ellas una diligencia por el mero hecho de navegar en zonas autorizadas a tales embarcaciones. Por el contrario, la conducta causante de un accidente u originadora de un riesgo para las personas o las cosas, con independencia del lugar en que acaecieron los hechos, habrá de ser valorada judicialmente para determinar si la misma es o no inculpada a culpa, sin que pueda alegarse, en modo alguno, la

imprudencia de la víctima como causa de exoneración de la propia imprudencia. Esto en base a dos razones: La primera, consiste en la previsibilidad que debe formarse el patrón en zonas limítrofes del posible incumplimiento por los nadadores del requisito de ir acompañados de una embarcación; la segunda, más importante, radica en el principio de la no compensación de culpas que resulta incontrovertible en el Derecho penal, pues «la conducta culposa de la víctima no interrumpe el nexo de causalidad entre el hecho inicial del resultado dañoso y este mismo resultado» (31).

El problema se resolvería, sin abandonar el sistema de delimitación actual, estableciendo unas *zonas de influencia o seguridad* en torno a los bañistas e incluso a las embarcaciones y objetos fijos tales como balizas, boyas, etc., con lo cual se evitarían múltiples accidentes y se salvaguardaría mejor la integridad de los esquiadores acuáticos que sin contravenir los reglamentos, pues dicho deporte ha de practicarse necesariamente fuera de las zonas de bañistas, pueden quedar sumergidos en el agua por pérdida del equilibrio, por reducción de velocidad o por avería de la embarcación que los remolque. La determinación de estas zonas que llamamos de *influencia o seguridad* podría hacerse por medio de circunferencias cuyo radio, partiendo como centro de la persona o cosa protegidas, fuera igual al doble de la longitud máxima autorizada a los cables utilizados en el deporte del esquí acuático. Con lo cual, autorizando tan sólo la navegación tangencial a dichas circunferencias, se reducirían considerablemente los accidentes producidos con embarcaciones a motor.

## 2. Título que habilitan para el manejo de embarcaciones de recreo.

La citada Orden del Ministerio de Obras Públicas exige expresamente como requisito para el manejo o gobierno de embarcaciones de recreo estar en posesión del correspondiente título xpedido por la Subsecretaría de la Marina Mercante.

Según la Orden del Ministerio de Comercio de 10 de noviembre de 1965 modificada por la de 6 de marzo de 1969, tales títulos serán, en atención a las características de las embarcaciones cuyo manejo habiliten, de cinco categorías: Capitán de Yate, Patrón de Yate, Patrón de Embarcaciones deportivas a motor de primera clase, Patrón de embarcaciones deportivas a motor de segunda clase y Patrón de embarcaciones deportivas a vela. No precisarán de estos títulos las embarcaciones deportivas a vela de hasta una tonelada de desplazamiento y las de motor del mismo tonelaje de hasta ocho HP fiscales, ni las embarcaciones deportivas a remo y las neumáticas con motor fuera borda de potencia no superior a los 4 HP fiscales; pero será necesaria para el manejo de esas embarcaciones una autorización de la Federación correspondiente con el visto bueno de la Autoridad de Marina, si están comprendidas

(31) Eugenio Cuello Calón: Derecho Penal. Vol. I. Parte General, página 444.

en los dos primeros tipos y un permiso de la Autoridad Local de Marina, si lo están en los dos últimos.

La Orden citada señala como característica especial de estos títulos la de ser de carácter meramente deportivo y carecer de condición profesional, por lo que prohíbe a sus poseedores contratar sus servicios y, como lógica consecuencia, percibir emolumento alguno por su ejercicio.

Es curioso observar cómo ambos Ministerios tasan sus palabras al referirse a estos últimos, eludiendo conscientemente todas aquellas que pudieran sugerir cualquier conexión con los legalmente denominados vehículo de motor. Así, repiten de continuo los términos «manejo», «gobierno», etc., y designan con los nombres de Capitán o Patrón a los que manejan estas embarcaciones, relegando al olvido la expresión «conductor de embarcaciones de recreo» empleada por la Orden del Ministerio de Comercio de 14 de junio de 1934.

### 3. *Inscripción y matriculación.*

Por exigencias de la Orden de 19 de julio de 1967 y la del Ministerio de Comercio de 10 de febrero de 1966, todas las embarcaciones de recreo precisan para poder navegar en aguas sujetas a la competencia administrativa de uno u otro Ministerio, la inscripción en el Registro de Buques que se lleva en las Comandancias y Ayudantías de Marina, donde se les asignará un folio de la Lista de recreo y de una matrícula, datos éstos que habrán de estamparse en la placa de la Inspección de Buques que va unida al casco.

:-: :-: :-:

En este leve esbozo de las disposiciones administrativas se nota una ausencia de normas generales que regulen la navegación de embarcaciones de recreo en ríos, lagos y lagunas que habrán de suplirse con aquellos preceptos de la Ley de Aguas de 1879 que le sean de aplicación..., si es que una Ley de tal vetustez puede aplicarse a un fenómeno social tan reciente. También se observa el carácter fragmentario y disperso de las normas existentes, que ofrecerán siempre serias dificultades a los usuarios de las aguas públicas, bien sean de mar o continentales, para abacar íntegramente su contenido, cuando en realidad el pleno conocimiento de tales normas constituiría la primera medida de prevenir los riesgos que entraña este tipo de navegación.

Con criterio unificador y movidos por el deseo de obviar cuantos inconvenientes puedan oponerse a una completa reglamentación general de la navegación de embarcaciones de recreo, tanto a motor como a vela o remos e incluso la de hidropedales, cualquiera que sea la naturaleza de las aguas en que se practique, sugerimos que por la Presidencia del Gobierno se nombre una Junta interministerial de los ramos competentes, para el estudio y redacción de un Código de la Navegación de embarcaciones de recreo que, a semejanza del Código de la Circulación, aune criterios y establezca las bases, requisitos y re-

glas a que deberán ajustarse materias de tanta importancia como: expedición de títulos, autorizaciones y permisos; requisitos administrativos para poder navegar; delimitación de zonas con carácter general, sin perjuicio de establecer normas a las que se acomoden las posibles excepciones; balizamiento, en todo caso, de esas zonas; determinación de distancias mínimas a que deben navegar unas embarcaciones de otras, así como la distancia a que dichas embarcaciones deben pasar de bañistas y balizas u otros objetos; luces reglamentarias; sistema de señales en demanda de socorro; material de salvamento de que deben ir provistas; y, en general, todas cuantas se encuentren relacionadas con la navegación de estas embarcaciones en aguas públicas, así como las sanciones administrativas a que den lugar la infracción de sus preceptos.

## V. ESTADÍSTICAS

Vamos a entrar ahora, de pasada, en el debatido tema de la Estadística criminal que por jugar un papel importante para el conocimiento de la etiología de la delincuencia y suponer —en frase del profesor Del Rosal (32)— la «expresión cuantitativa del delito en la vida social» ha sido objeto de un abusivo empleo que ha contribuido, en parte, a su descrédito pero que ha de servir en nuestro estudio para fijar la realidad social del fenómeno criminoso que constituye la *ratio essendi* del mismo.

Si toda formulación estadística es relativa al plasmarse en la esquemática frialdad de unos simples números, que aun siendo veraces no reflejan la exacta relevancia de su contenido, no debe olvidarse que en el tema tratado este relativismo es aún mayor si se compara de una parte con el grado de desarrollo económico y de mecanización que tenemos en España y de otra con los delitos de esta índola cometidos con otros vehículos de motor. Existe tal desproporción entre el parque nacional automovilista y la flota de embarcaciones de recreo a motor que forzosamente, la aparente escasez de resultados lesivos producidos por tales embarcaciones, ha de valorarse en su justa proporcionalidad y medida. A este respecto, conviene recordar el ejemplo anotado por Quintano (33) que demuestra de forma precisa la relatividad de la Estadística: así, partiendo de la comparación de los 38.840 accidentes de vehículos de motor con resultado de muerte en Estados Unidos con los 1.501 en España en 1955, establece luego la proporción con el número de automóviles existentes arrojando el sorprendente resultado de 495 muertos en España por cada 100.000 vehículos y sólo 72 en Estados Unidos. Por tanto, a pesar del menor número global de muertes, no cabe duda que en España se producen *relativamente* más accidentes mortales que en E.E.U.U.

(32) Juan del Rosal: Derecho Penal (Lecciones), pág. 13.

(33) Antonio Quintano Ripollés: Derecho Penal de la culpa, pág. 130 y ss.

A falta de una estadística nacional conjunta en aguas del mar y en las continentales de los accidentes ocurridos con esta clase de vehículos, hemos de valernos exclusivamente de los parciales resultados que nos brindan los registros de las Secretarías de Justicia de los Departamentos Marítimos de Cartagena, El Ferrol del Caudillo, Cádiz y la Base Naval de Canarias (33 bis).

En el Departamento Marítimo de Cartagena, que comprende Baleares y las aguas de la zona costera que va desde la frontera de Francia hasta la provincia de Almería, durante los años 1962 a 1969, ambos inclusive, se han producido cincuenta y dos accidentes de navegación con embarcaciones de recreo a motor con resultado de muerte o lesiones. De ellos, 29 tuvieron lugar en los años 1962 a 1967; cifra que ha sido casi igualada en sólo los dos últimos años con un total de 23 accidentes.

El hecho de que estas conductas criminosas están en directa relación con el bienestar económico y el incremento del turismo, nos lo muestran los siguientes datos en los que los accidentes se han agrupado por Comandancias de Marina, excepto los ocurridos en las de Mallorca e Ibiza que se hacen bajo la común denominación de Baleares:

Barcelona, 20; Baleares, 20; Alicante, 6; Tarragona, 3; Castellón, 1; Valencia, 1 y Cartagena, 1.

Por último, es digno de mención que de estos 52 accidentes, 28 han sido producidos por extranjeros y de ellos 13 han tenido lugar en los años 1968 y 1969.

Dos puntualizaciones se pueden hacer en torno a estas cifras aparentemente pobres: una, que en esta relación numérica sólo se reflejan las acciones que han producido un efectivo resultado lesivo a las personas, sin que se hayan sumado a ellos los actos dañosos propiamente dichos ni los que generan graves riesgos para las personas o la navegación, ni se hayan valorado aquellas conductas que, en la mayoría de los accidentes señalados, además de producir el resultado lesivo, hubieran constituido en otro ordenamiento penal más adecuado, la figura delictiva de patronear sin el correspondiente título; otra, que *todos* estos accidentes de navegación con vehículos de motor náuticos se han producido en el corto período de tiempo que media entre el día 1.º de julio y el último día de septiembre de cada año.

En base a cuanto se ha dicho y a la política expansiva seguida por el Gobierno en las esferas económica y turística, no resulta difícil prever que este aumento de accidentes con resultado de muertes y lesiones experimentado en los dos últimos años, se verá ampliamente rebasado en los venideros si antes no se toman las oportunas medidas de índole penal y administrativa que permitan, además de una eficaz prevención de los riesgos y accidentes, una represión adecuada a la antisocialidad de estos delitos que constituyen una modalidad destacada en la delin-

---

(33 bis) En el momento de publicarse este trabajo aún no hemos recibido la estadística solicitada de los Departamentos Marítimos de El Ferrol del Caudillo, Cádiz y Base Naval de Canarias.

cuencia de nuestros días, caracterizada por la velocidad y la imprudencia.

## VI. NECESIDAD DE UNA NUEVA LEGISLACION PENAL

Hemos venido exponiendo a lo largo de este trabajo que en el actual *entorno* social las normas penales vigentes resultan insuficientes para prevenir las consecuencias de esta nueva forma de manifestarse la criminalidad imprudente y, desde luego, inadecuadas para reprimir las modalidades delictivas que, con la legislación del automóvil, han tomado carta de naturaleza en nuestro ordenamiento penal. Generalmente se tipifican como figuras dolosas aunque, como dice Quintano (34), por ser delitos de mera desobediencia y puro formulismo «no se trata propiamente de que en ellos no opere la culpa, sino de que es indiferente esa forma de culpabilidad o la del dolo, hermanados ambos en la objetividad de la infracción».

Esta insuficiencia e inadecuación de la normativa jurídico-penal con la realidad ofrecida por las embarcaciones a motor, no cabe duda que año por año será más patente conforme España, por el camino emprendido, vaya integrándose económica y socialmente en la Comunidad europea con el consiguiente aumento del nivel de vida que se traducirá en un mayor consumo de bienes dedicados al recreo y solaz de todos los españoles, al igual que ha ocurrido con los vehículos de motor terrestres. Por ello, es necesario contener el progresivo incremento de accidentes con vehículos de motor náutico, que ya en los años 1968 y 1969 han provocado la alarma en la sociedad y, principalmente evitar que proliferen otras manifestaciones criminosas ante la incapacidad de la ley penal para reprimirlos. Para tal objeto es preciso que el legislador, prestando a estas manifestaciones criminales la atención que merecen, las defina y sancione por medio de tipos amplios que encuadren las conductas, activas o pasivas, actuadas por medio de embarcaciones de motor con independencia de la naturaleza de las aguas en que naveguen.

Hora es ya de señalar las acciones u omisiones que el uso y navegación de embarcaciones a motor presentan como susceptibles de ser incriminadas a dolo o a culpa y que en la actualidad, no obstante ser la más frecuente, permanecen impunes. De mayor a menor frecuencia, sin entrar en el estudio de la dogmática jurídico-penal de cada una de ellas, citaremos las siguientes: a) patronear sin el correspondiente título, autorización o permiso que habilite para ello; b) manejar las embarcaciones con temeridad manifiesta que pongan en peligro inminente, en zonas reservadas a bañistas, la vida o integridad de éstos y, en zonas libres, la seguridad de la navegación; c) los daños a otras embarcaciones de este tipo y a cualesquiera otros objetos, trasplantando los preceptos del artículo 69 de la Ley Penal y Disciplinaria de la

(34) Obra citada; pág. 287.

Marina Mercante al Código penal para obviar así la actual laguna legislativa que presentan los mismos hechos realizados en aguas continentales; d) omitir el número de matrícula; en realidad el hecho más frecuente es el de navegar sin tener debidamente alistada la embarcación en el registro correspondiente. Sin que se pueda descartar la falsificación, sustitución o alteración de la matrícula asignada, sobre todo en caso de anotaciones en su folio y cambio de aguas donde se practique la navegación; e) el hurto de uso de estas embarcaciones, que deben ser penalmente protegidas por el elevado valor de las mismas, incluso las más modestas; en la legislación actual sólo se sancionarán estas conductas disciplinariamente por las Autoridades de Marina por aplicación del artículo 100 letra *b* de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, de no estar excluidas del ámbito de dicha ley especial concebida en aras de la profesionalidad; f) manejar embarcaciones de recreo a motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes; g) por último, como consecuencia lógica de la anterior tipología, el delito le quebrantamiento de condena caso de patronear una embarcación sin haber extinguido la condena de suspensión o privación del título, autorización o permiso reglamentario.

Conscientemente hemos dejado fuera de esta numeración de nuevas manifestaciones criminosas actuadas con embarcaciones de recreo, el delito de omisión del deber de socorro por considerar, como dijimos en su lugar oportuno, que las sanciones fijadas por el Código en su artículo 489 bis, por la generalidad de su tipificación son igualmente aplicables a los patrones y ocupantes, en su caso, de las embarcaciones de recreo que infrinjan el concreto deber impuesto por la ley.

Dos son los sistemas que el legislador puede adoptar en orden a la tipificación de las nuevas figuras delictivas: el primero, regulándolas *ex novo* por medio de una ley especial aplicable a estas embarcaciones cualquiera que fuese la naturaleza de las aguas en que navegan, y por consiguiente, con total independencia de otras figuras delictivas afines cometidas con vehículos de motor. El segundo, introduciéndolas directamente el Código Penal por medio de una reelaboración técnica de los preceptos que, procedentes de la Ley 122/62, son aplicables a los delitos ocasionados con vehículos de motor.

Este segundo sistema es el más adecuado y aceptable según nuestro criterio. Con él el legislador no precisa más que retocar los artículos 27, 30, 279 bis, 334, 340 bis *a*), 340 bis *b*), 340 bis *c*), 516 bis, 565 y 586, en cuanto hagan referencia al permiso de conducir o a figuras típicas del automóvil, para que las embarcaciones de recreo a motor queden subsumidas con todas sus consecuencias e implicaciones en los actuales tipos penales definidores de los delitos con vehículos de motor.

El primer paso, primordial y básico para lograr esta subsunción habrá de consistir en la reconducción jurídica de la expresión «vehículos de motor» a su genuino significado gramatical, dotándola de un sentido amplio que abarque por igual a los automóviles, embarcacio-

nes, aviones o cualquier otro artefacto que, propulsado por una fuerza motriz propia, sirva para transportar personas o cosas con entera independencia del medio físico en que se realice el transporte. De este modo, fijada esta expresión en todo su pleno contenido, resultará fácil llegar a una formulación general del tipo penal, adecuado que alcance a las embarcaciones de recreo a motor o a cualquier otro vehículo, bien por eliminación de palabras consagradas por el uso como exclusivas para los automóviles, bien por yuxtaposición de otras que amplíen su contenido cuando por necesidad terminológica resulte difícil su presión o sustitución.

A nuestro entender, son dos las consecuencias más importantes que puede presentar la incardinación de las embarcaciones de recreo en la expresión «vehículos de motor». Una en orden a la punición de los delitos cometidos con toda clase de vehículos, estableciéndose las penas, sobre todo la privación del permiso reglamentario, en atención a la especial característica de cada uno de los vehículos que sirva de medio en la comisión del delito. Habrá de tenerse en cuenta que la mayoría de estas embarcaciones deportivas únicamente se usan durante la temporada veraniega con lo que la pena de privación del título de patrón, la autorización o el permiso concedido por la autoridad competente, impuesta por un año sólo produciría un perjuicio para su titular durante los meses de julio, agosto y septiembre, por ser los meses que realmente puede utilizarla; sin embargo, la misma pena impuesto a un automovilista sería más gravosa por suponerle la pérdida de la posibilidad de usar su vehículo todos los días del año. Así pues, de no tomarse en cuenta a la hora de sancionar unas determinadas conductas esta situación de temporalidad o permanencia en el disfrute de los distintos vehículos de motor, podría inducirse a los juzgadores a cometer una injusticia en la sanción, si bien este defecto está paliado en parte con el gran arbitrio que el legislador les concede para graduar la pena de privación del permiso.

La otra consecuencia es en orden al aseguramiento del pago de las indemnizaciones por daños y perjuicios sufridos por la víctima. En este orden, las embarcaciones de recreo como auténticos vehículos de motor habrán de quedar sometidas al régimen del Seguro Obligatorio y sus riesgos cubiertos por el Fondo Nacional de Garantía. De esta cuestión nos ocuparemos, también someramente, en el apartado siguiente.

## VII. SEGURO OBLIGATORIO

No pretendemos ahora abordar la problemática general que presenta la actual reglamentación del Seguro Obligatorio en los vehículos de motor, remitiéndonos expresamente a las obras de Pera Verdaguer (35) y Reyes Monterreal (36) que hacen un acabado estudio del tema y cuyas

(35) Obra citada; págs. 194 a 259.

(36) Obra citada; págs. 281 a 348 y 443 a 516.

consideraciones y puntualizaciones pueden ser de aplicación en su día a las embarcaciones de motor que constituyen un tipo especial de los llamados vehículos de motor.

En torno a su naturaleza jurídica conviene matizar las características estudiadas por la doctrina (37) y señaladas en la Ley y en el Reglamento de ser un seguro de tipo privado y de los llamados de límite, con la expresa mención que hace el preámbulo del Decreto de 19 de noviembre de 1964 de constituir un seguro de *finalidad social*, que garantiza a la víctima una indemnización. Pero esta especial finalidad, para ser verdaderamente social ha de ser integradora de la vida social humana (38), no pudiendo marginarse de su aplicación a un amplio sector de la sociedad expuesto a sufrir semejantes accidentes con otros vehículos de motor, aunque legalmente no estén considerados como tales.

Esto, en parte, lo ha tenido en cuenta el gobernante ampliando el alcance protector del seguro obligatorio a artefactos de motor excluidos del concepto legal. Así el artículo 6.º citado en el apartado segundo, extiende, a los solos efectos del seguro obligatorio, la consideración de vehículos de motor a los trolebuses, tranvías y tractores y maquinarias agrícolas y de obras que no gozan en el ordenamiento penal de tal consideración; incluso antes de la derogación de la Ley 122/62 creemos, amparados en la frase «apto para circular», que el régimen del seguro obligatorio cabía aplicarlo en los accidentes ocurridos en garajes o como consecuencia de circulación de vehículos de motor fuera de las vías públicas, que según Reyes Monterreal (39) quedaban fuera de las prescripciones de la Ley.

Importa en este momento y de manera especial llevar al ánimo del legislador la urgente necesidad de insertar las embarcaciones de recreo a motor en el marco conceptual de los vehículos de motor. Necesidad que si antes en el campo penal hemos señalado como imperiosa, se presenta ahora como perentoria en la esfera civil, para que la víctima de estos accidentes con embarcaciones a motor no se vea desasistida en orden a las responsabilidades civiles ni sienta frustrada la posibilidad de percibir la indemnización que declare el Juzgado. Frustración que puede darse bien por insolvencia del que maneja la embarcación caso que ésta no sea de su propiedad, esté o no autorizado para su uso; bien por ser extranjero el patrón y marche a su país antes de decretarse el afianzamiento; bien por darse a la fuga el culpable o por cualquier otra circunstancia que imposibilite a éste a indemnizar a la víctima o sus herederos.

De no producirse rápidamente esta equiparación en orden al aseguramiento de las responsabilidades civiles, el legislador mantendría con su silencio la absurda situación actual en la que se ha subvertido la escala de valores encontrándose los causantes de accidentes con embarcaciones a motor en plano indebidamente privilegiado no sólo frente a

---

(37) José María Reyes Monterreal: Obra citada; pág. 445.

(38) Luis Legaz Lacambra: Obra citada; págs. 321 y 453.

(39) Obra citada; pág. 31.

sus víctimas, sino también frente a los causantes de daños con otros vehículos de motor, pues estos últimos están sujetos al brocardo «el que causa un daño está obligado a indemnizarlo» (40) que desde su categoría suprema de principio general del Derecho informa todo nuestro ordenamiento jurídico general. Pero debe tenerse en cuenta que la actual concepción del régimen de seguro obligatorio ha invertido el signo de este principio, precisamente para darle más efectividad y evitar que por insolvencia del causante del accidente o cualquier otra circunstancia ajena al perjudicado, éste quede sin percibir satisfacción económica por los daños sufridos; en realidad hoy podría formularse con más rigor jurídico dicha máxima diciendo que «el que recibe un daño tiene derecho a ser indemnizado» con lo que el resarcimiento en sí queda independizado de la persona responsable del accidente que podrá o no ser la que realmente indemnice.

Sin duda el problema más acuciante en torno al seguro obligatorio de las embarcaciones deportivas o de recreo a motor lo plantean, en el ámbito personal, los extranjeros. En efecto, la práctica nos enseña que al producirse un accidente las primeras diligencias judiciales tienden a fijar exclusivamente los hechos depurando la naturaleza de los mismos por medio de la formación de Diligencias previas o de un Procedimiento Previo, según terminología de la Ley de Enjuiciamiento Criminal y Código de Justicia Militar, respectivamente. Hasta que se decreta su elevación a causa y el consiguiente procesamiento transcurre un período de tiempo que, por breve que sea, permite al presunto culpable la salida del territorio español sin que los derechos de la víctima queden suficientemente garantizados, que se verá obligada a soportar, además de las lesiones, los gastos de hospitalización y asistencia facultativa.

Este caso no es insólito ni aislado en nuestras costas mediterráneas donde, como hemos visto estadísticamente, más de la mitad de los accidentes con resultado de muerte o de lesiones se producen por extranjeros, si bien la mayoría, justo es decirlo, convienen extrajudicialmente la indemnización con la víctima o sus familiares aunque no siempre en beneficio de éstos, unas veces por la entidad de las lesiones y los gastos producidos en su curación que no habían podido preverse, otras por el temor de no percibir indemnización alguna si el causante del accidente marchaba a su país de residencia.

Por último, concretándonos al examen de las disposiciones reglamentarias encontramos dos situaciones distintas. El Ministerio de Obras Públicas en la citada Orden de 19 de julio de 1967 para autorizar a una embarcación de motor de potencia superior a 5 CV que navegue en un embalse, exige como requisito necesario «la presentación de póliza de seguros contra daños a tercero» a cuya vigencia supedita la autorización. Se establece así administrativamente una obligatoriedad en el seguro, pero que, aun siendo digna de loa, no cubre en modo alguna la laguna que deja el régimen del seguro obligatorio en la navegación de este tipo

---

(40) Medina y Maraón: *Leyes Civiles de España*. Tomo I; pág. 793. Madrid, 1958.

de embarcaciones; dejando por otra parte sin cubrir los daños provocados con embarcaciones de motor hasta 5 CV, que obvia haciendo responsable al titular de la respectiva autorización de los daños y perjuicios que ocasione el uso de la embarcación.

El Ministerio de Comercio, por el contrario, no exige como requisito para despachar la embarcación de motor la obligación de presentar póliza alguna por daños a terceros (41). Sólo en la Orden de 21 de marzo de 1968 sobre autorizaciones para actividades marítimas turístico-deportivas, se exige el «certificado de hallarse vigente el seguro de accidentes amparando a tripulantes y pasajeros».

A la vista de la parquedad o ausencia de normas que exijan la obligación de asegurar las embarcaciones de motor por daños a terceros. creemos que queda suficientemente patente la necesidad de extender a esta clase de vehículos de motor la regulación legal y reglamentaria del seguro obligatorio con la supletoriedad salvaguardadora de los derechos de la víctima que supone el Fondo Nacional de Garantía.

## VIII. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS

Al formular nuestras conclusiones no pretendemos ni mucho menos dar por finalizado un tema tan sugerente y apenas esbozado torpemente por nosotros; al contrario, deseamos abrir una puerta a los estudiosos del Derecho penal para que ellos con su técnica y sus voces consagradas clamen por la imperiosa necesidad de incardinar las embarcaciones de recreo a motor en el vigente orden de principios penales y civiles, que informan el contexto social de la normativa reguladora de los vehículos de motor terrestres. De esta manera, *ex lege ferenda* prestarán, una vez más, un gran servicio a la sociedad y al ideal de justicia que en ella late, que precisamente por ser social se integra y enraiza en el auténtico pensamiento jurídico penal,

Primera.—En la legalidad vigente las embarcaciones deportivas o de recreo a motor están marginadas del contenido y alcance de la expresión «vehículos de motor».

Pero no obstante esta marginación legal, en un sentido gramatical y técnico estas embarcaciones son auténticos vehículos de motor al igual que los actualmente calificados como tales por el Código penal

Segunda.—Si no ofrece duda alguna que a estas embarcaciones de recreo les conviene plenamente el concepto de vehículos de motor, menos todavía la presenta la consideración jurídica que hechos de igual naturaleza cometidos con artefactos mecánicos conceptualmente iguales, constituyen idénticos delitos que habrán de tipificarse conjuntamente en las mismas leyes y sancionarse con idénticas penas. Teniendo en cuenta esta consideración la reforma llevada a cabo en 1967, al introducir en el Código los delitos cometidos con vehículos de

(41) O por lo menos, el autor de este trabajo desconoce la existencia de cualquier disposición general dada en este sentido.

motor, extendió esta expresión a vehículos terrestres antes excluidos de tal consideración legal; para conseguirlo, bastó al legislador hacer desaparecer el requisito de transitabilidad en vías públicas que como elemento teleológico y definidor empleó el artículo 1.º de la Ley 122/62.

En consecuencia, tanto los vehículos de motor terrestres como los náuticos, deberán estar cobijados bajo los preceptos generales de un único Código penal y aunados en unas mismas normas, puesto que es de carácter genérico el medio empleado para delinquir: un vehículo de motor.

Tercera.—Como lógico corolario de lo anterior, y sin pretender en modo alguno llegar a una concepción administrativista del Derecho penal, en orden a los vehículos de motor náuticos urge elevar a la categoría de tipos penales, como se hiciera en su día con los terrestres, algunas de las infracciones que tienen hoy un rango meramente reglamentario, así: gobernar una embarcación sin título, autorización o permiso suficiente; omitir la inscripción de la embarcación o los datos de la matrícula; patronear bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas o estupefácticos; etc.

Cuarta.—En el orden administrativo procede la unificación de normas reglamentarias para evitar el desconcierto entre los usuarios de embarcaciones que puedan navegar en unas u otras aguas y sobre todo, para prevenir con la unicidad la contravención de dichas normas.

Quinta.—Sentada antes, en beneficio de la sociedad, la urgente necesidad de unificar, en la esfera que les sea propia, las normas penales y las administrativas que actualmente son aplicables al uso y navegación de estas embarcaciones en el mar y en aguas del interior, así como la de integrar a éstas en el concepto de vehículos de motor, procede ahora, en defensa de los intereses individuales de naturaleza social, afirmar la necesidad de extender a las víctimas de tales vehículos los derechos otorgados por el régimen del seguro obligatorio y asegurados por el Fondo Nacional de Garantía.

Como obligado colofón de estas conclusiones y en base a la perentoria urgencia de una total inserción de las embarcaciones de recreo en el ordenamiento jurídico que regula los vehículos de motor, formulamos —como resumen de lo propugnado en los apartados IV y VI— las siguientes propuestas:

PRIMERA: Designación de una Junta Interministerial con representantes de los Ministerios de Justicia, Marina, Comercio, Obras Públicas, Información y Turismo y cualquier otro ramo afectado, para estudio y elaboración de un Código Administrativo de la Navegación de Vehículos de Motor que una vez aprobado y publicado por la Presidencia del Gobierno fuera de aplicación por igual en todas las aguas públicas, tanto marítimas como continentales. Con ello, se obviaría la duplicidad de normas y lo que es peor la inexistencia de disposiciones de carácter general que regulen la práctica de esta navegación en aguas del interior no comprendidas en la conceptualización de embalses.

SEGUNDA: Modificación de los artículos 27, 30, 279 bis, 334, 340 bis *a*), 340 bis *b*), 340 bis *c*), 516 bis, 565 y 586 todos del Código penal, en orden a una nueva elaboración técnica que permita el adecuado encaje de las embarcaciones de recreo a motor en los tipos penales que definen los delitos cometidos con vehículos de motor.

Opinamos que esta adecuación al Código penal debe afrontarse de manera amplia y general dentro del articulado del nuevo Código repressivo que últimamente viene anunciándose; pero sin olvidar que la realización de este deseo produciría una prolongada e innecesaria espera que redundaría en perjuicio de unos bienes jurídicos que, según hemos visto, están necesitados de una inmediata protección.

Para obviar esta dificultad, sin parchear de nuevo el vigente Código penal, formulamos nuestra propuesta

TERCERA: Promulgación de una ley de breve articulado que declare expresamente aplicable los artículos citados a las conductas incriminables a dolo o a culpa que actuadas por embarcaciones de motor caigan dentro de los tipos penales definidos, así como las disposiciones contenidas en el texto refundido de la Ley 122/62 de 24 de diciembre, por Decreto de 21 de marzo de 1968 y lógicamente los preceptos del Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil derivada del uso de vehículos de motor.

