



**DEPARTAMENTO MARÍTIMO
DE
CARTAGENA**

JUZGADO RELATOR
DEL
CONSEJO DE GUERRA
ORDINARIO PERMANENTE

Señor Capitán de Intendencia Don Carlos Senén e Hidalgo de Cisneros.

ASUNTO: Nombramiento de Defensor.

TEXTO: Habiendo sido V. nombrado Defensor por el procesado en causa nº 377/42, por el supuesto delito de abordaje por negligencia, Patrón MARIANO ZARAGOZA TORRES, tengo el gusto de comunicarle a V., rogándole manifieste sin demora si acepta el cargo y, en caso afirmativo, se presente en este Juzgado, para la práctica de las diligencias pertinentes.

Dios guarde a V. muchos años.
Cartagena 15 de Marzo de 1.943.
El Capitán Juez Relator

Enrique Rodriguez.

Abordaje.

Acordado del Consejo Supremo de Guerra y Marina
de 17 de Febrero 1873 de aprobada por L. S. de 13 de
Marzo de 1873.

Vapor "María Cur", y remolcador "Chacarramendi".

Instrucción de 4 de Junio de 1873 sobre expedientes de abordaje, en la jurisdicción de Marina; su valor ante la jurisdicción ordinaria.

Que los expedientes que con motivo de abordaje, se forman por la jurisdicción de Marina, no tienen valor ante la jurisdicción ordinaria, ante quien se hay de disentir las responsabilidades civiles derivantes del mismo, segun el vigente Código de comercio, que el carácter de informes penitiales, son los que puede o no, con formar el fuer ordinario.

J. F. García c/ Sota y Armar de Bilbao.

En el Cabildo reunido en la villa de Bilbao en abordaje entre el vapor "María Cur", de J. F. García y el remolcador "Chacarramendi" de Sota y Armar, la Comandancia de Marina de Bilbao de dicho punto formó el expediente de abordaje que previene la instrucción de 4 de Junio de 1873, y visto en Junta de Pilotos en dicha Comandancia, y luego en Junta de Jefes en el Departamento de

27
Tres consignaron su concepto de que el culpable del accidente marítimo había sido el patrón del barco el encudador cuya opinión se conformó el Capitán General del Estado Departamento.

Con copia del expreso acuerdo del armador del "María Curi", solicto de la cava Ata y Arua, indemnización de daños y perjuicios, y habiendo regado, entabó la reclamación ante el Juzgado de 1^{ra} Instancia de Bilbao y se ante la Jurisdicción ordinaria, en demanda de la indemnización correspondiente, el cual falló que fue portuero e inexcusable el accidente producto del negligente y que, por tanto, el dueño de cada embarcación debía conformarse con los perjuicios experimentados, sin tener derecho a subir cantidad alguna de la otra parte.

Hecha fina dicha sentencia por haber desestimado la apelación del armador del "María Curi", fue este en su fin a la Jefatura de Marina, relatando lo ocurrido y que a pesar de considerar el expediente inoportuno para Marina, que el abordaje fué culpable p. c. el encudador "Chacharramendi", no obstante, la jurisdicción ordinaria apesar de tener a la vista el acuerdo de Marina, declaró que había sido portuero.

Dicha súplica fue desestimada por el Ministerio, des-

pues de los informes correspondientes, declarando en F. 2
de 6 de Junio de 1.906, que el Juez de 1^ª instancia de
Bilbao había obrado dentro del círculo de sus atribu-
ciones, que no debía ser invadido por la Jurisdicción
de Marín.

El Capitán General del Ferrol expuso sus dudas ex-
vista de esto, de que de prosperar la doctrina relatada
podría darse el conflicto jurídico de que la Jurisdicción
de Marín conociera de la causa instruida por un abor-
daje o un naufragio, y dictara una sentencia que
estuviera en fuga con la recaída en el pleito civil
tramitado en la jurisdicción ordinaria. Y daba con-
sulta, en vista de su importancia, se remitió el infor-
me del Consejo Superior de Justicia y Marín.

Dicho Consejo, después de un examen detenido de
la legislación de marín en materia de abordajes, así
como también del especial asunto que motivaba la
consulta, y en vista de que en la indicada le-
gislación de marín en materia de abordajes se disponía
la forma de ejercicio de las responsabilidades civiles,
nacidas de accidentes marítimos, cuando no sean des-
vinción de otras responsabilidades de carácter crimi-
nal, ni en lo civil (sección 3^ª. Título IV del libro 3^º del
Código de Comercio), sobre abordajes, se hace alusión al
mismo facultativo de Marín, y teniendo en cuenta

ciertos defectos que se notaban en el expediente, dispuso
que se debía cumplimentar la L. O. de 6 de Junio
de 1.906; que se debían tener en cuenta los defectos que
se notaban en el expediente para subsanar; que no
existía contradicción en la legislación de Marina
y que lo mismo la decisión de la autoridad jurisdic-
cional, que los dictámenes suscritos por los Jefes de
Jefes de la Armada, y de capitanes de la Marina mer-
cante debían razonarse, pues existiendo el carácter de
informes periciales, hay de procurar llevar el conve-
niente al auxilio de cuantas personas y autoridades
necesiten ilustrarse en la especialidad técnica a que
se centraen.

Acordada del Consejo Supremo de 17 Febrero de 1.908
P. D. - del Tribunal Final = F. Jourález Martínez.

● Observaciones = Gran importancia ha de tener para
la legislación marítima de España, si prevalece la doc-
trina que sienta la acordada respuesta, pues si solo
tiene el carácter de informe pericial los expedientes de
abordaje de marina, ante la jurisdicción ordinaria, y con
el resultado de ellos puede que fueren no conformes,
entonces no tendrían que de ser estos, ni la utilidad
para el comercio marítimo, ya que figurando la prueba
de peritos, entre otras, en el procedimiento ordinario,

que se audiencia directamente; pero en la práctica no se entiende así; ya, que presentada la protesta en los Tribunales ordinarios, es lo que se hace en la resolución del expediente de Maruia, para en vista de su resultado audiir a la jurisdicción ordinaria, para más en pleno, de que la protesta es diligencia preparatoria. Y en tanto tienen en cuenta los marinos los expedientes de Maruia, que en la mayor parte de los casos —fue de algunos especiales como el que motivó la acordada—, se allanan a la decisión de Maruia, evitando audiir a los Tribunales ordinarios.

Pero por otra parte hay que tener en cuenta que aun que el Código de Comercio (en la sección de abordajes) no alude para nada a la legislación de maruia, en virtud del punto 13 del art. 612 del mismo, establece entre las obligaciones del capitán "Observar las reglas sobre las de situación y maniobra f. evitar abordajes", y el 618, declara al capitán civilmente responsable para con el marino, y este fang con los terceros que hubieran contratado con él.... 8º de los daños que sobreviieren por no observancia de las prescripciones del reglamento de situaciones de buques y maniobras f. evitar abordajes". Y como el punto 12 del art. 35º de la ley organica del Poder judicial, reserva a la jurisdicción de Mar-

6.

ruia las causas por delitos de cualquier clase cometidos
abordo de los embarcaciones; y las represalias y contras-
bando marítimo; naufragios ~~abordajes~~ y arribadas, sevier-
consecuentemente consigo misma, la jurisdicción ordinaria, si
después de considerar su sujeción a Marinos, como que
expuesto, no di después validez a su dictámenes
en la apreciación técnica que haga, de su accidente
marítimo.

Carlos Senén
Commissaire de la marine, et avocat.
(Barcelona).

Abordajes

(1)

Una de las cuestiones más importantes del Se mar-
tinos, es el estudio del abordaje, ^{en un aspecto técnico y jurídico} y al que los italianos denominan ^{"appendaggio"} abordaje y los ingleses
"clínin", y en el chege de los buques, que navegan o son
inseparables de navegar.

Abordaje, en un sentido vulgar, es significativo del hecho
de aproximarse un buque a otros o a un muelle. En un sentido
militar, denota la aproximación intencionada de un buque a otro
enemigo. Y en un aspecto técnico-jurídico, significa la
"clínin de buques en tripulación abordo y mandados por
Capitán o Patrón".

Por lo tanto no existiría abordaje, técnicamente, cuando
chose un buque, en un muelle, un río, un ríoce, etc. ni
incluso en un campo flotante, ^{etc.} no inseparable de navegar.
El accidente de abordaje inherente a la navegación, ha sido
objeto de estudio en todas las legislaciones del mundo,
yendo unido a las evoluciones del arte de navegar (remo,
vela, vapor etc).

En realidad hasta el siglo pasado los abordajes, eran
muy raros en alta mar, salvo en las batallas navales, eran
en cambio frecuentes en los puertos, bahías, encruciales, debido
por una parte a la acumulación de los buques y de otra a
incertidumbre climatológica, y generalmente la aversión que
profesionales eran de escaso relieve económico, hasta tal
punto que en ciertas épocas provocados abordajes, por
ciertos capitaines que volvían sus buques viejos y ya
pedidos sobre el paso de otros buques para hacerlos
abordar, y pretender cobrar una indemnización.

En innumerables días los abordajes se producen en mucha frecuencia, y su explicación es fácil: el n.º de buques a abordar navales, en veleidades ha aumentado, se navega de día y de noche, en niebla o sin ella, en viento o sin viento, y sobre todo y principalmente, con la principal nave que navegan los mares, a gran distancia, con igualmente se concentran en muy reducidos espacios, que son los canales comerciales del mar. Y estos abordajes, tienen tantísima importancia, por que en cada uno de ellos, se debate e continúan reclamaciones económicas de importancia, que han obligado a cada la legislación mundial, a reunir a sus países, en tribunales o capitulaciones de abordajes.

- Antecedentes históricos:

Seguramente la disposición más antigua relativa a los materiales que estudiamos, es la Ley 24.º del Código de Hammurabi, Ley de Babilonia, hacia el año 2.000 antes de Cristo, que dice: Si un barco de alta navegación ha abordado a una barca de paraje y la ha echado a fondo, el dueño de la barca ha muerto persegurárate ante los tribunales y se ha perdido la barca, y el del barco de altura que ha echado a fondo a la barca, resarcirá la barca y todo lo que a ella ha perdido. Es de observar que esta disposición tan antigua, se asimila a las actuales doctrinas del Dr. Pontius, en realidades no extraña, ya que lo que se basa en los principios de moral universal, como de divinal, son eternos e incommunables.

Al desaparecer el imperio babilónico, en principios de los mareas, fueron nacidos sucesivamente por los sucesos,

les grecs, les romans, . . . (sous le parti historique).²

88º) Marítimo privado examina la a bordo de la gente desde el punto de vista de las consecuencias pecuniarias que llevan consigo para los propietarios de los buques, para los de los cargamentos y a veces también, p: los marineros y pasajeros. En estos daños son averías particulares, pues remiten casi siempre de accidentes debidos a una fuerza mayor o a una falta en la maniobra (Excepcionalmente podría constituir avería común, p: uno de los buques y su carga, cuando la oficina le promoviere voluntariamente la cap:ta. p: ante de su arresto por la comisaría, y goberna a la costa etc.) Y esta relación entre los interesados de los buques abordados y abordados, generalmente en su carácter interiores, ya que uno y otro tiene de a cohacer el accidente al otro buque. La acción de indemnización que se adopta se derivan en la ley de los Marítimos reglamenta, determinando: a) cuando estas acciones son admisibles; b) consecuencias pecuniarias de que son susceptibles y c) forma de ejercitáelas.

Enviando a lugar a indemnizar.

cuando a lugar a murió —
Las victimas de un abordaje (prep: tans de lugres o mer-
cancias, tiplantas y parajes), tiene o no de a disti-
ñimizarse al lugre abordante, segun las causas que
sancionan el accidente.

Según el art. 826 de nuestra L.R. de contratos: "Si un buque abordare a otros, por culpa, negligencia o imprudencia del capitán, piloto u otro encargado en los mandos de la estación, el naviero del buque abordado indemnizará los daños y perjuicios sufridos, previa tarifa en particular".

De estas tres causas de abordaje culpable, la de más transcendencia es la culpa.

Esta culpa puede derivarse: a) de la negligencia de las premisas contenidas en el Regl. para evitar los abordajes en el mar (R.D. 24-3-1897 y R.D. de 10-1-1901), b) de la omisión de precauciones ordenadas a la experiencia del marino y c) por circunstancias particulares en que se hallare el buque.

Como es obligatoria la observancia del Regl. de abordajes, su incumplimiento lleva consigo una presunción de falta, pero es de notar que aunque el abordaje pareciera debido a una falta, si los cargadores, marinos o pasajeros de uno de los buques no llegara a probar que esta falta ha sido cometida por el otro buque, no podrán formular demanda de indemnización a los propietarios de este buque.

También puede ocurrir que el culpable del abordaje fuere el buque abordado, así p.e. si el abordado no llevase las buenas reglamentarias; si un buque encontrase buque de su ruta normal, se colocara temeritamente sobre el para el otro buque que no pudiere lograr evitarlo.

En la Sent. del Tribunal de Lémenis de Rener, de 16 de octubre de 1901 y 6 de febrero de 1904, han dictaminado: «el verdadero abordante no es aquél de ambos buques cuya roda penetra en el costado del otro en el momento de la colisión...; es el buque que, permaneciendo obstinadamente fuera de su ruta reglamentaria, viene a

óptimo al chege del ge navegaba conforme³
a las prescripciones administrativas.

Por lo tanto al chege abordado no le basta probar
o demostrar, ge hubo una falta cometida por el
abordante, sino ge debe probar, que precisamente
por esta falta cometida ocurrió el abordaje, pue puede
muy bien suceder, ge aun habiendo cometido o com-
plicado a las faltas, pue debido el abordaje a un acci-
dente independiente de la misma y ge por consecuencia,
hubiera lugar a considerarlos como fortuitos. (pág. 18).

Clases de abordajes.

Programa

- A
- a) Concept de la palabra "abordaje".
 - b) Causas del accidente de "abordaje".
 - c) Breve estudio histórico del "abordaje" a las distintas legislaciones.

B: Clases de abordajes.

- a) estudio del fortuito.
- b) .T. del debito a fuerza mayor.
- c) .T. del voluntario.