



DEPARTAMENTO MARÍTIMO
DE
CARTAGENA

JUZGADO RELATOR
DEL
CONSEJO DE GUERRA
ORDINARIO PERMANENTE

Art. 261 - Excepciones

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 comunicarlo 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 Rodríguez.

Acordado del Consejo Supremo de Guerra y Marina
de 14 de Febrero de 1873 aprobada por S. E. de 13 de
Marzo de 1873.

Vapor "María Cruz" y remolcador "Chacharramendi".

Instrucción de 4 de Junio de 1873 sobre expedientes de abor-
daje, en la jurisdicción de Marina; en valor ante la
jurisdicción ordinaria.

Que los expedientes que con motivo de abordajes, se
forman por la jurisdicción de Marina, no tienen otro va-
lor ante la jurisdicción ordinaria, ante quien se han de
discutir las responsabilidades civiles dimanantes del si-
mismo, segun el vigente Código de comercio, que el caracte-
ter de uniformes penales, con los que puede o no, con-
formarse el Eter ordinario.

D. F. García y. Sota y Oruear de Bilbao.

Que habiendo ocurrido en la ria de Bilbao un
abordaje entre el vapor "María Cruz" de D. F. García y el
remolcador "Chacharramendi" de Sota y Oruear, la Coman-
dancia de Marina de dicho punto formó el expediente de
abordaje que previene la instrucción de 4 de Junio de 1873,
y ante el Junta de Pilotos en dicha Comandancia,
y luego en Junta de Jefes en el Departamento de

2

tenes consignares, su concepto de que es culpable del accidente marítimo habia sido el patron del citado res moleador con cuya opinion se conformo el Capitan General del citado departamento.

Con copia del expresado acuerdo el amador del "Maria Our", solicitó de la casa Alta y Oruas, indemnizacion de danos y perjuicios, y habiéndole negado, entabló la reclamacion ante el Juzgado de 1.^a instancia de Bilbao o sea ante la jurisdiccion ordinaria, en demanda de la indemnizacion correspondiente, el cual fallo que fue fortuito e inmediato el accidente productor del referido siniestro y que, por tanto, el dueño de cada embarcacion debia conformarse con los perjuicios experimentados, sin tener derecho a recibir cantidad alguna de la otra parte.

Hecha finis dicha sentencia por haber desistido de la apelacion el amador del "Maria Our", fue este en su finca al Ministro de Marina, relatando lo ocurrido y que a pesar de considerar el expediente incoado por Marina, que el abordaje fue culpable p.^a el remolcador "Chachanauendi", no obstante, la jurisdiccion ordinaria apesar de tener a la vista el acuerdo de Marina, declaró que habia sido fortuito.

Dicha suplica fue desestimada por el Ministro, des-

3
pues de los informes correspondientes, declarando en E.O.
de 6 de Junio de 1.906, que el Jefe de 1.ª instancia de
Bilbao habia obrado dentro del círculo de sus atribu-
ciones, que no debía ser invadido por la Jurisdicción
de Marina.

El Capitán General del Tenor expuso sin dudas en
vista de esto, de que de prosperar la doctrina relatada
podría darse el conflicto jurídico de que la Jurisdicción
de Marina conociera de la causa instaurada por un abor-
daje o un naufragio, y dictara una sentencia que
estuviera en juego con la recaída en el pleito civil
tramitado en la jurisdicción ordinaria. Y dicha con-
sulta, en vista de su importancia, se remitió a infor-
me del Consejo Supremo de Guerra y Marina.

Dicho Consejo, después de un examen detenido de
la legislación de marina en materia de abordajes, así
como también del especial asunto que motivaba la
consulta, y en vista de que ni en la indicada le-
gislación de marina en materia de abordajes se dispone
la forma de ejecución de las responsabilidades civiles,
nacidas de accidentes marítimos, cuando no sean de in-
niciación de otras responsabilidades de carácter crimi-
nal, ni en la civil (sección 3.ª. título IV del libro 3.º del
Código de Comercio), en los abordajes, se hace alusión al
acuerdo facultativo de Marina, 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 distantes suscitados por las Juntas de
Jefes de la Armada, y de capitanes de la Marina mar-
cante deben resolverse, pues existiendo el carácter de
informes periciales, hay que procurar llevar el conve-
nimiento al ánimo de cuantas personas y autoridades
necesiten ilustrarse en la especialidad técnica a que
se refieren.

Acordada el Consejo Supremo de 17 Febrero de 1.908
P. D. = el Jefe Final = F. Gouvier Maroto.

● Observaciones = Gran importancia ha de tener para
la legislación marítima de España, si prevalece la doc-
trina que acepta 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 ellas fuere el Jefe no conforme,
entonces no tendrían valor de ser autos, ni de utilidad
para el comercio marítimo, ya que figurando la prueba
de peritos, entre otras, en el procedimiento ordinario,

a él se acudiría directamente; pero en la práctica no se entiende así; ya que, que presentada la protesta en los Tribunales ordinarios, es lo que se espere la resolución del expediente de Marina, para en vista de su resultado acudir a la jurisdicción ordinaria, para llevar un pleito, del que la protesta es diligencia preparatoria. Y en tanto tienen en cuenta los navieros los expedientes de Marina, que en la mayor parte de los casos - fuera de algunos especiales casos el que motiva la acordada - se allanan a la decisión de Marina, arreglándose amistosamente conforme a su fallo, para evitar acudir 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 marina, es cierto el punto 13 del art: 612 del mismo, establece entre las obligaciones del capitán "Observar las reglas sobre las de situación y maniobras p.^a evitar abordajes", y el 618, declara al capitán civilmente responsable para con el naviero, y esto pare con los Feneos que hubieran contratados con él, 8.^o De los daños que sobrevinieren por inobservancia de las prescripciones del reglamento de situaciones de buques y maniobras p.^a evitar abordajes". Y como el punto 12 del art: 35.º de la ley orgánica del Poder judicial, reserva a la jurisdicción de Ma:

6.
ruina las causas por delitos de cualquiera clase cometidos
abordo de las embarcaciones; y las represalias y contra-
bandos marítimos; naufragios abordajes y arribadas, sucesos
consecuentes consigo misma, la jurisdicción ordinaria, si
después de conceder suspensión a Marius, como que
expuesto, no di después validez a su dictamen
en la apreciación técnica que haga, de un acciden-
te marítimo.

1.
Carlos Senén
Commissaire de la marine, et avocat.
(Barcelona).

Abordajes

(1)

Una de las cuestiones mas importantes del Mar timo, es el estudio del abordaje ^{en un aspecto tecnico y juridico} y al que los italianos, denominan ^{"arrembaggio"} ~~choque~~ y los ingleses, "collision", y es el choque de dos buques, que navegan o son susceptibles de navegar.

^{La palabra} Abordaje, en un sentido vulgar, es significativa del hecho de aproximarse un buque a otro o a un muelle. En un sentido militar, denota la aproximacion intencionada de un buque a otro enemigo. Y en un aspecto tecnico-juridico, significa, la "colision de buques en tripulacion a bordo y mandada por Capitan o Patroni".

Por lo tanto no existira abordaje, tecnicamente, cuando choque un buque, en un muelle, un dique, un iceberg, ~~que~~ ^{etc.} incluso con un cuerpo flotante, no susceptible de navegar. El accidente de abordaje inherente a la navegacion, ha sido objeto de estudio en todas las legislaciones del mundo, yendo unido a las exclusiones del arte de navegar (remo, vela, vapor etc.).

En realidad hasta el siglo pasado los abordajes, eran muy raras en alta mar, salvo en las batallas navales, eran en cambio frecuentes en los puertos, bahias, ensenadas, debido por una parte a la acumulacion de los buques y de otra a "inclementaria climatologica", y generalmente las averias que ~~provocaban~~ eran de menor relieve economico, hasta tal punto que en ocasiones fueran provocados abordajes, por ciertos capitanes que colocaba un buque viejo y ya perdido sobre el paso de otros buques para hacerlo abordar y p^o intentar cobrar una indemnizacion.

En nuestros días los abordajes se producen con mucha frecuencia, y su explicación es fácil: el n: de buques a es-
traordinaria, su velocidad ha aumentado, se navega de
día y de noche, en niebla o sin ella, con viento o
sin viento, y sobre todo y principalmente, como las
principales naves que surcan los mares, siguen rutas
idénticas, ~~que~~ convenientemente se concentran en muy
reducidos espacios, que son los caminos comerciales del mar.
Y estos abordajes, tienen tanta importancia, por que
^{comercio} cada uno de ellos, se debate e continúa reclama-
ciones económicas de importancia, que han obligado a casi
todas las legislaciones mundiales, a insertar en sus códigos,
un título o capítulo de abordajes.

= Antecedentes históricos =

Seguramente la disposición más antigua relativa a la
matéria que estudiamos, es la Ley 24. 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
hundida perseguirá ante Dios todo lo que ha perdido a
la barca, y el del barco de altura que ha echado a fondo
a la barca, restituirá la barca y todo lo que a ella ha perdido."
Es de observar que esta disposición tan antiquísima, se
asimila a las actuales directrices del D: positivo, en realidad
no extraña, ya que losceptos basados en los principios
de moral universal, como de D: natural, son eternos e in-
comovibles.

Al desaparecer el imperio babilónico, sus principios de D:
marítimo, fueron recogidos necesariamente por los sucesores.

los griegos, los romanos. — — — (sigue la parte histórica). (2)

El Dr. Martino primero examina los abordajes desde el punto de vista de las consecuencias jurídicas que llevan consigo para los propietarios de los buques, para los de los cargamentos y a veces también, p. los marinos y pasajeros. En estos casos son averías particulares, pues resultan casi siempre de accidentes debidos a una fuerza mayor o a una falta en la maniobra (Excepcionalmente podría constituirse avería común, p. uno de los buques y su carga, cuando la colisión le provocase voluntariamente el capiteo, ~~pero~~ antes de su arriado por la corriente, zozobra o la etc. etc.) Esta relación entre los intereses de los buques abordados y abordados, generalmente es de carácter contencioso, ya que uno y otro tienden a achacar el accidente al otro buque. Las acciones de indemnización que de esto se derivan son las que el Dr. Martino reglamenta, determinando (a) cuando estas acciones son admisibles; b) consecuencias pecunarias de que son susceptibles y c) forma de ejercitarlas.

Cuando a lugar a indemnizar.

Las víctimas de un abordaje (propietarios de buques o mercancías, tripulante y pasajeros), tiene o no derecho a pedir indemnización al buque abordado, según las causas que ocasionaron el accidente.

Según el art. 826 de nuestro C. de Comercio: "Si un buque abordare a otro, por culpa, negligencia o impericia del capitán, piloto u otro cualquiera individuo de la dotación, el naviero del buque abordado indemnizará los daños y perjuicios ocurridos, previa tasación pericial".

De estas tres causas de abordaje culpable, la de man-
tencencia es la culpa.

Esta culpa puede derivarse: a) de la inobservancia de
las prescripciones contenidas en el Rgto. para evitar los abor-
dajes en el mar (R. D. 24-3-1897 y R. D. de 10-1-1901); b) de
la omisión de precauciones ordinarias a la experiencia del
marino y c) por circunstancias particulares a que se hallare
el buque.

Como es obligatoria la observancia del Rgto. de abordajes,
un 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 pasaje-
ros de uno de los buques no llegasen a probar que esta
falta habida 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
fuese el buque abordado, así p.e. si el abordado no
llevase las luces reglamentarias; si un buque encuen-
trándose fuera de su ruta normal, se colocara tem-
peramente sobre el paso de otro buque que no pudiese
lograr evitarlo.

En la Sent. del Tribunal de Comercio de Roma, de 16 de
octubre de 1901 y 6 de julio de 1904, han declarado:
"el verdadero abordaje no es aquel de ambos buques
cuya roda penetra en el costado del otro en el mo-
mento de la colisión...; es el buque que, permaneciendo
obstinadamente fuera de su ruta reglamentaria, vino a

specimen al choque del que navegaba conforme³
a las prescripciones administrativas.

Por lo tanto al barge abordado no le basta probar
o demostrar, que hubo una falta cometida por el
abordante, sino que debe probar, que precisamente
por esta falta cometida ocurrió el abordaje, pues puede
muy bien suceder, que aun habiendo ocurrido o acom-
pañado a las faltas, pero debido el abordaje a un acci-
dente independiente de las mismas y que por consecuencia,
hubiera lugar a considerarlo como fortuito. (pág. 18).

Clases de abordajes.

Programa

- A:
- Concepto de la palabra "abordaje".
 - Causas del accidente de "abordaje".
 - Breve estudio histórico del "abordaje" en las distintas legislaciones.

B: Clases de abordaje.

- a) estudio del fortuito.
- del debido a fuerza mayor.
 - del voluntario.