

ABORDAJE

INTRODUCCIÓN

Si bien, en aras a la brevedad, nos remitimos al enunciado del caso no transcribiéndolo, es más cierto que no podemos dejar de señalar las notas fundamentales que deben establecerse, en clave sinóptica, para poder alcanzar un mejor y más claro discernimiento de la cuestión que se debate, a saber, tenemos que comenzar por la aproximación al CONCEPTO DE ABORDAJE (A).

No tenemos una definición legal exhaustiva. En lo que refiere a nuestro Código de Comercio, el art. 809.8^a establece como abordaje el ‘daño inferido al buque o al cargamento por el choque’, esto es, nos encontramos ante un choque entre dos o más buques cuya consecuencia es la causación de daños.

Ahora bien, no hay que olvidar el contenido que establece el CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE ABORDAJE, BRUSELAS 1910, de 22 de septiembre (en adelante CONVENIO 1910), en cuyo artículo 13 señala que *‘el presente Convenio se extiende a la reparación de los daños y perjuicios que un buque cause, ya por ejecución u omisión de una maniobra, ya por la inobservancia de los Reglamentos, bien a otro buque, bien a las cosas o personas que se encuentren a bordo de ambos, aunque no haya habido abordaje’*

En consecuencia, para poder hablar de abordaje, tenemos, primero, EL BUQUE. El choque debe ocurrir entre buques (no cabe así cuando se produce v.g. contra un muelle o cualquier otro elemento no considerado buque¹), y, por otro lado, el buque (uno al menos) está afecto a la navegación marítima. El art. 1 del CONVENIO 1910 señala que como sujetos implicados a los efectos del abordaje el *‘...ocurrido entre buques de navegación marítima o entre éstos y embarcaciones de navegación interior...’*. Es decir, que necesariamente tenemos que tener un buque de navegación marítima, con independencia de las aguas en que el abordaje haya tenido lugar².

En igual sentido debemos entender el marco de actuación de nuestro CÓDIGO DE COMERCIO, a pesar de la alusión que hace el art. 146 del REGLAMENTO DEL REGISTRO MERCANTIL (RRM), dejando fuera los choques entre embarcaciones destinadas a la navegación por aguas continentales interiores.

Segundo, la presencia del CONTACTO FÍSICO, DEL GOLPE (abordaje). Ahora bien, ciertamente este requisito que parece insoslayable, tiene una aplicación extensiva que va más allá de su límite literario y conceptual. Así, la dicción del Convenio 1910, en su art. 13 –v. Supra-, viene a regular la posibilidad de que se produzcan los mismos efectos a pesar de no existir ese contacto. El artículo establece la extensión de la responsabilidad,

¹ A la hora de definir el buque, aquí ha de entenderse en su sentido amplio, esto es, todo tipo de embarcaciones y aparatos flotantes (dejando fuera diques, mejilloneras bateas, embarcaciones permanentemente amarradas, tablas de vela, balsas hinchables, motos náuticas). Cuestión que se debate desde los parámetros del derecho interno, toda vez que el propio Convenio 1910 no delimita el concepto de buque de navegación marítima, e implica, en cualquier caso, una remisión a las leyes nacionales que correspondan.

² Esta cuestión tiene su incidencia en el caso, puesto que a pesar de señalarse que ocurre el alcance en aguas internacionales, lo cierto es que ese dato no determina ni la calificación de abordaje ni los efectos consecuentes del abordaje. Desde el art. 1 del Convenio 1910 queda fuera la cuestión del tipo de agua, puesto que lo esencial se construye desde el carácter de marítimo del buque.

ABORDAJE

cuando por ejecución u omisión de maniobras náuticas se produce un daño *‘aunque no haya habido abordaje’*.

Frente a lo dispuesto en el CONVENIO 1910, nuestro Código de Comercio no existe una regulación semejante, sin perjuicio, todo sea, de la aplicación de la analogía, y, sirviendo para todo el supuesto, el valor que tiene en sí el CONVENIO 1910 en tanto que es una norma internacional asumida por nuestro Ordenamiento, convirtiéndola en *‘ley interna’* (art. 96 CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA 1978 –CE).

Y tercero, la producción de un daño, ya a las cosas o a las personas. Si no hay daño no hay abordaje.

B) En paralelo a la cuestión anterior, y si bien ya se ha hecho mención a algunas de las disposiciones aplicables, otro elemento introductorio es el relativo a la LEGISLACIÓN APLICABLE.

Tenemos una doble regulación, la interna y la internacional (atendiendo a lo señalado sobre el conflicto del art. 96 CE), que no terminan de ajustarse por entero, lo que supone tener que determinar con exactitud ante cuál estamos para poder discernir la solución del abordaje (interrogantes que abordaremos en la correspondiente pregunta). Pues bien, sintéticamente la normativa es la siguiente:

- Interna:

CÓDIGO DE COMERCIO (Arts. 826 a 839. Art 837 y 838 sobre limitación de responsabilidad).

REGLAMENTO DEL REGISTRO MERCANTIL, 1956 (art. 146).

LEY 27/1992 DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE (Arts. 102 a 104)

RD 393/1996 DE 1 DE MARZO, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO GENERAL DE PRACTICAJE.

- Internacional (sin perjuicio del comunitario):

CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE ABORDAJES. Bruselas, 23 de septiembre de 1910.

CONVENIO INTERNACIONAL POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES. Londres 20 de octubre de 1972.

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE COMPETENCIA CIVIL EN MATERIA DE ABORDAJE. Bruselas, 10 de mayo de 1952.

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE COMPETENCIA PENAL EN MATERIA DE ABORDAJE. Bruselas, 10 de mayo de 1952.

REGLAS DE LISBOA SOBRE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS Y PERJUICIOS EN CASO DE ABORDAJE, 1987.

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD POR CRÉDITOS MARÍTIMOS, Londres, 19 de noviembre de 1976.

BOTH-TO-BLAME COLLISION CLAUSE.