

## Colision De Buques Entrada Y Salida Del Puerto Demoras Remolque Pretension Resarcitoria

DOMINGO, 10 DE ENERO DE 2021

### JURISPRUDENCIA

Colisión de buques. Entrada y salida del puerto. Demoras. Remolque. Pretensión resarcitoria Se confirma la sentencia que hizo lugar a la pretensión resarcitoria de la actora sobre la base de invocar la relación causal que entiende existe entre la colisión de dos buques y las demoras que sufrieron sus embarcaciones en la entrada y salida del canal de acceso al puerto de Buenos Aires, debiendo recurrir a servicios extras de remolque, lo que le provocó serios perjuicios y gastos extraordinarios.

En Buenos Aires, a los 2 días del mes de febrero de 2017, reunidos en Acuerdo los jueces de la Sala I de esta Cámara para dictar sentencia en los autos mencionados en el epí-grafe, y de conformidad con el orden del sorteo efectuado, el Juez Francisco de las Carreras, dijo: 1.- La sentencia de fs. 1126/1131 hizo lugar a la demanda deducida por "Shell Compañía Argentina de Petróleo S.A.". En consecuencia, condenó a la "Empresa Líneas Marítimas Argentinas SA" y a la "Caja de Ahorro en liquidación" al pago de la suma de \$ 17.749,98 y \$ 33.432 en concepto de costos extras por las demoras producidas por la colisión de dos buques de la demandada. Las sumas deberán convertirse en moneda nacional a valores de enero de 1988 y diciembre de 1987, respectivamente, actualizadas por desvalorización monetaria desde diciembre de 1987 y noviembre de 1987 -en ese orden- al 31-3-91, aplicando el índice de precios mayoristas - nivel general- publicado por el INDEC y posteriormente, en atención a la consolidación producida de pleno derecho, llevarán intereses a la tasa activa mensual que publica el Banco Central de la República Argentina. Las costas del proceso fueron impuestas a las demandadas vencidas. En cuanto a la aseguradora de la accionada, entendió que debía responder en los términos previstos en la póliza n° 2114 contratada, vigente a la fecha de los sucesos examinados. Para así decidir, el señor juez a quo tuvo como cierto que el 24.12.87, aproximadamente a las 8:40 hs., a la altura del km. 11 del canal de acceso al puerto de Buenos Aires hubo una colisión entre los buques "Alexander" y "Corrientes II", de propiedad de las aquí demandadas. Teniendo en cuenta los informes del perito naval, concluyó que por la colisión se interrumpió la navegación en el canal de acceso al puerto de Buenos Aires, que el "ESTRELLA DEL PLATA" pudo continuar con su cronograma cuando el "ASTRASOL" liberó el muelle "B", el 25 de diciembre de 1987 a las 10:00 hs., y que estos buques pudieron solicitar remolcadores recién ese día a las 7:00 hs; que el "ESTRELLA FUEGUINA" no cumplimentó con su cronograma y que el "ESTRELLA PARANA" contrató servicios de remolque. Es por ello que, teniendo en cuenta las constancias del expediente que tramitó ante el Tribunal Administrativo de la Navegación y la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Federal y Contencioso Administrativo de la Capital Federal y la presentación del experto, determinó que E.L.M.A., en su carácter de propietaria de "CORRIENTES II", era la responsable de los cambios de cronograma y demoras, y que deberá responder por ello reintegrando los costos extras que debió afrontar la accionante. Por último, sostuvo que su defensa -en cuanto a que circularon otros buques por el canal de acceso- no puede prosperar en atención a que no aportó elementos probatorios que así lo demuestren. 2.- Este pronunciamiento fue recurrido por el Estado Nacional - Ministerio de Economía (en virtud del cierre de ELMA S.A. -conf. fs. 226-) a fs. 1135 y por la Caja Nacional de Ahorro y Seguro (en liquidación) a fs. 1137 (ver fs. 1139/1142). En su memorial de agravios, el Estado Nacional -Ministerio de Economía- solicita la revocación de la sentencia. A tal fin, sostiene que se ha hecho una incorrecta interpretación de la doctrina que aplica el señor juez de grado por cuanto los daños aquí reclamados exceden los propios del abordaje. El magistrado no meritó las exposiciones efectuadas por los Capitanes de ambos buques y por los prácticos de servicios ante la División Investigación de Acaecimiento de la Navegación de la Prefectura Naval Argentina donde surge que los responsables de los buques tomaron las medidas necesarias para evitar la obstrucción del canal informando el espacio libre navegable. Menciona que de la copia acompañada del Registro de Acaecimientos extraordinarios del Diario de Navegación del buque "ALEXANDER", surge que desde instantes después de la colisión y durante todo el periodo en que las autoridades decidieron restringir la navegación por el canal de acceso al puerto de Buenos Aires, el buque "Alexander" permaneció varado en la misma posición inicial, sin obstruir la navegación. Sostiene que se la condena por una decisión excesiva o desacertada tomada por la autoridad marítima, disposición totalmente ajena a la voluntad de su parte (fs. 1148/1149). Por otra parte, los agravios de la citada en garantía se pueden resumir en: a) si bien se encuentra reconocido el abordaje entre el buque Corrientes II y el Alexander, de ninguna manera se acreditó que el buque de ELMA fuese responsable del abordaje y de las consecuencias que dicho hecho provocó; b) las partes reunidas en el Instituto Nacional de Reaseguros llegaron a la conclusión que el abordaje pesa sobre el b/m Corrientes II un 75% de culpa y sobre el buque Alexander un 25% de culpa; c) su parte tampoco puede ser responsable por las acciones tomadas por la Prefectura Naval Argentina y sus restricciones al decidir interrumpir la navegación en el canal de acceso

producto del estado de mantenimiento de las vías navegables en la Argentina, y el exceso de tráfico marítimo; d) en su demanda la actora omite absolutamente establecer la existencia de relación de causalidad entre la conducta desplegada por el buque ELMA y el daño invocado por la parte actora; e) ELMA no es responsable que la autoridad marítima haya cerrado la navegación y tampoco es responsable de la demora incurrida por los buques de la actora porque algunos muelles no pudieron recibir sus barcos, lo cual exime de la relación de causalidad y ubica en un acontecimiento extraño la causa del perjuicio sufrido por la actora, por lo cual mi parte no debe responder; f) de las exposiciones efectuadas por los capitales de los buques y por los prácticos del servicio en relación a los hechos por ante la División Investigación de Acaecimientos en la Navegación de la Prefectura Naval Argentina, surge claramente que los responsables de los buques tomaron las medidas necesarias para evitar la obstrucción del canal, como así también informaron oportunamente el espacio libre navegable; y, finalmente, g) se agravia de los montos por los cuales prosperó la demanda, independientemente que la actora haya efectuado dichos pagos, no acreditó que los mismos tengan relación con el evento aquí discutido (fs. 1150/1151).

3.- La cuestión de autos está planteada por la pretensión resarcitoria de la actora sobre la base de invocar la relación causal que entiende existe entre la coalición de dos buques y las demoras que sufrieron sus embarcaciones en la entrada y salida del canal de acceso al puerto de Buenos Aires, debiendo recurrir a servicios extras de remolque, lo que le provocó serios perjuicios y gastos extraordinarios. Sin perjuicio de ello, debo fallar teniendo en cuenta el reducido margen de conocimiento que proponen los agravios de las partes.

4.- Cabe destacar que estamos en presencia de un abordaje, en consecuencia, no debemos olvidar que en este tipo de conflictos la opinión de los expertos navales tiene una eficacia no despreciable. Asimismo, le son aplicables de todos modos las disposiciones sobre la prueba pericial que incorpora la Ley de Navegación, lo cual remite a la apreciación de aspectos técnicos y de habilidades propias del arte náutico, temas en los que interesa de sobremanera la opinión de peritos navales (esta Sala, causas 22.294/95 y 22.295/95, resueltas el 8.5.97, 704/98 del 17.12.98 y 7832/91 del 23.9.99, entre otras).

5.- Consecuentemente con ello, para declarar la responsabilidad de las demandadas es menester demostrar su culpa indirecta o refleja en los hechos, y para ello, corresponde analizar las constancias de autos. La Prefectura Naval Argentina informó que "con motivo de la colisión entre los buques "CORRIENTES II" Y "ALEXANDER" del día 24 de diciembre de 1987 a horas 0840 aproximadamente, el canal de Acceso al Puerto de Buenos Aires permaneció clausurado a la navegación entre las 0840 hs. hasta las 1835 hs. del mencionado día, oportunidad en que se habilitó el mismo para buques de hasta 28'00" de calado y con la asistencia de remolcadores (Libro de Guardia L2G)" y que "se impusieron restricciones por seguridad de la navegación" (cfr. fs. 362/363). La pericia llevada a cabo por el perito naval da cuenta que: "...Acceso a Buenos Aires Km. 11 veril sur varado buque "ALEXANDER", obstruye parcialmente. Permite paso a buques de hasta 28'00" de calado asistido por dos (2) remolcadores, entre kms.10 y 11 prohibido cruce. Prefectura Naval Argentina Regula Navegación"; "...ambos buques pudieron solicitar remolcadores recién el día 25 de diciembre a las 0700 hs. ya que a las 1835 hs. del día 24 de diciembre recién se habilitó el canal de acceso, y a esa hora no se recepcionaban pedidos". Asimismo, el experto manifestó que "...las restricciones impuestas por la PNA no fueron excesivas ni innecesarias, ni producto de su negligencia y demora" (cfr. fs. 383); que "...los buques tanques ESTRELLA DEL PARANA Y ESTRELLA DEL PLATA debieron hacer uso de remolque obligatorio hasta el km. 12, por encontrarse, respectivamente en oportunidad de sus zarpadas en vigencia los Avisos a los Navegantes Nros. 631 y 633, arriba indicados.", y que "...el ESTRELLA DEL PARANA debió contratar servicios extra de remolque" -el resaltado me pertenece -. Por otra parte, el perito hizo referencia a que los aspectos técnicos náuticos marineros han sido juzgados por el Tribunal Administrativo de la Navegación, previa producción del informe de una Comisión Pericial integrada por cinco peritos, sentencia apelada ante la Cámara Federal en lo Contencioso Administrativo Federal, quedando firme como sentencia de esta última la no aplicación de sanción alguna a la tripulación del buque ALEXANDER (cfr. fs. 379/387). En la contestación de oficio, la empresa "Trans-ona" sostuvo que "de acuerdo a la reglamentación vigente al 24/12/87 los pedidos de servicio de remolque debían ser solicitados por lo menos con 3 (tres) horas de anticipación a la prestación del servicio..." y que "...en el año 1987 no estaba en vigencia la disposición por la cual se podía pedir servicio de remolcadores las 24 horas del día..." (cfr. fs. 461/462). En respuesta a las explicaciones solicitadas, el perito naval sostuvo que el cronograma del buque ESTRELLA FUEGUINA quedó alterado por la colisión que obligó a cerrar el canal, por lo que dicho buque fondeó a 0855 en km. 33 hasta las 1840 hs. circunstancia que alteró el cronograma (cfr. fs. 480/482 -el resaltado me pertenece-). La Prefectura Naval comunicó que "por razones de Seguridad de Navegación se procedió a la clausura de los Canales de Acceso Norte y Sur. A horas 1835 del 24/12/87 acordes a las constancias en el Libro de Guardia del CONTRASE, se informa por frecuencia que se habilita el canal de acceso al Puerto de Buenos Aires para buques con menos de 28 pies de calado y con dos remolcadores para asistirlos en la zona, dando QSL (Recibido Mensaje): B/T MAR MANSO, B/M KIFANDONGO, PUNTA MALVINAS, 0ESTRELLA FUEGUINA Y B/M BLADISLAVOVO" (cfr. fs. 919). Establecido ello, no corresponde admitir el agravio de las recurrentes en cuanto a la responsabilidad de la autoridad marítima. Pues debido a la colisión de los buques la autoridad actuó en consecuencia conforme lo establecido en el artículo 92 de la ley 20.094 "La autoridad marítima puede limitar

o prohibir, por razones de seguridad pública, el tránsito o la permanencia de buques en determinadas zonas de las aguas navegables de jurisdicción Nacional», máxime cuando de conformidad con la pericia naval las restricciones no fueron excesivas ni innecesarias, ni producto de su negligencia y demora. 6.- Ahora bien, en cuanto a la queja de la citada en garantía en relación al monto de condena, tengo para mí- que los fundamentos dados por el magistrado para admitir la condena no han sido suficientemente controvertidos en los agravios. Pues la colisión de los buques "CORRIENTES II» Y "ALEXANDER» provocó la clausura del puerto dispuesta por la Prefectura Naval Argentina, circunstancia que alteró los cronogramas de los buques que pertenecen a la actora y que las sumas por la que prospera la demanda fueron debidamente acreditadas de conformidad con lo dispuesto en el considerando 4 de la sentencia del a-quo. Por lo expuesto, voto por: a) confirmar la sentencia recurrida en cuanto ha sido materia de agravios; y b) declarar desierto el agravio de la citada en garantía en cuanto a los montos por los cuales prosperó el reclamo. Las costas se imponen a las recurrentes (art. 70, primer párrafo, del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación, DJA). Los doctores Marí-a Susana Najurieta y Ricardo Ví-ctor Guarinoni adhieren al voto que antecede. En mérito a lo deliberado y a las conclusiones del Acuerdo precedentemente transcripto, el Tribunal RESUELVE: a) confirmar la sentencia recurrida en cuanto ha sido materia de agravios; y b) declarar desierto el agravio de la citada en garantía en cuanto a los montos por los cuales prosperó el reclamo. Las costas se imponen a las recurrentes (art. 70, primer párrafo, del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación, DJA).

Una vez que se cuente con liquidación aprobada, y regulados que sean los honorarios por los trabajos de primera instancia, se procederá a determinar los correspondientes a la Alzada. Regí-strese, notifi-que-se y devuélvase. Francisco de las Carreras

Marí-a Susana Najurieta Ricardo Ví-ctor Guarinoni

015603E