

Las consecuencias indemnizables en el abordaje de buques

Por Horacio E. Knobel()*

Introducción

El particularismo del Derecho de la Navegación por agua y del Derecho Aeronáutico se revelan en una multiplicidad de situaciones en las que el Derecho debe brindar una respuesta acorde con la especial problemática que plantea la realidad.-

Cuando nos referimos a la autonomía de la materia, dejamos en claro no solamente la relatividad de ese término en materia de Derecho —que siempre es uno solo, aun cuando con fines didácticos, de estudio, de interpretación, etc. resulte conveniente dividirlo en ramas y especialidades- sino también, que todo conflicto tiene virtualmente una o más soluciones a la luz de las normas jurídicas existentes.-

Desde este punto de vista, podemos concluir en que toda cuestión que se plantee al juez, será resuelta por aplicación de una norma o bien de un principio del derecho que de acuerdo con el criterio del juzgador resulte aplicable al caso. El artículo 15 del Código Civil establece que “ Los jueces no pueden dejar de juzgar bajo el pretexto de silencio, oscuridad o insuficiencia de las leyes.” El nuevo Código Civil y Comercial que entrará en vigencia el 1° de agosto de 2015, enfoca este deber de resolver, de manera positiva —a diferencia de su antecesor- estableciendo que “El juez debe resolver los asuntos que sean sometidos a su jurisdicción mediante una decisión razonablemente fundada” (art. 3).-

El Derecho de la Navegación por agua sustenta su existencia no en la imposibilidad del derecho civil de brindar soluciones jurídicas a los particulares conflictos que plantea la navegación de los buques, sino en la necesidad de que tales conflictos, justamente por sus particularidades, reciban una solución mejor o más adecuada, que la que les brindaría el derecho común.-

Si analizamos el especial ámbito en el que se desenvuelve la actividad marítima, advertiremos que las normas específicas propias de la actividad proporcionan soluciones más apropiadas, más justas, que las que resultarían de la aplicación de la regla general que podríamos hallar establecida en el Código Civil.-

De esta manera, instituciones como el capitán, por ejemplo, encuentran en el Derecho de la Navegación por Agua reglas y soluciones que, aun cuando en algunos casos puedan estar inspiradas en el derecho común o surjan de él, presentan un giro o una articulación más ajustada a la actividad que regulan. Es así como sentimos que las soluciones que se brindan a los particulares conflictos que plantea la navegación conllevan un enfoque y tratamiento más justo y razonable del problema.-

El nuevo Código Civil y Comercial en su artículo 1°, al aludir a las fuentes y aplicación de sus normas, proporciona un camino coherente con esta idea, al expresar que “Los casos que este

Código rige deben ser resueltos según las leyes que resulten aplicables, conforme con la Constitución Nacional y los tratados de derechos humanos en los que al República sea parte. A tal efecto, se tendrá en cuenta la finalidad de la norma. Los usos, prácticas y costumbres son vinculantes cuando las leyes o los interesados se refieren a ellos o en situaciones no regladas legalmente, siempre que no sean contrarios a derecho.” Como se advierte, esta norma se articula perfectamente con el art. 1° de la Ley de la Navegación [1].-

El modo de responder en el abordaje entre buques

Para ubicarnos en el tema que deseamos comentar en esta oportunidad, corresponde inicialmente recordar que el abordaje es una colisión o choque de buques, lo cual genera naturalmente responsabilidad para el o los culpables.-

En este tema, encontramos una de las tantas hipótesis concretas en que advertimos el particular engranaje entre la norma y la realidad a la que ella se refiere, en el art. 364 de la Ley de la Navegación, que establece:

“La indemnización que el responsable o responsables sean condenados a pagar debe resarcir los perjuicios que puedan ser considerados, normal o razonablemente, una consecuencia del abordaje, excluyéndose todo enriquecimiento injustificado.”

Cuando se produce un abordaje entre dos o más buques, nos hallamos en presencia de un acto ilícito cuyas consecuencias deben ser reparadas por una elemental exigencia de justicia.-

Como decíamos antes, el Derecho Civil permitiría resolver situaciones como el abordaje a través de las normas relativas a los actos ilícitos (arts. 1109 [2], 1113[3], 1083 [4] y cc. del Código Civil). El Código Civil contiene, además, reglas precisas relativas a la extensión del resarcimiento, desde el punto de vista de las múltiples consecuencias que pueden derivarse del ilícito cometido. De esta manera, los arts. 901 a 906 [5] clasifican estas consecuencias en inmediatas, mediatas, casuales y remotas, disponiendo que se imputarán al autor del hecho las consecuencias inmediatas y, en determinadas circunstancias, las mediatas, en casos específicos las casuales, no alcanzando su responsabilidad a las consecuencias remotas.-

El Derecho de la Navegación y, particularmente nuestra Ley de la Navegación N° 20.094, inspirada en este punto en el Convenio de Bruselas de 1910 [6], prevén soluciones que si bien constituyen una aplicación concreta de las referidas normas del derecho común, establecen soluciones particulares en materia de abordajes.-

Se trata indiscutiblemente de una manifestación del particularismo del Derecho Marítimo al que aludíamos al comienzo, que impone la consagración de las soluciones que resulten más adecuadas y razonables para las situaciones generadas en la actividad, que las que derivarían de la directa aplicación del derecho común.-

Abordaje – sistema de responsabilidad de base subjetiva

El sistema de responsabilidad establecido en la Ley de la Navegación 20.094 es de tipo subjetivo,

es decir, un sistema en el que la culpa del o de los agentes es el factor relevante y constituye el eje de la asignación de responsabilidades o, dicho de otro modo, la culpa es el factor atributivo de la responsabilidad entre los armadores de los buques involucrados.-

Naturalmente, la responsabilidad que se imputará al o a los armadores en cuestión, derivará –en la mayoría de los casos- de los actos u omisiones de su personal embarcado –capitán y tripulantes- generando de esta manera la responsabilidad refleja de los armadores para quienes aquéllos se desempeñan.-

Las consecuencias del abordaje

Entre las diferencias existentes entre las regulaciones del Derecho Civil y del Derecho de la Navegación, se encuentra la relativa a la extensión del resarcimiento de los daños provocados en el abordaje, aspecto no tratado en el Convenio de Bruselas de 1910, que por tal motivo queda regido por el derecho interno de cada Estado.-

En este sentido, como lo anticipamos, la Ley de la Navegación establece que se indemnizarán **los perjuicios que puedan ser considerados, normal o razonablemente, una consecuencia del abordaje, excluyéndose todo enriquecimiento injustificado y, dentro de éstos límites, la indemnización deberá ser plena, colocando al damnificado, en cuanto sea posible, en la misma situación en que se encontraría, si el accidente no se hubiese producido.** [7]

La ley se refiere a perjuicios que sean consecuencia normal o razonable del abordaje, no mencionando las consecuencias inmediatas o mediatas, sobre las cuales existe una profusa jurisprudencia en materia civil y, excluye todo enriquecimiento injustificado, no aludiendo tampoco al enriquecimiento sin causa derivado del art. 499 [8] del Código Civil [9], puesto que la causa de la obligación en sí misma existe.-

De tal modo, al apartarse de la ley civil, la Ley de la Navegación está delineando los contornos particulares de los abordajes sobre los actos ilícitos en sentido amplio, como entidad abstracta y genérica, prescribiendo soluciones específicas para aquéllos. Esta peculiaridad se manifiesta también en lo referente a la limitación de la responsabilidad de armador y tripulantes [10], en el carácter especial que tienen los juicios por daños y perjuicios derivados de abordaje [11], distinguidos por su independencia de los procesos penales seguidos contra capitanes, prácticos y tripulantes [12] y por la extensa participación que se asigna a los peritos en el desarrollo de este tipo de procesos [13].-

En el apartamiento de la ley civil en lo que se refiere a la extensión del resarcimiento debido por el culpable del abordaje, lo que ha buscado la Ley de la Navegación es orientar al juez y establecer límites a su arbitrio en la fijación de las indemnizaciones [14]. Hay autores que han considerado confusa la solución que propone el art. 364 de la Ley de la Navegación [15] no obstante lo cual en general, se aprecia una valoración favorable de la ley en este aspecto [16].-

Los distintos autores ilustran acerca del contenido de este resarcimiento. Así, en caso de pérdida total del buque, la indemnización comprende además del valor del buque al momento del abordaje, el reembolso del salario de asistencia, la contribución en avería común, y los gastos normalmente incurridos en razón del abordaje, el reembolso de la sumas que el damnificado en el abordaje debe a terceros en razón de su responsabilidad, el reembolso del flete neto perdido, de la carga en

bodega, los objetos perdidos, el lucro cesante por la pérdida del buque. En los casos de averías causadas al buque, la indemnización comprenderá el valor de las reparaciones provisionales y definitivas y el lucro cesante [17]. González Lebrero explica que “la indemnización debe ser reparadora, pero de ninguna manera puede convertirse en una fuente de beneficios para el acreedor” y cita casos de la jurisprudencia inglesa en los que se estableció, por ejemplo, que el responsable de un abordaje no debe indemnizar el daño por inmovilización del buque, si las reparaciones se realizan durante un período en que el buque debía estar inactivo de todas maneras o, si las reparaciones no son urgentes y necesarias y son diferidas hasta el momento en que el armador del buque inocente decida hacerlas cuando otras reparaciones, ajenas al abordaje, devienen urgentes y necesarias, salvo en la medida en que la reparación de las averías resultantes del abordaje superen el tiempo de reparación total [18].-

Así, también se ha decidido en un interesante fallo jurisprudencial, que cuando un buque ha sufrido daños como consecuencia de un abordaje y posteriormente naufraga, el armador del buque culpable del abordaje sólo debe responder del naufragio si éste fue el resultado directo del abordaje. En el caso al que aludimos, luego de sufrir un severo daño bajo la línea de flotación por el abordaje, el capitán del buque dañado se había negado a recibir asistencia del buque culpable del abordaje y de un remolcador que se ofrecieron a realizar el achique. El capitán decidió continuar el viaje a destino, aunque más tarde debió desviar su ruta por el considerable aumento del volumen de agua ingresada. En esa oportunidad debió solicitar una asistencia, a pesar de la cual el buque se hundió. El tribunal rechazó la acción entablada contra el buque culpable del abordaje, porque consideró que el hundimiento había sido provocado por la conducta injustificada y negligente del capitán, al rechazar la asistencia inmediata que se le había ofrecido [19].-

Sobre la base de estos lineamientos, podemos completar el análisis, señalando cuáles son las consecuencias que no son indemnizables en los casos de abordaje. En este sentido, no son indemnizados los perjuicios agravados por inacción del acreedor; los perjuicios derivados de la situación personal del acreedor y; los que generarían un enriquecimiento injustificado para el acreedor.-

Las normas que surgen de los arts. 364 y 366 de la Ley de la Navegación, según se advierte, son seguidas en otras latitudes y en otros textos. Es así como -si bien con una terminología ligeramente diferente- tales normas aparecen incorporadas por el Comité Marítimo Internacional a las Reglas de Lisboa de 1987 [20].-

En el derecho inglés se establece la obligación de reparar las consecuencias directas y naturales del ilícito y, se utiliza la noción de “remoteness” (lejanía) para indicar aquéllos daños que no deben ser reparados. Un caso de la jurisprudencia nos permitirá apreciar el sentido de esa regulación: la draga Liesbosch resultó hundida por el buque Edison. La draga, en ese momento estaba cumpliendo con un contrato de dragado que contemplaba muy severas penalidades en caso de no completarse en tiempo la tarea. Sus armadores no disponían de otra draga para su reemplazo; por lo tanto, debieron arrendar otra a un costo exorbitante para cumplir con el contrato. Los armadores del buque Edison fueron responsabilizados sólo por el costo normal de reemplazo de una draga y, los armadores de la draga hundida tuvieron que hacerse cargo de los costos adicionales del dragado, dado que el daño adicional que insumió el cumplimiento del particular contrato de dragado celebrado, no era una consecuencia directa y natural del hundimiento de la draga [21].-

Atilio Malvagni, al presentar el proyecto que sirvió de base a nuestra actual Ley de la Navegación, expresó sobre este punto que “Los arts. 420 a 422 [22] contienen tres normas que establecen principios rectores en materia de fijación de indemnización. Se podrá objetar que se trata de preceptos doctrinarios generales de derecho común aplicables a todo hecho ilícito, y que por ello

su ubicación es más propia de un código civil que de una ley especial, que solamente regula ciertos casos particulares originados en esa fuente de las obligaciones. Sin embargo, después de mucho meditar, nos ha parecido que dada la elevada importancia económica que suelen alcanzar estos litigios derivados de abordajes, y la experiencia personal al respecto, se hace indispensable dar a aquellos principios doctrinarios categoría legal, que al par que orientan a los tribunales, establecen límites a su arbitrio en la fijación de las respectivas indemnizaciones. Ellos señalarán también a los particulares ciertas obligaciones elementales de buen sentido, que sin embargo, a veces, de buena o de mala fe, no se cumplen. Hemos tenido en nuestra vida profesional casos de armadores que después un abordaje, han dejado inmovilizada durante todo el tiempo del juicio su embarcación, pudiendo hacerla reparar inmediatamente. Encontraron, sin embargo, tribunales arbitrales que incluyeron tal inmovilidad dentro del rubro de los perjuicios.- El contenido de las tres normas comentadas ha sido tomado del informe que el Dr. José D. Ray produjo, y la Asociación Argentina de Derecho Marítimo hizo suyo, para una encuesta sobre la materia que realizó el Comité Maritime International, con vistas a la preparación de una convención internacional unificadora de principios resarcitorios en materia de abordaje” [23].-

Otro caso en el que la normativa citada ha tenido aplicación concreta, se encuentra en el abordaje producido entre los buques pesqueros “Azuchi Maru” y “Stella Maris I” ocurrido en alta mar. La responsabilidad por el abordaje se atribuyó en el 70% al buque “Azuchi Maru” y el 30% al “Stella Maris I” basándose en lo informado al respecto por el perito interviniente. Pero por otra parte, basado en la misma pericia, las responsabilidades por el naufragio del “Azuchi Maru”, producido como consecuencia del abordaje, fueron atribuidas en un 85% para ese mismo buque y el 15% restante para el “Stella Maris I”. Para arribar al resultado antedicho, el experto partió de cinco premisas: a) el abordaje no se produjo por causa de caso fortuito o fuerza mayor, sino por culpa concurrente; b) el agua ingresó a la bodega 2 del “Azuchi Maru”; c) dicho ingreso de agua era ciertamente incontrolable; d) si se hubiese cerrado a tiempo la porta estanca que comunicaba las bodegas 2 y 3, esta última no se habría inundado; y e) si el único compartimiento inundado del “Azuchi Maru” hubiera sido la bodega 2, la unidad podría haber permanecido a flote y, debidamente apoyada, efectuar una arribada forzosa al puerto más cercano. Esto, sumado al accionar de cada uno de los buques con posterioridad al abordaje, motivó una asignación de responsabilidad respecto del hundimiento de uno de los buques involucrados, diferente a la asignada por el abordaje en sí mismo [24].-

Para así resolver, la Cámara de Apelaciones al revocar la sentencia de Primera Instancia, que había considerado que el hundimiento del “Azuchi Maru” no había sido provocado por el abordaje, estableció que si bien el buque no habría naufragado de no haber sido abordado por el “Stella Maris I”, quedó demostrado también que si no hubiera sido por el culpable desempeño de la tripulación del “Azuchi Maru” el abordaje no habría provocado su hundimiento.

La solución particularista frente al derecho civil

Podría quizás sostenerse válidamente que la solución de estos casos resultaría idéntica por aplicación del Derecho Civil. Sin embargo, probablemente el proceso sería más complejo y las elaboraciones que podrían realizar los tribunales basados en la ley civil serían disímiles. En este sentido, cabe recordar que en el campo de los hechos ilícitos se han delineado cuatro tipos de causalidad jurídica:

La causalidad adecuada, que es la que vincula a un hecho antecedente con otro consecuente, si el primero tiene la virtualidad de originar al segundo, según el curso natural y ordinario de las cosas, sea por sí solo, sea por la conexión con otro hecho que invariablemente acompaña al primero (arts. 901 y 903 C.Civil).-

La causalidad mediata previsible, que es la que vincula a un hecho antecedente con otro consecuente, que deriva de la conexión del primero con un acontecimiento distinto (art. 904 CCivil).-

La causalidad fortuita o casual, que es la que conecta a un hecho antecedente con otro consecuente, que deriva imprevisiblemente del primero. Esta relación causal no es, en principio, jurídicamente relevante. Excepcionalmente lo será cuando el daño "debió resultar, según las miras que el agente tuvo al ejecutar el hecho" (art. 905 Código Civil).-

La causalidad remota, impropriamente llamada causalidad, que es la que vincula lejanamente a un hecho con una derivación con la cual no tiene en verdad eficiencia causal. Por su característica, no resulta relevante para atribuir responsabilidad (art. 906 [25] CCivil).-

Sobre la base de esta clasificación y de su incidencia en la producción de los daños, puede concluirse que hay ausencia total de relación de causalidad cuando el daño de cuya reparación se trata proviene de una causa ajena al hecho de aquel a quien se considera responsable de un determinado daño. La ausencia parcial de relación de causalidad se manifiesta cuando el daño proviene de diversas causas eficientes, interesando al demandado probar que él es ajeno a alguna de ellas para eximirse de responsabilidad en la medida que ha sido extraño al resultado dañoso.-

Mediando pluralidad de causas resulta fundamental la influencia causal de los hechos ajenos al demandado porque la responsabilidad de éste sólo estará en correspondencia con los hechos propios suyos: "entre causalidad y responsabilidad debe existir una adecuada correspondencia" (Cám. Civ. Cap., Sala D, con voto del Dr. N. Cichero, "E.D.", t. 21, p. 251). [26]

Por otra parte, cuando el daño se origina en la culpa del propio damnificado, no puede éste pretender descargar sobre otro, necesariamente inocente, la pérdida sufrida. Es lo que determina el art. 1111 [27]: "El hecho que no cause daño a la persona que lo sufre, sino por una falta imputable a ella, no impone responsabilidad alguna". Es una solución elemental que complementa el principio del art. 1109: si cuando alguien es culpable del daño ajeno debe reparar ese daño, lógicamente ha de estar exento de responsabilidad cuando no es culpable de un daño que se ha originado en la propia conducta del damnificado.-

Para la distribución del daño, el criterio que resulta más apropiado es el de la influencia causal de cada culpa. Este resulta implícitamente reconocido en nuestra legislación: si el art. 1109, obliga al agente culpable a indemnizar todo el daño que ha ocasionado; si el art. 1111 somete al damnificado a la necesidad de soportar todo el daño que él mismo se ha causado, es lógico concluir que mediando culpa de ambos, tengan ellos que compartir el peso del daño en la medida en que cada cual contribuyó a causarlo. Aunque la discriminación causal no sea cuestión sencilla, "pues si las culpas son dos el acto ilícito es único y único también el daño sucedido", esa estimación puede ser prudencialmente efectuada por los jueces sin que la imposibilidad de lograr un coeficiente matemáticamente exacto impida arribar a una solución justa y socialmente aceptable [28].-

Conclusión

Como dijimos al comienzo, las soluciones que la Ley de la Navegación brinda para resolver los particulares problemas que plantea la reparación de los daños causados en un abordaje, están inspirados en la normativa del Derecho Civil. Si bien podría afirmarse que en teoría, la solución concreta de los casos podría ser idéntica aplicando la normativa civil, las complejas cuestiones técnicas que en casos concretos deber ser analizadas y adecuadamente valoradas a la luz de la ley, imponen la consagración de normas más simples y claras.

Existen casos resueltos ante nuestros Tribunales en los que se ha hecho aplicación de la ley civil para resolver el tema de las consecuencias indemnizables de un abordaje. Cabe recordar aquél en el que se resolvió que “Con relación a los gastos de reflotamiento, (...) los actores pretenden, coetáneamente, que se les indemnice el valor del buque alegando que es irrecuperable (por lo demás, los actores ya habían anticipado al promover la demanda que el valor de las reparaciones se acercaba al valor del buque). En las condiciones señaladas, los gastos de reflotamiento pudieron ser evitados por los demandantes formulando el abandono a favor del Estado Nacional, según la opción establecida en el art. 17, inc. b) de la ley de navegación. No se trata, entonces, de una consecuencia necesaria del abordaje, sino de un resultado provocado por la propia conducta de los actores, que no puede, por consiguiente, ser trasladado a los demandados (arts. 520, 901, 903, 904 y 1111, Cód. Civil) [29].

No obstante este tipo de encuadramientos, pensamos que en la Ley de la Navegación se encuentra consagrada una normativa apropiada para resolver este particular tipo de conflictos, que facilita arribar a la solución más justa. Por eso pensamos que se encuentra plenamente justificada la normativa específica que brinda la Ley de la Navegación, producto como hemos visto, de una meditada elaboración del legislador con el objetivo de alcanzar la solución más adecuada para la particular problemática involucrada en los casos de abordaje.-

Al decir de Ray [30], la fórmula empleada por el art. 364 de la Ley de la Navegación suprime la dificultad que entraña encuadrar las consecuencias directas o indirectas, inmediatas, mediatas y casuales. Parafraseando a Orgaz, podríamos también sostener que se trata de una fórmula sencilla que permite ubicar la cuestión dentro de la causalidad adecuada y la adecuación, además, relacionada con la normalidad, es decir, la previsibilidad.-

Si bien no hay tanta distancia entre la solución de la Ley de la Navegación y los Códigos Civil y Civil y Comercial, lo cierto es que se reconoce un tinte particularista en la Ley de la Navegación, que permite a los jueces atender a las consecuencias normales y razonables del abordaje, sin sujeción a fórmulas genéricas abstractas.-

Resulta adecuado, en consecuencia, que la Ley de la Navegación contemple una solución particular para una institución con un perfil, también particular. Se trata de una aplicación concreta del concepto de autonomía del Derecho de la Navegación, que permite arribar a soluciones más justas para una problemática particular, frente a las que podría brindarle el marco jurídico general.-

Por otra parte, es útil recordar también que el tratamiento particularista permite reconocer cierta uniformidad internacional en la solución adoptada, lo cual constituye un aspecto destacable y deseable en nuestra materia, por su propia naturaleza.-

(*) Abogado (UBA). Profesor Adjunto de “Institutos de Derecho de la Navegación por Agua y por Aire” en la Facultad de Derecho de la UBA. Autor de trabajos sobre temas de Derecho de la Navegación publicados en revistas especializadas. Profesor de cursos de posgrado sobre Derecho Aeronáutico en la Facultad de Derecho de la UBA. Conferencista en universidades e instituciones nacionales y extranjeras sobre temas de Derecho Aeronáutico. Autor del libro “El transporte aéreo de pasajeros y sus equipajes en el Convenio de Montreal de 1999”, ed. Ladevi, Buenos Aires, 2009.

[1] Ley de la Navegación, “Art. 1º - Todas las relaciones jurídicas originadas en la navegación por agua se rigen por las normas de esta ley, por las de las leyes y reglamentos complementarios y por los usos y costumbres. A falta de disposiciones de derecho de la navegación, y en cuanto no se pudiere recurrir a la analogía, se aplicará el derecho común.”

[2] 1109 CCivil, ver arts. 1721, 1724, 1749 del Código Civil y Comercial.

[3] 1113 CCivil, ver arts. 1757, 1758 del Código Civil y Comercial.

[4] 1083 CCiv. , ver arts. 1740 del Código Civil y Comercial.

[5] 901 a 904 CCiv. , ver arts. 1725, 1726, 1727 del Código Civil y Comercial.

[6] Convenio para la Unificación de ciertas reglas en materia de Abordajes.

[7] Ley de la Navegación, arts. 364 y 366.

[8] 499 CCiv.: 726 del Código Civil y Comercial.

[9] V. nota del codificador al art. 499 del C.Civil.

[10] Arts. 175 y 181 Ley de la Navegación.

[11] Art. 549 Ley de la Navegación.

[12] Art. 551 Ley de la Navegación

[13] Art. 550 Ley de la Navegación.

[14] Malvagni, Atilio “Proyecto de Ley General de la Navegación” pag.62 y ss.

[15] Montiel, Luis Beltrán “Curso de Derecho de la Navegación” pag. 402.

[16] Ray, José Domingo “Derecho de la Navegación” III Bs.As. 1997, pag. 63; González Lebrero, Rodolfo A. “Manual de Derecho de la Navegación” 4º ed.ampliada y actualiz. Bs.As. 2000, pag.539.; Chami, Diego “Manual de Derecho de la Navegación” Bs.As. 2010 pag. 881.

[17] Rodière, René y du Pontavice, Emmanuel “Droit Maritime” Dalloz, 1991, num. .444 pag.363

[18] González Lebrero, op.cit. pag.536; V. también Chami, op.cit. pags. 879/880; Ray, op.cit. Tº III pags. 67 y ss.

[19] Hardy Ivamy, E.R. “Casebook on Shipping Law“ 4th.ed. 1987, pag 106, “The Frytz Thissen” (1967 Lloyd’s Law Rep. 199).

[20] Las Reglas de Lisboa 1987 constituyen un catálogo de pautas uniformes para ser utilizadas en materia de resarcimiento de daños derivados de abordajes y, en este sentido sus reglas incluyen las siguientes: C “... el derecho a indemnización está limitado sólo a los daños que pueden ser razonablemente considerados consecuencia directa e inmediata del abordaje” y, la D “... la indemnización deberá poner a la víctima en una situación financiera equivalente a la que tendría si el abordaje no hubiera ocurrido”. V. Ray, op.cit. III pag.78 y ss. Chami, op.cit.pag.882 y ss.

[21] The Liesbosch Dredger v.The Edison 1933, cit.en Shippng Law – Robert Grime – Sweet / Maxell London 1978 pag.176/7

[22] Art. 420 — La indemnización que el responsable o responsables del abordaje serán condenados a pagar debe resarcir integralmente todos los perjuicios sufridos por el armador o armadores damnificados, colocándolos, en tanto y cuanto sea posible, en la misma situación en que se encontraría si el accidente no se hubiera producido.

J.D. Ray L.L. t. 90, pág. 804.

Art. 421 — Es obligación de cada uno de los armadores de los buques o de sus representantes, disminuir, en todo lo que sea posible, las consecuencias del abordaje, evitando perjuicios eludibles.

Idem.

Art. 422 — La indemnización debe reparar todo perjuicio que pueda ser considerado normal o razonablemente una consecuencia del abordaje, evitando, al mismo tiempo, todo enriquecimiento injustificado del damnificado o damnificados.

Idem.

Proyecto de Ley General de la Navegación - Redactor-. Dr. Atilio Malvagni - Ministerio de Educación y Justicia de la Nación, Subsecretaría de Justicia, 1962, pag. 207

[23] Proyecto de Ley General de la Navegación - Redactor-. Dr. Atilio Malvagni - Ministerio de Educación y Justicia de la Nación, Subsecretaría de Justicia, 1962, pags. 62/63.

[24] Causa N° 1.854/03 "ROYAL & SUN ALLIANCE SEGUROS ARGENTINA SA c/ALIMENPEZ S.A. s/ abordaje" y Causa N° 2.086/03 "EXPLOTACION PESQUERA DE LA PATAGONIA S.A. c/ALIMENPEZ S.A. s/ abordaje" Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal Sala III, 4/10/2011.

[25] El nuevo Código Civil y Comercial no la menciona entre las consecuencias de los hechos .

[26] Tratado de Derecho Civil. Obligaciones. Raffo Benegas, Patricio J. (Actualizador); Llambías, Jorge J., abeledoperrot N°: 7009/005259.

[27] 1111 CCiv., ver arts. 1719, 1729 del Código Civil y Comercial.

[28] Tratado de Derecho Civil. Obligaciones. Raffo Benegas, Patricio J. (Actualizador); Llambías, Jorge J., abeledoperrot N°: 7009/005287.

[29] Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal, sala I "Rojo, Enrique M. y otros c. Compañía Argentina de Planeamiento" 12/04/1985 La Ley 1986-C , 290 AR/JUR/1304/1985.

[30] Ray, José Domingo op.cit.T° III p.63.

Citar: elDial DC1FC7

Publicado el: 10/09/2015

copyright © 1997 - 2015 Editorial Albrematica S.A. - Tucumán 1440 (CP 1050) - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - Argentina