

Tribuna Profesional

Con Práctico a bordo

Nota informativa sobre la Sentencia del Tribunal Supremo de 26 de marzo de 2007
relativa a la responsabilidad del naviero por actos del Práctico

Eduardo Albors – Abogado, ALBORS GALIANO & CO.

4

La atribución de la responsabilidad por daños causados por un buque en el curso de un servicio de practicaje ha sido una cuestión muy debatida, pero poco resuelta, en particular. En el Derecho español, las soluciones apuntadas se han apoyado en una interpretación literal del art. 834 del Código de Comercio ¹.

Las discusiones en torno al contenido del servicio de practicaje y a la reserva y conservación del mando del Capitán del buque no han abandonado la idea básica de que éste y, consiguientemente, el naviero, responden frente a terceros de los actos del Práctico, sin perjuicio de su derecho de repetición

La Sentencia del Tribunal Supremo que motiva estas breves reflexiones ha sido dictada recientemente, concretamente el pasado 26 de marzo de 2007, (Ponente Excmo. Sr. Ferrándiz Gabriel), resolviendo definitivamente un asunto en el que la compañía propietaria de una grúa dañada con motivo del impacto que recibe de un buque (“Medglory”) en la maniobra de su atraque, inicia una acción de resarcimiento contra el naviero del buque, ignorando la trascendencia de la presencia del Práctico a bordo asistiendo a la maniobra de atraque en el momento del incidente. Una demanda fundamentada en su integridad en la idea antes apuntada; es decir, que el naviero del buque involucrado en el incidente debe responder en todo caso, sin perjuicio de su derecho de repetición contra el Práctico.

Durante la fase probatoria del procedimiento de primera instancia que había seguido al del embargo preventivo del buque por parte de la compañía propietaria de la grúa, pudimos acreditar y así quedó

acreditado, a juicio del juez, que el incidente se había producido no por un fallo imputable al Capitán del buque, sino a circunstancia externa conectada con la organización de la maniobra de atraque diseñada y asesorada por el Práctico, cuya responsabilidad quedó no obstante sin prejuzgar porque la demanda no se había dirigido también en su contra.

Consecuentemente, la demanda contra el naviero fue desestimada resultando absuelto de todas las pretensiones indemnizatorias. El fallo de la Sentencia de la primera instancia fue confirmado en su totalidad por la Audiencia Provincial en sede de apelación.

Planteada así la cuestión, los puntos más relevantes que se tratan en la Sentencia del Tribunal Supremo para el enjuiciamiento y solución del Recurso de Casación son los siguientes:

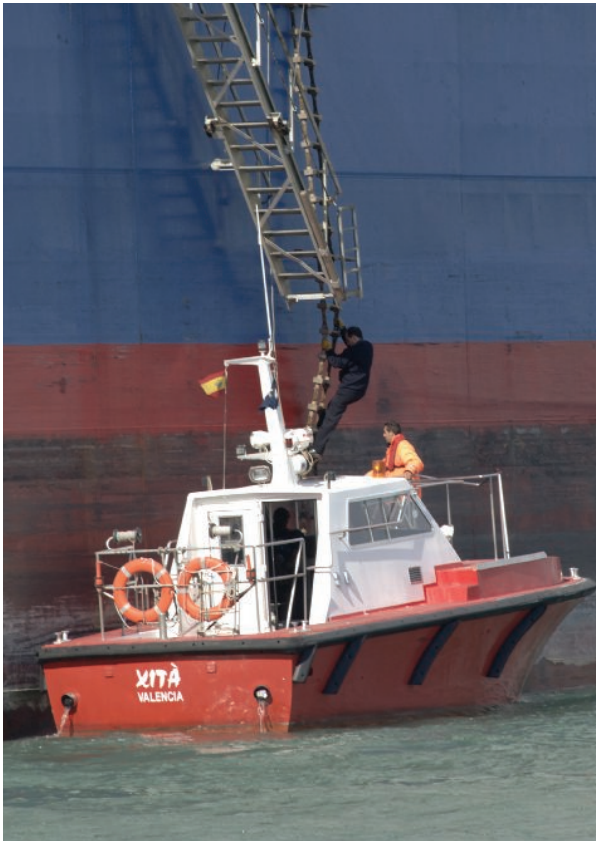
Por un lado, la aplicación a la disputa del régimen legal del abordaje, cuestión debatida en la medida

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:



¹ Art. 834 C.Comercio: “Si los buques que se abordan tuvieren a bordo práctico ejerciendo sus funciones al tiempo del abordaje no eximirá su presencia a los Capitanes de las responsabilidades en que incurran; pero tendrán éstos derecho a ser indemnizados por los prácticos, sin perjuicio de la responsabilidad criminal en que éstos pudieran incurrir”.

Art. 826 C.Comercio: “Si un buque abordase a otro, por culpa, negligencia o impericia del Capitán, Piloto u otro cualquiera individuo de la dotación, el naviero del buque abordador indemnizará los daños y perjuicios ocurridos, previa tasación pericial”.



en que el incidente no afectaba a dos buques, sino a un buque y a una grúa de tierra situada en el muelle en el que el buque tenía que proceder a su descarga.

La compañía demandante denunciaba la infracción de los arts. 826 y 834 del Código de Comercio, dando lectura e interpretación conjunta a los mismos para sostener que su aplicación conducía necesariamente a la responsabilidad del Capitán y a la del naviero, aunque los hechos acreditados sustentasen la falta del Práctico y no la de aquél.

² Art. 1902 C. Civil: “El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado”.

Art. 1903 C. Civil: “La obligación que impone el artículo anterior es exigible, no sólo por los actos u omisiones propios, sino por los de aquellas personas de quienes se debe responder. Los padres son responsables de los daños causados por los hijos que se encuentren bajo su guarda. Los tutores lo son de los perjuicios causados por los menores o incapacitados que están bajo su autoridad y habitan en su compañía. Lo son igualmente los dueños o directores de un establecimiento o empresa respecto de los perjuicios causados por sus dependientes en el servicio de los ramos en que los tuvieran empleados, o

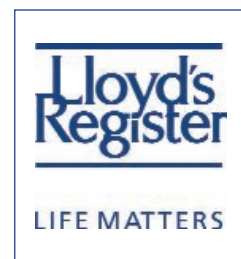
Por otro lado, la correcta interpretación del art. 834 del Código de Comercio, que la Audiencia Provincial ya había avanzado en su Sentencia y que confirma el Tribunal Supremo, por considerarla “*cabalmente correcta*” para establecer que **la responsabilidad del Capitán por faltas del Práctico al amparo del art. 834 del Código, no lo es en todo caso, sino únicamente cuando concurra.**

Con respecto a la primera de las cuestiones, resultaba obvio que la calificación del incidente como abordaje era necesaria para intentar considerar al Práctico como una persona de cuyos actos el naviero debe responder bajo el régimen legal expuesto. En este intento, la compañía reclamante acudió a la armonía entre el régimen del abordaje establecido en el Código de Comercio y el régimen general de responsabilidad extracontractual de los arts. 1902 y 1903 del Código Civil ².

También acudió a la denuncia de infracción de normas que, de alguna forma, señalaban que existe una identidad de razón entre un abordaje y el incidente litigioso; en particular, denunció la infracción de determinados preceptos del Convenio de Londres de 19 de Noviembre de 1976 sobre limitación de responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo, para mostrar al Tribunal Supremo aquella identidad de razón.

Finalmente, la decisión que se formula por el Tribunal Supremo es clara en el sentido de que **no cabe considerar infringidos los preceptos reguladores del abordaje, si el accidente litigioso no tiene tal consideración, por tratarse de un impacto entre un buque y una grúa, y no entre dos buques, elemento de ineludible concurrencia para la identificación del abordaje.**

con ocasión de sus funciones. Las personas o entidades que sean titulares de un centro docente de enseñanza no superior responderán por los daños y perjuicios que causen sus alumnos menores de edad durante los períodos de tiempo en que los mismos se hallen bajo el control o vigilancia del profesorado del centro, desarrollando actividades escolares o extraescolares y complementarias. La responsabilidad de que trata este artículo cesará cuando las personas en él mencionadas prueben que emplearon toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño.”



No obstante lo anterior, el Tribunal Supremo se adentra en la interpretación del propio art. 834 del Código de Comercio, que decide abordar por la vía de la “integración analógica”, como textualmente señala en su Sentencia, en la medida en que concurre la igualdad jurídica esencial o *eadem ratio decidendi*, al amparo de lo establecido en el art. 4.1 del Código Civil ³.

En la solución de esta cuestión, el Tribunal Supremo, si bien admite que el Práctico se limita a prestar servicios de asesoramiento al Capitán del buque, sustenta en su Sentencia que **no puede ser considerado como un miembro más de la dotación del buque, a modo de enrolado temporal, en el sentido al que se refiere el art. 648 del Código de Comercio** ⁴.

Y, avanzando más en la cuestión de fondo, el Tribunal Supremo sienta de forma muy trascendente que **la negligencia del Práctico, aunque pueda hacerlo, no necesariamente y en todo caso, determina la responsabilidad del Capitán como efecto ineluctable de un comportamiento ajeno. Para que nazca la responsabilidad del Capitán a la que se refiere el art. 834 del Código es necesario que el daño sea objetiva y subjetivamente imputable también al Capitán del buque.**

Por consiguiente, al no ser susceptibles de revisión en sede de casación los hechos probados en la instancia, y habiendo confirmado estos que el impacto entre el buque y la grúa tuvo su causa en un factor externo al Capitán, la Sentencia del Tribunal Supremo confirmó en su integridad la Sentencia dictada por la Audiencia Provincial, absolviendo al naviero del buque de las pretensiones de la demanda.



La Sentencia comentada es de evidente trascendencia en el futuro enjuiciamiento de los accidentes marítimos que se produzcan con o entre buques practicados. La investigación de los hechos y la recopilación de antecedentes y evidencias sobre las relaciones Capitán-Práctico, serán de máxima relevancia y, sin duda, ello obliga a los Prácticos a adoptar una serie de cautelas, incluso formales, cuando se produzcan desavenencias en el puente.



³ Artículo 4 C. Civil: “1. Procederá la aplicación analógica de las normas cuando éstas no contemplen un supuesto específico, pero regulen otro semejante entre los que se aprecie identidad de razón.”

⁴ Art. 648 C.Comercio: “Se entenderá por dotación de un buque el conjunto de todos los individuos embarcados, de Capitán a paje, necesarios para su dirección, maniobras y servicios, y, por lo tanto, estarán comprendidos en la dotación la tripulación, los Pilotos, Maquinistas, Fogoneros y demás cargos de a bordo no especificados; pero no lo estarán los pasajeros ni los individuos que el buque llevara de transporte”.