

# F., W. H. Y Otro c/ Bq Clipper Kylie s/ Embargo De Buque / Interdiccion De Navegar

SENTENCIA

27 de Junio de 2014

CAMARA NAC. DE APELACIONES EN LO CIVIL COMERCIAL FEDERAL. CAPITAL FEDERAL, CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

Sala 02

Magistrados: Medina - Gusman - Guarinoni

Id SAIJ: FA14030018

## SUMARIO

Las regulaciones específicas del abordaje fueron las que permitieron construir el camino transitado por los actores desde la causa de la acción hasta el pretendido reclamo de embargo preventivo cautelar sobre otro buque del demandado. Esto torna de aplicación inmediata y excluyente, en este estado liminar y -se repite- adecuado al contexto cautelar, al [art. 359 de la ley 20.094](#) en tanto prevé que si el abordaje es causado por culpa de uno de los buques (y otra cosa hasta ahora no fue traída) el culpable debe indemnizar a todos los daños producidos. Sea cual fuere el alcance que pretenda darse al [segundo párrafo del art. 360 de la citada ley](#), lo cierto es que la solidaridad para responder por daños por abordaje derivados de muerte o lesiones personales está prevista en casos de culpa de causa concurrente, es decir con la intervención de más de un único responsable.

Fuente del sumario: OFICIAL

## CONTENIDO RELACIONADO

### Legislación

[LEY DE NAVEGACION. Art. 359](#)

Ley 20.094. 15/1/1973. Vigente, de alcance general

[LEY DE NAVEGACION. Art. 360](#)

Ley 20.094. 15/1/1973. Vigente, de alcance general

### Otros Sumarios

Embargo preventivo, responsabilidad por abordaje de buque

Las regulaciones específicas del abordaje fueron las que permitieron construir el camino transitado por los actores desde la causa de la acción hasta el pretendido reclamo de embargo preventivo cautelar sobre otro buque del demandado. Esto torna de...

Responsabilidad por abordaje de buque

De la lectura de la resolución cuestionada surge claramente que el juez expresó que los actores "Manifiestan que el hecho del abordaje que describen en el escrito inicial, es atribuible a la culpa exclusiva del comando del remolcador Cavalier VII"....

## TEXTO COMPLETO

Causa n° 2744/2014 F., W. H. Y OTRO C/ BQ CLIPPER KYLIE S/EMBARGO DE BUQUE / INTERDICCIÓN DE NAVEGAR Buenos Aires, 27 de junio de 2014.- AN VISTO: El recurso de apelación contra lo decidido en fs. 52/53, interpuesto y fundado en fs. 54/56, y CONSIDERANDO:

1) Que los actores se agravan de la decisión del a quo a través de la cual rechazó el dictado de la medida cautelar solicitada en razón de que la culpa exclusiva atribuida al buque remolcador "Cavelier VII" impide extender la responsabilidad solidaria que el art. 360 de la Ley de Navegación le atribuye a los buques con responsabilidad concurrente en el abordaje; en el caso, responder por los daños derivados de las lesiones personales que sufrieran los actores durante la navegación del buque "Polaris" en donde desempeñaban funciones como dependientes.

En primer lugar hacen una interpretación de las normas del régimen de responsabilidades del derecho de la navegación y de su integralidad con el sistema de responsabilidad del derecho común.

En ese sentido alegan que los arts. 174 y 177 de la ley 20.094 permiten recurrir a la aplicación del art. 1113 del Código Civil para atribuirle responsabilidad a quien sindicaron como "el operador" del buque Polaris, "Operadores Marítimos y Fluviales S.A." al momento del siniestro y, por tal, el dependiente de los actores. Invocan la ley 9688 de contrato de trabajo.

Asimismo, funda su pretensión cautelar en las disposiciones de la Ley de Navegación que otorgan preferencia a los créditos que reclaman (art. 476, inc. e), permiten el embargo preventivo de un buque en caso de abordaje (art. 536) y hacer extensiva esa medida contra otro buque del mismo propietario (art. 532).

2) Que cabe señalar que en los términos en que la cuestión se presenta, este Tribunal sólo analizará las argumentaciones que resulten adecuadas con el contexto cautelar en el que fue dictada la resolución recurrida (confr. Corte Suprema, Fallos: 278:271; 291:390, entre otros) sin examinar aquellos planteos que tengan vinculación con la cuestión sustancial del proceso. Del mismo modo, resulta pertinente recordar que los jueces no están obligados a tratar todos los argumentos articulados por las partes, sino únicamente aquellos que a su juicio resulten decisivos para la resolución de la contienda (CSJN, Fallos: 276:132; 280:320; 303:2088; 304:819; 305:537 y 307:1121 entre otros).

3) Que en ese orden de ideas es necesario comenzar diciendo que no le asiste razón a los recurrentes cuando sostienen que el juez ha llevado a cabo un prejuzgamiento valorativo de atribución de la culpa al indicar que el abordaje se ha llevado a cabo por culpa del buque paraguayo Cavalier VII (ver primer párrafo del punto 2 en fs. 56).

De la lectura de la resolución cuestionada surge claramente que el juez expresó que los actores "Manifiestan que el hecho del abordaje que describen en el escrito inicial, es atribuible a la culpa exclusiva del comando del remolcador Cavalier VII".

Es decir que para hacer la valoración acerca de la mayor o menor verosimilitud del derecho tuvo en cuenta las argumentaciones de los actores que hacen al contexto fáctico y normativo de la causa y del título de la cautelar. En efecto, si bien es cierto que los accionantes reconocen la autoría de la resolución de atribución de culpa exclusiva del buque Cavalier VII en la instrucción sumarial de la Prefectura Naval Argentina que concluyó "que el abordaje ocurrió por culpa exclusiva del convoy conformado por el Cavalier VII y las barcasas" los actores también hacen -en el mismo párrafo- especial referencia a los elementos de prueba que oportunamente ofrecerán para demostrar esa conclusión (confr. el párrafo al final de la foja 28).

Esta particular circunstancia excluye la posibilidad de otro análisis contextual-normativo que no sea el que determina el régimen específico de la Ley de Navegación para el supuesto de abordaje que se trata, y sobre el cual la parte actora construyó su pretensión inicial, y que no se ve modificado por la mera invocación teórica de las responsabilidades en el ámbito del derecho común o en el derecho del trabajo; en los cuales sería necesario determinar y valorar las conductas de las víctimas que reclaman como dependientes del buque.

En el mismo sentido, las regulaciones específicas del abordaje fueron las que permitieron construir el camino transitado por los actores desde la causa de la acción hasta el pretendido reclamo de embargo preventivo cautelar sobre otro buque del demandado. Esto torna de aplicación inmediata y excluyente, en este estado liminar y -se repite- adecuado al contexto cautelar, al art. 359 de la ley 20.094 en tanto prevé que si el abordaje es causado por culpa de uno de los buques (y otra cosa hasta ahora no fue traída) el culpable debe indemnizar a todos los daños producidos.

Sea cual fuere el alcance que pretenda darse al segundo párrafo del art. 360 de la citada ley, lo cierto es que la solidaridad para responder por daños por abordaje derivados de muerte o lesiones personales está prevista en casos de culpa de causa concurrente, es decir con la intervención de más de un único responsable. Por ello, y sin perjuicio de ulteriores modificaciones que el señor Juez considere disponer sobre la base de nuevos elementos de convicción que pudieran ser arrimados al proceso, dado la esencial mutabilidad y provisionalidad de los pronunciamientos relativos a medidas precautorias, el Tribunal, RESUELVE:  
Rechazar el recurso tratado y confirmar la resolución recurrida.

Regístrese, notifíquese y devuélvase. RICARDO VÍCTOR GUARINONI-ALFREDO SILVERIO  
GUSMAN-GRACIELA MEDINA