

Número	Sede	Importancia	Tipo
97/2020	Tribunal Apelaciones Civil 2ºTº	ALTA	DEFINITIVA
Fecha	Ficha	Procedimiento	
03/06/2020	2-3267/2017	PROCESO CIVIL ORDINARIO	
Materias			
DERECHO COMERCIAL			
Firmantes			
Nombre		Cargo	
Dr. Alvaro José FRANCA NEBOT		Ministro Trib.Apela.	
Dr. John PEREZ BRIGNANI		Ministro Trib.Apela.	
Dra. Patricia Elizabeth HERNANDEZ SANCHEZ		Ministro Trib.Apela.	
Redactores			
Nombre		Cargo	
Dr. Alvaro Jose FRANCA NEBOT		Ministro Trib.Apela.	
Abstract			
Camino	Descriptorios Abstract		
DERECHO COMERCIAL->BUQUE	Distincion entre la asistencia del remolque.-		
Descriptorios			
Resumen			
El Tribunal confirma la sentencia de 1º Instancia que amparó la excepción de falta de legitimación pasiva y en su mérito desestimó la demanda.-			

Texto de la Sentencia

DFA-0005-000255/2020

SEF -0005-000097/2020

Tribunal de Apelaciones en lo Civil de Segundo Turno

Ministro redactor: Dr. Álvaro França

Ministros Firmantes: Dr. John Pérez Brignani, Dra. Patricia Hernández y Dr. Álvaro França

Montevideo, 3 de junio de 2020

V I S T O S:

Para definitiva en segunda instancia este juicio que por COBRO DE PESOS siguen Adolfo PÉREZ, Edgardo ARNOULD, Agustín SILVA, Andrés MARTÍNEZ, Eymer LÓPEZ, Walter VELLOSO, Juan ACOSTA, Nelson CALERO, Miguel ALFONSO, Pablo RODRÍGUEZ, Alfredo ÁLVAREZ, Carlos CHIOZZONE, Jorge SENA, Sergio DENIS y Walter DURAN contra VILLAGRESTE S.A. y MINDAM S.A. (IUE: 2-3267/17), venido a conocimiento de este Tribunal en mérito al recurso de apelación interpuesto por la parte actora contra la sentencia No. 65/19 de 26 de septiembre de 2019, dictada por la Señora Jueza Letrada de Primera Instancia en lo Civil de 7º Turno, Dra. Analía García Obregón.

R E S U L T A N D O:

I.- La recurrida (fs. 433/448), a cuya exacta relación de antecedentes procesales útiles se hace remisión, amparó la excepción de falta de legitimación pasiva y en su mérito desestimó la demanda sin especial condenación.

II.- Se interpuso por la parte actora el correspondiente recurso de apelación, en el cual, en lo sustancial, se expresaron los siguientes agravios (fs. 450/456). Sostuvieron los recurrentes que las demandada se encuentran legitimadas pasivamente por lo que debe revocarse la resistida y acogerse su pretensión.

III.- Se contestaron los agravios (fs. 459/461) y se franqueó la alzada en la forma de estilo (No. 3091/19 de fecha 24/X/19).

IV.- Recibido el proceso en el Tribunal, los autos se giraron a estudio en forma sucesiva y en acuerdo celebrado al efecto (art. 203.4 in fine y 204.2 CGP –red. Ley 19090-), por unanimidad de votos se resolvió el dictado de decisión anticipada (art. 200 CGP –red. Ley 19090-).

C O N S I D E R A N D O:

1) El Tribunal confirmará la recurrida por lo que se dirá.

2) Previo a ingresar a la consideración de los agravios corresponde, el Tribunal considera necesario, señalar lo siguiente. Se pretende por parte de los actores (en su calidad de trabajadores dependientes de los buques pesqueros de las co-demandadas VILLAGRESTE SA y MINDAM SA (VILLALONGA y PROMAR XXII) el cobro de lo que entienden se les debe como consecuencia del remolque/asistencia prestado al buque 707 HONG JIN que a continuación se relacionará.

En el mes de abril de 2015 , la Autoridad marítima uruguaya (Control Montevideo Canal 16) ordenó al patrón del buque pesquero PROMAR XXII (Francisco Sanguinetti) prestar auxilio al buque de bandera coreana HONG JIN que se encontraba varado sobre el lado sur del Banco Inglés.

En esa oportunidad los buques pesqueros costeros VILLALONGA y PROMAR XXII se encontraban trabajando en pareja con los tripulantes mencionados que promueven la presente demanda. A las 8:50' horas comenzaron el remolque del B/P HONG JIN, lo remolcaron 5 millas desde el Banco Inglés llevándolo a aguas seguras hasta las 10:50' horas. En ese momento, la autoridad marítima le comunicó que suspendieran la maniobra y pasaran el remolque al barco especializado a tales efectos TRITON lo que tuvo lugar a las 11:00 de este mismo día. A juicio del Tribunal , lo precedente no ha sido controvertido y por tanto debe reputarse como probado.

3) Resulta necesario establecer a juicio del Tribunal cual es el marco jurídico aplicable. De los hechos probados que vienen de relacionarse surge en forma clara la existencia de dos vínculos jurídicos independientes que se deben precisar. Por un lado uno contractual (de trabajo) que vincula a cada uno de los actores en tanto tripulantes de los buques pesqueros propiedad de los demandados VILLAGRESTE S.A. Y MINDAM S.A. y por el otro un vínculo legal resultante de la aplicación de los artículos 1472, 1473 y concordantes del Código de Comercio entre las sociedades demandadas mencionadas con HONGJING CORPORATION por su condición de propietaria y armadora del buque 707 HONG JIN.

En efecto, la maniobra realizada por los buques pesqueros de las empresas demandadas tuvo lugar en oportunidad en que los actores estaban cumpliendo con las obligaciones que les gravaban en virtud de su contrato de trabajo(faena pesquera). En esas circunstancias los buques PROMAR XXII y VILLALONGA que estaban trabajando en "pareja" por orden del patrón del primero (Francisco Sanguinetti) quién a su vez había sido requerido por la autoridad marítima que se le prestara asistencia al buque coreano HONG JIN 707 que se encontraba al sur del Banco Inglés escorado y con riesgo de hundirse como afirmó en la demanda (fs. 35 in fine). Fue así que los actores cumplieron, como debían hacerlo, las ordenes de su superior (patrón de pesca Sanguinetti) y procedieron a prestar asistencia mediante remolque al buque varado lo que se hizo por una distancia de aproximadamente 5 millas e insumió poco más de dos horas.

Ahora bien, a partir de estos hechos, corresponde analizar, el marco jurídico aplicable. Con carácter general debe señalarse, siguiente a MEZZERA y conforme lo ha relevado jurisprudencia que puede ser convocada (TAC 3 en la Ley On line citUY/JUR/29/1989), los presupuestos necesarios para que una operación marítima pueda ser calificada como asistencia son fundamentalmente tres:

a) La asistencia consiste en el auxilio que un buque presta a otro buque, no puede decirse que existe asistencia en los casos en que el auxilio se suministra directamente desde tierra.

b) Es necesario, además, que el buque asistido se encuentre en situación de peligro. Sin embargo, no puede exigirse que se trate de un peligro inminente, bastando un peligro posible y que pueda preverse, sin que haya que distinguir si el peligro amenaza a la tripulación, al buque o a la

carga.

c) Finalmente, el servicio que se presta no debe consistir en el cumplimiento de una preexistente obligación contractual."

Esto último, lleva a tener que distinguir la asistencia del remolque. La confusión entre ambos conceptos es explicable porque la asistencia se efectúa, en la mayoría de los casos, mediante el remolque del buque asistido por el buque asistente. El criterio de distinción entre una y otra clase de actividades deriva de la situación en que se encuentra el buque remolcado. Existe asistencia y no remolque cuando el buque que es objeto de remolque se encuentra en situación de peligro y cuando la operación de remolque tiene por finalidad sustraerlo a esa situación. (Cf. Curso de Derecho Marítimo, Editorial Medina 3a. ed. Pág. 355).

La tarea realizada por los actores, si bien puede exorbitar el haz obligacional típico de un contrato de trabajo marítimo, la misma debe ser cumplida por los trabajadores en caso de verificarse la hipótesis que así lo requiera y se lo ordene su patrón. Y máxime, cuando el caso se encuentra previsto en los artículos 1481 y siguientes del Código de Comercio. Y lo realizado conforme los presupuestos señalados en forma precedente no puede ser más que resuelta como un caso de asistencia marítima regulada por las normas del Código de Comercio en la medida que los actores ejecutaron la tarea de asistencia ordenada por su patrón, con quien tenían vínculo contractual, en cuyo ámbito de ejecución es que se les impuso la tarea de asistencia a terceros.

También resulta claro, que los co-actores trabajadores no fueron contratados por HONGUIN CORPORATION para a ejecutar la tarea de asistencia, así como que tampoco les fue ordenada la misma por la autoridad marítima uruguaya, ni por el patrón del buque coreano.

4) Establecido lo anterior, corresponde pronunciarse respecto de quien es deudor de lo debido por la asistencia. Jurisprudencia de vieja data (que se comparte) se ha pronunciado en forma clara por entender que es el barco auxiliado quien debe la justa remuneración a la nave que le prestó asistencia (LJU 1926) así como ha sostenido que el salario de asistencia (art. 1473 Código de Comercio) no debe entenderse estrictamente como tal ya que en la asistencia prestada de un buque a otro buque no hay relación de subordinación alguna, ni reclamación contra el patrono. Se reclama contra el armador del buque asistido, con quien no le une ningún vínculo laboral sino el contractual de asistencia (L.J.U. 8694).

Lo mismo ha entendido la reciente jurisprudencia citada (TAC 3) la cual siguiendo las enseñanzas de MEZZERA ha entendido que conforme al artículo 1473 Código de Comercio el demandado es el propietario del buque asistido y no como entienden los recurrentes su empleador.

MEZZERA al referirse a quienes son los deudores del salario convoca la enseñanza de DANJON quien sostuvo que existe una sola persona quien debe pagar en conjunto a los asistentes la remuneración a la que tienen derecho y esa persona es el propietario del buque asistido (Cf. Op. Cit. pagina 361 in fine).

Y lo precedente no se ve en contradicción, sino todo lo contrario, con las normas legales aplicables al caso que se refieren al tema en cuestión que no son las laborales ya que como se señalara en forma precedente, no existe vínculo de esta naturaleza entre los reclamantes y el verdadero obligado. El artículo 1481 del Código de Comercio (edit. Barreiro) se remite a la anotación del artículo 1472 de igual Código y en éste último se refiere a la Convención de Bruselas del 23/9/1910 (adhesión Uruguay el 24/7/1915), la cual en su artículo 2 prevé que todo servicio de asistencia (con resultado útil: "no cure no pay") da lugar a remuneración equitativa y por el artículo 6 el importe de la remuneración por asistencia es fijado

por las partes o, en su defecto, por juez y se establece que lo mismo se hará respecto de la proporción en que debe ser repartida esta remuneración entre los que han contribuido al salvamento. En su inciso 2º, refiere a la repartición de esa remuneración entre el propietario, capitán y demás personas que estuvieren al servicio de cada uno de los navíos salvadores.

Asimismo, la Convención Internacional sobre **Salvamento Marítimo** de Londres del 28/4/1989 (aprobada por Uruguay por Ley 19.622, vigencia desde junio de 2018), en su artículo 10 establece obligación del capitán de prestar auxilio a personas en peligro de desaparecer en el mar ("safety net") y regula en su artículo 12 el derecho a recompensa por salvamento útil. Establece pautas para fijar importe de recompensa, artículo 13 y por el artículo 15 prevé el reparto de la recompensa entre quienes estuvieron al servicio de cada uno de los buques salvadores se regulará por la ley del pabellón del buque salvador.

Finalmente, la ley 17.121 en su artículo 14 establece que cuando por motivos de asistencia, salvamento o remoción de restos la autoridad marítima incurra en gastos por sí o por terceros a causa de por la aplicación de la presente ley serán de cargo del propietario o armador de estos respondiendo por ellos en forma solidaria.

En definitiva, el deudor de lo debido por concepto de asistencia surge de la ley comercial así como tratados invocados relacionados con el tema que nos ocupa conforme una interpretación armónica e integral que no puede ser otro que el propietario del buque objeto de la asistencia razón por la cual no cabe más que confirmar la falta de legitimación pasiva de VILLAGRESTE S.A. y MINDAM S.A.. Lo dicho sin perjuicio del derecho a la acción contra el armador del buque de bandera coreana para reclamar pago por servicio de asistencia prestado con la consiguiente forma de establecer el reparto de lo obtenido que surge de la ley comercial y tratados mencionados.

5) La correcta conducta procesal de las litigantes en el grado impone que las costas y costos de la presente instancia deban sufragarse por su orden (arts. 56 [red. L. 19090] y 261 [red. L. 16699] CGP y 688 C. Civil).

Por los fundamentos expuestos y normas citadas, el Tribunal,

FALLA:

Confírmase la recurrida con costas y costos del grado por su orden.

Notifíquese personalmente y oportunamente, devuélvase con copia en la forma de estilo a la Sede Letrada A Quo (honorarios fictos 12 BPC).

Dr. John Pérez Brignani

Ministro

Dr. Álvaro França

Ministro

Dra. Patricia Hernández

Ministra

Esc. Lucía Carballa

Secretaria Letrada

Concuerda bien y fielmente con el tenor que tengo a la vista.

Cerrar

Imprimir Texto

Imprimir Hoja Insumo