EN CASO DE ACCIDENTE

¿Compensación econ

Los accidentes náuticos pueden generar al patrón y propietario de la embarcación obligaciones de resarcir daños que se tipifican, habitualmente, a través de indemnizaciones económicas.

Por Yamandú R. Caorsí

La navegación de recreo, como casi cualquier deporte, genera sus riesgos. Cualquier persona que pretenda hacer uso de una embarcación debe tener en cuenta la posibilidad de resultar responsable de algún tipo de daño que pueda causar a otras. En nuestra sociedad moderna se encuentra prácticamente universalizado el principio por el cual el que genera un daño es responsable de reponerlo. Esa reparación del daño se realiza, por norma general, mediante una compensación económica. Así las cosas, hoy por hoy es esencial la labor que cumplen las empresas aseguradoras, que se responsabilizan de resarcir el daño al perjudicado por cuenta del asegurado.

Recapitulando, en náutica de recreo es importante contar siempre con un seguro por lo que pueda pasar. Dentro de la actividad náutica, y partiendo del carácter con que la misma se realiza, podemos diferenciar claramente dos ámbitos en los cuales los criterios para determinar la responsabilidad serán diferentes:

1 CUANDO LA ACTIVIDAD SE REALIZA POR EL TITULAR CON UN ÁNIMO DE LUCRO.

2 CUANDO LA ACTIVIDAD SE REALIZA POR EL TITULAR DE FORMA PRIVADA

En el primer caso debemos englobar toda la actividad en la cual el prestador de servicio realiza de forma directa la prestación. Por ejemplo, una escuela de vela o de buceo que realiza la actividad bajo la supervisión de los instructores

METROmar Seguros en la mar
www.metromar.com
902.100.566

1 Daños en una tripulante

El caso que analizamos se trata de una sentencia relativa a un accidente marítimo en el cual resultó lesionada una tripulante, reclamando para sí una indemnización por el daño y secuelas resultante del mismo. Los hechos fueron los siguientes:

1 UNA EMBARCACIÓN A VELA SE DISPONÍA A ENTRAR A PUERTO. ANTE EL FALLO DEL MOTOR DECIDEN ENTRAR NAVEGANDO A VELA. APARENTEMENTE, POR EL RELATO DE CÓMO TRANSCURREN LOS HECHOS, PARECE SER QUE HABÍA UN VIENTO RELATIVAMENTE IMPORTANTE PARA REALIZAR ESTA MANIOBRA (TAL VEZ FUERZA 3).

2 LA TRIPULACIÓN, A LAS ORDENES DEL PATRÓN, PREPARA LA MANIOBRA Y AL ACERCARSE AL MUELLE, DEBIDO A LA ARRANCADA QUE LLEVABAN, DECIDEN LANZAR UN CABO A TIERRA PARA QUE, UNA VEZ HECHO FIRME POR UN MARINERO, SIRVIERA DE FRENO.

3 EL CABO ES LANZADO POR UNO DE LOS INVITADOS, CON LA MALA SUERTE DE QUE CUANDO EL CABO SE TENSA LA COGE UN DEDO, AMPUTÁNDOSELO.

Pues bien, la persona accidentada es una invitada que ha embarcado de forma voluntaria y, si bien no es una experta en navegación, debe conocer los riesgos derivados de la navegación a vela. Al aceptar la invitación los acepta voluntariamente. En los casos de que una persona realiza voluntariamente una actividad que entraña un determinado peligro, entra en juego lo que se llama la "doctrina del riesgo". Según la misma, cuando se acepta ese riesgo, quien resulte dañado, no tiene derecho a ser indemnizado ya que conocía la posibilidad de que pudiera pasar. Sin embargo, la interpretación no puede ser tan literal, y exige que quien organice o dirija la actividad tome las medidas para que el riesgo que corren las personas sea el normal.
En otras palabras, podemos decir que quien asume de forma voluntaria el riesgo, asume ese riesgo extra "nor-

n164-168.indd 164 08/05/2006 12:55:43

ómica?

supervisando a los alumnos. En mi opinión, cuando se alquila una embarcación y ésta se cede al arrendatario para su uso privado, sería un supuesto del caso dos.Una vez entregada la embarcación la actividad se desenvuelve en el mas puro ámbito privado por lo cual, salvo que la causa del accidente pueda imputarse a defectos en la cosa entregada, el desarrollo de la navegación transcurre en el puro ámbito privado. Incluso en el caso de que la embarcación tuviera unas carencias que fueran determinantes del accidente, habría que investigar si el patrón las tuvo en cuenta, ya que éste aceptó la entrega en esas condiciones.

En el apartado dos encontraremos toda la actividad realizada por el usuario de una embarcación, ya sea propietario, prestatario, arrendatario, en el ámbito privado. Es decir, una persona hace uso de una embarcación con un objeto de ocio o recreo.

Ahora bien, desde el punto de vista de la responsabilidad del titular de la embarcación o actividad, en uno u otro caso la situación es diferente. Cuando se trata de una actividad profesional, la obligación de medios para evitar accidentes y daños es mayor. Hay que tener en cuenta que se trata de usuarios que han contratado un servicio que debe contar con todas las garantías. Es más fácil que, en caso de que una persona resulte dañada, surja para el titular la obligación de indemnizar. Incluso podría darse el caso de una responsabilidad objetiva, es decir, que hayan funcionado todos los mecanismos de previsión y control de seguridad pero, acaecido el hecho, resulta igualmente obligado indemnizar.

Dicho esto, tenemos que decir que el verdadero objeto de este artículo no es el análisis de ese supuesto, sino justamente del otro, es decir, analizar las responsabilidades en los accidentes cuando la actividad se realiza de forma privada. El planteamiento sería el siguiente, somos patrones de una embarcación e invitamos amigos a bordo. La pregunta es, ¿hasta qué punto somos responsables de un daño que puedan sufrir?

Para el estudio del supuesto, me parece interesante comentar dos casos que han sido tratados por nuestros tribunales.

---

mal". Sin duda, se puede navegar a vela de muchas formas, algunas de ellas genera mas riesgo que otras. En el caso que analizamos, nuestros tribunales resolvieron que la persona dañada debía ser indemnizada por el propietario y patrón, en base a los siguientes argumentos:

1. La realización de la entrada a puerto a vela entraña un aumento en el riesgo de que se pueda producir un accidente.
2. El patrón cuando dirigía la maniobra no puso en antecedentes a la persona dañada de los riesgos que podían generarse.
3. La persona a la que se le asigna la función de lanzar el cabo tenía poco o nada de experiencia en las lídes náuticas.

En definitiva, la obligación del patrón de la embarcación es velar por sus invitados de manera que, aun asumiendo de forma voluntaria el riesgo de la navegación, estos no resulten dañados por una falta de diligencia de aquel. Resulta estrictamente necesario que se explique al tripulante los riesgos que depara cada maniobra y, si a criterio del patrón es necesario -para llevarla a cabo- tener una cierta experiencia, es recomendable abstenerse de mandar a alguien relativamente novato. Otra cosa sería que el tripulante sea un experto, en cuyo caso entraría en los términos del debate si el patrón, ante un riesgo inminente, no debió de ordenar al tripulante experto que no realizara la maniobra.

Este caso tiene también otros aspectos que son dignos de mención. Perece ser que el propietario de la embarcación no tenía título y sí una de las personas que salían a navegar ese día. Una vez acaecido el accidente, debido al vínculo de amistad entre el propietario y el titulado, se acordó declarar que quien ejercía de patrón era el titulado. Todo ello a los efectos de que la compañía de seguro pagara la posible responsabilidad. Pues bien, al final, patrón, propietario y compañía resultaron condenados.

En cuanto a la condena, si bien es cierto que ésta se determina en cada caso, los extremos fueron los siguientes (la accidentada es dentista y perdió un dedo).

1. Pago de 99.000 Euros
2. Importe de la prótesis y su renovación cada dos años al menos
3. Gastos de desplazamiento al lugar en que se realizan las intervenciones médicas (París en este caso)

n164-168.indd 165 08/05/2006 12:56:11

2 Dos embarcaciones afectadas

Este caso que analizamos ocurrió en la Islas Canarias entre dos embarcaciones que iniciaron una especie de competición cuando entraban a puerto. Los hechos son los siguientes:

1 EL PATRÓN CONDUCÍA LA EMBARCACIÓN DE REGRESO A PUERTO REMOLCANDO UNA EMBARCACIÓN AUXILIAR. AL PARECER, SE "PICÓ" CON OTRA EMBARCACIÓN PARA VER QUIÉN LLEGABA PRIMERO.

2 PARA AUMENTAR LA VELOCIDAD -NO SE DETERMINA SI POR DECISIÓN DEL PATRÓN O DE FORMA ESPONTÁNEA POR LA TRIPULANTE ACCIDENTADA- SE INTENTÓ RECOGER EL AUXILIAR EN PLENA NAVEGACIÓN, ACAECIENDO EL ACCIDENTE.

El tribunal que juzgó el caso consideró que la realización de esta maniobra con el barco navegando supone una agravación del riesgo que voluntariamente había asumido la persona que resultó dañada. Según el informe de un perito en el juicio (era un ingeniero naval, pero.....) para realizar una maniobra de este tipo es necesario que el barco esté parado y sin arrancada, resultando de otra manera muy difícil de hacer y por lo cual pone en riesgo a la tripulación.

Por otra parte, se discute si la maniobra se realizó de forma espontánea por la tripulante o la ordenó el patrón. Este extremo resulta indeterminado, sin embargo, el tribunal entiende que el patrón, además de no ordenar maniobra que pudieran generar accidentes, debe controlar la seguridad de todos los que están a bordo.

En este supuesto tiene una especial relevancia el hecho de que la embarcación fuera remolcando el auxiliar. Considera el juzgador, a la vista del informa del perito, que para navegar con una embarcación de remolque es necesario tomar precauciones muy importantes, como por ejemplo la longitud del remolque, velocidad, etc. Y ni que decir que es del todo recomendable para la embarcación cuando se intente subir el auxiliar a bordo.

En cuanto al hecho de que la accidentada haya asumido de forma voluntaria el riesgo que implica la navegación, se considera que al navegar con una embarcación de remolque se ha aumentado el riesgo, por lo cual la responsabilidad por esa actitud negligente debe ser asumida por el patrón. Como aspecto curioso del caso, hay que decir que la compañía del seguro con la que el patrón y propietario tenía contratada la póliza solicita que se excluya la cobertura ya que esta era solamente para navegación por el Mediterráneo. Considera el juzgador que no procede ya que la compañía aseguradora sabía que el propietario vivía en Canarias.

n164-168.indd 166 08/05/2006 12:56:27

3 Conclusiones

1 Un invitado a navegar, en aplicación de la teoría del riesgo, asume de forma voluntaria el riesgo que supone la navegación.

2 Mientras la navegación se realice de una forma normal, es decir, sin que aumente el riesgo de que pueda existir un accidente, de suceder, no resultaría responsable el patrón. Según los casos expuestos, el navegar con una embarcación auxiliar de remolque o el entrar a puerto a vela supone una agravación del riesgo.

3 El patrón, cuando da una orden, debe medir la consecuencia que puede tener realizar esa tarea para el tripulante. Es más, debe controlar que éste, haciendo maniobras que nadie le ordenó, no se dañe.

Pues al final, lo recomendable es tener una muy buena póliza de seguro.

GLOSARIO

Responsabilidad civil extracontractual
■ Cuando por una acción u omisión se genera un daño, independientemente de que exista o no una relación anterior entre el causante y el dañado, el primero tiene la obligación de reparar el mismo. Cuando se produce un accidente en una embarcación y resulta dañado un invitado, podríamos estar ante un caso de responsabilidad civil extracontractual. Si se tratara de una embarcación de chárter con patrón, al tener este una obligación derivada de ese contrato, existiría responsabilidad contractual.

Teoría del riesgo
■ En ciertas actividades que encierran un riesgo o peligro es estrictamente necesario que quien las organiza tome todas las medidas pertinentes para que no se produzcan accidentes. En contraste con ello, la responsabilidad derivada de la mera creación del riesgo, la persona perjudicada lo asume voluntariamente.

Teoría de la agravación del riesgo
■ Cuando existe una aceptación por parte del invitado, en nuestro caso a navegar, para que el patrón resulte responsable, resulta indispensable que en la causación del daño hubiese ocurrido y se demostrase un acto u omisión negligente, o de algún modo representativo de un aumento o agravación del riesgo inherente a la propia actividad.

"Pater familia"
■ Considera la doctrina que la obligación del patrón de evitar riesgos deviene de la propia del *"pater familia"*. En sede de obligaciones del responsable de una familia, el cabeza de la misma viene obligado a controlar todo lo que allí pasa, ya sea toma de decisiones o control de lo que ocurre en la embarcación.

n164-168.indd Sec1:168 08/05/2006 12:56:42