

EXPOSICIÓN SOBRE EL ACCIDENTE DEL BUQUE M/V “SAN JORGE”

ASOCIACIÓN URUGUAYA DE DERECHO MARÍTIMO
27 DE AGOSTO DE 2003

I. ANTECEDENTES

A) CARACTERÍSTICAS DEL BUQUE

El buque "SAN JORGE" era un petrolero de bandera panameña, construido en España en 1981, su casco era de doble fondo reforzado para hielos y contaba con las más altas calificaciones del Bureau Veritas, incluso para traficar con puertos de los Estados Unidos de América, país conocido por su severidad en las exigencias respecto de los buques tanques, poseyendo todo el instrumental moderno necesario para la navegación a la que estaba destinado.

Tenía un tonelaje de registro bruto (TRB) de 36.902 y un tonelaje neto (TRN) DE 21.679, con una eslora de 244 metros, 32,30 metros de manga y 18,60 de puntal. Su calado de proa y popa era de 12.15 metros.

B) HECHOS ANTERIORES AL ACCIDENTE

El "SAN JORGE" procedía del puerto de Comodoro Rivadavia (Argentina), transportando un cargamento de más de 57.000 toneladas de petróleo crudo, con destino al puerto de San Sebastián (Brasil)

El buque tenía previsto aprovisionarse de combustible en la Zona Delta del Río de la Plata, para lo cual había solicitado y recibido la autorización correspondiente de la autoridad marítima uruguaya (Prefectura de Maldonado), quien le había indicado que fondease en la Zona referida en la posición 35° 08' S y 55° 09' W.

La Zona Delta es un área delimitada, ubicada en el Río de la Plata, aproximadamente a unas 15 millas al SW de Punta del Este y que ha sido

establecida conforme a las normas del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, para la realización de operaciones como la que intentaba el petrolero SAN JORGE.

El buque navegaba aproximadamente con rumbo 25° en una zona en que tanto las cartas argentinas que venía utilizando el petrolero, como las similares uruguayas, indican una profundidad promedio de entre 20 y 25 metros, es decir que navegaba al Este de la isobata de 20 metros. Su velocidad era de aproximadamente 11 nudos y su calado de 12,15 metros, lo que le daba un margen de seguridad de entre 8 y 13 metros entre su quilla y el fondo marino.

A la hora 15.48 el buque modificó su rumbo cuando se encontraba en la posición 35° 16' 07" S y 55° 06' 03" W, para tomar el rumbo 342° y dirigirse a la posición asignada por las autoridades en la Zona Delta.

C) ACCIDENTE

Casi inmediatamente de iniciado el cambio de rumbo y cuando el buque se encontraba aproximadamente con rumbo Norte, sorpresivamente se detiene en forma brusca, notándose fuertes contorsiones indicadoras de varadura. A la hora 15.50 se ordena parar la máquina y se comprueba que se han producido vías de agua y que se está produciendo un derrame de petróleo.

De inmediato el buque se comunica por VHF con el Control de Punta del Este, informando de la novedad y procede a maniobrar intentando zafar de la varadura, dando para ello toda fuerza atrás, lo que en principio resulta infructuoso. Además, se procede al trasvasamiento de los tanques de proa hacia popa, en la medida que lo permitían sus capacidades, con la finalidad de dotar a la proa de mayor flotabilidad y al mismo tiempo reducir el derrame al trasladar el crudo hacia tanques que no presentaban averías.

Aproximadamente a las 19.45 horas, arriba al lugar la lancha ROA fin de colaborar

con el buque, dicha embarcación procede a efectuar sondajes en ambas bandas del mismo y en su popa, constatándose que sobre la banda de babor existía una importante disminución de la profundidad, indicándose 12 metros.

A fin de colaborar con el buque, dicha embarcación procede a efectuar sondajes en ambas bandas del mismo y en su popa, constatándose que sobre la banda de babor existía una importante disminución de la profundidad, indicándose 12 metros.

El mismo día del accidente, a la hora 21, el tiempo en la zona registraba vientos del NE de fuerza 5/6, con olas de 2 metros de altura. Dada esas condiciones y siendo la hora 02.00 del 9 de febrero, se dispuso el regreso de la lancha ROU-70 (estos datos han sido extraídos de la protesta de mar efectuada por el Capitán del San Jorge, diario de navegación y del informe preliminar de la Presidencia de la República).

D) HECHOS POSTERIORES AL ACCIDENTE

Producido el accidente se dispone por parte de la Autoridad Nacional la entrada en funcionamiento del Sistema Nacional de Control de Derrame de Contaminantes y la aplicación de los planes de contingencia previstos.

Por su parte, los Armadores del buque accidentado disponen las medidas necesarias para el alijo de la carga transportada, con la finalidad, por una parte, de disminuir el derrame y la contaminación consecuente y, por otra parte, aliviar el buque con el objeto de hacerlo zafar de su varadura.

Esto último da resultado el día 10 de febrero de 1997 alrededor de las 15.00 horas, en que el buque zafa y posteriormente reinicia su navegación, pero ahora con rumbo Sur, intentando alejarse del lugar para disminuir las posibilidades de contaminación.

Durante el tiempo transcurrido entre el día 10 de febrero y el 17 del mismo mes se continuaron las maniobras de alijo de la carga, hasta retirar totalmente la misma del SAN JORGE, interviniendo para ello distintos buques petroleros de diversa

capacidad, al mismo tiempo que, por parte de los Armadores, se había dispuesto la intervención de la empresa especializada Titán (Maritime Industries Inc. de Fort Lauderdale, Florida, U.S.A.).

Debe señalarse que, pese al éxito de las medidas tomadas por el Estado como por los Armadores, el accidente originó fuertes pérdidas a éstos, cargadores y sus respectivos seguros. Así tenemos que como resultado de las importantes averías sufridas, el buque ha constituido una pérdida total del orden de los 13 millones de dólares, se ha perdido carga como consecuencia del derrame que ha alcanzado cifras importantes, se han originado importantes gastos por concepto de fletes contratados y de fletes perdidos por la utilización de buques tanques para el alijo del SAN JORGE, intervención de empresas de salvamento, remolcadores, etc., lo que originó una declaración de avería gruesa con fuerte incidencia sobre los intereses involucrados en el accidente.

II. ASPECTOS JURÍDICOS DEL ACCIDENTE

Cabe destacar que los hechos mencionados y las consecuencias jurídicas que implicaban fueron discutidas a nivel extrajudicial entre los distintos interesados por la parte privada (armadores, asegurados, P&I, etc.) y autoridades en un ámbito de estrecha colaboración y gran profesionalidad; y formalmente, mediante la impugnación de la resolución dictada con fecha 11 de marzo de 1997 por la Dirección del Sistema Nacional de Control de Derrames imponiendo el pago de los gastos incurridos a raíz del derrame ocurrido como consecuencia de la varadura sufrida por el SAN JORGE.

En dichos recursos administrativos, se plantearon fundamentalmente cuatro temas:

- A) Obligación del Estado en la confección de cartas náuticas e instalación de ayudas a la navegación;
- B) Marco Normativo sobre Prevención y Contralor de Derrames de Hidrocarburos;

C) Sistema General de Responsabilidad;

D) Responsabilidad del Estado.

A) OBLIGACIÓN DEL ESTADO EN LA CONFECCIÓN DE CARTAS NÁUTICAS E INSTALACIÓN DE AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

a) DISPOSICIONES LEGALES NACIONALES

El primer antecedente lo encontramos en el Decreto del 22 de enero de 1916 que le comete a la Dirección de la Armada:

“los relevamientos hidrográficos y el valizamiento de los ríos Uruguay y de la Plata y costa oceánica” (art.1º).

Esta disposición destaca entre sus consideraciones que: “es de interés público la confección de cartas topográficas terrestres y marítimas, por lo que ellas importan al desarrollo del país y a su defensa” (Considerando I).

Posteriormente, por Decreto del 15 de febrero de 1916 se complementó la resolución anterior precisando como cometidos de la Dirección de la Armada, entre otros: **“el relevamiento de los ríos limítrofes, costa oceánica y laguna Merín”, así como “la publicación de cartas, planos, etc. hidrográficos para la navegación de las costas nacionales”** (art. 1º).

El art. 84 de la Ley N° 14.106 del 14 de mayo de 1973, según redacción dada por el art. 92 de la Ley N° 16.320 del 1 de enero de 1993, dispone:

“La coordinación y centralización de todo plan, estudio, información, investigación que los diversos órganos o comisiones ejecuten con relación a la oceanografía e hidrografía, que indica el programa 003 “Armada Nacional” se efectuará por intermedio del Comando General de la Armada. A tales efectos, se autoriza a la Armada Nacional a requerir de los organismos nacionales oficiales y privados, la información y resultados de los levantamientos e investigaciones oceanográficas,

hidrográficos y meteorológicas marinas que lleven a cabo, de acuerdo con las normas en vigencia, en las aguas jurisdiccionales de la República y que incluya las que efectúen organismos extranjeros o internacionales que actúen por encargo, acuerdo o autorización, con el fin de incrementar la seguridad marítima en las cartas y publicaciones náuticas que se editen bajo su responsabilidad. La Armada Nacional determinará, a través del Servicio competente cuáles serán la cartografía y las publicaciones náuticas, nacionales o extranjeras, que deban considerarse válidas para la navegación marítima en las aguas jurisdiccionales de la República y que puedan ser exigidas por los organismos de contralor correspondiente”.

De estas disposiciones podemos extraer las siguientes conclusiones:

- a) La obligación del Estado, a través de la Armada, de determinar cuáles serán las cartas y publicaciones náuticas nacionales y extranjeras que se consideren válidas para la navegación marítima en las aguas uruguayas;
- b) A consecuencia de la anterior, la preparación y confección de cartas náuticas válidas internacionalmente por parte del Estado uruguayo.

Por tanto, el Estado uruguayo asume la obligación de preparar cartografía válida y de determinar cuáles son las cartas nacionales o extranjeras válidas.

Es importante destacar que ninguna de las disposiciones referidas impone al Estado uruguayo la obligación de realizar un relevamiento integral mediante sondaje del suelo marítimo de sus aguas.

En otros términos, las disposiciones legales internas referidas no habilitan a configurar una responsabilidad legal del Estado por la omisión en identificar el llamado “Bajo San Jorge” en tanto las cartas náuticas en uso hayan sido confeccionadas de acuerdo con los métodos universalmente aceptados.

En cuanto a las “Ayudas a la Navegación” destacamos el Decreto N° 490/988 de 2 de agosto de 1988. De este podemos destacar la expresión “**NUEVOS PELIGROS**”

la que se define como aquella “que se utiliza para describir obstáculos peligrosos descubiertos recientemente aún no indicados en los documentos náuticos” (art.73).

Con esto se afirma el principio que las cartas náuticas no configuran documentos de fiabilidad absoluta sino jurídicamente expresiones de una obligación de medios del Estado, esto es, de emplear los sistemas y criterios para la confección de las cartas náuticas de validez universal, sin asumir ni garantizar la no existencia de obstáculos para la navegación no indicados en las cartas.

b) DISPOSICIONES LEGALES INTERNACIONALES

- **Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo:** No contiene disposiciones expresas sobre la confección de cartas náuticas. No obstante, existen disposiciones tendientes a comprometer a las partes a desarrollar en sus respectivas franjas costeras las ayudas a la navegación en forma tal de facilitar la navegación y garantizar su seguridad en el área del Río de la Plata. En lo que hace al Frente Marítimo, la obligación de las partes es garantizar la libertad de navegación (art.72).
- **Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Montego Bay 1982):** Con la ratificación de esta Convención (Ley 16.287 del 29 de julio de 1992), se modifica el marco jurídico existente de la declaración legal de 1969 (Mar Territorial Uruguayo de 200 millas) adoptándose los conceptos y terminología de la Convención (Mar Territorial, Zona Contigua y Zona Económica Exclusiva). Este aspecto es interesante por cuanto la determinación del mar territorial uruguayo según la Convención y en interpretación armónica con el Tratado del Río de la Plata y Frente Marítimo ubicarían el “Bajo San Jorge” en aguas territoriales uruguayas (a pesar de la reducción de superficie del mar territorial respecto del 1969). No obstante, nos adelantamos a señalar que ello no se traduce en un cambio en las obligaciones del Estado respecto a la confección de cartas y brindar ayuda a la navegación, respecto a las que ya tenía por regulaciones nacionales. En

efecto, me permito destacar las siguientes disposiciones de la Convención atinentes al tema que nos ocupa:

- **“Con sujeción a esta Convención, los buques de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial” (art.17).**
- **“El Estado ribereño podrá dictar, de conformidad con las disposiciones de esta Convención y otras normas de derecho internacional, leyes y reglamentos relativos al paso inocente por el mar territorial, sobre todas o algunas de las siguientes materias: a) la seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo” (art.21).**
- **Esta disposición da base legal a la determinación de zonas específicas de operaciones, así como le da el derecho (pero no le impone la obligación) de reglamentar dicho tránsito (como fue el caso de la Prefectura al dar una coordenada de fondeo para la zona de operaciones).**
- **“1.- El Estado ribereño podrá, cuando sea necesario habida cuenta de la seguridad de la navegación, exigir que los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso inocente a través de su mar territorial utilicen las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico que ese Estado haya designado o prescrito por la regulación del paso de los buques. 2.- En particular, el Estado ribereño podrá exigir que los buques cisternas, los de propulsión nuclear y los que transporten sustancias o materiales nucleares y otros intrínsecamente peligrosos o nocivos limiten su paso a esas vías marítimas. 3.- Al designar vías marítimas, y al prescribir dispositivos de separación del tráfico con arreglo a este artículo, el Estado ribereño tendrá en cuenta: c) Las características especiales de determinados buques y canales” (art.22).**

En el presente caso, recordemos que el buque fue autorizado a proceder a un punto prefijado en la zona de operaciones, pero no se le ordenó que siguiera un determinado curso ni en la carta uruguaya figura un canal o vía marítima determinada para acceder a dicho punto de fondeo.

- **“El Estado ribereño dará a conocer de manera apropiada todos los peligros que, según su conocimiento, amenacen a la navegación en su mar territorial” (art. 24, apartado 2°).**

Esta disposición impone la obligación al Estado ribereño de publicitar, hacer saber, a través de los medios idóneos para los marinos, la existencia de obstáculos para la navegación.

Esta obligación lleva ínsita otra: la de elaborar o consolidar las cartas náuticas extranjeras, mantener sistemas de ayudas, etc. Tal a mi entender el contenido de esta obligación. Como se puede apreciar de la interpretación de la misma, no puede concluirse en que la misma imponga al Estado ribereño el deber de realizar sondeos y detectar todo obstáculo eventual o cierto para la navegación localizado en su mar territorial. Por el contrario, la norma matiza claramente esta obligación de hacer saber del Estado al referirla a aquellos peligros que **“según su conocimiento”** existan o amenacen a la navegación.

Se refuerza el argumento de que no se trata de una obligación de resultado para el Estado, o sea, calificada como la necesidad de relevar todos los peligros marítimos y si no responden por las consecuencias dañosas.

Estamos frente a una obligación de parte del Estado de no ser reticente, esto es, conocer el peligro y no publicitar el mismo. Allí sí se generaría responsabilidad.

De esto nos surge una interrogante: ***¿Debió el Estado legalmente realizar una actividad de relevamiento hidrográfico específico, por ejemplo: sondear directamente?***

Podía sostenerse que la zona donde se ubica el “Bajo San Jorge” se encuentra dentro de las rutas posibles de acceso del buque desde Argentina a la zona específica de operaciones.

Se entendió que no. No se plasma legalmente otra obligación del Estado ribereño que la de elaborar en forma correcta o consolidar cartas náuticas y dar a conocer toda información que reciba o sepa sobre peligros para la navegación.

En suma, la referencia del texto legal a los peligros “que según su conocimiento” existan, excluye toda obligación de resultado (esto es detectar todo peligro) y en su lugar exonera al Estado que con la debida diligencia hubiera confeccionado las cartas náuticas.

- **Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1969 (C.L.C.) y Convenio Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1971 (FONDO):** Si bien estos Convenios no se encontraban vigentes al momento del accidente ya que fueron ratificado por Ley N°16.820 del 23 de abril de 1997, es interesante resaltar que reafirman la circunstancia que no es eximente de responsabilidad la falta de identificación de un obstáculo para la navegación en las cartas náuticas. Mantiene el concepto de la obligación del Estado de elaborar y mantener cartas válidas, aunque las mismas no estén elaboradas totalmente sobre la base de sondajes. La actividad del Estado ribereño, por el contrario, debe estar dirigida en el correcto funcionamiento de luces y otras ayudas a la navegación. Allí la negligencia estatal o “falta de servicio” se penaliza atribuyéndole el carácter de circunstancia eximente de responsabilidad para el buque. Cabe señalar que en el ordenamiento jurídico-administrativo uruguayo se conceptúa como “ayuda a la navegación”: “el dispositivo visual, acústico o radioeléctrico destinado a garantizar la seguridad de la navegación

y a facilitar sus movimientos” (art. 8 del Decreto 490/988). Este concepto excluye la confección y actualización de las cartas náuticas.

c) METODOLOGÍA ADMITIDA PARA LA CONFECCIÓN DE CARTAS NÁUTICAS

De acuerdo con las normativas internacional de la Organización Hidrográfica Internacional (O.H.I.), las cartas náuticas pueden ser confeccionadas en base a dos sistemas:

- a) Levantamiento hidrográfico o sondaje;
- b) Compilación de datos provenientes de otras cartas náuticas.

En suma, la compilación es un método técnico ajustado a derecho, y por tanto la elaboración de una carta náutica en función de tal sistema no haría incurrir al Estado en la prestación deficiente o no prestación del servicio, causal para exigir la responsabilidad del Estado.

Este caso fue lo que aconteció con la carta donde debía haberse registrado el obstáculo conocido como “Bajo de San Jorge”. En efecto, la zona donde se registró el siniestro se encuentra en la carta N° 3, que data de 1981 y fue confeccionada sobre la base de compilación de otras cartas náuticas y cierta información proporcionada por buques pesqueros que operaron en la zona.

B) MARCO NORMATIVO SOBRE PREVENCIÓN Y CONTRALOR DE DERRAME DE HIDROCARBUROS

Antes de entrar al tema de responsabilidad civil en general y, en particular, a la contaminación por hidrocarburos, entiendo conveniente mencionar sumariamente el conjunto de normas nacionales e internacionales que regulan esta materia.

Estas disposiciones son básicamente las siguientes:

- Convenio MARPOL (1973 y Enmiendas 1979 y 1984);
- Convenio Internacional de Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación (Londres 1990);
- Convenio de Cooperación entre la República Oriental del Uruguay y la República Argentina referente a la contaminación del medio acuático (Buenos Aires 1987);
- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Montego Bay 1982);
- Ley N°16.688 del 22 de diciembre de 1994 sobre Régimen de Prevención de Vigilancia por contaminación de las aguas de jurisdicción nacional;
- Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (1969);
- Decreto de 19 de agosto de 1980 que dispone el Reglamento para prevenir la contaminación del mar por hidrocarburos debido a operaciones con buques.

C) SISTEMA GENERAL DE RESPONSABILIDAD

El sistema del Código Civil (arts. 1319 a 1332 del Código Civil), consagra la responsabilidad patrimonial que deviene de la culpa, esto es la falta de la debida diligencia en el accionar del agente ofensor, que es el origen directo del daño de la víctima.

Se requiere en el sistema general de la responsabilidad uruguaya la conjunción de los siguientes elementos: a) la comisión de un hecho ilícito; b) que haya causado un daño; c) existencia de un nexo causal entre el hecho ilícito y el daño; y, d) culpa del ofensor.

En los casos normales, el agente productor de un daño puede eximirse de la responsabilidad probando que ha obrado con toda la diligencia necesaria, esto es la ausencia de culpa.

También son eximentes de responsabilidad determinadas circunstancias que condicionan el actuar del agente, sobrepujándolo. Estas causas son: a) el hecho fortuito o la fuerza mayor; b) el hecho o culpa de la víctima; y, c) el hecho o culpa de un tercero.

En estas circunstancias eximentes se concluye en que no existe un nexo causal íntegro entre el daño y el accionar del ofensor ya que interviene en el hecho elementos ajenos al mismo que contribuyen total o parcialmente a la producción de ese daño. Nuestro país admite la incidencia parcial de estas circunstancias eximentes.

Responsabilidad Objetiva: Existen casos en los cuales el sistema de la responsabilidad escapa a estos parámetros. En efecto, en nuestro país existen normas que consagran tipos de responsabilidad diferentes al régimen general. Dentro de ellos se destacan los casos en los que la responsabilidad del agente es objetiva. Esto significa que la obligación de reparar del responsable es independiente de su accionar, sino que se vincula con la situación jurídica determinada en la que se encuentra el sujeto. No se formula por tanto juicio alguno sobre la conducta del sujeto, sino que su responsabilidad surge de su posición objetiva respecto al daño ocurrido.

Un ejemplo de tales responsabilidades excepcionales, caracterizadas como objetivas, es exactamente la norma especial aplicable al siniestro, que es el art. 10 de la Ley 16.688 sobre Régimen de Prevención y Vigilancia de la contaminación de las aguas de jurisdicción nacional, que textualmente expresa: **“Obligación de reparar. Sin perjuicio de la multa que eventualmente les pueda ser aplicada como consecuencia de la instrucción del sumario a que se hace referencia**

precedentemente, los propietarios o armadores de buques, explotadores de aeronaves, artefactos navales, instalaciones establecidas en tierra o de plataformas submarinas que hubieran ocasionado la contaminación, serán responsables en forma solidaria y objetiva, se hayan configurado o no las infracciones establecidas en los artículos respectivos de la presente ley, del pago de los gastos, o por cualquier otro servicio que como consecuencia del hecho haya debido realizar el Comando General de la Armada o cualquier otro organismo interviniente. Todas las personas mencionadas, serán, asimismo, responsables solidarias de las multas a que hubiere lugar. Se exceptúa la hipótesis establecida en el art. 14^o (se refiere a buques de guerra de la Armada Nacional).

Esta norma prevé la responsabilidad objetiva de los propietarios o armadores en casos de contaminación de las aguas territoriales uruguayas, como en este caso, en el que existió un derrame de hidrocarburos, sin indicar ningún tipo de eximente de la misma.

Como en nuestro país no existe un régimen orgánico y estructura de la responsabilidad objetiva, para la interpretación correcta deberemos recurrir a las doctrinas más recibidas, así como a la legislación comparada, fundamentalmente aquella que inspirara la sanción de la mencionada ley. En lo que se refiere a la construcción doctrinaria de la responsabilidad objetiva, la teoría ha ido evolucionando desde mediados del siglo pasado hasta el presente.

En una primera instancia, se desprende de una presunción de culpa, o de lo que se denomina “culpa in vigilando” o “culpa in diluyendo” (responsabilidad del padre por los hechos del hijo, del dueño por los daños de las cosas o animales de su propiedad, del patrono por los daños ocasionados por el empleado, etc.). Vemos que, en este caso, existe todavía la idea de la culpa propia, que se vincula con el accionar dañoso del agente.

En una segunda etapa, desarrollan la idea de la responsabilidad objetiva como una consecuencia de la generación de un riesgo social en una actividad lucrativa. Se dice que una elemental razón de solidaridad social impone que los perjuicios patrimoniales causados por daños sean resarcidos por aquellos que generaron dicho riesgo de daño en una actividad de la que se obtienen ganancias. Esta teoría sirvió de base a la responsabilidad del empleador por los accidentes de trabajo, enfermedades profesionales. Si nos detenemos en esta etapa, se observa que aún subyace la idea de la culpa, en la generación del riesgo, pero surge la simiente de la verdadera responsabilidad objetiva, esto es, responsabilidad sin culpa.

En una tercera etapa, la técnica legislativa de amparo de la responsabilidad objetiva, se bifurca en dos cauces:

- a) aquellas disposiciones que adjudican una responsabilidad **sin dar en absoluto la posibilidad de eximirse por causas extrañas o fortuitas**. Esta es la verdadera responsabilidad objetiva, que surge fundamentalmente en las disposiciones que reglamentan la navegación marítima y aérea, y que con sumo detalle establecen las condiciones en que opera. Por lo general este tipo de responsabilidad se conjuga con la exigencia de seguros obligatorios y con las limitaciones económicas de las reclamaciones.
- b) Aquellas disposiciones que adjudican una responsabilidad en base a una verdadera **presunción de culpa**. En estos casos se admite la prueba en contrario, fundamentalmente la del caso fortuito y la de la culpa de la víctima, que están basados en reconocidos principios generales del accionar jurídico, esto es que nadie responde por el caso fortuito al que no ha dado causa (afectando ello el nexo causal entre el daño y el accionar del agente) y que las personas responden por el daño que ellos han causado, y no por el daño de terceros o del daño que la víctima se infringe propiamente.

Como podemos observar, constituye una cuestión de análisis de casuística establecer cuando nos encontramos frente a una responsabilidad objetiva y cuando

frente a una presunción de culpa, y en todo caso, que eximentes son admisibles frente a una reclamación como la presente.

Desafortunadamente, la norma legal vigente en el momento del accidente guarda un total silencio al respecto.

Por ello resulta de utilidad, como criterio de interpretación, el análisis de las normas de la Convención sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (C.L.C) de 1969, y que como antes de expresara, fue aprobada por nuestro país con posterioridad al accidente (por lo que puede ser considerada como doctrina más recibida).

En dicha Convención se establece que la responsabilidad sólo cesa en caso de desastre natural o estado de guerra; en caso de sabotaje por terceros; y en caso de falta de mantenimiento de las ayudas a la navegación. Ninguna de las tres hipótesis específicas son aplicables al caso. La falta de mantenimiento de las ayudas a la navegación, como ya expresara, no incluye la confección y actualización de cartas náuticas.

Resta por analizar si en un caso de responsabilidad objetiva, es posible aducir como defensa la concurrencia de caso fortuito o fuerza mayor. En el régimen general establecido en el Código Civil se expresa en el art. 1322: "Nadie es responsable del daño que proviene de caso fortuito a que no ha dado causa".

Gamarra nos dice que "En general hay acuerdo para caracterizar al caso fortuito o fuerza mayor (expresiones sinónimas) como hecho extraño al ofensor, irresistible e imprevisible, que ocasiona el daño. Esta posición ha recibido expresión práctica en sentencia del Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 4º Turno /ADCU VIII, 321), quien ha sostenido que no pueden residir sino en circunstancias exteriores a la cosa, no teniendo tal virtualidad los defectos, vicios o deterioros de la cosa dañada. Esta interpretación se funda en la noción de "causa extraña", entendido como exterioridad

respecto del presunto ofensor (ob. cit. Pág. 359 y ss) previsto en el art. 1322 del C. Civil: “Nadie es responsable del daño que proviene de caso fortuito a que no ha dado causa”.

Gamarra en su Tratado de Derecho Civil Uruguayo, T. XIX, pág. 357 expresa que el codificador uruguayo ha colocado la eximente en el ámbito de la relación de causalidad, en el nexos causal, agregando “... **el caso fortuito acredita la inexistencia de una relación de causalidad entre la conducta del agente y el evento dañoso. Lo que acaba de decirse permite distinguir claramente el caso fortuito de la ausencia de culpa**”.

Frente a la duda que puede plantearse, acerca de si la eximente del caso fortuito funciona en los casos de responsabilidad objetiva, el mismo Gamarra nos da la respuesta afirmativa, al decir: “**Lo que se dijo acerca del caso fortuito y la ausencia de culpa tiene repercusión en cuanto al fundamento de la responsabilidad, ya que, cuando sólo se permite la exoneración por caso fortuito, ésta será objetiva necesariamente y subjetiva, cuando entre las circunstancias liberatorias figure la ausencia de culpa**”.

En cuanto al carácter del hecho ilícito, Gamarra luego de estudiar las distintas definiciones y de formular la crítica de la opinión de Peirano Facio, quien optó por una acepción amplia del concepto, diciendo que no sólo ilícito equivale a ilegal, sino que también es ilícito el acto que va contra de las buenas costumbres, el orden público, la moral e incluso contra deberes generales de prudencia, Gamarra nos dice que la ilicitud es un hecho: la invasión de la esfera jurídica ajena, que lesiones derechos, intereses o situaciones jurídicamente protegidas.

La existencia del ahora llamado Bajo San Jorge y que constituye un caso de fuerza mayor o caso fortuito, fue admitida en el informe preliminar preparado por la Presidencia de la República, quien así lo expresó en el Capítulo I “Introducción”, literal “b”, al mencionar que “**la existencia de un obstáculo, que ocasiona un**

accidente como el ocurrido en esta oportunidad, se define internacionalmente como un “peril of the sea” (peligro del mar). El accidente en sí, que se produce a raíz de la presencia de este “peril of the sea”, se define, de acuerdo a una denominación aceptada internacionalmente como un “an act of God” (una acto de Dios). Como lo implica la frase, son acontecimientos fortuitos, que no dependen de la voluntad ni de la acción humana”.

Otros autores consideran que existe una identificación absoluta entre caso fortuito y ausencia de culpa, lo que da como consecuencia que al ser la responsabilidad objetiva una responsabilidad sin culpa, la prueba del caso fortuito, al igual que la ausencia de culpa están totalmente fuera de tema, porque aún en ese caso se responde.

En la legislación comparada, incluso a nivel de los Tratados Internacionales, la situación es diferente. Ante todo, debe establecerse que toda la doctrina señala que el tema de la responsabilidad objetiva y sus circunstancias eximentes, al ser un derecho positivo excepcional tiene una rica casuística que es muy difícil sistematizar. No obstante ello las leyes que imponen responsabilidades objetivas en casos de navegación marítima y aérea, las cuales parten de la base del “riesgo creado” y de la relación “riesgo-beneficio” no admiten eximentes incluso en caso de culpa o hechos de terceros (v.gr. otros pasajeros, sabotajes) sin perjuicio de establecer el derecho de repetición de los propietarios o explotadores de las naves (así lo señala Marcel Planiol al comentar la ley de navegación aérea del 31 de mayo de 1924, en “Tratado Práctico de Derecho Civil Francés”, Tomo VI, La Habana, 1946). En el mismo sentido, Francesco Messineo al comentar las leyes de navegación marítima y aérea de Italia en “Manual de Derecho Civil y Comercial”.

En lo que hace a la jurisprudencia uruguaya, se carece de antecedentes en casos de responsabilidad objetiva. En los casos de responsabilidad según el régimen general del Código Civil, los Tribunales han sido generalmente reacios a admitir este

eximente, fundamentalmente por ausencia de prueba, así como por ausencia de las características distintivas del mismo, respecto a las cuales se es muy riguroso.

El caso fortuito (o la fuerza mayor), se define como un hecho extraño al ofensor, irresistible e imprevisible, y que ocasiona el daño. Las características son pues: exterioridad al ofensor, imprevisibilidad, irresistibilidad y extraordinariedad.

De las características antes señaladas, la extraordinariedad e imprevisibilidad constituyen los elementos más discutibles, en la medida en que la navegación marítima, al igual que la aérea, se consideran riesgosas de por sí, razón por la cual se han establecido para estos casos de responsabilidades objetivas que favorezcan a la víctima del daño que intenta obtener una reparación. Es posible, por tanto, que los peligros de mar no se consideren eventos fortuitos sino previsible, aún a despecho de su irresistibilidad.

D) RESPONSABILIDAD DEL ESTADO

La misma se encuentra consagrada en el art. 24 de la Constitución que dispone: “El Estado, los Gobiernos Departamentales, los Entes Autónomos, los Servicios Descentralizados y en general, todo órgano del Estado, serán civilmente responsables del daño causado a terceros, en la ejecución de los servicios públicos confiados a su gestión o dirección”.

La doctrina y jurisprudencia nacionales son unánimes en considerar que la responsabilidad del Estado es autónoma respecto a la legislada en el derecho común. Cosa diferente es determinar si tiene o no los mismos principios rectores.

Un sector de la doctrina nacional, sostienen que la responsabilidad del Estado es objetiva, debido a que la norma constitucional no requiere ilicitud o culpa del agente. Esta doctrina exige solamente la concurrencia de tres requisitos esenciales: a) cumplimiento de una actividad estatal; b) existencia de un daño sufrido por el

administrado; y, c) relación de causalidad entre uno y otro. Acreditados que sean estos elementos, se configura de pleno derecho la obligación indemnizatoria, no siendo en consecuencia, necesaria la prueba de la ilicitud o culpa en el obrar del Estado (Prof. Justino Jiménez de Aréchaga en “La Constitución Uruguaya de 1952”, Dr. Sergio Deus en “Responsabilidad Civil del Estado”, Dr. Jorge Peirano Facio en conferencia dictada en el Centro de Estudios Judiciales del Uruguay, Dr. Martín Risso en “Responsabilidad del Estado”).

En base a lo que se expuso sobre el “hecho de la víctima”, especialmente sobre la omisión en que habría incurrido el Estado, a través del funcionamiento del SOHMA, al no haber cumplido con su obligación legal de realizar un trabajo diligente en lo que tiene que ver con el levantamiento hidrográfico en zonas de indudable prioridad, por el tránsito marítimo que ellas registran, se podría llegar a la conclusión que la varadura sufrida por el SAN JORGE, en un escollo que debía haber sido detectado de haberse cumplido con las tareas asignadas al organismo, es consecuencia directa e ineludible de dicha omisión, lo que configuraría el “hecho de la víctima”, en el caso el Estado uruguayo.

Otro sector, mayoritario y también muy prestigioso, originado en el Prof. Enrique Sayagués Lazo (Tratado de Derecho Administrativo, Tomo I, pág. 613 y ss), consideran que la responsabilidad del Estado requiere la existencia de una “falta de servicio”, entendido esto como una culpa o ilicitud en el actuar administrativo. Estos autores consideran que la responsabilidad del Estado no es objetiva, sino que requiere para su configuración la prueba de la referida “falta de servicio”.

Se define “Servicio Público” como toda actividad estatal que tiene por objeto satisfacer una necesidad colectiva, mediante prestaciones dirigidas directa e inmediatamente a las personas individualmente consideradas.

Se define “falta de servicio” cuando el servicio prestado por la Administración no funcionó, funcionó mal o tardíamente. En estos casos, y existiendo un perjuicio

anormal, nace la obligación resarcitoria del Estado. Al respecto Sayagués Lazo, en la obra mencionada, señala: “Admitiendo como principio general que la administración tiene la obligación de asegurar el funcionamiento correcto de los servicios administrativos, el corolario lógico es afirmar su responsabilidad cuando, por irregularidades en aquellos, cause perjuicio a terceros. Por consiguiente, surge responsabilidad de la administración si el servicio no funcionó, si funcionó con demora, o si funcionó irregularmente, ya sea por defectuosa organización del servicio o por incurrirse en ilegalidad”.

Nuestra jurisprudencia se inclina mayoritariamente por esta última tesis, considerando que la condena al Estado requiere la configuración y prueba de la falta de servicio, entendido esto como la ilicitud y la culpa en la ejecución de los servicios públicos.

Es importante resaltar que, tanto en la tesis de la responsabilidad objetiva del Estado como en la que afirma la naturaleza subjetiva de la misma, es un requisito esencial la existencia incuestionable de un servicio público. Considerando que el servicio público a cumplir por la Autoridad Marítima era la confección y actualización de cartas náuticas, utilizando los métodos internacionalmente admitidos y que no existía obligación de efectuar sondeos y relevamientos, se podría sostener que no existió “falta de servicio”.