

## Danos Y Perjuicios Responsabilidad Del Estado Naufragio Procedimiento De Búsqueda Prefectura Naval Argentina Poder De Policia

### JURISPRUDENCIA

Daños y perjuicios. Responsabilidad del Estado. Naufragio.

Procedimiento de búsqueda. Prefectura Naval Argentina. Poder de Policía Se confirma el rechazo de la demanda de daños deducida contra el Estado a raíz de la desaparición y muerte del hijo embarcado de la actora, pues la demandante no indica en virtud de qué pruebas o indicios podría considerarse que, si las tareas de búsqueda de buque hubieran comenzado unas horas antes, el resultado hubiera sido otro; máxime cuando se encontraron muy pocos elementos provenientes del buque de pesca y que las tareas de búsqueda a cargo de la Prefectura Naval Argentina continuaron por varios meses luego del hecho fatal.

En Buenos Aires, Capital Federal de la República Argentina, a los 25 días del mes de abril de dos mil diecisiete, reunidos en Acuerdo los Señores Jueces de la Sala V de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal, para resolver los recursos de apelación interpuestos en la causa ?CARDENAS ROSA ELISA c/ EN-PNA s/DAÑOS Y PERJUICIOS?, el Tribunal estableció la siguiente cuestión a resolver: ¿Se ajusta a derecho la sentencia apelada? El Juez de Cámara, Dr. Jorge F. Alemany dijo: I.- Que, por medio de la sentencia de fs. 368/376vta., el Juez de primera instancia rechazó la demanda interpuesta por la señora Rosa Elisa Cárdenas contra el Estado Nacional - Prefectura Naval Argentina, tendiente a obtener la indemnización de los daños y perjuicios derivados de la desaparición de su hijo, Pablo Esteban Cárdenas, tripulante del buque de pesca ?Santa Lucia?, que había zarpado del puerto de Rawson, provincia de Chubut, el día 15 de abril de 2004 y jamás regresó a la costa. Impuso las costas a la actora vencida. Como fundamento, el a quo sostuvo que no se encontraba acreditado que la Prefectura Nacional Argentina hubiera incurrido en omisión alguna en el ejercicio de sus funciones de policía de seguridad de la navegación pues, de conformidad con las constancias de la causa, había cumplido con las tareas de búsqueda, rescate, y salvamento del buque ?Santa Lucia?. Señaló que, concretamente, había iniciado ?un operativo de búsqueda que incluyó comunicación por radio con el buque desaparecido, y por vía telefónica con sus tripulantes; comunicaciones radiales con otros buques pesqueros que se encontraban en la zona; se intentó avistar el buque desde la costa; y se enviaron no sólo barcos en la búsqueda del buque desaparecido sino que también se realizó un rastreo por vía aérea?. Además destacó que la exploración no se había limitado únicamente a los días subsiguientes, sino que en virtud de lo ordenado por el Juez Federal de Rawson esa tarea se había mantenido en el tiempo Agregó que tampoco existía la necesaria relación de causalidad entre la supuesta omisión atribuida a la parte demandada y los daños cuya reparación pretendía, porque la presunta demora en haber iniciado las comunicaciones con el barco desaparecido y las tareas de búsqueda habrían sido, en todo caso posteriores a la desaparición o hundimiento del buque en cuestión, y no necesariamente la podrían haber evitado, o rescatado a la tripulación con vida. Por otra parte, también rechazó la demanda respecto del tercero citado por la Prefectura Naval Argentina, es decir, la empresa Semaloma S.A., que había empleado al hijo de la demandante, que había percibido de aquellas diversas sumas de dinero derivadas del acuerdo celebrado entre ambas partes ante el Servicio de Conciliación Laboral Obligatorio (SECLO) e, incluso, promovido una demanda ante la justicia laboral en la que se había hecho lugar a su reclamo a fin de obtener la indemnización por fallecimiento. II.- Que contra esa sentencia, la parte actora apeló y expresó agravios a fs. 386/392, que fueron replicados a fs. 374/375vta. por la contraria. Sostiene que en el caso no se han valorado correctamente los elementos de prueba agregados que, a su entender, demuestran la conducta omisiva y tardía de la Prefectura Naval en emprender las tareas de búsqueda del buque ?Santa Lucía? y de rescate de su tripulación. Destaca que su parte no desconoció que las tareas de búsqueda, sino que lo que concretamente le ?reprocha a la demandada y fundamenta el reclamo de esta parte es la omisión de realización inmediata, o en tiempo oportuno y adecuado a la urgencia de toda emergencia marítima, de esas actividades, como también el posterior emprendimiento tardío que la misma concretara?, que, según sostiene, ?derivó en el daño efectivamente causado al hijo de mi mandante, que jamás pudo ser rescatado ni salvado por quienes debían velar por la seguridad en los mares?. Destaca que de la sentencia apelada surge que el buque ?Santa Lucia? partió del Puerto de Rawson a las 3:01hs del 15 de abril de 2004 hacia una determinada zona de pesca y con destino al Puerto de Comodoro Rivadavia, al que debió haber arribado a las 22:00hs. Pese a que la embarcación no emitió ninguno de los mensajes de posicionamiento obligatorios que cada 8 horas debió haber dirigido a la Prefectura Naval Argentina, ésta recién comenzó la búsqueda radioeléctrica a partir de las 19:10hs de ese mismo día; y a pesar de que no se tenían noticias del buque desde las 7:30hs, el reconocimiento por vía terrestre comenzó a las 21:32hs, lo que demuestra que existió una demora de aproximadamente 15 horas en comenzar con las tareas de búsqueda. Se agravia de que en la sentencia apelada se haya afirmado que la circunstancia de que el buque ?Santa Lucia? no se hubiera comunicado con la autoridad en los horarios preestablecidos no constituía un dato suficiente para dar inicio a la búsqueda

puesto que tales comunicaciones son obligatorias para todas las embarcaciones precisamente para garantizar la seguridad en la navegación. En consecuencia, si se le hubiera dado relevancia a la falta de comunicación oportuna, las tareas de búsqueda y salvamento se hubieran podido realizar con la inmediatez y celeridad acorde con la emergencia del caso. También, señala que en el caso no han operado las eximentes o causas de justificación previstas en la Ley 26.944, es decir, el caso fortuito o la fuerza mayor; o culpa de la víctima o de un tercero; y, precisa que el buque ?Santa Lucia? contaba con todos los permisos y certificados necesarios para la navegación vigentes; lo que demuestra que no existió culpa imputable a la víctima. Por último, se agravia de la imposición de las costas, por considerar que se vio obligada a interponer la demandada a fin de obtener el reconocimiento de su derecho. III.- Que, en el caso, la demandante sostiene que el Estado Nacional es responsable de la muerte de su hijo, Pablo Esteban Cárdenas, debido a que la Prefectura Naval Argentina incumplió con los deberes a su cargo, en su carácter de policía de seguridad de la navegación, al haber demorado las tareas de búsqueda y salvataje del buque pesquero ?Santa Lucía? que desapareció el día 15 de abril 2004, en el que aquel se encontraba embarcado. IV.- Que, según una reiterada línea jurisprudencial ?quien contrae la obligación de prestar un servicio lo debe hacer en condiciones adecuadas para llenar el fin para el que ha sido establecido y es responsable de los perjuicios que causare su incumplimiento o ejecución irregular en los términos del artículo 1112 del Código Civil? (cfr. Fallos: 315:1902, considerando 3º; 325:1277, considerando 11, último párrafo; y 332:2842; considerandos 6º y 7º, y sus citas; esta Sala, en c. nro. 27709/2006 ?Mierez Aparicia y Otros C/ En-Mº Justicia-SPF S/Daños y Perjuicios?, del 12 de noviembre de 2015). En tal sentido, cabe destacar que en los artículos 1º y 3º de la ley 26.944 se establece que para que la responsabilidad sea atribuible al Estado el daño debe haber sido causado por una falta de servicio, consistente en una acción o una omisión irregular de parte del Estado, es decir, derivada de la inobservancia de un deber normativo de actuación expreso y determinado. V.- Que, en tal sentido, cabe recordar que la Prefectura Naval Argentina es la fuerza que tiene a su cargo el servicio de policía de Seguridad de la navegación y el servicio de policía de seguridad y judicial. Actúa, con carácter exclusivo y excluyente, en mares, ríos, lagos, canales y demás aguas navegables de la Nación que sirvan al tránsito y comercio interjurisdiccional, y en los puertos sometidos a jurisdicción nacional. Asimismo, en su carácter de policía de seguridad de la navegación, debe: intervenir en todo lo relativo a la navegación haciendo cumplir las leyes que la rigen, dar entrada y salida a los buques, hacer cumplir su orden de colocación en los puertos, atendiendo a los giros dispuestos por la autoridad competente, y controlar la seguridad de su amarre, la del tránsito portuario y la de la navegación; y, atender y dirigir el servicio de radio comunicaciones para la seguridad de la navegación y en salvaguarda de la vida humana en el mar y el servicio de radiodifusión para la seguridad de la navegación y colaborar con el Servicio de Hidrografía Naval en el suministro de informaciones de carácter meteorológico e hidrográfico y en aviso a los navegantes (arts. 1, 4, y 5, de la Ley 18.398). Por otra parte, la autoridad marítima también regula la navegación en aguas de jurisdicción nacional, y dicta las reglas de gobierno, maniobra, luces y señales correspondientes a las distintas zonas y modalidades de navegación y al sistema de propulsión empleado (art. 89, Ley 20.094). Tal como señaló el Juez de primera instancia, por medio de la Ordenanza Marítima Nº 6/82 se aprobaron las normas reglamentarias del Servicio de Comunicaciones para la Seguridad de la Navegación (SECOSENA). En el punto 07 del Agregado Nº 1 se estableció las informaciones que deben ser dirigidos desde las estaciones móviles (MS) a las estaciones costeras (FS). En este sentido, en la navegación en las aguas nacionales los buques pesqueros con posición geográfica en Comodoro Rivadavia deben informar a las estaciones costeras con responsabilidad operativa en esa zona de navegación a las 02:00, 10:00 y 18:00 hs. A su vez, en su punto 02.1 la ordenanza citada indica que las comunicaciones arriba reseñadas son de carácter obligatorio. VI.- Que, sentado ello, cabe señalar que del relato circunstanciado formulado en la sentencia apelada, cuyos extremos no se encuentran controvertidos, surge que mediante la sentencia de fecha 25 de julio de 2008 dictada por el Juzgado de Primera Instancia en lo Civil, Comercial, Laboral, Rural y de Minería de Rawson de la provincia de Chubut en el expediente 369/2005, ?CARDENAS, Rosa Elisa s/ Presunción de Fallecimiento de CARDENAS, Pablo Esteban? se declaró el fallecimiento presunto de Pablo Esteban Cárdenas, y se fijó como día presuntivo de fallecimiento el día 15/4/2004 a las 3:01 hs. (fs. 59 del expediente citado en Administrativo Nº 1009). También, se encuentra acreditada la declaración de salida del buque ?Santa Lucía? del Puerto de Rawson; que el hijo de la actora, el señor Pablo Esteban Cárdenas era parte de la tripulación, y que todos los certificados relacionados con la navegación del buque se encontraban vigentes. De la transcripción de los mensajes navales, surge la autorización de la partida del buque Santa Lucía, y la hora estimada de arribo a las 22 hs. Asimismo, también constan los diversos operativos de búsqueda realizados el mismo día 15/4/2004 y en las primeras horas del día 16/4/2004 (fs. 1, 2, 4/5, 16 y 19 exp. adm. cit.). Mediante Nota RAWS.RI.H. Nº 113/04 de fecha 16/4/2004 el Jefe de la Sub Prefectura de Rawson informó que a las 19:10 hs. del día 15/4/2004 se recibió una comunicación vía telefónica de la Prefectura de Comodoro Rivadavia solicitando información sobre el buque ?Santa Lucía?, del que no se había recibido la comunicación reglamentada en el SECOSENA con aquella Estación Costera. Allí, se refiere que ?se realizaron múltiples llamados al mencionado buque por vía radial, sin establecerse comunicación; asimismo, se contactó al armador y al agente marítimo del mismo a fin de conocer las comunicaciones mantenidas hasta el momento?. El

representante de la empresa SEMALOMA SA, les informó que el patrón del buque les había manifestado a las 7:30 hs. que se encontraba navegando en proximidades de la Isla Escondida con arrumbamiento Sur, con destino a la zona de pesca. En el mismo acto, los representantes de la firma intentaron comunicarse vía telefónica celular con los tripulantes del buque, sin resultado satisfactorio. Asimismo, se indicó que se mantuvo contacto con el patrón del buque pesquero ?San Giuseppe?, quien indicó que zarpó a las 2:58 del puerto y que navegó junto con el buque ?Santa Lucía? hasta las 7:45 hs., siendo la última posición donde se pudo visualizar el buque en cuestión. Finalmente, se refiere que a las 21:32 hs. del 15/4/2004 personal de la prefectura se dirigió a la zona costera de Punta Tombo, Bahía Janssen y Cabo Raso, a fin avistar desde la costa al buque ?Santa Lucía?, en atención a que aquellos lugares son zonas habituales de fondeadero de los pesqueros costeros que operan en la jurisdicción (fs. 15 exp. adm. cit.). Por otra parte, mediante la Nota CRIV RI9 N° 014/04, el Jefe de la Prefectura de Comodoro Rivadavia informó que el día 15/4/2004 a las 18 hs., y debido a que el buque ?Santa Lucía? no se había comunicado, se procedió a efectuar reiterados llamados por VHF sin obtener respuesta por parte del buque en cuestión. A su vez, refirió que a las 18.24 hs. consultó al destacamento Bahía Camarones respecto si tenía alguna novedad sobre la posición del buque ?Santa Lucía?, con respuesta negativa, por lo que le ordenó la realización de llamadas a dicho buque por VHF Canal 16. También Indicó que a las 19:15 hs. se informó a la Subprefectura Rawson que el buque no había vuelto a cursar su posición con aquella estación costera. Asimismo, y según surge de esa misma Nota CRIV RI9 N° 014/04, surge que a las 20 hs. el Capitán del Buque ?Ana III? informó que en comunicación con el patrón del buque ?San Giuseppe? este le había comunicado que a las 6 hs. había avistado el buque ?Santa Lucía? a 3 millas náuticas de Punta Tombo y que por el incremento del viento le había informado al buque ?Santa Lucía? que regresaría al Puerto de Rawson, y este último le informó que seguiría navegando hacia el sur, en proximidades de la costa. Finalmente, refiere que se realizó una patrulla terrestre a Punta Tombo a las 2:30 hs., aunque no tuvo novedad alguna (fs. 17 exp. adm. cit.). Mediante Nota RAW.S.R.I.H. N° 114/04, la Prefectura de Rawson informó que a las 00:10 hs. del día 16/4/2004 zarpó un guardacostas a fin de avistar el buque desaparecido y que el avión PA-72 realizó un sobrevuelo sobre la zona. También, que a las 4:10 hs. se sumaron a la búsqueda ocho buques pesqueros, manteniendo constante comunicación radioeléctrica con aquellos buques, y que se sumaron a la búsqueda dos vehículos que recorrieron la zona de Bahía Camarones hacia el norte (fs. 20 exp. adm. cit.). A pesar de ello, el buque y su tripulación no pudieron ser hallados. VII.- Que, en tales condiciones, lo sostenido por la demandante en el sentido de que si la búsqueda hubiera comenzado unas horas antes el resultado final hubiera sido opuesto, no constituye más que una hipótesis insuficiente para considerar demostrada, con el grado de probabilidad exigido según el orden natural y ordinario de las cosas, la necesaria relación de causalidad entre la supuesta omisión irregular y del daño cuyo resarcimiento se pretende, que constituye uno de los requisitos de la responsabilidad extracontractual del Estado (Fallos: 328:2546; 333:1623; 335:2457, entre muchos otros). El vínculo de causalidad exige una relación efectiva y adecuada (normal) entre una acción u omisión del daño: este debe haber sido causado y ocasionado por aquella (arts. 1068, 1074, 1109, 1111, 1113, 1114 del Código Civil)? (causa 2.481/99 del 5/10/04; y, CNACCF, Sala II, causa 4.463/99 del 29/04/13; Sala III, ?Figuroa Alcorta Juan Pablo y otro c/Turismo Pecom SACFI y otro s/ lesión y/o muerte de pasajero transp. aéreo?, del 18/08/2015). Cabe destacar que, en un sentido análogo, el artículo 1.726 del Nuevo Código Civil y Comercial de la Nación establece que, ?son reparables las consecuencias dañosas que tienen nexos adecuados de causalidad con el hecho productor del daño. Excepto disposición legal en contrario, se indemnizan las consecuencias inmediatas y las mediatas previsibles?. Al respecto, la demandante no indica en virtud de qué pruebas, o indicios, podría considerarse que si las tareas de búsqueda de buque hubieran comenzado unas horas antes, el resultado hubiera sido otro; máxime, cuando se encontraron muy pocos elementos provenientes del buque de pesca ?Santa Lucía?, y que las tareas de búsqueda a cargo de la Prefectura Naval Argentina continuaron por varios meses luego del hecho fatal (cfr., a título descriptivo, fs. 145/147, 157, 218, 250, 304/307, 322/323, 392/395 y 464/469). A mayor abundamiento, cabe señalar que la Corte Suprema de Justicia de la Nación ha sostenido que la mera existencia de un poder de policía que corresponde al Estado no resulta suficiente para atribuirle responsabilidad en un acontecimiento en el que ninguno de sus órganos dependencias tuvo participación directa, toda vez que no parece razonable pretender que su responsabilidad general en orden a la seguridad pueda llegar a involucrarlo a tal extremo en las consecuencias dañosas que ellos produzcan con motivo de hechos extraños a su intervención directa (arg. Fallos: 312:2138; 313:1636; 325:1265 y 3023; 326: 608, 1530 Y 2706; 335:2457). En consecuencia, corresponde desestimar el recurso de apelación interpuesto por la parte actora, y confirmar la sentencia apelada; con costas (art. 68, del CPCCN). ASI VOTO.- El señor Juez de Cámara, doctor Guillermo F. Treacy, dijo: I.- Que adhiero en lo sustancial al voto que antecede. Ello así, toda vez que no se advierte que la demandada hubiese incurrido en una falta de servicio en los términos del artículo 1112 del Código Civil, cuerpo legal que resulta aplicable analógicamente en el ámbito del derecho administrativo cuando -como acontece en las presentes actuaciones- no existe una norma específica que regule el caso a decidir (v. en tal sentido, art. 16 del Código Civil; y María Graciela Reiriz, ?Responsabilidad del Estado? en El Derecho Administrativo Argentino Hoy, Buenos Aires, Ed. Ciencia de la Administración, 1996, pág. 220). Sin

embargo, discrepo con la invocación de la Ley N° 26.944 sobre responsabilidad del Estado que se hace en el considerando IV del voto precedente. Cabe advertir que la parte actora fundó su reclamo de indemnización por daños y perjuicios en el accionar irregular del Estado Nacional- Prefectura Naval Argentina por la desaparición del buque pesquero "Santa Lucía" y de su tripulación (entre la que se encontraba su hijo) ocurrida el 15 de abril de 2004, mientras que la norma señalada entró en vigencia el 7 de agosto de 2014. Por lo tanto, la Ley N° 26.944 se aplica a las situaciones jurídicas producidas a partir de esta última fecha (arg. arts. 2° y 3° del Código Civil y arts. 5° y 7° del Código Civil y Comercial), no alcanzando a los hechos que motivaron el presente caso, que datan del año 2004. II.- Que por consiguiente, corresponde rechazar el recurso de apelación interpuesto y confirmar la sentencia de grado. Las costas de esta instancia se imponen a la recurrente vencida, atento a que no existen motivos para apartarse del principio objetivo de la derrota (art. 68 del CPCCN). ASI VOTO. Por todo ello, SE RESUELVE: 1) Desestimar el recurso de apelación interpuesto por la parte actora a fs. 382, y, en consecuencia, confirmar la sentencia apelada; con costas (art. 68, del CPCCN). 2) Diferir la regulación de honorarios hasta que sean regulados los que corresponden a la instancia precedente (art. 14, Ley 21.839). Se deja constancia que el señor Juez de Cámara doctor Pablo Gallegos Fedriani, no suscribe por hallarse en uso de licencia (art. 109, del RJN) Regístrese, notifíquese y devuélvase. Jorge Federico Alemany Guillermo F. Treacy Co rrelaciones Ley 20094 016027E