

Danos Y Perjuicios Accidente Nautico Culpa De La Victima Uso De Chaleco Salvavidas Responsabilidad Objetiva Responsabilidad Del Club Nautico

JURISPRUDENCIA

En la ciudad de San Isidro, a los 2 días del mes de diciembre de dos mil diecinueve, reunidas en Acuerdo las señoras Jueces de la Sala Tercera de la Excma. Cámara Primera de Apelación en lo Civil y Comercial del Departamento Judicial San Isidro en los términos del art. 35 de la ley 5827, doctoras MARÍA IRUPÉ SOLÁNS y SILVINA ANDREA MAURI, para dictar sentencia en los autos caratulados: "Lavalle, Ana Irene y otro c/ Bernal, Horlando y otro s/ daños y perjuicios", expediente n° SI-43303/2011 practicado el sorteo pertinente (arts. 168 de la Constitución de la Provincia y 263 del Código Procesal Civil y Comercial), resultó que la votación debía tener lugar en el siguiente orden: Dras. Soláns y Mauri, resolviéndose plantear y votar la siguiente: CUESTIÓN ¿Se ajusta a derecho la sentencia apelada? VOTACIÓN A la cuestión planteada, la señora Juez doctora Soláns dijo: I. El asunto juzgado I.A. A fs. 116/134, Ana Irene Lavalle y Antonio Jorge Verdinelli promovieron demanda por daños y perjuicios contra Horlando Bernal, en su condición de conductor de la embarcación denominada "CN Gaviota", Matrícula Rey n°... y contra el Club Náutico Gaviota (Asociación Civil) o Club Alemán de Deportes Acuáticos Gaviota (nombre de fantasía), en su carácter de propietario de la embarcación mencionada, por la suma de \$1.405.812. Requirieron que la demanda se haga extensiva a los directivos y/o autoridades del club, en caso de que no tuviera personería jurídica o la hubiere perdido. Ello como consecuencia del accidente en el que perdió la vida su hijo, Jorge Cristian Verdinelli, ocurrido el día 24/04/2010, en ocasión que se encontraba navegando en su bote a remo por el Río Luján, en dirección al Río Abra Vieja (aguas abajo), cuando a la altura del Canal San Fernando, fue embestido por la embarcación "CN Gaviota", que era conducida por Horlando Bernal en dirección contraria (aguas arriba), a gran velocidad, sin licencia habilitante, incumpliendo las reglas número 5 y 6 del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (RIPA), motivo por el cual Jorge cayó al agua sin conocimiento, sin recibir auxilio adecuado y necesario por parte del conductor de la embarcación que lo embistió y/o sus tripulantes. A fs. 228, los actores enderezan la demanda contra Germán Antonio Kohr y Martín Enrique Casafuz, por ser autoridades del Club Náutico Gaviota, quienes iban a bordo de la lancha perteneciente al club en el momento del siniestro y por ser quienes dieron la instrucción al codemandado Bernal para que los transportara, pese a que no tenía carnet habilitante (fs. 230). I.B. A fs. 252/269, Martín Enrique Casafuz opone excepción de falta de legitimación pasiva, efectúa la negativa ritual y contesta demanda subsidiariamente. Para describir las circunstancias fácticas, se remite a la sentencia de la Sala Segunda de la Excma. Cámara de Apelaciones y Garantías en lo Penal Departamental, en la que, dice, se concluyó que existió un significativo porcentaje de culpa de la propia víctima, al señalar que el hecho de navegar por la margen prohibida del río -la izquierda- y por hacerlo sin utilizar chaleco salvavidas, tuvo injerencia suficiente para desplazar la respuesta punitiva hacia los mínimos previstos por las escalas penales de las penas de prisión e inhabilitación. I.C. A fs. 297/313, contesta demanda el Sr. Renato Giampieri, en su carácter de presidente de "Asociación Civil Club Náutico Gaviota". Realiza la negativa de rito y solicita el rechazo de la demanda a su respecto, debido al importante porcentaje de culpa de la víctima, que supera al del Sr. Horlando Bernal, o para el caso de prosperar aquella y ante la existencia de culpa concurrente que invoca, que el mayor aporte se le asigne a la víctima. Da su versión de los hechos, y se remite también a las constancias de la sentencia dictada por la Sala II de la Excma. Cámara de Apelaciones y Garantías en lo Penal de este Departamento Judicial. I.D. A fs. 334/347, Germán Antonio Kohr opone excepción de falta de legitimación pasiva, efectúa la negativa ritual, y subsidiariamente contesta demanda, en similares términos a los expuestos por el codemandado Casafuz. I.E. A fs. 374/390 contesta demanda Horlando Bernal, cumple con la negativa ritual, y relata los hechos de manera similar a los otros codemandados, brindando una explicación parecida a la realizada por el Club Náutico Gaviota. I.F. A fs. 774 obra copia de la declaratoria de herederos del coactor, padre de la víctima de autos, Antonio Jorge Verdinelli, de la que surge que le suceden en carácter de universal heredera su hija, Ana Claudia Verdinelli -que se presentó en autos a fs. 793- y en cuanto a los bienes propios si existieren, su esposa, coactora en autos. II. La sentencia recurrida. La magistrada de origen subsumió el caso en la responsabilidad objetiva del art. 1113 del CCiv., y luego de analizar la prueba producida, consideró parcialmente responsable a la víctima por conducir el bote de espaldas, por la mano contraria a la habilitada (conforme la Ordenanza N° 07/03 de la Prefectura Naval Argentina), y sin chaleco salvavidas colocado (conforme el art. 4.4.1 del mismo cuerpo legal), configurando lo que podría considerarse una verdadera "autopuesta" en peligro, señalándose además que Verdinelli carecía de prioridad de paso, pues contrariamente a lo sostenido en la demanda, la regla se aplica en base a la capacidad de maniobra y calado de las embarcaciones y no por su tamaño (regla n° 15 del RIPA), atribuyéndole por ello un 40% de responsabilidad a la víctima del accidente. Como consecuencia de ello resolvió: -Rechazar las excepciones de falta de legitimación pasiva interpuestas por los

codemandados Germán Alejandro Kohr y Martín Enrique Casafuz, con costas; -Rechazar la demanda contra Germán Alejandro Kohr y Martín Enrique Casafuz; -Hacer lugar a la demanda promovida por Ana Irene Lavalle y Antonio Jorge Verdinelli contra Horlando Bernal y Asociación Civil Club Náutico Gaviota y/o Club Náutico Gaviota (Asociación Civil) por la suma de un millón cuarenta y cuatro mil doscientos doce pesos (\$1.044.212) y en consecuencia condenó a éstos últimos a que paguen a favor de los actores y según la distribución establecida para cada uno de ellos, la suma de seiscientos veintiséis mil quinientos veintisiete con veinte centavos (\$626.527,20) por representar tal monto el 60% de la responsabilidad atribuida a los demandados, y con más los intereses que allí mismo se establecieron; -Imponer las costas en la misma proporción que la fijada para distribuir la responsabilidad en el hecho dañoso investigado. III. La articulación recursiva. Apela el codemandado Horacio Bernal a fs. 963, el Presidente del Club Náutico Gaviota a fs. 964 y la actora a fs. 965, conforme agravios de fs. 976/980 presentados por el codemandado Bernal -a los que adhiere el presidente del club demandado- y de fs. 983/988 formulados por la actora. A fs. 989/993 contesta agravios el demandado Bernal, adhiriendo el Club codemandado a fs. 994. A fs. 995/996 hace lo propio la parte actora. IV. Los agravios. Se agravia el demandado Horlando Bernal pues considera elevadas tanto la atribución del 60% de la culpa en la producción del accidente como las costas impuestas a su cargo, consecuencia de lo anterior. Por su parte, la accionante se queja de la atribución del 40% de responsabilidad a la víctima y por la omisión de actualizar los montos correspondientes a "gastos de sepelio" y "valor vida". Para este último rubro, señala además, que la suma acordada resulta exigua. Por último, se alza contra la forma en que fueron fijadas las costas del juicio. V. El análisis de la resolución recurrida en función de los agravios expresados. V.1 Responsabilidad. La concurrencia de culpas. La magistrada de grado a la hora de atribuir responsabilidad por el hecho investigado (que culminó con el deceso del hijo de los accionantes), estableció la concurrencia de culpas en la producción del accidente que motoriza este pleito: adjudicó un 60% a la parte demandada y el 40% restante a la víctima. Evaluó para decidir de este modo que el Sr. Jorge Verdinelli navegaba guiando su bote de espaldas, que lo hacía por la mano contraria a la reglamentaria y sin portar chaleco salvavidas -lo que configuró, a criterio de la judicante, una "autopuesta" en peligro-; como también que el remero carecía de la prioridad de paso, pues contrariamente a lo que se postula en la demanda, ésta está dada, por la capacidad de maniobra y calado y no por el tamaño de la embarcación (v. fs. 950 vta.). En lo tocante a las quejas de la parte accionante, éstas se centran en destacar que el error de la judicante en el capítulo dedicado a la responsabilidad radica en haber atribuido culpa a la víctima cuando, según su parecer, no la hubo; y, en todo caso, en señalar que el porcentaje del 40% atribuido al remero, hijo de los actores, resulta exagerado pues Jorge Verdinelli no infringió ninguna de las normas que regulan la navegación; ello así por cuanto la normativa citada por la sentenciante resulta ser una especie de recomendación, cuando lo que debe tenerse en cuenta primordialmente, son las limitadas posibilidades de los botes a remo para generar y evitar peligros. Aduce la apelante en este sentido que no existe una mano de circulación prefijada para los botes, sino que éstos circulan por donde pueden; además, señalan que el uso del chaleco salvavidas y del casco protector (sic) no es obligatorio sino optativo, y que Jorge no podía usarlos por el tipo de actividad deportiva que realizaba -remo-. Concluye que sobre quien guiaba la embarcación de mayor porte y propulsada a motor (demandado), pesaba una mayor exigencia de extremar los cuidados con el fin de evitar lesionar a alguno de los muchos botes que habitualmente circulan por el Río Luján. Por su parte, la accionada también apelante, considera que el porcentaje de responsabilidad adjudicado a su parte del 60% resulta elevado, dado que en sede penal se lo sancionó casi en el mínimo de la escala de la pena prevista para el delito respectivo, así como porque en la pericia realizada en autos por el ingeniero naval, se puso de relieve la mayor gravitación que la conducta culpable de la víctima había tenido en la producción del resultado disvalioso del evento investigado en la causa. Sentado ello, cabe poner de relieve que, no se encuentra discutido que el día 24/04/2010, siendo aproximadamente las 11.20 horas de la mañana, hubo una colisión (abordaje) entre el bote a remo tipo par simple, sin timonel, al mando del hijo de los actores, Jorge Cristian Verdinelli, y la lancha identificada con el nombre "CN Gaviota", modelo Trakker 620, matrícula REY ..., propulsada por un motor fuera de borda de 30 HP (caballos de fuerza), con comando en popa (esto es con puesto de mando en la parte trasera de la embarcación, ver. fs. 10, 100, 217/217 vta. de la causa penal), y perteneciente al Club Náutico Gaviota (fs. 481 de la misma causa), timoneada en la ocasión por el Señor Horlando Bernal -codemandado en autos-, quien no contaba con la habilitación necesaria para hacerlo. Tampoco lo está, el hecho de que a bordo de esta última embarcación, se encontraban también los Señores Martín Enrique Casafuz y Germán Alejandro Kohr -contra quienes igualmente se dirigió y rechazó la acción-, ambos socios del club náutico propietario de la embarcación, que también fue demandado en razón de esta última condición. Tampoco está cuestionado, que el abordaje de marras se produjo cuando la embarcación a remo al mando de Verdinelli se desplazaba por la margen izquierda del Río Luján -tomando como referencia el sentido del río hacia su desembocadura-, aguas abajo (es decir, en dirección hacia el Río de la Plata), a la altura del Canal San Fernando, en la Primera Sección de Islas del Delta, y que la lancha que estaba al mando del demandado Bernal navegaba en sentido contrario, es decir aguas arriba, por la misma margen izquierda del mencionado río. También está fuera de debate, que debido al abordaje producido, el

bote a remo en el que se desplazaba el Sr. Verdinelli perdió la estabilidad, dando una "vuelta campana" (es decir que terminó volcado), y que como consecuencia del impacto sufrido y de los golpes que recibió el remero en la cabeza y a partir del estado de inconciencia o embotamiento que aquéllos le habrían generado, su cuerpo cayó al agua y quedó inhibido de realizar cualquier maniobra de auto protección o defensa para mantenerse a flote, hundiéndose en las profundidades del río; estando fuera de discusión igualmente que el cuerpo sin vida del remero apareció cuatro días después, determinándose a posteriori que la causa de la muerte fue la de "asfixia por sumersión" (ver. fs. 58/59, 86/92, causa penal). Visto en cambio lo que sí fue materia de agravio por las partes apelantes, corresponde analizar los fundamentos por la distribución de responsabilidad que efectuara la sentenciadora de grado (40% de responsabilidad a la víctima) por considerar probada la culpa de Verdinelli: que navegaba de espaldas, lo hacía por la mano contraria a la habilitada, porque no portaba chaleco salvavidas colocado y porque no gozaba de prioridad de paso -fs. 950vta.-).

V.1.1) La conducción de espaldas del bote a remos. La magistrada de origen consideró que la conducción del bote de espaldas configuró una "autopuesta en peligro" por parte de la víctima del accidente (culpa). Al respecto, cabe recordar que los hechos tenidos por probados y las circunstancias tenidas por demostradas en la sentencia absolutoria dictada en sede penal, son irrevisables en el juicio civil de acuerdo a lo dispuesto en el art. 1103 del CCiv. (Cazeaux-Trigo Represas, "Obligaciones", IV, 855; Belluscio-Zannoni, "Código Civil Anotado", V, 311). La norma es la regulación de una materia de orden público, por lo que imponer la autoridad de la cosa juzgada no es una "facultad" del juez, sino una obligación propia de su función, conforme al complejo normativo que debe presidir su autoridad jurisdiccional (Llambias, "Obligaciones", IV-B, #2795; causa 97.462 del 24-5-05 RSD: 105/05, causas 106.588 del 5-5-09, 103.482 del 6-8-09 de la Sala IIIa). Ello significa que hay cuestiones de las que se estiman como esenciales para resolver lo sometido verificados por éste, al juez penal, datos fácticos a los que el juez civil debe atenerse, porque sería un escándalo jurídico contradecir comprobaciones de hecho formuladas en una sentencia firme. Si un hecho está reconocido en una sentencia con valor de cosa juzgada o que constituye prejudicialidad, no solamente no necesita otra prueba, sino que otra prueba no podría desvirtuar tal calidad (Llambias, "Límites de la cosa juzgada penal", E.D. 84, 775; Borda, "Obligaciones", II #1618; Devis Echandía, "Teoría General de la Prueba Judicial", I, 205; causa 106.588 del 5-5-09 de esta Sala IIIa). Y, en ese sentido, estableció la Suprema Corte Provincial que el 'hecho principal' no es el mero hecho del accidente sino también las circunstancias que lo rodearon, y que la autoridad de la cosa juzgada que emana de la sentencia penal firme alcanza no solamente al hecho de la producción del accidente origen de los daños y perjuicios reclamados, sino también a las circunstancias en que el ilícito se ha consumado (SCBA, Ac. 36.846 del 26-2-88, "Guayquilao c/Errea"; causa 106.588 de la Sala IIIa ya citada). En definitiva, lo que limita al juez civil es el hecho principal como dato fáctico o, mejor aún, como suceso histórico, ceñido a sus características de tiempo, forma y modo. Se trata de evitar el escándalo jurídico al que llevarían sentencias contradictorias sobre la existencia de un mismo hecho, tal como fue la intención del legislador al incorporar la prohibición del art. 1103 del Código Civil, según se desprende de la nota a dicho precepto (conf. SCBA, Ac. 76.148, sent. 16-IX-2003 citada en Ac. 106.711 sent. 28/9/2011 "Navarro, Walter contra Viguri, Fernando y otro Daños y perjuicios, voto del doctor Soria). En la especie, conforme surge de la sentencia dictada en la causa penal (fallo de la Cámara de Apelaciones y Garantías en lo Penal Departamental), dicha circunstancia -conducción del bote a "remo de espaldas"- no fue considerada como idónea para afirmar la culpa de la víctima (ver. fs. 100 vta. del incidente de apelación de la causa penal), es decir que no fue ponderado como incumplimiento de la regla de auto cuidado por parte de Verdinelli (fs. 101 vuelta del incidente de apelación de la causa penal, art. 1101, 1102 CCiv.). Ello coincide con lo expuesto por el perito designado en autos. Así, el ingeniero mecánico y naval actuante informó que es práctica común de cualquier remero navegar de espaldas al sentido de desplazamiento de su bote, debiendo girar el torso con determinada frecuencia a fin de obtener la visual de la derrota o el camino por el que navega (ver. rta. 11 a fs. 830). Y si bien es cierto que los peritos son llamados a auxiliar al juzgador con su ciencia y no para unir hechos y sacar conclusiones que competen exclusivamente a aquél, no estando obligado el Juez a seguir el dictamen de los peritos (art. 474 del C.P.C.; S.C.B.A. Ac. 31.702 del 22-12-87, dictamen del Sr. procurador General; causas 31.702 del 22-12-87 y 64.280 del 21-4-95 de la Sala II); no lo es menos que, los jueces para apartarse de las conclusiones de los peritos deben suministrar los fundamentos de su convicción contraria en base a las restantes pruebas producidas conforme las reglas de la sana crítica (causa 40.311 del 22-10-89, 51.404 del 4-4-91), dado que, no pueden apartarse arbitrariamente de la opinión fundada por perito idóneo (conf. causas 43.398; 45.416 del 23-2-88, Sala Ia; 53.864 r.i. 725/90; 53.940 r.i. 94/91 de la Sala II, causa 109.392 del 8-7-2010 RSD: 78/2010 de Sala IIIa). Por lo tanto, teniendo en cuenta que la víctima se desplazaba en un bote propulsado a remo, que por su diseño, modo de uso y posición natural, el hecho de que se encontrara dando la espalda al sentido de circulación, no resulta impropio sino normal y habitual para el tipo de actividad deportiva desarrollada -remo-; a diferencia de lo apreciado por la juez de grado, no resulta ser éste un argumento apropiado para atribuir responsabilidad alguna a la víctima (culpa) (arts. 1101, 1102, 1111 y cc. CCiv.).

V.1.2) La margen del río por la que navegaba Verdinelli y la normativa aplicable. Con respecto a la margen por la que se encontraba navegando el bote al mando del Señor Verdinelli, sin perjuicio de que en la causa

penal se señaló que navegaba por la margen contraria a la que debía hacerlo, corresponde examinar la normativa aplicable en el caso y evaluar la prueba producida en este proceso, para analizar si, en base a lo resuelto en la sentencia apelada y lo planteado en los agravios, aquélla circunstancia debe ser tomada en consideración a la hora de atribuir responsabilidad a la víctima en la producción del hecho dañoso. Del texto de la sentencia apelada, se extrae que la Sra. Juez aquo fundó la afirmación de que el remero conducía por la mano contraria a la habilitada, en el art. 5.3 del Anexo n° 1 de la Ordenanza n° 7/03 de la Prefectura Naval Argentina, denominada "Medidas de seguridad para botes a remo". A su vez, el perito ingeniero naval y mecánico dictaminó que la víctima "navegaba por la contramano", fundándose en el art. 9 del RIPA sobre la circulación por la derecha (rta. 6 fs. 829). Asimismo, en la resolución del sumario administrativo n° 129/10 labrado por la Prefectura Naval como consecuencia del accidente de autos, se indicó que el Sr. Verdinelli navegaba por la margen opuesta a la reglamentaria, conforme la regla 9 inc. a) del RIPA (fs. 212/214 de la causa penal). En la sentencia dictada por la Alzada del fuero represivo, se concluyó que el Señor Verdinelli navegaba por la margen prohibida el río (ver. fs. 56vta. de las fotocopias certificadas de la causa penal). Ahora bien, el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (RIPA) de 1972, al que nuestro país adhirió mediante el dictado de ley 21.546, establece en el inciso a) de la regla n° 9 que "(l)os buques que naveguen a lo largo de un paso o canal angosto se mantendrán lo más cerca posible del límite exterior del paso o canal que quede por su costado de estribor siempre que puedan hacerlo sin que ello entrañe peligro". Cabe aclarar que según establece la Regla 3 del reglamento en cuestión, la expresión buque, designa a toda clase de embarcación, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento y los hidroaviones, utilizadas o que puedan serlo como medio de transporte sobre el agua. Hecha tal aclaración, de la simple lectura del inciso a) de la regla 9 citada, se desprende que en dicha norma no se establece una prohibición absoluta, sino que su texto deja lugar a interpretación sujeta a las circunstancias del caso en que deba ser aplicada. Ello pues las expresiones "canal angosto", "lo más cerca posible" y "siempre que puedan hacerlo sin que ello entrañe peligro" denotan a todas luces que dicho texto no impone una pauta rígida de aplicación absoluta o taxativa, sino que debe circunscribirse a cada caso concreto considerando las especiales y particulares características de la situación en que se puso en juego.

Esta elasticidad/flexibilidad de la norma en análisis, halla su fundamento en el medio propio de la circulación que ordenan, que difiere ampliamente de la transito terrestre, y se ve afectado o influenciado por innumerables circunstancias relacionadas con la naturaleza propias del ámbito donde se desarrolla (mareas, corrientes, altura de los ríos, intensidad del viento, animales, vegetación, camalotes, obstáculos naturales o artificiales, posición del sol, etc.). Por otro lado, cabe señalar que -tal como fue ahora expresamente reconocido en el artículo 2 del CCYC-, la interpretación de las normas debe hacerse "de modo coherente con todo el ordenamiento", es decir, que no corresponde hacer una interpretación aislada de un artículo particular de determinado plexo normativo, sino que una adecuada interpretación obliga a realizar un análisis global desde la óptica sistémica de la norma o regla de que se trate. Asimismo, cuadra recordar que no infringe el principio de congruencia el fallo que, en función propia de la judicatura, resuelve el encuadre jurídico del caso en función de la que rige la materia de que se trata. Ello no implica infracción a las reglas que rigen la competencia funcional de la Cámara ni una incorrecta aplicación del principio del iura novit curia, en tanto no se alteren los hechos, la relación procesal, ni la naturaleza de la acción interpuesta (conf. SCBA Ac.54753, S.26.7.1994, Pagano, Vicente Osmar y otra c/Empresa Hípica Argentina SA s/Ds y Ps -Beneficio-, AyS 1994 III, 103, Juba B.23033, conf. causa 42163/2009 del 6-8-13 RSD 88/13 de la Sala IIIa). Ello así, debe notarse que la regla n° 1 inc. b) del mismo RIPA invocado, establece que ninguna disposición del reglamento impedirá la aplicación de reglas especiales, establecidas por la autoridad competente para (...) ríos o aguas interiores. En consonancia con ello, se observa que mediante el decreto del Poder Ejecutivo Nacional n° 189/01, se facultó a la Prefectura Naval Argentina a dictar normas sobre seguridad de la navegación y de la vida humana en las aguas. En base a lo expuesto, resulta aplicable al caso también la Ordenanza n° 7/03, de la Prefectura Naval Argentina, que establece las Medidas de seguridad para botes de remo, tal como lo hizo la magistrada de grado. Sin embargo, debe observarse que el Agregado n° 1, artículo 5, llamado "Normas mínimas de navegación" establece en el apartado 2, que "(e)n el caso de navegación fluvial, los botes navegarán lo más cercano a la costa que sea posible y lo más alejado del canal apto para embarcaciones de mayor calado. Cuando el espejo de agua y la costa fuere muy reducido, y por ende peligroso, los botes navegarán por fuera del veril de canal y lo más alejado posible de la costa". El apartado siguiente (5.3), citado por la sentenciante, señala "(e)n el caso de riachos, arroyos y ríos, de anchura menor de cien (100) metros, se considerará todo su ancho (de costas a costa) como un canal único apto para botes y las demás embarcaciones de mayor tamaño. En este caso los botes navegarán lo más cercano que sea posible a la costa de estribor del bote". Es decir que, al igual que lo indicado para la Regla n° 9 del RIPA, ambos artículos establecen una regulación flexible, de interpretación amplia, al incorporar expresiones como "lo más cerca" o "alejado posible". Ahora bien, no puede soslayarse, que el mencionado artículo 5.3 del agregado n° 1 de la Ordenanza 7/03 de la Prefectura Naval, citado y considerado por la magistrada de grado, es aplicable, tal como su texto lo indica, para aquellos ríos que tengan menos de 100 metros de ancho. Ahora bien, de ningún elemento de la presente causa, ni de la causa penal, se desprende o consta que el Río

Luján, a la altura del canal San Fernando, tenga menos de cien metros, único supuesto en el cual sería aplicable el inciso 3 del artículo 5 del Agregado n° 1 la Ordenanza 7/03 de la Prefectura Naval, citado en la sentencia apelada. Debe notarse al respecto, que el croquis efectuado en lápiz por el perito a fs. 825 -que no mereciera observación alguna- no incluye mediciones de ningún tipo respecto al entorno geográfico donde se produjo el siniestro, no se aportó cartografía náutica del lugar -Carta H130 publicada por el Servicio de Hidrografía Naval, correspondiente a la zona Delta del Paraná y proximidades de Tigre, prueba idónea y esencial para probar dicho extremo-, como así tampoco se requirió la medición de la anchura mediante la producción de una pericia efectuada por un experto en la materia. Tampoco surge prueba conducente a tal fin en las constancias de la causa penal. Por el contrario, conforme el conocimiento público del sector, y de acuerdo a la simple medición efectuada mediante la utilización como referencia de la herramienta que proporciona la plataforma Google Maps, es claro que la distancia de costa a costa en la zona del accidente -confluencia del Río Luján con el Canal San Fernando-, en el sector más angosto del área donde se produjo el accidente, supera ampliamente los 100 metros de ancho, siendo más ancho aún en el punto donde en base a los testimonios de los testigos, los expertos ubicaron el lugar probable de abordaje, tal como se puede observar en la captura de pantalla que a continuación se agrega (ver. fs. 16, 72 de la causa penal, y fs. 825 de las presentes actuaciones, arts. 163 inc. 5° "máximas de experiencia") (conf. Izquierdo Blanco, Pau en AA.VV., La prueba electrónica, LLUCH, Xavier Abel - Pico I Junoy, Joan (directores), Esade, Bosch Editor, Barcelona 2011, p. 410, citada por CCCom. Morón, Sala Segunda, causa MO-20254-2015 RS 67/2019 del 23/04/2019, art. 15 CP, 18 CN).

Por tal razón, no cabe más que concluir que el accidente no se produjo en un canal angosto de navegación, lo que excluye la aplicación al caso de la regla 9 del RIPA citada en la pericia y en el sumario de la Prefectura Naval obrante en la causa penal, al igual que el artículo 5.3 del Anexo 1 de la Ordenanza 7/03 de la Prefectura Naval Argentina -citado en la sentencia-, sino que en base a lo dispuesto por la regla 1 inc. b del RIPA, resulta de aplicación en autos la norma específica dictada por la autoridad competente, esto es el art. 5.2 del Anexo n° 1 de la Ordenanza n° 07/03 de la Prefectura Naval Argentina, que establece que el remero debe navegar lo más cerca posible de la costa y alejado del canal apto para embarcaciones de mayor calado (ver. decretos PEN 189/2001, 738/2006, arts. 2 CCYC, 375, 384 CPCC, 1113 CCiv.). Por otro lado, aun cuando la pericia realizada por el ingeniero naval y mecánico Jorge Domingo Fernández, no mereciera impugnaciones, ello no impide que sea analizada especialmente en relación a la aplicación de normas del caso (función del juez por excelencia; art. 474 CPCC). Es que no basta que el perito afirme un presupuesto de hecho, si al margen de su idoneidad, la afirmación no está respaldada en principios científicos por falta de los elementos necesarios para explicarla, o si parte o se funda en premisas erróneas. Careciendo aquella afirmación de un soporte objetivo, no tiene certidumbre ni fuerza de convicción, debiendo el juez apartarse de sus conclusiones, claro está, brindado los motivos para ello (cf., Devis Echiandía, "Teoría General de la Prueba Judicial"; t. II, ps. 334/339; conf. causas 108.607 del 11-3-2010 RSD: 14/2010; 110.773 del 26/4/11 RSD: 34/11 de la Sala IIIa). En este sentido, debe observarse que el experto señaló que el Sr. Verdinelli se encontraba navegando por la mano contraria a la que debería haber usado, o que se encontraba navegando "por la contramano" (rta. 1, fs. 828 y rta. 6 fs. 829), fundando tal calificación en la aplicación de la regla 9 del RIPA citada por el experto, y que ya fuera detallada ut supras titulada "Canales angostos". Sin embargo tal norma consta de 7 incisos, es por ello que lo señalado por el ingeniero -circulación por la derecha/estribor-, aparece como alusión al inciso "a", el cual -se reitera- contiene la expresión "siempre que puedan hacerlo sin que ello entrañe peligro", de lo que cabe interpretar, por aplicación de las reglas de la lógica, que no necesariamente los buques deberán navegar siempre por la margen de estribor (derecha) del canal angosto al que se refiere la regla 9 inc. "a", es decir, que se contempla el caso de que no puedan hacerlo, o bien que entrañe peligro hacerlo por tal vía, sin incurrir en una infracción a la norma de navegación. Además, dicha regla 9 del RIPA, es de aplicación para los buques que naveguen por un "paso" o "canal" angosto, entendiéndose la palabra canal -en la primera acepción dada por la Real Academia Española- como todo cauce artificial por donde se conduce el agua para darle salida o para otros usos, o -en la décimo octava-, como estrecho marítimo que a veces es obra de la industria humana (<https://dle.rae.es/?id=7279pyl> vista del 26/11/2019); y la palabra paso -en la octava acepción brindada por la Real Academia Española-, como todo lugar o sitio por donde se pasa de una parte a otra (<https://dle.rae.es/?id=S4wajTd|S4wqY0f> vista del 26/11/2019), diferenciándose de lo que es un río -definida como una corriente de agua continua y más o menos caudalosa que va a desembocar en otra, en un lago o en el mar (<https://dle.rae.es/?id=WUyYSwW> vista del 26/11/2019)-, en el que se produjo el accidente de autos. En base a lo expuesto, puede advertirse, por ejemplo, que en la zona del accidente, sobre la margen derecha del Río Luján, se encuentra la desembocadura del Canal San Fernando, en cuyas costas existen por ejemplo, areneras donde atracan chatas para carga y descarga, y se encuentra un destacamento de Prefectura Naval, de lo que se puede presumir, sin demasiada complejidad, que para la persona que viene navegando a remo por el Río Luján, podría implicar un mayor peligro afrontar el cruce de dicho canal -inevitable en caso de navegar por la margen derecha del Río Luján-, con la consiguiente probabilidad de cruzarse con chatas areneras (buques de gran tamaño y por lo general con poca maniobrabilidad), o lanchas de mayor dimensión que ingresan o egresan de dicho canal, que emprender el

cruce a la margen izquierda del Luján -en un momento adecuado y conveniente para ello, como indica el art. 5.4 del Anexo n° 1 de la Ordenanza 7/03-, para evitar cruzarse con la desembocadura del Canal San Fernando, reduciendo así la probabilidad de encontrarse con embarcaciones que le generarían un mayor riesgo y a las cuales podría estorbar ("máximas de la experiencia", art. 165 CPCC).

Ahora bien, con la hipótesis anterior, meramente conjetural, pero dentro del plano de las posibilidades, se pretende señalar que de las constancias de la causa no surge probado acabadamente, que la circulación del Sr. Verdinelli por la margen izquierda del Río Lujan en la confluencia con el Canal San Fernando, haya implicado necesariamente su infracción a las Normas Mínimas de Navegación previstas en el Agregado n° 1 a la Ordenanza n° 7/03 de la Prefectura Naval Argentina, aplicable al caso; lo cual no puede sino pesar en contra de la accionada (arts. 375, 384 del CPCC; 1113 CCiv.). Ello pues, no se probó que no le haya sido posible navegar por la margen derecha, o que resultara menos riesgoso hacerlo por la izquierda, ausencia de prueba que perjudica a la parte demandada (arts. 375, CPCC, 1113 CCiv.). A ello cabe agregar que, la práctica del remo a nivel nacional, se encuentra sujeta a un marco normativo mucho más laxo que el previsto para las embarcaciones propulsadas a motor, lo que surge claramente de la Ordenanza n° 7/03, de contenido similar a la vigente 3/17, ambas de la Prefectura Naval. De los agregados a dicha normativa, denominada "Medidas de Seguridad para Botes de Remo", se extrae por ejemplo que los botes a remo no son de inscripción obligatoria en el registro de la matrícula nacional (art. 3), que no se requiere habilitación, licencia o carnet alguno para su uso, sino solamente la técnica adecuada sobre su empleo (arts. 4.1, 4.2). De allí que en el artículo 5, se sujete dicha actividad a "Normas Mínimas de Navegación", previéndose la situación de la anchura del río o área por la que se navega -navegación costera marítima (art. 5.1), navegación fluvial (5.2), o en riachos, arroyos y ríos menores a 100 metros (5.3), a fin de señalar la zona por la que, de acuerdo a las distintas circunstancias y vicisitudes que hacen a la navegación, navegarán los botes. Ello así, toda vez que para arribar a la conclusión de que el remero se desplazaba por la vía contraria a la que debía hacerlo, el perito no se basó en datos científicos propios de su especialidad, sino en una norma de navegación que, como se demostró, no resulta aplicable al caso, corresponde -por los fundamentos expuestos- apartarse de lo indicado en este aspecto por el experto (cf., Devis Echandia, "Teoría General de la Prueba Judicial"; t. II, ps. 334/339; causa 46.878 del 25-8-88, arts. 384, 457, 462, 474 CPCC; causa 54.160 del 22-7-91 de la Sala II; causa 107.152 del 21-5-09 RSD 37/09 de la Sala IIIa). Igual postura habrá de tomarse con respecto a lo resuelto en el sumario administrativo realizado por la Prefectura Naval, obrante a fs. 212/215 de la causa penal, de donde no se extrae la justificación técnica ni legal de la aplicación al caso del art. 9 inc. a) del RIPA, y no la del reglamento específico que rige la actividad de los botes a remo -Ordenanza 7/03-, en consonancia con lo establecido por las Reglas 1 inc. a del miso RIPA. Cabe señalar al respecto, que la "cosa juzgada administrativa", implica tan sólo una limitación a que la misma administración revoque, modifique o sustituya el acto, y no impide que el acto sea impugnado, y eventualmente anulado en la justicia. La denominada "cosa juzgada administrativa", no es como la judicial, ni es tampoco inamovible, inmutable o inextinguible (conf. Agustín Gordillo, "Tratado de derecho Administrativo", T° III, p. 266, https://www.gordillo.com/pdf_tomo8/capitulo08.pdf vista del 25/11/2019). De ello se sigue que, en principio, la decisión del sumario administrativo no sea vinculante para este proceso civil (conf. causa SI-25699-2012, RSD: 97/19 de esta Sala IIIa). En base a lo expuesto, no corresponde atribuir culpa alguna a la víctima de autos por el hecho de navegar por la margen que lo hacía (arts. 260, 375, 384, 474 y cc CPCC; arts. 1111, 1113 CCiv., 18 CN). V.1.3) La prioridad de paso, y las reglas aplicables. Con relación a la prioridad de paso, tampoco resulta de aplicación al caso la regla 15 del RIPA, utilizada por la magistrada de origen al concluir que el Sr. Verdinelli carecía de ella. Ello pues dicha regla, tal como su texto lo indica, es de aplicación a "situación(es) de cruce" entre dos buques de propulsión mecánica, y no a situaciones como la del caso, en la que sólo la embarcación CN Gaviota contaba con dicho medio de propulsión. En el RIPA no se encuentra expresamente prevista la situación de cruce o vuelta encontrada (rumbos opuestos o casi opuestos) respecto de un buque de propulsión mecánica y otro a remo. Sin embargo, la regla 18, establece las obligaciones entre distintas categorías de buque, previéndose en el inc. a), que los buques de propulsión mecánica en navegación -situación análoga a la de la embarcación demandada en autos- se deberán mantener apartados de la derrota de un buque sin gobierno, o con capacidad de maniobra restringida, dedicado a la pesca, o de vela; es decir, que si bien no se contempla el caso específico de que deba ceder el paso o mantenerse apartado de la embarcación a remo, sí se puede apreciar esta obligación respecto a todos los otros tipos de buques no propulsados a motor -como los buques a vela- o con capacidad de reacción y maniobra más lenta o reducida. No puede ignorarse aquí tampoco, la aplicabilidad de la ya señalada regla 3 inc. a), en cuanto refiere a las disposiciones especiales establecidas por la autoridad competente para los ríos, y la ausencia también de normas de derecho o prioridad de paso en la Ordenanza 7/03 mencionada, vigente en el momento del accidente. Por el contrario, con posterioridad, la Ordenanza 3/17 que sustituyó la anterior 7/03, prevé expresamente en el art. 5.6 del Agregado 1, que los botes en navegación y "...ante la proximidad de una embarcación a motor en el mismo sentido (alcanzando y con intención de sobrepaso), se recomienda dejar de remar y orientar el bote en forma paralela a la estela que deja la embarcación a motor, ubicando las palas apoyadas en el agua. De igual forma cuando la embarcación

navegue en sentido contrario". Por último, y para reforzar lo hasta aquí expuesto, resulta conducente señalar que en la disposición PZDE (Prefectura Zona Delta) RI8 N°02/03, vigente al momento del hecho y aplicable al caso, y cuyo contenido es esencialmente similar al de la disposición PZDE, RI.7 N° 02/2014 -vigente- en la que la Prefectura Naval Argentina Zona Delta, establece las denominadas "Zonas de Privilegio para la práctica de deportes náuticos" -Remo y Stand Up Paddle, Esquí y Wakeboard, Vela, Windsurf y Kitesurf, Motonáutica, Moto de Agua - Jet Ski, FONDEO, Flyboard-, se establece expresamente en su artículo 3°, que "(d)eberá primar el concepto de resguardar la navegación de los botes a remo en todo curso de agua, de manera tal que dicho beneficio no ocasione desventajas a otros sectores ni permita inferir exclusividades para con los botes a remo". Dicha disposición refleja con claridad la finalidad y el espíritu de cómo debe ser interpretada la navegación de los botes a remo, particularmente en la zona donde ocurrió el siniestro (art. 2 CCYC). Por ello, no resulta apropiado concluir que el Sr. Verdinelli haya violado la prioridad de paso de la lancha, motivo por el cual, tampoco el ámbito de circulación del bote al momento del hecho importa la culpa de la víctima en los términos de la normativa aplicable (arts. 1111, 1113 CCYC, 18 CN). V.1.4) La figura del peatón o ciclista distraído. Sin perjuicio de lo hasta aquí expuesto, resulta apropiado analizar también la siguiente cuestión. Aun considerando que en la causa penal se refirió a que la víctima navegaba "por la margen prohibida", como se indicó en la sentencia dictada por la Excma. Cámara de Apelaciones y Garantías en lo Penal, cabe destacar a que en el proceso penal no se debatió específicamente respecto a la prohibición o al carácter anti-reglamentario de circular por donde lo hacía y en el sentido que lo hacía el bote a remos, sino que se evaluó tal conducta sólo a los fines de desplazar la respuesta punitiva hacia los mínimos previstos en la escala penal -por lo que tal supuesto no se puede extender a otras hipótesis más que al alcance de la calificación vinculada a la responsabilidad penal (conf. Tobías, José W. Las causas de justificación en la sentencia penal y su influencia en el proceso civil, La Ley 1992-E, 393) (fs. 939 vta./940 y fs. 107/111, 49/50, 55/56 de las fotocopias de la sentencias dictadas en sede penal)-. Por tanto cabe considerar en las presentes que además de la regulación específica sobre botes antes referida, quien tiene a su cargo la conducción de una lancha, debe asumir sobre sí, al igual que quien conduce un automóvil, la posibilidad cierta de la ocurrencia de sucesos que, en el curso ordinario del tránsito, puedan presentarse de manera más o menos imprevista. Nótese que, según el plexo normativo enunciado de la Prefectura Naval Argentina, por aplicación del decreto del PEN 189/2001 (Ordenanza Marítima N° 03/17 -DPSN-, Ordenanza Marítima N° 03/07 -DSPN-, vigente al momento del hecho, así como de las señaladas disposiciones PZDE RI 8 N° 02/03, aplicable en la época del siniestro y la actual PZDE, RI 7 N° 02/2014), y en base al testimonio de fs. 244 de la causa penal, así como a la fotocopia del artículo periodístico obrante a fs. 400/401 también de la causa penal, resulta evidente y notoria la gran concurrencia de botes a remo cuya presencia y navegación debe ser resguardada, por el resto de las embarcaciones que hacen al tráfico fluvial -las que se intensifica considerablemente los fines de semana, como el día sábado en el que ocurrió el siniestro-, en la zona del Delta del Río de la Plata, en las Localidades de Tigre y San Fernando, donde además tienen asiento una gran cantidad de clubes cuya actividad principal es el remo y demás actividades náuticas, incluyendo entre ellos al propio Club Náutico Gaviota demandado. Así, la aparición de la figura del peatón distraído o del ciclista desaprensivo -que en el caso bajo análisis se asemeja o es análoga a la del bote a remo-, es un hecho que acaece, si no normalmente, al menos ocasionalmente -previsiblemente conforme la normativa desarrollada- y el conductor/timonel debe estar lo suficientemente alerta como para sortear esas emergencias, salvo, por supuesto, casos excepcionales (lo cual en la especie no fue acreditado) (conf. SCBA LP C 120778 S 12/07/2017; CC0203 LP 123116 RSD 117/18 S 14/06/2018). Es que, aun cuando hubiera tenido prioridad de paso el buque propulsado a motor -situación que como se vio no ocurre en la especie-, no puede ignorarse que, al igual que sucede con el tránsito terrestre urbano, una circulación compartida requiere prudencia, diligencia y pericia de todos, ya que nadie puede desligarse del proceder de los demás y de los errores o equivocaciones ajenas; no obstante, ha de entenderse que ello es así cuando dicho proceder presenta en cierta medida, la característica de previsible, es decir con rasgos de habitualidad, para tratar de ser evitados (cf. del voto del Dr. Flores, C. 7°C.C. Cba., comentada por Rinessi, Antonio Juan en "Revista de Derechos de Daños", T. 2002-1 Accidentes de Tránsito, Santa Fe, 2002, pág. 130, cit. en causa n° 11212-0 del 25-8-2015 rsd. 98/2015 de la Sala IIa). La situación de quien se desplaza sobre el agua en un bote propulsado a remo, tal como se señalara, puede ser asimilada a la del ciclista desprevenido en el tránsito terrestre urbano, pues es quien corre mayor peligro; es quien padece con mayor grado de indefensión un desorden del que también es causante. El hecho de que a los remeros no se les expida habilitación náutica deportiva por parte de la autoridad competente, se asimila a lo señalado por el autor uruguayo Carlos Tabasso respecto de que a los peatones -al igual que ocurre con los ciclistas- no se les expide licencia, no tienen exigencias de salud, ni de edad ni de conocimientos. Así como la responsabilidad del conductor es mayor que la del peatón y del ciclista; el vehículo motorizado, por su mayor peso, velocidad y capacidad destructiva, puede matar o invalidar. Toda persona puede ser peatón o ciclista, cualquiera sea su condición física o psíquica. Sin embargo, todo conductor de vehículos debe poseer un estado físico y mental que le habiliten para dicha tarea (cf. Pirota, Martín Diego, "Revista de Derechos de Daños", T. 2009-2 La Culpa-II, Santa Fe, 2009, pág. 203 ss., cit. en causa n° 11212-0 del 25-8-2015 rsd. 98/2015 de la Sala IIa). En el caso,

la víctima se desplazaba en un bote de un peso aproximado de 50 kg (fs. 826), sin propulsión mecánica, incapaz de producir mayores daños a terceros y sin que le fueran requeridos mayores conocimientos que las mencionadas Normas Mínimas de Navegación, mientras que la embarcación de los demandados, de 2.000kg de peso -fs. 826, a lo que debe sumarse el peso de las tres personas adultas que lo tripulaban, la estructura montada para proteger a los pasajeros del sol (fs. 10), el equipamiento de seguridad reglamentario y el necesario para su funcionamiento (como batería, fondeo, cabos de amarre, combustible, defensas, etc.) y el motor fuera de borda de 30 HP (fs. 827)-, resulta idónea y genera, insertada en el tránsito acuático -fluvial en el caso-, sin lugar a dudas, al igual que los automóviles, la posibilidad de matar o lesionar. Por tal razón, y al igual que como se señalara para los vehículos terrestres en el párrafo anterior, a quienes se encuentren al mando de dichas embarcaciones, sí se les exige la habilitación náutica respectiva -deportiva o profesional-, que implica haber aprobado el examen de idoneidad, tanto técnico, como psicofísico respectivo, habilitación ésta de la que carecía el timonel al mando de la embarcación CN Gaviota (conf. art. 402.0401 y siguientes -de carácter deportivo- y/o 502.0101 y siguientes, ambos del REGINAVE -para tripulantes de la Marina Mercante según el caso- citado en el sumario administrativo obrante a fs. 214 de la Causa Penal), situación de peso que debe ser soportada por los accionados. Es que deviene imprescindible ponderar la previsibilidad de los riesgos en el caso concreto y también el mayor cuidado que los art. 902 y 1113 del Código Civil imponen al timonel de la embarcación que se desplaza a motor en la embarcación de mayor tamaño y desplazamiento, que no puede estar ajeno a las contingencias del tráfico fluvial, pues no resulta imprevisible la aparición en su rumbo o derrota, de una embarcación de menor tamaño y peso, propulsada a remo. Es indudable, que está a cargo del timonel de la embarcación de mayor tamaño, potencia y peso (el propietario o guardián) la prueba de que el remero circulaba sin prioridad de paso, por donde no debía o bien que lo hacía en forma tal que, aun tomando todas las precauciones posibles y lógicas, el accidente lo mismo se hubiera producido (conf. causa n° 11212-0 del 25/8/2015 RSD 98/2015 de Sala IIIa), situación que, como se viera, no pudieron acreditar los accionados (art. 375 CPCC). No se discute que el Sr. Bernal no tenía habilitación para timonear el día del accidente, y se probó que nunca lo había hecho por el Río Lujan (ver fs. 463), lo que obliga a concluir que no tenía la habilidad, ni la aptitud necesaria para conducir la embarcación. También se probó que ninguna de las personas que se encontraban a bordo de la embarcación "CN Gaviota" advirtió la presencia del bote a remo y el rumbo de abordaje que llevaban, lo que a todas luces demuestra un incumplimiento a la regla 5 del RIPA mencionada (ver. fs. 47 de las fotocopias de las sentencias de la causa penal). Quedó demostrado que el apomamiento (mayor hundimiento de la parte trasera/popa) de la embarcación debido a su diseño, a la ubicación del timonel y la tripulación, y al impulso generado desde el motor ubicado en su parte trasera (popa), generaba un ángulo muerto (punto ciego) que impedía tener visibilidad total hacia el frente de por lo menos de 20 a 25 metros (según lo dictaminado por el perito ingeniero naval a fs. 830) o de 30 a 45 metros con la lancha detenida (según lo que surge del informe con fotografías elaborado por la Prefectura Naval obrantes a fs. 216/217 coincidiendo a fs. 472/473, ambas de la causa penal), circunstancia que exigía mayor agudeza en la atención para que sea eficaz, como reza la norma, e impedir consecuencias indeseadas (Regla 5 RIPA, art. 902 CCiv.). Entonces, es innegable y necesario, concluir que el deber de obrar con mayor diligencia y prevención se encontraba en cabeza de los demandados por lo que la eventual aparición del bote en esa franja de circulación, no constituye culpa de la víctima en los términos del art. 1113 citado (902 CCiv.).

V.1.5) La falta de uso del chaleco salvavidas. Con respecto a la falta de uso del chaleco salvavidas por parte de la víctima, cabe señalar en primer término, que la ya mencionada Ordenanza 7/03 -sobre Medidas de Seguridad para botes a remo, vigente al momento del hecho- establece en su artículo 4.4.1, que a bordo de un bote a remos deberá llevarse un chaleco salvavidas y/o dispositivo de ayuda de flotación, aprobados, y de uso optativo, salvo expresa disposición de uso obligatorio emanada de la Dependencia Jurisdiccional de la Prefectura. De ello se colige claramente que, salvo disposición en contrario, que en el caso no se evidencia ni se invocó (por el contrario se alegó que para la práctica deportiva no cabe su uso, lo que no fue refutado) su utilización es facultativa, es decir, no obligatoria, razón por la que no resulta adecuada la interpretación realizada en la sentencia de grado, al establecer que el Sr. Verdinelli debía tener el chaleco colocado, como se indica a fs. 950 vta. La norma prevé que el chaleco debe estar a bordo de la embarcación, por ello el contenido del acta de secuestro labrada por personal de prefectura el día del hecho -fs. 8-, de la que no surge que se haya secuestrado dicho efecto sólo podría entenderse como una violación al deber de tener el chaleco salvavidas a bordo, y no por no tenerlo colocado (art. 4.4.1 del Agregado n° 1 de la Ordenanza 7/03). Pero en el caso, la víctima fue encontrada días después del hecho, separada de su bote, por lo cual la ausencia del chaleco en el mismo al momento de la colisión no resulta probada, a lo que se suma -como se dijo supra- que al ser su uso facultativo, la omisión en el caso no implica la culpa de la víctima que (art. 1113 CCiv.). Ello así y dado que la ley debe ser interpretada teniendo en cuenta sus palabras y sus finalidades, también por tales razones, no corresponde achacar culpa a la víctima de autos (art. 2 CCYC, 1101, 1102, 1111 y 1113 CCiv.).

V.1.6) Conclusión sobre la responsabilidad. Por las razones expuestas, y toda vez que la prueba de la culpa de la víctima como factor de interrupción de la relación de causalidad debe ser irrefutable, situación que no se configura en la especie, corresponde modificar el pronunciamiento apelado en cuanto establece la

conurrencia de culpas y establecerla de conformidad con lo analizado, totalmente en cabeza de la parte demandada (SCBA Ac.34081 del 23/5/85 y Ac. 33743 del 14/20/86; causa n° 111.201 rsd. 85/11 del 14.7.11 de Sala IIIa; (arts. 902, 1068, 1078, 1101, 1111, 1113 y cc CCiv., 1776 CCYC, arts. 1, 5, 8 RIPA, Ordenanza 7/03 Prefectura Naval Argentina, arts. 402.0401 y/o 502.0101 REGINAVE).

V.2. La indemnización. La sentencia apelada otorgó a los accionantes en concepto de gastos de sepelio, el valor reclamado en la demanda, es decir, la suma de mil ochocientos doce pesos (\$1.812). Por el rubro valor vida, fijó en favor de ambos padres la suma de ciento veintiséis mil pesos (\$126.000), considerando un aporte de su hijo de dos mil pesos (\$2000) mensuales, durante los 63 meses transcurridos desde la fecha del accidente hasta el fallecimiento del coactor Antonio Jorge Verdinelli, y de allí en más y sólo en favor de la madre hasta cumplirse los 20 años vista tal como fue peticionado en la demanda (177 meses), la suma de trescientos cincuenta y cuatro mil pesos (\$354.000). Se agravan los accionantes por la falta de actualización del monto establecido en concepto de gastos de sepelio y pérdida de vida, monto éste último que, además, consideran reducido, teniendo en cuenta la condición de profesional del Sr. Verdinelli, la buena situación laboral que atravesaba debido a su formación, y las posibilidades concretas de mantener ese nivel de vida en el futuro. Señalan que al haberse fijado los intereses de acuerdo a los fallos "Vera" y Nidera" de la SCBA, no se tomaron en cuenta valores adecuados a la fecha de la sentencia apelada, sin haberse contemplado la debida actualización.

V.2.1) Gastos de sepelio. En el escrito de demanda, los accionantes solicitaron que se tenga en cuenta la desvalorización monetaria (fs. 130), habiendo rechazado expresamente la magistrada de grado dicho planteo, tal como se observa en el considerando décimo del fallo recurrido (fs. 957 vta.), sin que se haya esgrimido agravio alguno en el memorial, respecto de los fundamentos dados por la sentenciante (art. 260, 272 CPCC). Cabe señalar al respecto que el carácter de deuda de valor de la indemnización para reparar el daño, determina que deba ser cuantificada a la fecha de la sentencia, por ser la más cercana al momento en que se hará efectiva la reparación (conf. causa SI-24.341/2017 RSD 140/19 de la Sala IIIa). En base a los términos de la demanda y al monto reclamado en concepto de gastos de sepelio \$1812 (fs. 125 vta.), teniendo en consideración lo resuelto en la sentencia recurrida, resulta claro que la cuantificación del rubro fue realizada al momento de la erogación del gasto y no a valores vigentes al momento del dictado de la sentencia apelada. Por tal razón, teniendo en cuenta la tasa de interés y el modo de cálculo de los mismos establecidos en la sentencia -parcela del decisorio que se encuentra firme y consentida-, en atención a la realidad económica actual, corresponde elevar el rubro gastos de sepelio a la suma de cinco mil pesos (\$5000) (art. 165 CPCC).

V.2.2) Pérdida de vida. Con respecto al rubro pérdida de vida, se puede realizar un análisis similar. En efecto, al reclamar los accionantes, señalaron que su hijo les aportaba más de \$5000 al mes, monto que incluía la obra social -Staff Médico- de su padre, y calcularon una sobrevivida para ambos de 20 años (ver demanda del 14/12/2011 fs. 134). En la sentencia de grado, del mes de diciembre de 2018, en base a la prueba aportada, la magistrada cuantificó dicho rubro en la suma de \$2.000 mensuales, monto que incluía la cobertura de medicina prepaga, pero calculada en base al monto que surge del resumen de tarjeta de crédito de la víctima obrante a fs. 476, de abril de 2010 -\$1567.67 -, tal como se indica expresamente a fs. 954 último párrafo del fallo en análisis. Así, toda vez que no se encuentra discutido el mecanismo empleado para calcular la cuantía de la parcela, ni el porcentaje del total que representa el valor del aporte de la cobertura de salud (obra social) respecto del monto total otorgado en la sentencia (total \$2000; incluyendo Obra social: \$1567.67, lo que representa un 78.38% de los \$2000 señalados), sino sólo la escasez del monto; teniendo en cuenta que -tal como sostienen los recurrentes- el monto calculado no corresponde a valores vigentes al momento del dictado del fallo, corresponde apreciarlo tomando en consideración la realidad económica en juego. Ello así, utilizando como referencia el valor de la obra social al mes de enero de 2019, que surge de la factura obrante a fs. 982 (\$12.120), respecto a la cual nada ha cuestionado la contraparte, el monto en concepto de ayuda a ambos padres ha de cuantificarse en la suma de \$15.463,13, mensual monto que representa el 100%, considerando que el valor de la cuota de medicina prepaga representa el 78,38% señalado (producto de calcular el 100% tomando en consideración que la proporción de la cuota de medicina pre-paga -\$12.120- equivale al 78,38% del aporte total). No se ignora que el padre coactor -a quien la víctima de autos le abonaba la cobertura médica- falleció el 27 de julio de 2015 (ver. fs. 774), sin embargo, dicha circunstancia debe ser ponderada como parámetro de cálculo y también evaluando el desempeño laboral y profesional del Sr. Jorge Cristian Verdinelli -no cuestionado-, así como la probabilidades ciertas de mantener su standard de vida -o incluso mejorarlo-, y con ello, el consiguiente mantenimiento o mejora en el apoyo económico que recibían los padres, circunstancia que fue puesta de manifiesto en la sentencia apelada, y no mereció reproche (arts. 165, 272 CPCC, 15 CP, 17, 18 CN). En base a lo expuesto, de acuerdo al mecanismo solicitado en la demanda, y utilizado en la sentencia, que, se reitera, no ha merecido crítica alguna, corresponde fijar en concepto de valor vida a favor de ambos progenitores hasta el fallecimiento del padre de la víctima, Antonio Jorge Verdinelli, la suma de novecientos setenta y cuatro mil ciento setenta y siete pesos con diecinueve centavos (\$974.177,19), es decir, cuatrocientos ochenta y siete mil ochenta y ocho pesos con cincuenta y nueve centavos (\$487.088,59) para cada uno (arts. 165, 272, 384 CPCC, art. 18 CN). De ahí en más, en favor de la madre, corresponde otorgar los ciento setenta y siete meses restantes, es decir, la suma de dos millones setecientos treinta y seis

mil novecientos cincuenta y un pesos (\$2.736.951,00). V.2.3) Intereses. En relación a los intereses a aplicar respecto de los rubros cuestionados -gastos de sepelio y valor vida-, teniendo en cuenta que la cuantificación del daño se realiza al momento del dictado de la presente sentencia, en atención a lo dispuesto en los fallos de la SCBA "Vera" y "Nidera", corresponde a dichas sumas adicionarle la tasa pura del 6% anual, desde la fecha del hecho (24/04/2010) hasta la presente sentencia, y de allí en más la tasa pasiva más alta fijada por el Banco de la Provincia de Buenos Aires en sus operaciones de depósito a treinta días, hasta el efectivo pago (conf. "Vera" y "Nidera", SCBA, causas C. 120.536 y C. 121.134 respectivamente). V.3. Costas. La magistrada de grado distribuyó la carga de las costas de acuerdo al porcentaje de responsabilidad asignado a cada una de las partes. Los actores se quejan pues consideran que el hecho de que se haya atribuido responsabilidad a la víctima no exime a la parte demandada de su calidad de vencida. Teniendo en cuenta el análisis y el resultado del agravio referido a la responsabilidad, en atención a lo dispuesto por el art. 274 del CPCC, corresponde modificar la imposición de costas en el sentido que las de ambas instancias deben ser soportadas por la parte demandada vencida (art. 68 CPCC). Con las modificaciones expuestas, voto por la afirmativa. La señora Juez Dra. Mauri por las mismas razones y fundamentos, votó también por la afirmativa. Con lo que terminó el Acuerdo, dictándose la siguiente: SENTENCIA POR ELLO, en virtud de las conclusiones obtenidas en el Acuerdo que antecede y de los fundamentos expuestos en el mismo: a) se revoca la resolución recurrida en cuanto establece culpa de la víctima, estableciéndose totalmente la responsabilidad en cabeza de los demandados; b) se eleva el rubro gastos de sepelio a la suma de cinco mil pesos (\$5.000) y el rubro pérdida de vida a la suma de novecientos setenta y cuatro mil ciento setenta y siete pesos con diecinueve centavos (\$974.177,47) en favor de ambos padres, y a la suma de dos millones setecientos treinta y seis mil novecientos cincuenta y un pesos (\$2.736.951,00), sólo en favor de la co-actora Ana Irene Lavalle, con más los intereses establecidos en el apartado V.2.3); y c) se confirma la sentencia apelada en todo lo demás que decide y ha sido materia de agravio. Las costas de ambas instancias se imponen a los demandados vencidos (art. 68 y 274 CPCC). Regístrese, notifíquese y devuélvase. SILVINA ANDREA MAURI Juez MARÍA IRUPÉ SOLÁNS Juez ANA MARÍA BREUER Secretaria
Correlaciones: Muñoz, Liliana Raquel c/Pace, Adrián Luis y otro/a s/daños y perjuicios - Cám. Civ. y Com. Trenque Lauquen - 14/07/2017 - Cita digital IUSJU024396E 075106E

align:right"> - .