

Danos Y Perjuicios Accidente De Transito Teoria Del Riesgo Creado Culpa De La Victima

DOMINGO, 10 DE ENERO DE 2021

JURISPRUDENCIA

Daños y perjuicios. Accidente de tránsito. Teoría del riesgo creado. Culpa de la víctima Se mantiene el rechazo de la demanda de daños, pues fue el auto del actor el que cambió de carril, infringiendo de este modo el deber de circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo y teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación. En la Ciudad de Buenos Aires, capital de la República Argentina, a los días del mes de marzo del año dos mil dieciséis, reunidos en acuerdo los señores jueces de la Sala ?A? de la Excma. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil, para conocer en los recursos de apelación interpuestos en los autos caratulados: ?Z. G. D. c/ R.S. F. y otros s/ Daños y Perjuicios? y ?TRANSPORTES AUTOMOTORES PLUSMAR S.A c/ Z. G. D. y otros s/ Daños y Perjuicios? , respecto de la sentencia de fs. 1884/1891 el tribunal estableció la siguiente cuestión a resolver: ¿SE AJUSTA A DERECHO LA SENTENCIA APELADA? Practicado el sorteo resultó que la votación debía realizarse en el siguiente orden: señores jueces de cámara doctores: HUGO MOLteni - RICARDO LI ROSI - SEBASTIÁN PICASSO - A LA CUESTIÓN PROPUESTA EL DR. HUGO MOLteni DIJO: 1°.- La sentencia única dictada en sendos procesos acumulados, admitió la demanda entablada por ?Transportes Automotores Plusmar S.A.? contra G. D. Z. y S. N. T., por la suma total de tres mil novecientos cuarenta y dos pesos (\$3.942), con más sus intereses y costas, e hizo extensiva la condena contra Zurich Argentina Compañía de Seguros S.A. en los términos del art. 118 de la ley 17.418.- Asimismo, respecto al restante juicio acumulado, rechazó la demanda entablada por G.D. Z. contra Transportes Automotores Plusmar S.A., con costas al actor.- El pronunciamiento admitió los daños sufridos por la empresa de transportes en el accidente ocurrido el 2 de febrero de 2007, a las 5.15 hs. en la ruta 56, a la altura del Km 29.300 de la localidad de Gral. Madariaga, cuya responsabilidad la Sra. Juez de grado atribuyó a G. D. Z., conductor del automóvil marca Renault 21, modelo Nevada Break, dominio TLD 421.- Contra ese decisorio se alza en grado de apelación el Sr. G. Z., cuyas quejas de fs. 1913/1923 de los autos por él promovidos, cuestionan el rechazo de demanda contra Sergio Fabián Rios y Transporte Automotores Plusmar S.A. Esta queja mereció réplica por parte de las contrarias (Rios, Transporte Automotores Plusmar S.A. y Protección Mutual) a fs. 1928/1930 de ese mismo juicio.- 2°.- El hecho ilícito que se debate es el accidente de tránsito ocurrido el día 2 de febrero de 2007 a las 5.15hs., oportunidad en que el Sr. G. D. Z. conducía su automóvil marca Renault 21, modelo Nevada Break, dominio TLD 421, por la ruta provincial 56, en dirección hacia Gral. Conesa. En sentido contrario, lo hacia el microómnibus Scania, dominio DYC 072, de la empresa Plusmar S.A., conducido por S. F. R.. El conductor del automóvil arguye que la colisión de ambos vehículos se produjo porque el ómnibus invadió el carril contrario, lo que generó el impacto con el automóvil, causándole gravísimas lesiones, mientras que el conductor del ómnibus sostiene que fue embestido por el automóvil que circulaba sin luces y en sentido contrario, quien abandonó el carril de circulación que le asistía e invadió el que le correspondía al micro.- Como consecuencia de ello, el ocupante del vehículo sufrió gravísimas lesiones, entre ellas, la pérdida de su brazo izquierdo, por lo cual intervino la policía federal y una ambulancia que lo trasladó al Hospital Municipal de Gral. Madariaga.- 3°.- Al encontrarse cuestionada la responsabilidad del modo que ha decidido la Sra. Juez de grado, habré de analizar este aspecto del pronunciamiento en crisis.- La parte actora, asegura que ha quedado demostrada la causa eficiente del hecho, esto es, la conducta imprudente del demandado R.. Señala que ello encuentra sustento en el acta de procedimiento labrada por personal de la policía bonaerense al momento del hecho, en la cual se detalla las condiciones encontradas inmediatamente después de ocurrido el accidente. Hace referencia también que del informe técnico elaborado por la dependencia de accidentología vial de Policía Científica, surge que sobre la calzada se constataron diversas huellas de arrastres metálicos, dispersión de autopartes y restos orgánicos. Por otro lado afirma que las conclusiones que arriba el perito mecánico no resultan contestes con los informes de procedimiento y accidentológicos obrantes en la causa penal, imputando como desacertada la afirmación efectuada por el perito en cuanto a que el contacto entre el vehículo y el ómnibus se produjo sobre el carril de este último destacando que en la causa penal se coloca al brazo amputado del actor sobre el carril por el cual éste venía circulando.- Asimismo destaca como factores que acentúan la responsabilidad del transportista, el carácter de conductor profesional de S. R., el deber de prevención y la diferencia de porte en los rodados partícipes de la colisión.- Por su parte las demandadas y citada en garantía, en su contestación de agravios (fs. 1928/1930), consideran que el actor formula una interpretación errónea del acta policial labrada al momento del hecho. Asimismo, resalta que lo que resultó determinante para definir la colisión fue la presencia de la huella de arrastre mecánico, tal como refiere el experto en la pericia mecánica.- En el marco de los autos, ?Transportes Automotores Plusmar S.A. c/ Z. y otros s/ Ds y Ps?, a fs.

391 se declaró la caducidad de segunda instancia con respecto a los recursos de apelación interpuestos por la parte actora, demandados y su citada en garantía.- 4°.- Para centrar el análisis de la responsabilidad por el accidente en estudio, cuadra destacar, de manera coincidente con la sentencia apelada, que por tratarse de dos vehículos en movimiento, resulta de aplicación el artículo 1113 del Código Civil respecto de la actuación de ambos protagonistas del accidente, tal como lo decidiera la doctrina plenaria sentada en la causa ?Valdez, Estanislao Francisco c/ El Puente S.A.T. y otro s/ daños y perjuicios? (del 10-11-94, publicado en L.L. 1995-A-136; E.D. 161-402 y J. A. 1995-I-280), vale decir que, en principio y respecto de cada conductor partícipe del evento, rigen presunciones concurrentes de responsabilidad, derivadas del riesgo recíproco que generaban al momento del hecho los vehículos por ellos conducidos. Consecuentemente, ambas partes debían desvirtuar esa presunción adversa que pesaba sobre sí, acreditando la culpa de su contraria, la de un tercero que no deba responder o la configuración de un caso fortuito ajeno a dichas cosas riesgosas, que fracture la relación causal entre el riesgo y el daño inferido (conf. esta Sala en libres n 181.285 del 11-2-96; n 211.954 del 21-3-97; n 241.870 del 3-7-98; etc.).- En este sentido, se cuenta con las copias certificadas de la causa penal iniciada con motivo del accidente, la cual tramitó ante la Unidad Funcional N° 3 del Departamento Judicial de Dolores, ?R.S. F. s/ Lesiones Culposas?, causa N° 03-00-001828-07.- Si bien esos obrados concluyeron, con el archivo de los mismos, hasta tanto aparezcan nuevos elementos que justifiquen su prosecución, se destaca que: ?...surge un indicio del arrastre neumático atribuido al rodado menor, cuya trayectoria se aprecia que comienza a plasmarse sobre el carril de marcha correspondiente a la dirección contraria, e intenta una maniobra evasiva, consistente en este caso a la modificación de los parámetros cinemáticos dirección y velocidad. A lo que debe adunarse que analizado el tacógrafo del ómnibus, surge del disco n° 4 obrante a fs. 107 que siendo las 4.30 hs se observa la alteración de la aguja grabadora descendiendo la velocidad del rodado desde 90 km/h a 0 km/h (posible momento del impacto). Que por lo expuesto, resulta imposible arribar a una conclusión que permita endilgar al Sr. R. la violación de alguna norma de tránsito, no surgiendo elementos convictivos que permitan determinar la responsabilidad del hecho culposo motivo de análisis...? (conf. fs. 173 de tales actuaciones).- Asimismo, a fs. 1 obra el informe de fecha 2 de febrero de 2007, presentado por el Capitán Walter Daniel Fewkes, secundado en la oportunidad por el Teniente Germán Idone quien aseveró ?...nos trasladamos al lugar del accidente, distante a veintinueve kilómetros aproximadamente del asiento de éste Destacamento Policial...observando en la mano DESCENDENTE, sobre la cinta asfáltica dos móviles de dotación de bomberos voluntarios de Gral. Madariaga...y una ambulancia del Peaje Camino del Atlántico interno número 22...que unos dos metros mas adelante, nos encontramos con un vehículo de color gris, marca Renault Nevada, patente colocada TLD-421 en estado de destrucción, encontrándose en su interior una persona agonizando de dolor y personal de bomberos y médicos tratando de sacarlo del rodado. Que a simple vista se constata que al ciudadano atrapado le falta el brazo izquierdo producto del accidente...y a un costado sobre la cinta asfáltica, mas precisamente al medio de la misma, se encuentran restos del vehiculo en cuestión y la parte faltante del brazo del señor Z.. Que aproximadamente a unos 400 metros mas adelante, sobre el costado derecho de la ruta y siempre en sentido ascendente de la misma se encuentra un micro de la empresa Plusmar...?.- Cabe observar que surge a fs. 17 la declaración testimonial presentada por C. A. R., quien refiere: ?inicia su marcha como acompañante del micro de la Empresa Plusmar, interno 1091 con destino a Villa Gesell, que siendo las 04.51 hs aproximadamente se encontraba circulando por la ruta Provincial N° 56 a la altura del kilómetro 29 aproximadamente. Que agrega que venía durmiendo cuando de repente siente un impacto muy fuerte, por lo que se despierta y le pregunta a su compañero, el conductor del mismo, que es lo que había ocurrido, manifestando el mismo: me choco un auto (...)?.- Se agrega a fs. 18 la declaración de L. A. quien declara ?inicia su marcha a bordo del micro interno 1091 de la Empresa Plusmar, en calidad de pasajero, con destino Villa Gesell. Que al llegar a la altura del Kilómetro 29 de la ruta Provincial 56 aproximadamente, puede ver una figura tipo sombra que se acercaba fuertemente hacia el micro impactando contra el mismo, pensando que podría haber sido un animal o una rama, a lo que el chofer del micro empieza a disminuir su marcha (...)?.- Del informe agregado por Policía Científica se desprende que: ?se observa en la planimetría pericial a escala, adjunta a fs. 67, la siguiente secuencia de indicios: en primer lugar el indicio acotado en el plano como arrastre neumático, luego un área de residuos y a continuación se observa el comienzo de dispersión de autopartes, aposentamientos térreos, restos de partes orgánicas y finalmente, se observan partes mecánicas, mas autopartes y otra área de residuos inmediatamente anterior a la posición de estabilización dinámica que adopta el mencionado vehículo... ...se determinó que se trata de una colisión múltiple (por intervenir mas de una unidad de tránsito), tipificada como colisión frontal excéntrica... ...se observa el indicio acotado como ?arrastre neumático?, es atribuido al rodado menor y cuya trayectoria se aprecia que comienza a plasmarse sobre el carril de marcha correspondiente a la dirección contraria (de acuerdo a su dirección previa de marcha)... ...la trayectoria de la huella acotada y la posición de estabilización dinámica que adquiere el rodado productor, puede indicar el instante en el cual, el conductor percibe la inminencia del peligro e intenta la ejecución de una maniobra de acción evasiva consistente en este caso, a la modificación de sus parámetros cinemáticas: dirección (vira hacia su derecha) y velocidad (bloqueo de neumáticos por accionamiento del sistema mecánico de frenos)... (cfr. fs. 98/104) .-

Del informe sobre discos de tacógrafo pertenecientes al micro, particularmente el disco 4) que corresponde al 2 de febrero, se observa: "...comienza el movimiento a las 00.30hs a velocidades que oscilan entre los 20 y los 110 km/h con algunas reducciones esporádicas de velocidad hasta las 4.30 hs. en donde se observa la alteración del dibujo que imprime la aguja grabadora, descendiendo la velocidad del rodado desde 90 km/h a 0 km/h (posible momento del impacto)...?.- En el marco de la causa civil, particularmente en los autos ?TransportesAutomotoresPlusmarS.Ac/ Z.G.D.yotross/ds.yps.?, se agregan las declaraciones del Sr. Ríos (demandado en el marco de las otras actuaciones), del testigo Abrigo (pasajero del micro quien al momento del accidente se encontraba dormido) y del testigo A., (único testigo que pudo observar el momento del accidente), siendo su relato concordante a lo declarado en sede penal, aunque se agrega: "...A LA TERCERA:...si al momento de producirse el impacto con el micro pudo identificar de que se trataba ese bulto. La verdad que no, pensé que se había reventado una rueda o habían chocado con un animal, no se vio una luz ni nada. A LA CUARTA: si tenía luces. No...?.- El ingeniero mecánico G.A. M. (perito designado en ambos expedientes acumulados) expresó que "...el ómnibus de la actora se encontraba circulando por la ruta 56 con sentido hacia Villa Gesell, por su mano a la altura del kilómetro 29.300. En sentido contrario circulaba el rodado del demandado...de acuerdo al relevamiento realizado por personal policial lo hacia invadiendo la mano contraria. En esas circunstancias, y estando próximos a ambos rodados, el demandado inicia una acción simultanea de desviación hacia la derecha y frenado, no pudiendo evitar sin embargo la colisión entre su lateral izquierdo y el frontal izquierdo del micro. Atento los vestigios que se indican en el croquis policial- aposentamiento terreo, arrastre metálico, huellas de frenado- que se ubican sobre la mano de circulación del ómnibus, el contacto se produjo sobre dicho carril...? (conf. fs. 217/221). La presente pericia no fue impugnada por ninguna de las partes.- Por su parte, en los autos ?Z. G. D. c/ Rios Sergio Fabiányotross/dsyys? se agregan la declaración del testigo A. en la cual sostiene exactamente lo mismo que declaró en sede penal y en los autos acumulados, haciendo nuevamente, expresa mención de haber visto un ?bulto oscuro? de frente contra el micro. Asimismo, realiza un croquis que se agrega a fs. 544, en el cual coloca al auto en el carril de circulación por el que venía el micro, detallando la posición final del auto sobre la banquina del carril por el que éste se dirigía (previo al choque).- De la pericia mecánica agregada a fs. 1224/1230, el experto llegó a la misma conclusión que transcribí anteriormente al mencionar las actuaciones acumuladas, aportando que la colisión resultó ser del tipo frontal-oblicuo y ambos vehículos actuaron en la doble condición de embistentes-embestidos. En el croquis confeccionado, el experto colocó la ?huella de frenado? correspondiente al automóvil sobre el carril de circulación del micro, terminando la misma en el carril con dirección a Gral. Conesa, por el que circulaba el auto momentos previos al accidente.- En el marco de estas actuaciones, la pericia fue impugnada por la parte actora (fs. 1257/1258), demandados y citada en garantía (fs. 1262/1263). En su responde el perito mecánico agrega: "...las posiciones finales de los rodados surgen del relevamiento que realizó el personal policial que llegó al lugar inmediatamente después del hecho...? "...que el micro hubiera estado a 300 metros aproximadamente del otro rodado sobre la banquina...llegó a esa posición a efectos de estacionar y despejar la ruta...? "...el elemento de incuestionable fundamento técnico para verificar su velocidad de circulación es el registro del tacógrafo que indicaba aproximadamente 90 km/h...? "...el velocímetro del Renault 21 de la actora estaba detenido en 80 km/h según se informa en la inspección de visu obrante en la causa penal, siendo este otro elemento incuestionable para evaluar la velocidad de éste rodado...? "...en cuanto a la ubicación de residuos, partes mecánicas, brazo amputado del actor, depósitos térreos, etc. debe considerarse que se trata de una colisión frontaloblicua en la cual estos elementos son desprendidos y contactados por uno o ambos rodados en forma aleatoria...? "...lo que sí existe en este caso particular con carácter determinante es una huella de arrastre metálico y una pieza mecánica sobre el pavimento atribuibles al rodado del actor...es entonces esta evidencia la que permite definir con mayor aproximación el lugar probable de la colisión, tal como se indica en el croquis...?.- Sabido es que la plena facultad del Juzgador para apreciar el valor probatorio del dictamen pericial no es discrecional, ya que si bien es cierto que las normas procesales no le otorgan el carácter de prueba legal, para desvirtuarlo es imprescindible arrimar elementos de juicio que permitan concluir en el error o en el inadecuado uso que el experto hubiere hecho de los conocimientos científicos de los que ha de suponerse dotado. En este sentido, las subjetivas apreciaciones de las partes impugnantes no alcanzan a crear convicción para lograr un apartamiento de las conclusiones del especialista, por cuanto se limitan a objetarlas teorizando sobre técnicas interpretativas sin aportar sustanciales fundamentos que demuestren que la opinión del experto se halle reñida con los principios que invoca o que existan en el proceso elementos probatorios de mayor eficacia que contradigan el dictamen. En otros términos, sus apreciaciones o interpretaciones subjetivas resultan insuficientes para conmovir las conclusiones que arroja el dictamen presentado (conf. art. 477 del Código Procesal; CN Civil, ésta Sala, voto de la Dra. Ana María Luaces en Libre n 430.042 del 24/4/06, entre otros).- En función de lo expuesto, he de enfatizar que el ingeniero mecánico ha sido contundente en sus informes. Del análisis de su dictamen y sus fundamentos ampliatorios se desprende que si bien ambos rodados portan el carácter de embestido- embistente, siendo una colisión frontal-oblicua, lo cierto es que la ?huella de arrastre? detectada sobre la cinta asfáltica dentro del carril de circulación del micro

resulta ser determinante, tanto para el experto mecánico designado en las presentes actuaciones como para los peritos actuantes en la causa penal. Afirman, sin dar lugar a duda, que esa huella corresponde al automóvil y la causa de la colisión entre el Renault 21 y el ómnibus fue la invasión del primer vehículo a la línea de marcha del rodado de mayor porte.- Asimismo, el único testigo que observó el momento del hecho hace referencia a un "bulto oscuro" de frente contra el micro. Esta apreciación dota de fuerza la teoría de que fue el auto quien cambió de carril infringiendo de este modo el deber de circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo y teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación, tal como lo establece el art. 51 de la Ley de Tránsito de la Provincia de Buenos Aires N° 11.430. Este deber de prevención, al cual también hace referencia el actor en sus agravios, intentando ponerlo solo en cabeza del conductor del ómnibus, es un deber que le asiste a todos los conductores como regla general.- Por otra parte, no puede tomarse como elemento relevante a fin de dilucidar la mecánica del accidente, los restos orgánicos y metálicos dispersados sobre la cinta asfáltica como producto del choque entre ambos vehículos, toda vez que es el mismo experto quien, cumpliendo su función de asesoramiento por tratarse de cuestiones ajenas al derecho, afirma que el recorrido de aquellos restos propios de la colisión, toman una dirección aleatoria por ser ésta de tipo frontal-oblicua, es decir que no responden a una línea de trayectoria que se pueda relacionar con la dirección que le asistía a cada uno de los vehículos intervinientes momentos previos al choque.- Con éste fundamento debe entenderse la diferencia existente entre el croquis que luce a fs. 2 (que coloca resto orgánico dentro del carril de circulación del vehículo) y el croquis de fs. 67 (que lo coloca en el carril de circulación del ómnibus), ambos agregados en las actuaciones penales.- Repárese que, la solvencia técnica que se desprende de cada profesión indica que los dictámenes de expertos es lo que resulta más adecuado y ello es así porque es el fruto del examen objetivo de circunstancias de hecho, de aplicación a éstas de los principios científicos inherentes a la especialidad y de los razonamientos que siguen para dar respuesta a los temas sostenidos a su dictamen (conf. CN Civil, Sala B, "Pereyra Lago, Zulema y otros c. Briazo, Esteban Miguel y otros s/ daños y perjuicios", 14/08/2013, cita on line: AR/JUR/72124/2013).- En cuanto a la velocidad de los vehículos intervinientes, tomo como referencia el informe sobre los discos de tacógrafo perteneciente al ómnibus, efectuado por la policía científica en el marco de las actuaciones penales, y del cual se destaca que surge una alteración de la velocidad en el horario próximo a la ocurrencia del choque, descendiendo de 90 km/h a 0 km/h.. Este dato preciso y técnico, desvirtúa otro argumento que expone el actor en sus agravios, apelando a un exceso de velocidad por parte del ómnibus que podría haber favorecido a la ocurrencia del hecho.- La ley de Tránsito de la Provincia de Buenos Aires N° 11.430, en su art. 77 establece que los límites máximos de velocidad en zona rural son: "...a) para motocicletas, automóviles y camionetas ciento diez (110) kilómetros por hora, b) para colectivos, microbús, ómnibus, y casas rodantes motorizadas, noventa (90) kilómetros por hora...". Podríamos decir entonces, que estaba dentro del marco legal.- De las constancias de autos no surge que la cuestión atinente a la diferencia de porte en los rodados partícipes de la colisión, haya sido introducida con anterioridad a los agravios en examen, por lo que resulta de aplicación al caso el art. 277 del Código Procesal que establece que el Tribunal de alzada no podrá fallar sobre capítulos no propuestos a la decisión del juez de primera instancia y sobre lo cual nada se extrae en la sentencia de grado.- En esa inteligencia es doble recordar que el ámbito de conocimiento de la alzada se encuentra en primer lugar limitado por el contenido de las cuestiones propuestas a la decisión del juez inferior, y no por lo resuelto por éste en su decisorio (conf. Palacio - Alvarado Velloso, "Código Procesal Civil y Comercial de la Nación", Tomo 6º, Rubinzal Culzoni Editores, pág. 441 y Fassi - Yañez, "Código Procesal Civil y Comercial de la Nación", Tomo 2, Ed. Astrea, pág. 500/501).- Por todo lo expuesto, cabe decir que ningún elemento se ha colectado en los presentes obrados que permita arribar a la conclusión de que los sucesos ocurrieron tal cual se los relata en la demanda interpuesta por el Sr. Z.. Votaré entonces, para que se confirme la sentencia de grado en lo que ha sido materia de agravio.-

5º.- En consecuencia, de ser compartido mi criterio, debería confirmarse la sentencia apelada, con costas de Alzada al actor que resultara perdedor (art. 68 del Código Procesal).- El Dr. Ricardo Li Rosi votó en el mismo sentido por razones análogas a las expresadas en su voto por el Dr. Hugo Molteni.- El Dr. Picasso dijo: I. Comparto la solución que postula mi distinguido colega el Dr. Molteni, con las siguientes aclaraciones.- II. Ante todo, creo necesario dejar sentado que no comparto la postura de mis distinguidos colegas en punto a la interpretación de la doctrina plenaria del fuero in re "Valdez, Estanislao Francisco c/ El Puente S.A.T. y otro", del 10/11/1994.- A efectos de una mejor comprensión de la mencionada doctrina plenaria, es preciso recordar que ella tiene su origen en la controversia suscitada primero en Francia, y luego - por influjo de la doctrina de aquel país- en nuestro medio, acerca de la teoría denominada de la "neutralización de riesgos". La cuestión se planteó específicamente en los casos de colisión plural de automotores en movimiento, supuesto en el cual algunos autores postularon que las presunciones recíprocas derivadas de la aplicación del art. 1384, primer párrafo, del Code Napoléon (que, según la interpretación que de él hace la Corte de Casación francesa desde las primeras décadas del siglo XX, consagra la responsabilidad objetiva por el hecho de las cosas) se neutralizarían, y debería retornarse al régimen común de la culpa delictual, con lo cual sería necesario acreditar la culpa del demandado para hacerlo responder (Josserand, Louis, "Les collisions entre véhicules et la responsabilité civile", Dalloz

Hebdomadaire, 1928.chron.33; ídem, Cours de droit civil positif français, Sirey, Paris, 1930, t. II, p. 267).- A la par de aquella solución, otro sector de la doctrina francesa postuló el mantenimiento de la presunción de causalidad, pero con división paritaria de la masa de los daños resultantes entre todos los que intervinieron en la colisión. El sustento de esta tesis se encontraría en que el daño causado a los ocupantes de cada vehículo ha sido ocasionado a la vez por el riesgo propio y el ajeno (Savatier, René, *Traité de la responsabilité civile en droit français*, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, París, 1939, t. II, p. 77/78).- Sin embargo, como bien lo afirman Viney y Jourdain, la gran mayoría de la doctrina y la jurisprudencia francesas se rehusó siempre a admitir esos criterios. La solución actual, sostenida pacíficamente desde hace décadas por la jurisprudencia de la Corte de Casación, puede resumirse del siguiente modo: ¿En caso de colisión de vehículos, cada guardián, si sufre un daño, puede demandar reparación por el total al otro guardián sobre el fundamento del artículo 1384, primer párrafo? (Viney, Geneviève - Jourdain, Patrice, *Les conditions de la responsabilité*, en Ghestin, Jacques (dir.), *Traité de droit civil*, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, París, 2006, p. 697/698; la traducción y el resaltado me pertenecen). Por lo demás, esta solución fue mantenida por la jurisprudencia también en el marco de la ley del 5 de julio de 1985, que estableció un régimen especial de responsabilidad para los daños causados por accidentes de la circulación (en ese sentido: Corte de Casación, Segunda Sala Civil, 22/6/1989, *Bulletin Civil*, II, n° 43, entre muchos otros).- En nuestro medio, aun luego de la sanción de la actual redacción del art. 1113 del Código Civil por la ley 17.711, algunos autores intentaron resucitar la tesis francesa de la neutralización de los riesgos. Así, Bustamante Alsina afirmaba: ¿...las responsabilidades recíprocas se neutralizan cuando los riesgos son equivalentes. El damnificado que pretende el resarcimiento de su daño deberá probar la culpa del otro conforme al régimen general de la responsabilidad por el hecho propio (art. 1109, C.C.). Si ninguna culpa puede probarse, cada uno cargará con su daño? (Bustamante Alsina, Jorge, *Teoría general de la responsabilidad civil*, Abeledo- Perrot, Buenos Aires, 1989, p. 265).- Tampoco faltaron quienes, como Llambías, recogieron la tesis de la distribución paritaria de los daños. Afirmaba este autor, en efecto, que, a falta de prueba acerca de la incidencia causal del hecho de cada uno de los vehículos que han intervenido en una colisión plural de automotores, el dueño o guardián de cada uno de ellos queda obligado a indemnizar el 50% del daño que contribuyó a causar y que ha sufrido el otro implicado (Llambías, Jorge J., *Tratado de derecho civil. Obligaciones*, Lexis-Nexis, Buenos Aires, 2007, t. IV-B, p. 173). Como se echa de ver, es esta la postura a la que adhieren mis distinguidos colegas.- Sin embargo -y sin perjuicio del respeto que me merece la opinión de mis colegas de sala, y de la indiscutible autoridad de los autores que sostuvieron la solución que proponen-, es otra la tesis que se ha impuesto mayoritariamente en la doctrina y en los fallos de nuestros tribunales. Es ya canónico en tal sentido el precedente de la Corte Suprema de Justicia de la Nación in re *¿ENTEL c/ Provincia de Buenos Aires?*, del 22/12/1987 (Fallos, 310:2804), a cuyo tenor: ¿La sola circunstancia de la existencia de un riesgo recíproco no excluye la aplicación de lo dispuesto en el art. 1113, párr. 2° del Cód. Civil, que regula lo atinente a la responsabilidad civil por el hecho de las cosas y, de tal suerte, se crean presunciones concurrentes como las que pesan sobre el dueño o guardián, quienes deben afrontar los daños causados al otro salvo que prueben la existencia de circunstancias eximentes? (el resaltado me pertenece).- El ya citado plenario de esta cámara in re *¿Valdez, Estanislao Francisco c/ El Puente S.A.T. y otro?*, del 10/11/1994, siguió idéntico derrotero, pues estableció que cuando media una colisión plural de automotores en movimiento no resulta aplicable el art. 1109 del Código Civil. Ello implica que el resarcimiento de los daños sufridos por cada una de las eventuales víctimas se rige por el art. 1113, segundo párrafo, segundo supuesto, del mentado código, a cuyo tenor el dueño o guardián de cada automotor responde a título objetivo por la totalidad de los daños sufridos por el propietario o los ocupantes del otro (o por los terceros damnificados indirectos), salvo que demuestre alguna eximente.- De ese modo, el plenario descartó no solamente la tesis de la neutralización de las presunciones, sino igualmente la de la distribución paritaria de los daños. A tal punto es ello así que el voto de la mayoría señala expresamente: ¿...el choque entre dos vehículos en movimiento pone en juego las presunciones de causalidad y responsabiliza a cada dueño o guardián por los daños sufridos por el otro (art. 1113, párr. 2 in fine)? (el resaltado es mío). Como se echa de ver, la frase es terminante y abarca la totalidad de los daños sufridos por el dueño o guardián de cada uno de los vehículos involucrados en la colisión.- En definitiva, ni la ley (el art. 1113, segundo párrafo, segundo supuesto, del Código Civil, aplicable en la especie de acuerdo a la doctrina plenaria) ni el mencionado fallo plenario hacen referencia alguna a la distribución paritaria de los daños entre los involucrados, por lo que cabe aplicar el consabido adagio *ubi lex non distinguit nec nos distinguere debemus*. En otras palabras, lo que la mencionada norma presume, probado el vicio o riesgo de una cosa y su contacto material con la sede del daño, es que la causa adecuada de los daños en cuestión (del total de ellos, y no de un porcentaje) es el riesgo o vicio de la cosa de la que el demandado resulta ser el dueño o guardián, a cuyo cargo queda la prueba de las eximentes. Y esa conclusión no varía por el hecho de que el daño se haya producido por la intervención de dos o más cosas riesgosas, pues en cada caso quien acciona se verá beneficiado por la presunción derivada de la aplicación de la norma citada.- La postura contraria (esto es, reducir en un 50% la reparación por el hecho de existir colisión plural de automotores) importa presumir una suerte de ruptura parcial del nexo de causalidad por culpa de la víctima, por el solo hecho de conducir o viajar en un

vehículo que participó en la colisión. Y conspira contra la finalidad que inspira la consagración de las presunciones recíprocas de causalidad, que estriba en lograr el pleno resarcimiento de todos los involucrados en la colisión mediante el juego del seguro de responsabilidad civil, que cubrirá los daños causados recíprocamente (conf. Kemelmajer de Carlucci, Aida, ¿Puede resucitar la teoría de la compensación de riesgos?, Revista de Derecho de Daños, Accidentes de tránsito-I, Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 1998, p. 45 y ss.).- Por lo demás, esta es la interpretación que han dado, tanto al art. 1113, segundo párrafo, segundo supuesto, del Código Civil, como al fallo Valdez, la doctrina y la jurisprudencia mayoritarias, incluidas todas las otras salas de esta cámara (esta cámara, Sala B, 13/4/2012, De Las Heras, Anahí M. c/ Emp. de Transp. Tte. Gral. Roca S.A. y otros s/ ds. y ps., L 590.521; ídem Sala C, 1/12/2010, Schiff, Jorge V. c/ Empresa LASA Sarmiento S.R.L. y otros s/ ds. y ps., L. 559.988; ídem Sala D, 18/11/2010, Matilla, Juan C. c. Peralta, Carlos A. y otros s/ ds. y ps., LL Online: AR/JUR/83433/2010; ídem Sala E, 21/3/2012, Novarin, Rodolfo D. c/ Millefanti, Guillermo O. y otro s/ ds. y ps., L. 589.875; ídem Sala F, 11/6/2012, Cubilla Roberta y otros c/ Domínguez, Carlos A. y otros s/ ds. y ps., L 591.816; ídem Sala G, 27/9/2011, Enciso, Carlos del Pilar c/ Bustos, Marcelo H. y otros s/ ds. y ps., L. 582.196; ídem Sala H, 12/8/2011, Romanello, José L. c/ Salmain, Gaspar s/ ds. y ps., LL Online: AR/JUR/50967/2011; ídem Sala I, 3/5/2005, Sury, Juan J. y otro c/ Transporte Automotor La Plata S.A. y otro s/ ds. y ps., LL Online: AR/JUR/4153/2005; ídem Sala J, 6/12/2011, Pedrozo, Sergio R. y otro c/ La Cabaña S.A. y otros s/ ds. y ps., LL Online: AR/JUR/87172/2011; ídem Sala K, 28/10/2010, Félix, Marcelo S. c/ Romano, Matías A. s/ ds. y ps., LL Online: AR/JUR/71150/2010; ídem Sala L, 12/3/2010, Maldonado, Esteban c/ Gaona, Mirta y otros s/ ds. y ps., LL Online: AR/JUR/34093/2010; ídem Sala M, 18/11/2011, Varela, Pablo M. y otro c/ Castro, María N. y otro s/ ds. y ps., LL Online: AR/JUR/82129/2011).- En tal sentido, dice Pizarro: Conforme al criterio ampliamente dominante en doctrina y jurisprudencia, que compartimos, el dueño o guardián de cada uno de los vehículos que intervino en la colisión debe responder por los daños causados al otro, salvo que medie una causa eximitoria debidamente acreditada (...) De haber mediado reconvencción, la obligación se extinguirá hasta el límite de la menor? (Pizarro, Ramón D., Responsabilidad civil por riesgo creado y de empresa, La Ley, Buenos Aires, 2006, t. II, p. 283). Por su parte, señalan Trigo Represas y Compagnucci de Caso que la tesis que postula el reparto paritario de los daños entre quienes intervinieron en la colisión carece de apoyatura normativa en nuestro Derecho positivo, a la luz de los amplios términos del art. 1113 del Código Civil? (Trigo Represas, Félix A. - Compagnucci de Caso, Rubén H., Responsabilidad civil por accidentes de automotores, Hammurabi, Buenos Aires, 2008, t. 2, p. 174). En el mismo sentido, vid. Kemelmajer de Carlucci, Aida, Responsabilidad en las colisiones entre dos o más vehículos?, en Kemelmajer de Carlucci et al, Temas de responsabilidad civil, en honor al Dr. Augusto M. Morello, Platense, La Plata, 1981, p. 232; ídem., ¿Puede resucitar la teoría de la compensación de riesgos?, op. y loc. cit.; Cazeaux, Pedro N. - Trigo Represas, Félix A., Derecho de obligaciones, La Ley, Buenos Aires, 2010, t. V, p. 403; Zavala de González, Matilde, Responsabilidad por riesgo, Hammurabi, Buenos Aires, 1997, p. 77 y ss.; Alterini, Atilio A., Presunciones concurrentes de causalidad en la colisión plural de automotores?, LL, 1998-D-296; Sagarna, Fernando A., El vicio, los riesgos recíprocos y el factor etiológico en la causación de perjuicios?, LL, 1994-C-361; Galdós, Jorge M., Los accidentes de automotores y la teoría del riesgo creado?, LL, 1991-C-719; Bustamante Alsina, Jorge, Los riesgos recíprocos en la producción del daño?, LL, 1991-E-337 (rectificando su anterior criterio), entre muchos otros.- En conclusión, estimo que en el sub lite bastaba al actor con demostrar el contacto material entre los vehículos y la producción de daños para que naciera la presunción de adecuación causal que establece el art. 1113, segundo párrafo, segundo supuesto, del Código Civil (presunción que, como queda dicho, abarca el 100% de los daños sufridos por el actor), frente a lo cual debía la demandada, para eximirse total o parcialmente de responsabilidad, acreditar y probar alguna eximente válida.- En la especie, coincido con el fundado voto del Dr. Molteni en cuanto entiende que el hecho de la víctima fue la causa adecuada del accidente, por las prolijas constataciones efectuadas por mi colega, razón por la cual corresponde confirmar la sentencia apelada en cuanto rechazó la demanda entablada por Gustavo Daniel Zorzano.- III. Por los fundamentos expuestos, y los demás expresados por mi colega, adhiero al voto del Dr. Molteni.- Con lo que terminó el acto.- Es copia fiel de su original que obra a fs. del Libro de Acuerdos de la Sala A? de la Excma. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil.- Buenos Aires, marzo de 2016. Y VISTOS: Por lo que resulta del acuerdo que informa el acta que antecede, confirmar la sentencia de fs. 1884/1891, con costas de Alzada al actor.- Difiérese la regulación de honorarios profesionales para una vez que hayan sido fijados los correspondientes a primera instancia.- Notifíquese en los términos de las Acordadas 31/11, 38/13 y concordantes, comuníquese a la Dirección de Comunicación Pública de la C.S.J.N. en la forma de práctica y devuélvase.- HUGO MOLTENI RICARDO LI ROSI SEBASTIÁN PICASSO 007122E