

Accidente De Transito Ruta Nacional Via De Mayor Jerarquia Prioridad De Paso

DOMINGO, 10 DE ENERO DE 2021

JURISPRUDENCIA

Accidente de tránsito. Ruta nacional. Vía de mayor jerarquía. Prioridad de paso Se modifica la sentencia, imputando la responsabilidad del siniestro objeto de autos exclusivamente a los demandados y fijando el monto del rubro privación de uso del camión siniestrado.

En la ciudad de Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires, a nueve de mayo de 2017, reunidos en acuerdo los Señores Jueces de la Excma. Cámara Primera de Apelación en lo Civil y Comercial de este Departamento Judicial Doctores Guillermo Ribichini, Abelardo A. Pilotti y Leopoldo L. Peralta Mariscal, para dictar sentencia en los autos caratulados: ?GONZALEZ PIETTA S.C.A. c/ MORETTI, ARMANDO Y OTRO s/ DAÑOS Y PERJUICIOS?, Expediente 146.215, practicado el sorteo pertinente (arts. 168 de la Constitución de la Provincia y 263 del Código Procesal), resultó que la votación debe tener lugar en el siguiente orden: Doctores Pilotti, Peralta Mariscal y Ribichini, resolviéndose plantear y votar las siguientes CUESTIONES 1ra.) ¿Se ajusta a derecho la sentencia dictada a fs. 702/707? 2da.) ¿Que pronunciamiento corresponde dictar? VOTACION A LA PRIMERA CUESTIÓN EL Sr. JUEZ DOCTOR PILOTTI DIJO: 1.- Los apoderados de la firma GONZALEZ PIETTA S.C.A. demandaron por daños y perjuicios por la suma de \$137.201,25, contra AURELIO WEINGART -en su calidad de titular dominical del vehículo dominio ?- y ARMANDO MORETTI -conductor a cargo de tal rodado-. Relataron que el camión dominio ?, le pertenecía a la actora en virtud del contrato de leasing que acompañaron, vehículo que el 21 de septiembre de 2010 era conducido por su chofer habitual -Jorge O. Bustos- con destino a la ciudad de Bahía Blanca por la RN 22, cuando a la altura de la localidad de Algarrobo, en su dársena de acceso -a mano izquierda- había un automóvil próximo a iniciar el cruce de la ruta por lo que aminoró la velocidad, pero sorprendentemente, el auto que estaba detenido retomó su marcha acometiendo el cruce, por lo que Bustos decidió efectuar una maniobra a la izquierda para tomar la mano contraria y evitar colisionarlo, pero como consecuencia de la brusca frenada y maniobra (un volantazo), Bustos perdió el control del camión sufriendo un "efecto tijera" entre cabina y acoplado, lo que derivó en importantes daños en el mismo y que dan motivo al presente reclamo. Atribuyeron al codemandado Moretti imprudencia y negligencia en su accionar y que ello fue la única y exclusiva causa del accidente. Describieron y estimaron los daños, ofrecieron prueba, fundaron en derecho. 2.- A fs. 209 se presentó ARMANDO MORETTI contestando la demanda. Negó genéricamente y de modo puntual lo relatado en ella, dando su propia versión de los hechos. Afirmó que el siniestro fue a consecuencia de la imprudencia y negligencia del chofer del camión, el que en un cruce de ruta e ingreso a una localidad, con cartelera y reductores de velocidad que imponían una máxima de a 40 km/h, circulaba a 100 km/h. Indicó la ubicación de las referidas señales, y dijo que de la observación de las fotos que la propia actora adjuntó, se podían ver las huellas de frenado demostrativas de la alta velocidad que traía en su marcha el camión. Luego admitió que Moretti divisó el camión a una distancia que le permitía efectuar el cruce, lo que efectivamente cumplió para ingresar, cuando escuchó el ruido del siniestro que sufrió el camión, sin que el mismo siquiera lo rozara. Evaluó que de haberlo tocado, su automóvil se habría dado vuelta o habría sido arrastrado, lo que no ocurrió; los daños que presentaba su Renault 12 eran de antigua data, atribuyendo así toda la responsabilidad del hecho dañoso al chofer del camión. Cuestionó los rubros y montos reclamados, ofreció prueba. 3.- A fs. 225 se decretó la rebeldía del codemandado AURELIO WEINGART, de lo que quedó notificado a fs. 232/233. 4.- A fs. 241 se abrió la causa a prueba y producida la misma en los términos que da cuenta el certificado de fs. 668, por lo que finalmente a fs. 702 se dicta sentencia en la que la Señora Juez a quo hace lugar a la demanda, condenando a los accionados al pago de la suma de \$110.360, más intereses y costas. Ante la intervención de dos automotores (cosas riesgosas), por aplicación del art. 1113 del CC, dado lo alegado por las partes, considera que los demandados deben en principio responder por los daños causados, y en función de las defensas de la accionada que imputa la culpa en el siniestro al conductor del rodado mayor, debe indagarse sobre los extremos probados por las partes (art. 375 CPCC). Seguidamente tuvo por acreditado el relato de demanda según prueba rendida en autos que analiza: -declaración testimonial del Sr. Ilgner a fs. 400 quien circulaba en igual sentido que el camión a unos 500 o 600 metros del cruce de la entrada de Algarrobo observando al rodado menor cruzar la ruta cuando el camión estaba próximo y que este hizo una maniobra para esquivar al auto, y una tijera, terminando en la banquina; -en términos similares lo hizo el Sr. Genta, otro testigo presencial, cuando circulaba en dirección contraria al camión; -la prueba pericial mecánica indicó que el camión se encontraría circulando a una velocidad aproximada de 72 km/h (aunque no pudiendo determinar con exactitud la longitud de las huellas de frenado). Concluye entonces que Moretti fue negligente, por su falta de atención debido al tipo de maniobra que emprendía, pues no podía ignorar la presencia del camión, que se acercaba a cierta velocidad, estimada en 72 km/h (conforme pericia), y se encontraba muy próximo a su punto de cruce, pese a lo cual lo acometió sin tener en cuenta las más mínimas reglas de prudencia.

Tiene así por acreditado que Moretti inició su cruce cuando el camión se encontraba a muy corta distancia (menor a 100 metros) de su campo visual y que con su imprudente maniobra provocó la evasiva del camionero con las consecuencias ya sabidas. Agrega finalmente que el accionar de Moretti no releva de culpabilidad a Bustos dado que ?la mayor velocidad que la permitida que llevaba el vehículo mayor, contribuyó también con el resultado dañoso?, por lo que distribuye la responsabilidad entre ambos conductores en un 80% en cabeza del primero y el 20% restante del segundo -conductor del camión-. Resuelve entonces en la procedencia de la acción por el porcentual mayor, la que extiende contra Aurelio Weingart en su calidad de dueño de la cosa riesgosa generadora del daño a la época del suceso (informe de fs. 645 y pliego de posiciones que abre en dicho acto). En consecuencia analiza los daños objeto de reclamo. Gastos de reparación del camión: lo admite por estar acreditado (oficios de fs. 428, 480 vta., 501 y 522, pericia mecánica -punto b de fs. 595 vta. y ampliación de fs. 636-), el que establece en la suma de PESOS TREINTA Y DOS MIL (\$32.000). Gastos de traslado: por resultar del curso normal y ordinario de las cosas la necesidad de desplazar la unidad dañada hasta esta ciudad y considerando el informe de fs. 429, lo determina en la suma de PESOS UN MIL TRESCIENTOS SESENTA (\$1.360). Lucro Cesante: Tiene por acreditado que durante el período de reparación de la unidad siniestrada, la actora debió utilizar un camión de reemplazo y contratar los servicios de flete de un tercero (testimonio de Tieri de fs. 511 e informativas de fs. 501 y 534), y lo cuantifica en la suma de PESOS CINCUENTA Y TRES MIL (\$53.000). Disminución del Valor de Reventa: Considera que los daños estructurales sufridos por el camión se encuentran debidamente acreditados con las fotografías y la referencia pericial de fs. 595 y establece la reparación en la suma de PESOS VEINTICUATRO MIL (\$24.000). Rubros que montan, con el porcentaje de responsabilidad de la accionante ya detraído la suma total de PESOS CIENTO DIEZ MIL TRESCIENTOS SESENTA (\$110.360) por la que hace lugar a la demanda con más un interés a la tasa pasiva Plazo fijo digital, desde la fecha del hecho y hasta su efectivo pago y las costas del proceso. 5.- Contra dicho pronunciamiento se alza la actora a fs. 710, sosteniendo su recurso con el memorial de fs. 771, no replicado por su contraria. A su turno, también se alza la demandada, lo hace a fs. 712, y presenta su memorial a fs. 753, el que es replicado por su contraria a fs. 776. 6.- Siete agravios dice traer a esta instancia la parte demandada los que enuncia, y seguidamente transcribe textualmente la sentencia de primera instancia para luego desarrollar los cuestionamientos contra ella. 6.1.- Apreciación y valoración de la prueba. Cuestiona que el pronunciamiento remarque que el perito mecánico no pudo determinar con exactitud la longitud de las huellas de frenado, cuando el experto dijo que no le quedaban dudas que superaban los 30 metros, agregando también que el camión circulaba al menos a 72 km/h al inicio de la huella de frenado (fs. 395), y tampoco ponderó la a quo la opinión del perito de que un camión como el del actor, a 40 km/h para frenar hasta detenerse bloqueando los neumáticos deja una huella de 9 metros, siendo ?difícil? lograr una maniobra que resulte en el efecto tijera; conclusiones no impugnadas por la actora y desechadas en la sentencia sin dar razones. Lo propio observa respecto de los informes de Vialidad Nacional atinentes a los carteles que supuestamente indicaban la disminución de velocidad desde 230 metros antes de la encrucijada y que el profesional conductor no respetó. Se queja igualmente de la falta de consideración de lo declarado por los testigos Bertoni, Riotti y Deplane, respecto del exceso de velocidad del camión corroborando el dictamen pericial y sobre la ausencia de todo contacto entre camión y rodado menor. 6.2.- Que el a quo concluya que el siniestro se debió a Moretti. Sostienen que el error apuntado arriba lleva a la a quo a una errónea determinación de los hechos, imputando al accionado una falta de atención en la maniobra porque no podía ignorar que a la velocidad que se desplazaba el camión tardaría en pasar solo 10 o 15 segundos. Cuestiona entonces que sea mayor el reproche que se le efectúa al conductor no profesional de un rodado menor que al profesional al mando de uno mayor y con acoplado. Entiende que no se valora que si el camión respetaba las señales tardando así más del doble en llegar a la encrucijada, no se hubiera producido el siniestro, y de tener que frenar no hubiera ocurrido el efecto tijera, por lo que imputa el evento daños a la negligencia o imprudencia del conductor profesional. 6.3.- Error al sopesar la culpa de su parte con la del actor profesional. Reiterando argumentos del punto anterior insiste en la falta de consideración de la calidad profesional del conductor del rodado mayor a quien por ello correspondía aplicar la vara del art. 902 del CC. Cita jurisprudencia en tal sentido y concluye que se le debió atribuir el 100% de la responsabilidad del siniestro o en caso de distribuirla, al menos imponerle el 80% de ella y solo el 20% a Moretti. 6.4.- Error en la apreciación de la prueba de los gastos que manda pagar. Nos dice aquí la accionada que no resulta ajustado a derecho condenar a su parte al pago de tales gastos ?cuando no fue responsable de la causación del evento dañoso? 6.5.- Condena a pagar un lucro cesante inexistente. Cuestiona la procedencia del rubro por el error de derecho al ponderar el daño a reparar. En sentencia, se lo define adecuadamente como la frustración de las ventajas económicas esperadas, pero se lo concede al tener por ?acreditado que durante el período de reparación de la unidad siniestrada, la actora debió utilizar un camión (que debió reparar) de su propiedad como así también contratar los servicios de flete de un tercero?, rubros que son daños emergentes y que tampoco considera acreditados por no haber solicitado la actora pericial mecánica sobre el otro camión o fotografías que corroboraran la necesidad de repararlo, y tampoco se acompañó algún contrato de los fletes a los que se dijo recurrir. Finalmente destaca que tampoco acreditó que hubiera existido lucro cesante, lo que

resulta compatible con la prestación de servicios con otro camión y contratando otros fletes, no desatendiendo los pedidos de su cliente. 6.6.- Que se admita el rubro disminución del valor de venta. Arguye que este rubro no se encuentra acreditado, menos aún que tenga la magnitud admitida en sentencia a partir de la convalidación de un monto caprichosamente fijado por el actor en su demanda. La prueba por excelencia para determinarlo era la pericial mecánica pero la actora no solicitó tal punto al experto con lo que pide el rechazo el rubro por falta de prueba. 6.7.- La imposición de costas. Nuevamente, sobre la base de considerar que el siniestro se debió a la exclusiva culpa del empleado del actor, es dicha parte la que debería soportar las cargas del juicio. 7.- Un solo agravio trae la parte actora a esta instancia, la distribución de responsabilidad que le endilga el 20% de ella. Sostiene que el único responsable del siniestro fue el accionado de quien debe presumirse su falta de condiciones para el manejo desde que no se somete al control de la autoridad respectiva al carecer de carnet de conductor, incumpliendo también otras normas de tránsito, al no portar la cédula verde, ni tener contratado seguro obligatorio ni efectuada la verificación técnica vehicular de su rodado, y contando con 82 años de edad, lo que hacía más imperiosa la necesidad de los estudios de rigor para verificar si se encontraba en condiciones físicas y psíquicas de conducir un automotor. Y esa presunción se vio corroborada con su negligente actuación en el evento al cruzar desaprensivamente una ruta pese a la proximidad inmediata de un camión que circulaba a 72 km/h, lo que demostró su total desprecio hacia la normativa de tránsito (arts. 40 inc. A, B y C y 77 inc. x [d] ley 24449 y 37 ley 13927). 8.- La actora, al responder los agravios de la accionada, denuncia que tal presentación carece de entidad para modificar el pronunciamiento como lo pretende. Responde cada argumento rebatiéndolo y defendiendo su propia postura adversa en cuanto pretende en su memorial que se adjudique al quejoso la totalidad de la responsabilidad. Lo propio hace respecto de las quejas atinentes a los rubros indemnizatorios que considera debidamente acreditados y destaca que el nombre que se haya dado a la reparación del daño no impide su procedencia, pues más allá de que el mismo haya sido lucro cesante o un efectivo daño emergente, en todo caso se encuentra debidamente acreditado y corresponde repararlo como lo manda la sentencia. 9.- Inicialmente corresponde destacar que resulta aplicable al caso el Código Civil (CC) y no el Código Civil y Comercial de la Nación (CCCN, Ley 26.994), pues tratándose de sentencia declarativa de los derechos que se pretenden originados en un accidente de tránsito, la litis ha de ser juzgada por la normativa de fondo vigente al tiempo de la ocurrencia del hecho (art. 7 CCCN) la que se verificó antes del 1° de agosto de 2015. 10.- Por razones de lógica han de tratarse en primer lugar y de manera conjunta los agravios de ambas partes relativos a la atribución de responsabilidad que el actor pretende elevar y el accionado que se la elimine totalmente o al menos se la disminuya considerablemente, y solo en atención al resultado del mismo acometer o no el tratamiento de los restantes. 10.1.- Si bien puede tenerse por acreditado que no existió contacto entre los dos vehículos involucrados en el siniestro que es causa del proceso, lo cierto es que ambos (cosas indiscutiblemente riesgosas) participaron en el hecho, por lo que resulta adecuado el encuadre jurídico que dio a la cuestión la a quo, esto es en el marco de la responsabilidad objetiva normada por el art. 1113 del CC. Y al amparo de tal previsión legal, habiendo solo uno de los involucrados reclamado la reparación de los daños sufridos, el accionado, dada la inicial imputación de responsabilidad legal, únicamente puede eximirse de ella acreditando la culpa de la víctima o de un tercero por quien no deba responder (artículo citado en su segunda parte, in fine), o los supuestos genéricos de los arts. 513 y 514 CC. Dentro del tal marco de análisis de la cuestión vemos que cuestiona inicialmente el accionado que la a quo remarque que el perito mecánico no pudo determinar con exactitud la longitud de las huellas de frenado del camión, y su velocidad, lo cual es verdad, pero responde a lo estrictamente informado por el experto y no a lo que voluntariamente pretende la demandada, habiendo la sentencia referido expresamente como lo leemos a fs. 705 que: "de la pericia mecánica practicada en autos, tenemos fundamentalmente y en lo que en esta parte de la presente sentencia interesa, que el camión propiedad de la actora se encontraría circulando a una velocidad aproximada de 72 km/hora, ello con la salvedad establecida por el experto quien remarca no poder determinar con exactitud la longitud de las huellas de frenado, basando su conclusión en "los alrededores" y estimando así una huella de frenado de unos 30 metros", y efectivamente el experto no determina esa medida con exactitud, pero de todos modos, ello no modifica la solución que corresponde dar al litigio, ni tampoco la falta de consideración de otras apreciaciones del experto, como lo difícil que resultaría producir el efecto "tijera" si hubiera circulado a 40 km/h, o si respetaba los carteles que existen 230 metros antes de la encrucijada, donde en verdad advertimos que se anuncia solo la encrucijada y no el cambio de velocidad de reducción a 60 km/h, que recién aparece 180 metros antes (v. informe de fs. 660/1), es que todos ellos son embates referidos al exceso de velocidad del conductor del camión, circunstancia a la que asigna ser la única causa del accidente. Por el contrario, como se resolviera en la instancia de grado, ha sido la imprudente e ilegítima maniobra de Moretti la causa eficiente del siniestro, por lo que el exceso de velocidad al que hubiera circulado el camión no puede constituirse en la culpa de la víctima en los términos exigidos por la normativa citada. Ninguno de los argumentos de la accionada resulta atendible, ni en función de la normativa vigente, ni en atención a las circunstancias fácticas que rodearon la ocurrencia del siniestro. La prioridad de paso en el evento correspondía claramente al rodado mayor y no a Moretti. Si bien la actual normativa vigente no mantuvo en su redacción la prioridad de paso de quien

circula por una ?vía de mayor jerarquía? (como lo hacía el art. 70 del decreto 40/2007), el mero hecho de atravesar una Ruta Nacional imponía a quien emprendía tal maniobra tomar la máxima de las precauciones, pero además, debió recordar el art. 41 de la vigente ley nacional 24.449 a la que adhiriera nuestra provincia mediante ley 13.927, ya que en el mismo leemos que ?Todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha?, prioridad de carácter absoluto que se daba en el caso en favor del camión, y solo se pierde en las circunstancias en que la misma norma lo establece, entre ellas frente a ?a) La señalización específica en contrario;...g) Cualquier circunstancia cuando:... 3. Se haya detenido la marcha o se vaya a girar para ingresar a otra vía...?, por lo que se suma entonces en contra del accionado, que existía en la dársena en que se encontraba detenido el cartel de ?PARE? que le imponía aguardar que la vía estuviera libre para poder retomar la marcha, y además también le era aplicable la última limitación transcrita desde que se encontraba detenido y girando (era lo que le permitía hacer la dársena) para ingresar en la transversal (ingreso a la localidad de Algarrobo) que corta la ruta nacional 22. Ello así, establecida la prioridad de paso en el momento del siniestro, y como se dijo, correspondiendo juzgar el reclamo de la actora al amparo del art. 1113 del Código Civil, para desplazar esa responsabilidad que corresponde atribuir al accionado (por riesgo), solo pudo lograrse acreditando la culpa de la víctima con entidad suficiente para interrumpir el nexo causal entre daño y riesgo en los términos exigidos por la última parte del segundo párrafo de la norma citada. Y en dicho orden de ideas, en modo alguno puede ser desplazada, no ya totalmente como lo pretende en principio el accionado, sino siquiera parcialmente como lo requiere en subsidio o como lo juzgó la a quo, y en ello adelanto que lleva razón en su queja el actor, pues la velocidad a la que circulaba Bustos al momento del hecho, admitido como está que se desplazaba a 72 Km/h, al inicio de la frenada, no resulta ser un accionar de la víctima con entidad suficiente para interrumpir el nexo causal al que venimos refiriendo. Dado que el accionado se encontraba detenido en la dársena, lo que así correspondía, invitaba y permitía, en ejercicio de su prioridad, al conductor del camión acometer la encrucijada sin obstáculo, por lo que la posterior actitud de Moretti de reiniciar la marcha ?creyendo? que lograría el cruce de la ruta antes del arribo del camión, violando la normativa en cuestión fue la única causa adecuada del siniestro, sin que la velocidad del rodado mayor, haya tenido en el evento esa condición siquiera parcialmente, por lo que no reviste en modo alguno las características exigidas por el art. 1113 del CC para interrumpir el nexo causal entre el daño provocado y el riesgo de la cosa, agravado como vimos en el caso por culpa del accionado que se suma al mentado riesgo creado. Es que la velocidad del camión solo se constituyó en mera circunstancia no cumpliendo un rol causal en el hecho. En efecto, no todas las condiciones necesarias de un resultado son equivalentes (arg. art. 906 del Código Civil). Causa de un daño es solo aquella que según el curso natural y ordinario de las cosas es idónea para producir el resultado; siendo las demás condiciones -que no producen normal y regularmente ese efecto- sólo antecedentes o factores concurrentes (conf. Bustamante Alsina, Jorge Teoría General de la responsabilidad civil, novena edición ampliada y actualizada, Abeledo Perrot, Buenos Aires, 2003, pág. 270; Orgaz, Alfredo, El daño resarcible, Marcos Lerner Editora Córdoba, Córdoba, 1980, pág. 43). Cualquiera hubiera sido la velocidad del camión, el hecho hubiera acaecido de todos modos, en cambio si Moretti no se hubiera interpuesto en la línea de circulación de Bustos, jamás se habría producido con total independencia de la velocidad que este imprimiera al camión. Ello así no es erróneo el juzgamiento de la instancia de grado respecto de Moretti cuando le reprocha no haberse mantenido detenido como estaba por apenas 10 o 15 segundos más al ver que el camión se acercaba y debiendo advertir que lo hacía a una velocidad al menos no menor; y el embate contra esta conclusión, comparando los reproches entre ambos conductores cuando solo uno es profesional, es insostenible, pues nunca pudo razonablemente Moretti haber efectuado un cálculo de que el camión a 230 metros de la encrucijada (en verdad la menor velocidad se indicaba solo 180 metros antes) debía empezar a disminuir la velocidad en función de la señalización para llegar a ella cuando ya hubiera transpuesto por completo la ruta nacional, por el contrario una noción mínima de prudencia le exigía -en concordancia con la previsión legal- esperar el paso del rodado mayor, y el argumento de que no hubiera llegado en caso de circular a menor velocidad, es tan inconsistente como decir que si nunca hubiera salido a la ruta tampoco se hubiera producido y por ello es culpable del siniestro, sin dejar de advertir que con igual vara de valoración, es claro que si el accionado hubiera respetado las normas del modo en que lo exigen, tampoco habría habido accidente desde que no debió circular con un vehículo que no contaba con la verificación técnica vehicular, y no puede argumentar que ello es solo una falta administrativa, desde que con solo detenernos un instante en la fotografía de fs. 611 se advierte que el rodado no la hubiera superado (al menos por el estado del paragolpes trasero). Finalmente y como se adelantara, no puede prosperar el agravio subsidiario del accionado de atribuir al menos un mayor porcentaje de responsabilidad (en verdad de interrupción del nexo causal entre riesgo y daño) a la parte actora, desde que por el contrario, lleva esta razón en su único agravio dado que la velocidad del camión careció en el evento de calidad para provocarlo, no fue una causa adecuada del mismo sino solo una circunstancia. Si bien los cuestionamientos de la actora a la omisión de sentencia de valorar una supuesta falta intencional de sometimiento del accionado al control de la autoridad respectiva (no poseía carnet de conductor a sus 82 años de edad, no portaba la cédula verde, no tenía contratado seguro obligatorio ni efectuada la verificación técnica vehicular del rodado) carecen por sí mismos de entidad para

atribuir responsabilidad al protagonista de un siniestro por tratarse de faltas administrativas, de todos modos la queja actora prospera como se indicara, por carecer el exceso de velocidad del camión al momento del siniestro entidad siquiera parcial para interrumpir el nexo causal en los términos previstos por el art. 1113 del CC. 10.2.- El primero de los agravios relativo a los valores indemnizatorios no puede prosperar desde que se trata de un mero enunciado para el supuesto de que hubiera prosperado el cuestionamiento a la responsabilidad que se le atribuye y como vimos no tuvo acogida favorable. Pretendía inicialmente el accionado que no resulta ajustado a derecho condenar a su parte al pago de tales gastos cuando no fue responsable de la causación del evento dañoso?, lo que reitero no es así y debe entonces responder por los originados en el evento en que la ley le atribuye responsabilidad objetiva (art. 1113 CC). 10.3.- El siguiente error que apunta el demandado, atinente a la admisión en sentencia del rubro lucro cesante al tener por acreditado que durante el período de reparación de la unidad siniestrada, la actora debió utilizar un camión (que debió reparar) de su propiedad como así también contratar los servicios de flete de un tercero?, aparenta inicialmente ser una crítica correcta, sin embargo no es suficiente para modificar el punto. Se trata sin dudas de un error, pero solo en su nomenclatura. Claramente lo que reconoce en dicho tramo la sentencia no es lucro cesante de la accionante sino concretos daños emergentes, pero el yerro apuntado, posiblemente inducido por así ser solicitado en demanda (fs. 172 vta. c.-) no agravia al apelante desde que se trata de daños que de todos modos debe reparar, y que fueron objeto de expreso pedido al accionar. También cuestiona en este punto la procedencia de tales gastos pero ahora argumentando que no están acreditados por no haber solicitado la actora prueba pericial mecánica sobre el otro camión cuya reparación a su costa reconoció la a quo, ni fotografías del mismo que corroboraran la necesidad de repararlo, y dice que tampoco se acompañó algún contrato de los fletes a los que se dijo recurrir. A fin de efectuar un correcto análisis de la procedencia de tales daños, cabe decir inicialmente que en verdad se trata de la reparación de la privación de uso, pues se reclamó en demanda el costo que se dijo haber afrontado para reemplazar el camión dañado durante el lapso en que no pudo ser utilizado. Reconoce este rubro la sentencia en los siguientes términos?... teniendo acreditado que durante el período de reparación de la unidad siniestrada, la actora debió utilizar un camión (que debió reparar) de su propiedad como así también contratar los servicios de flete de un tercero, y corroborado todo ello con la declaración testimonial del sr. Tieri de fs. 511 (en particular respuestas a la onceava pregunta y primer pregunta ampliatoria) e informativas de fs. 501 y 534, corresponde y así lo sentencio, hacer lugar al reclamo actoral el que se establece sin atenerme a un cálculo estrictamente matemático en la suma de PESOS CINCUENTA Y TRES MIL (\$53.000).? Resulta peculiar este reconocimiento, que no representa el 80% de lo pedido en demanda que fue la suma de \$72.816,82 (\$13.950,32 por la reparación del camión alternativo y \$58.866,58 por flete de tercero) y las únicas pruebas citadas son solo atinentes a las reparaciones del otro rodado de la actora, el que dijo reparar para suplir la indisponibilidad del dañado. Este último presunto daño no lo considero procedente. La única prueba de que el otro camión se encontraba con desperfectos que era necesario reparar para que reemplazara al siniestrado es la declaración testimonial de Tieri (fs. 511) en respuestas tan claramente impertinentes por lo indicativa que en ambas se limitó a responder SI? (décima y onceava) y además se trataría en todo caso de un desembolso no previsto pero que, luego de reparado el camión siniestrado la de este segundo rodado seguiría dando los beneficios de ese reacondicionamiento a la actora (pudiendo continuar con su uso u obtener mayor valor para su venta), por lo que su reconocimiento importaría un enriquecimiento sin causa. Por el contrario, al verse privada la actora de la disponibilidad del camión dañado durante el tiempo necesario para su reparación, es pertinente admitir el costo que implicó su reemplazo mediante la contratación de un flete de tercero, lo que aparece documentado con la factura de fs. 74, reconocida expresamente con el informe de su emisor al responder a fs. 530 el oficio diligenciado a fs. 479, sin cuestionamiento alguno del accionado, y si bien aparece en principio como un monto superior al fijado en sentencia, la misma ponderó los valores con la detracción ya efectuada del 20% de responsabilidad que imputa a la parte actora, con lo que según lo propongo al acuerdo en el punto 10.1.-, si este voto hace sentencia corresponde admitir el daño por privación de uso -mal llamado en sentencia lucro cesante- por la suma de \$58.866,50. 10.4.- Se agravia luego el accionado del reconocimiento del rubro disminución del valor de venta, por considerarlo no acreditado y desconociendo la magnitud admitida en sentencia. Lleva razón el accionado en que la prueba por excelencia para determinar este daño era la pericial mecánica y también en que la actora no solicito tal punto al experto, por lo que la cita de sentencia del dictamen pericial de fs. 595 no es sustento de la procedencia del rubro, el que en modo alguno se encuentra acreditado en autos, imponiéndose su rechazo. 10.5.- El cuestionamiento al modo en que fueron impuestas las costas, pidiendo su modificación en concordancia con la culpa exclusiva del chofer de la actora que propuso -sin suerte- la accionada no es admisible, por el contrario deben ser modificadas en sentido opuesto a su pretensión en atención a lo votado en el punto 10.1.- imputando la responsabilidad total a los accionados. 11.- Voto parcialmente por la negativa. Los Sres. Jueces Dres. PERALTA MARISCAL y RIBICHINI por los mismos fundamentos votaron en igual sentido.- A LA SEGUNDA CUESTIÓN EL Sr. JUEZ DOCTOR PILOTTI DIJO: En atención al resultado arribado en la votación precedente, propongo modificar la sentencia apelada imputando toda la responsabilidad del siniestro a Armando Moretti (hoy sus sucesores) y Aurelio Weinngart, fijando el monto del rubro

privación de uso -mal llamado en sentencia lucro cesante- en la suma de \$58.866,50, y dejando sin efecto la condena a reparar la disminución del valor de reventa. Las costas causadas en ambas instancias se imponen a la accionada vencida (art. 68 del C. Procesal). ASÍ LO VOTO. Los Sres. Jueces Dres. PERALTA MARISCAL y RIBICHINI por los mismos fundamentos votaron en igual sentido.- Con lo que terminó este acuerdo dictándose la siguiente SENTENCIA Y VISTOS: CONSIDERANDO: Que en el acuerdo precedente, ha quedado resuelto que no se ajusta parcialmente a derecho la sentencia apelada. POR ELLO, se modifica la sentencia dictada a fs. 702/707, imputando la responsabilidad del siniestro objeto de autos exclusivamente a Armando Moretti (hoy sus sucesores) y Aurelio Weinngart, fijando el monto del rubro privación de uso -mal llamado en sentencia lucro cesante- en la suma de \$58.866,50, y dejando sin efecto la condena a reparar la disminución del valor de reventa del rodado de la actora. Las costas de ambas instancias se imponen a la accionada, difiriéndose la determinación arancelaria para luego de efectuada la de la instancia anterior (art. 31 dec. ley 8.904). Hágase saber y devuélvase.-

025311E