

El Giro A La Izquierda En Una Avenida De Doble Mano Sin Semaforos

JURISPRUDENCIA

El giro a la izquierda en una avenida de doble mano sin semáforos

Se confirma, por mayoría, la sentencia que hizo lugar a la demanda de daños y perjuicios por considerar que la conducta de la víctima no tuvo incidencia en el accidente.

En la ciudad de Mar del Plata, a los 20 días de septiembre de 2018, habiéndose practicado oportunamente en esta Sala Primera de la Cámara de Apelación Civil y Comercial el sorteo prescripto por el artículo 263 del Código Procesal Civil y Comercial de la Provincia, del cual resultó el siguiente orden de votación: 1º) Dr. Ramiro Rosales Cuello, 2º) Dr. Alfredo Eduardo Méndez y 3º) Dr. Rubén Daniel Gérez, se reúnen los Señores Magistrados en acuerdo ordinario a los efectos de dictar sentencia en los autos ?MONZON CARLOS ALBERTO C/ OTARALA SANDOVAL ORLANDO Y OTRO/A S/DAÑOS Y PERJ. AUTOM. S/LESIONES (EXC. ESTADO)?. Instruidos los miembros del Tribunal, surgen de autos los siguientes ANTECEDENTES: A fs. 259/66 el Sr. Juez de primera instancia del Juzgado en lo Civil y Comercial N° 13 dictó sentencia haciendo lugar a la pretensión contenida en la demanda de daños y perjuicios interpuesta por Carlos Alberto Monzón contra José Orlando Otarala Sandoval, condenando a éste en forma conjunta con la citada en garantía ?Federación Patronal Seguros S.A.? -en la medida del seguro contratado- a abonar al actora la suma de \$ 12.257, con más los intereses determinados en el considerando VI, imponiendo las costas al vencido. La sentencia viene a conocimiento de la Alzada con motivo del recurso de apelación interpuesto por el representante de los demandados a fs. 273, concedido a fs. 277. No habiendo sido ratificada la presentación realizada por el Dr. Luque a fs. 273 en nombre del accionado con invocación de la franquicia contemplada en el artículo 48 del C.P.C.C., a fs. 297/8 esta sala declaró la nulidad de lo actuado por el profesional a partir de entonces, con costas. Corrido el traslado de la expresión de agravios deducida por la citada en garantía (v. fs. 301, 2do párrafo), a fs. 302/5 consta la respuesta del actor. En base a ello, los Señores Jueces resolvieron plantear y votar las siguientes CUESTIONES: 1ª) ¿Es justa la sentencia de 259/66 en lo que atañe a la atribución de responsabilidad? 2ª) En su caso ¿es justo lo resuelto en cuanto a los daños resarcibles? 3ª) ¿Qué pronunciamiento corresponde dictar? A LA PRIMERA CUESTIÓN PLANTEADA EL SEÑOR JUEZ DR. RAMIRO ROSALES CUELLO DIJO: I. Agravios de la parte demandada. Luego de rememorar lo decidido el apelante se agravia de la sentencia alegando: 1) la falta de aplicación de la doctrina legal de la S.C.J.B.A. que, según afirma, eximiría al Sr. Otarala de responsabilidad; y 2) lo concedido por privación de uso por estimarlo excesivo y resultar consecuencia de una errónea valoración de la prueba rendida. 1) En cuanto al primer punto señala que conforme la denuncia de siniestro realizada por la actora ante su Compañía de Seguros, al circular por Avenida Chapar de Miramar intentó virar a la izquierda para tomar la calle Bolívar cuando un Ford Fiesta lo embistió en el lateral delantero izquierdo. Se queja de la supuesta inobservancia por el Juez de la doctrina legal de la Suprema Corte provincial que -desde su óptica- responsabiliza a quien ejecuta una maniobra como la descripta. Cita jurisprudencia que califica de inaceptable ?encarar en una vía de doble circulación el giro a la izquierda invadiendo la mano contraria...? (v. fs. 288, in fine). Evoca antecedentes de otros órganos jurisdiccionales que destacan el peligro de la maniobra, como así también un precedente de esta Alzada según el cual el giro a la izquierda en arteria de doble mano ?entraña considerables riesgos...? (fs. 288vta., in fine). Considera que el magistrado ha hecho caso omiso de tal doctrina y aduce que, en el sub lite, el nexo de causalidad se ha visto interrumpido por una conducta imputable a la víctima que se alza como eximente. Agrega que el accionante infringió los artículos 47 y 51 inc. 3º de la ley 11.430, desconociendo las indicaciones de la autoridad competente y las señales de tránsito y circulando sin el debido cuidado y prevención. Sostiene que el hecho obedeció exclusivamente a la conducta del actor que actuó como causa eficiente del siniestro, siendo el único responsable de lo acaecido. Solicita se revoque lo decidido y se rechace la demanda, con costas. 2) A todo evento, para el caso de desestimarse lo peticionado se agravia de lo otorgado por privación de uso. Arguye que el actor solicitó por el rubro la suma de \$ 2.464, manifestando que el vehículo debió estar tres meses parado. Entiende que no media prueba al respecto y que en el dictamen pericial de fs. 185/7 no consta el tiempo que habría insumido la reparación. Alega que la necesidad de certeza del daño -al que se suma la ausencia de prueba y el desconocimiento del parcial que oportunamente dedujera-, obstan a su admisión. II. Corrido el traslado de ley, a fs. 302/5 el actor contestó los agravios, remitiendo aquí a su lectura en honor a la brevedad expositiva. III. Ingresando en el estudio de los motivos de queja anticipo que el recurso ha de prosperar parcialmente. III.1. Para así decidir comienzo por recordar la postura sentada en otros precedentes de esta Alzada en los que se examinara la responsabilidad concurrente de los intervinientes en un accidente automotor, mediando concausalidad en la producción del siniestro (cf. ?Fernandez, Rocío B. c/ Ruiz, Oscar F. y ots. s/ daños?; expte. N° 148.909; sent. 20/05/14, Reg. N°81, F° N° 339). En esa tesitura memoro de modo liminar que, tratándose de un accidente en la vía pública en la que han intervenido cosas que ofrecen riesgo, el hecho enmarca en las previsiones del artículo 1113, 2do párrafo,

última parte del C.C. (ordenamiento aplicable al caso atendiendo a la fecha del hecho y de acuerdo lo explicado por el magistrado a fs. 260, pto. I, sin merecer objeciones). Inserto en ese marco legal, se exige acreditar el daño, la relación causal, el riesgo de la cosa y el carácter de dueño o guardián de los demandados (SCBA, Acdo. 40577, 05/11/96; Ac. 67485, 05/04/00; Ac. 85798, 19/08/05, entre otros). En casos de participación de automotores la prueba se simplifica, sin que sea indispensable acreditar su peligrosidad pues, demostrado que el perjuicio fue consecuencia de su intervención, se presume iuris tantum que el daño derivó del riesgo de la cosa (conf. Galdós, Jorge, ?Derecho de daños en la SCBA, Rubinzal Culzoni, p. 299). Por ende basta probar la existencia del hecho con la participación del rodado, el daño y la legitimación pasiva del demandado. Concurriendo esos extremos el dueño o guardián debe responder, salvo que medie alguna de las eximentes contempladas en el artículo 1113 que apuntan a destruir la conexión causal entre el riesgo o vicio de la cosa y el daño. Cuando éstas se configuran la presunción de responsabilidad cede, ya que en tal caso el daño no obedece -total o parcialmente- al riesgo o vicio de la cosa sino a una causa ajena. Al respecto la doctrina ha entendido que el concepto de ?culpa de la víctima? se relaciona con el presupuesto de ?autoría?, vinculándose con toda falta -voluntaria o no- que le sea causalmente atribuible (conf. Mosset Iturraspe, Jorge, ?Responsabilidad por daños?, T. IV, Rubinzal Culzoni, p. 72; Pizarro, Ramón, ?Responsabilidad civil por riesgo?, T. I, L.L., 2006, p. 246/51; Zavala de González, Matilde, ?Resarcimiento de daños, T. 4, Hammurabi, p. 284; Galdós, Jorge, ?El riesgo creado en los accidentes automotores?, Revista de Derecho de Daños, N° 2, p. 221/2).

De lo expuesto se desprende que la relación de causalidad entre el riesgo o vicio de la cosa y el daño para que opere la responsabilidad impuesta por la ley puede verse fracturada por factores extraños con idoneidad suficiente para suprimir o aminorar sus efectos (SCBA, Ac. 65.924, 17/08/99, DJBA, 157-107). En este sentido el hecho de la víctima o de un tercero es susceptible de actuar como causa exclusiva o concausa con aptitud generadora del perjuicio, impidiendo la atribución de responsabilidad de acuerdo a su grado de incidencia en el acaecimiento del siniestro. Ello siempre que esa circunstancia influya en el resultado. En otras palabras, para que la intervención de la víctima pueda tener alguna trascendencia es preciso que sea en alguna medida causa del daño (causa causans), y no simple condición. III.2. Ahora bien, tengo dicho que la teoría del riesgo creado no excluye la culpa sino que presupone la existencia de actos que desencadenan la potencialidad dañosa de la cosa. Desde tal perspectiva, probada la culpa la responsabilidad converge sobre dos pilares que desde diferentes vertientes vienen a apuntalar la plataforma de la obligación de resarcir (esta sala, 19/10/10, ?Pance, R. y ots. c/ Benito Roggio e Hijos S.A. s/ daños y perjuicios?, Reg. N° 466, F° 2716, con cita de Zavala de González, Matilde, ?Responsabilidad Civil?, T. 3, p. 45/6). Asumiendo esa postura se ha interpretado que la aplicación de la responsabilidad por riesgo plasmada en el artículo 1113 del Código Civil no impide que, demostrada la culpa, ésta se imponga sobre el factor objetivo, ya que la imputación subjetiva es el principio general de la responsabilidad civil (Casiello, Juan, ?Concurrencia de culpa y riesgo en el accidente automotor?, L.L. 1990-C-509). López Mesa por su parte considera que el artículo 1113 deja espacio para la valoración del factor subjetivo como fundamento de la responsabilidad (conf. López Mesa, Marcelo, ?Tratado de la responsabilidad civil?, T. V., La Ley, Bs. As., 2011, p. 674; con cita de Galdós, Jorge, LL, 1994-B, 70). El tema adquiere singular relevancia en casos de colisión entre dos o más vehículos en los que, si bien se aplica lo dispuesto por el artículo 1113, segundo párrafo del C.C. -sin que medie ?neutralización de riesgos? sino ?concurrencia?, pues ambos rodados provocan daños recíprocos-, el factor ?culpa? asume una función preponderante. Sobre el particular Casiello se pregunta cuándo y por qué motivo habrá de recurrirse al factor ?riesgo? para imputar responsabilidades en función de la intervención causal de cada vehículo en el hecho, respondiendo que sólo cabrá hacerlo ?cuando no se haya podido establecer en concreto la culpa de los partícipes?; de lo contrario no se requiere ingresar en el juego de determinaciones causales sino que las responsabilidades respectivas devienen del grado de la conducta culposa de los sujetos vinculada al siniestro (Casiello, Juan, ?La culpa en los accidentes de tránsito?, Revista de Derecho de Daños, Accidentes de tránsito II, Rubinzal Culzoni, Sta. Fe, 2008, p. 266). Opinión compartida por Kemelmajer de Carlucci, quien considera que ?... si la culpa se ha individualizado, la cuestión debe resolverse sobre sus pautas?, en el entendimiento de que ?la trascendencia de la concepción objetiva de la responsabilidad aparece cuando el factor subjetivo no pudo ser probado.? (Kemelmajer de Carlucci, Aída, ?Responsabilidad en las colisiones entre dos o más vehículos?, en Temas de responsabilidad civil, Platense, La Plata, 1981, p. 219). Como explica Brebbia, ?establecida que fuere la culpabilidad exclusiva o parcial de alguno de los protagonistas del accidente, esa culpa real prima necesariamente sobre la presunción de responsabilidad dispuesta por el artículo 1113 (...), excluyéndola por completo o reduciendo el alcance de tal inferencia, pues la realidad se impone a la ficción legal cuando ésta tiene carácter de iuris tantum.? (Brebbia, Roberto, ?Los accidentes de automotores en el Código Civil después de la reforma?, PUCA, Rosario, 1982, p. 113). III.3. De lo antedicho se desprende que cuando el hecho de la víctima enmarca en el factor subjetivo ?culpa? surgiendo en forma evidente de la conducta desplegada -y operando entonces como eximente total o parcial de responsabilidad-, se introduce en el juzgamiento relegando al factor objetivo ?riesgo? a un segundo plano, sin privarlo por ello de virtualidad como basamento de la responsabilidad desde un ángulo complementario a la calificación del comportamiento. Así lo consigna el artículo 1113 del C.C. al establecer que el sindicado como responsable puede liberarse de la carga que se le imputa en

caso de probar la culpa de la víctima o de un tercero por quien no debe responder; culpa ?causal? -es decir, con influencia concreta en el resultado dañoso- que permite al imputado desentenderse de las consecuencias -en la medida de la incidencia de aquel obrar-, y que obliga a distribuir las responsabilidades que atañe a cada uno según su actuación (cf. esta Alzada, expte N° 148.909). En definitiva, sin ignorar que en virtud de la interpretación judicial del artículo 1113 del C.C. se prescinde de la indagación culpabilística de la conducta del conductor en accidentes de tránsito, en ciertos casos -como el aquí tratado- es preciso analizar la entidad del comportamiento desplegado por los partícipes a fin de asignar responsabilidad. Sobre esa base cabe examinar la culpa conjunta que da pie al daño, enfoque que exige que esa actitud haya sido eficaz para generarlo. En ese escenario la culpa actúa morigerando los perjuicios imputables al dañador, bien desgravándolo, bien concurriendo con su responsabilidad. Concluyo así que cuando el daño se origina en la conjunción de conductas culposas relacionadas con el hecho, los partícipes deben responder en razón de la incidencia causal que la culpa de cada uno ostenta en el resultado dañoso. Ello demuestra la íntima imbricación de los elementos que gobiernan la responsabilidad civil, pues el estándar de la culpa se evalúa sobre la base de la relación de causalidad. En definitiva, ?es en el plano empírico del establecimiento de ?causas y efectos? en el que encontramos los datos necesarios para determinar si ha existido o no culpa de la víctima?, con lo que gran parte del análisis se lleva a cabo en esa esfera (Lorenzetti, R. - Sozzo, G., ?Culpas concurrentes?, Revista de Derecho de Daños, Accidentes de tránsito, 2002-1, Rubinzal Culzoni, Sta. Fe, 2002, p. 63).

III.4. Aclaro que el esquema esbozado no ignora el criterio que imputa responsabilidad con apoyo exclusivo en el nexo causal entre el hecho y el daño, valorando la actuación de la víctima o de un tercero por quien el demandado no ha de responder únicamente desde esa perspectiva mecanicista al margen de todo factor subjetivo que haya incidido en el accidente. (Galdós, Jorge, ?El riesgo creado en los accidentes de automotores?, con cita de fallos de la S.C.B.A. Ac. 42.493, 11/09/90, Ac. L. 50.821, 28/12/93, Ac. 55.596, 09/04/96, etc.-; Revista de Derecho de Daños, Accidentes de tránsito II, Rubinzal Culzoni, Sta. Fe, 1998, p. 221/2). Sin embargo entiendo que esa aproximación al conflicto desconoce que, en la realidad, el estudio del nexo causal conduce a valorar la conducta de las partes inescindiblemente ligada al daño. Es que el análisis de las causas y efectos desligado de todo examen del factor subjetivo constituye con frecuencia una entelequia, pues aun cuando se reivindica la aplicación estricta del artículo 1113 atribuyendo responsabilidad con fundamento en el factor objetivo del riesgo de la cosa, no es dable prescindir de la trascendencia que pudo ostentar el comportamiento del damnificado en el siniestro evaluando su negligencia, impericia o imprudencia, conceptos que suponen un estudio del factor subjetivo. En suma, coincidiendo con lo establecido por un sector de la doctrina entiendo que el factor de atribución objetivo que consagra el artículo 1113 del Código Civil no obsta a que, probada la culpa, se evalúe la responsabilidad de los partícipes a partir de ese extremo, siempre que dicho actuar exhiba nexo causalidad adecuada (cf. López Mesa, op. cit., p. 673/4). Delineado el marco conceptual aplicable, en lo sucesivo me avocaré al análisis los extremos del caso que, a mi juicio, desvirtúan en parte la solución impuesta en sentencia.

IV. De acuerdo a lo explicado por el magistrado a fs. 260vta., los litigantes coinciden en que el accidente se produjo el día 27 de marzo de 2012, alrededor de las 17:30 hs. en la intersección de la Avenida Chapar y la calle Bolívar de la ciudad de Miramar. En ese contexto el Sr. Monzón se desplazaba por la Avenida a bordo de su vehículo Ford Sierra cuando, al arribar a la intersección con calle Bolívar, emprendió el giro hacia la izquierda con intención de tomar esa arteria; momento en que el accionado Otarala que transitaba por la misma Avenida y en idéntica dirección en su Ford Fiesta, intentó una maniobra de adelantamiento en la encrucijada impactando con su parte delantera en el lateral izquierdo del automóvil conducido por el actor. Concuero con lo indicado por el a quo al interpretar que, en esencia, la disputa gira en torno a las circunstancias del manejo desplegado por los conductores con incidencia en la mecánica del hecho, y la consecuente responsabilidad que deriva de ello. En este aspecto cada parte coloca en cabeza de la contraria la causa exclusiva del evento, pues mientras el actor aduce que circulaba prudentemente y con la luz de giro encendida hallándose en trance de concluir su maniobra cuando fue embestido por el demandado, éste último alega que el accidente se produjo por la infracción cometida por culpa del reclamante, al ensayar una maniobra prohibida ubicándose en posición de ser embestido. Estudiando el conflicto desde la plataforma descripta, considero que ambos partícipes se comportaron con displicencia al realizar maniobras que, con diverso grado, confluyeron en la producción del hecho.

V. Respecto de la actuación desplegada por el actor principio por señalar mi disenso con lo interpretado por el a quo en cuanto a lo ordenado en el artículo 44 de la Ley de 24.449, que consigna la prohibición de giro a la izquierda en arterias de doble mano. Según tal disposición legal ?en vías de doble mano no se debe girar a la izquierda salvo señal que lo permita.? (Ley Nacional N° 24.449, art. 44 inc. f), al que adhiere la Provincia de Bs. As mediante Ley 13.927. El subrayado me pertenece). De acuerdo al magistrado esa normativa -vigente en la Municipalidad de General Alvarado- ?impide el giro a la izquierda en vías de doble mano semaforizadas?. El Juez refiere que en autos no se ha mencionado -ni menos aún probado- que la Avenida en que se produjo el accidente contara con semáforo en su intersección con Bolívar, concordando los testigos en que no existía cartel que prohibiera el giro (fs. 262vta., 2do y 3ero). Surge de ello que, a criterio del Juez, la maniobra ejecutada por el actor no se subsumía en la prohibición estatuida por el ordenamiento legal (ibíd, párrafos cit. y 4to y 5to). En efecto, desde su

perspectiva la prohibición opera únicamente en los casos en que existe un semáforo en la intersección, y siempre que el artefacto no cuente con una señal lumínica que admita la posibilidad de giro, o bien cuando exista un cartel que prohíba girar. En todos los demás supuestos -es decir, cuando no medie semáforo alguno en el cruce o cartel que vede la maniobra-, el giro a la izquierda se encontraría habilitado. Entiendo que esa interpretación contradice lo sentado en el artículo 44, inciso f) de la Ley. En mi opinión, una hermenéutica razonable de la norma no da pie a la exégesis propuesta por el magistrado, emergiendo tanto de su contenido como de la télesis de la prohibición instaurada, la debida interpretación de la disposición legal.

V.1. Circunscribiéndome a lo plasmado en el inciso, el giro a la izquierda en arterias de doble mano está absolutamente prohibido ?salvo señal que lo permita?. Ello significa que la excepción sólo opera en caso de existir una señal concreta que habilite esa maniobra, es decir, un semáforo que cuente con la señal lumínica al efecto o, a todo evento, un cartel que cumpla idéntica función permisiva. Dicho de otro modo, la prohibición de giro no opera ?por defecto? -como entiende el a quo, al estimarla exceptuada siempre que no exista un semáforo o un cartel de prohibición-, sino -en mi opinión- a la inversa, hallándose por tanto impedida siempre para los conductores salvo que medie un semáforo o cartel que la habilite. Así se desprende de precedentes de esta Alzada en los que consta que la maniobra sólo está permitida cuando existe una indicación lumínica que la autoriza, añadiendo que la pauta es receptada en la ordenanza N° 20950 del Municipio del Partido de General Pueyrredón que -al margen de su ámbito de aplicación- acoge tal interpretación, razonable con la finalidad a la que tiende la norma (cf. ?Stepañenco, A. c/ García, J.J. y ot. s/ daños?; expte. N° 158.578; sent. 29/12/14, Reg. N° 184, F° N° 144). La ordenanza de mención reza: ?Queda prohibido girar a la izquierda para salir de una avenida de doble sentido de circulación, a excepción de las intersecciones que estén dotadas de semáforo con habilitación lumínica de giro u otro dispositivo de seguridad aprobado por el Departamento de Ingeniería de Tránsito.? (art. 10, Ord. 20950/12. El subrayado es mío). Por tanto, entiendo que la ausencia de semáforo en la intersección en que se produjo el siniestro, o la declaración de los testigos en cuanto a que no había cartel que prohibiera el giro, son intrascendentes para exceptuar la maniobra del marco infractor, o al menos de las faltas consideradas como graves. En consecuencia, la conducta del Sr. Monzón al girar a la izquierda en una arteria de doble mano sin contar con una señal habilitante a ese fin constituye a mi juicio una transgresión a la normativa vigente.

V.2. Sentado lo anterior no puedo dejar de observar que, si bien el actor desplegó una maniobra en falta, transitaba sin embargo con suma cautela, dando aviso con suficiente antelación de su intención de tomar calle Bolívar, de modo que su conducta estuvo antecedida por señales de alerta con la consecuente posibilidad para quienes venían detrás de prever esa contingencia vehicular. Es decir, incluso asumiendo que el actor ensayó el giro indebidamente, es incuestionable que su comportamiento no puede ser calificado de imprevisto, siendo dable aclarar que no toda maniobra realizada en contravención supone imprevisibilidad para los demás conductores. En otros términos y atendiendo al caso, no todo giro a la izquierda es pasible de considerarse como inesperado o sorpresivo cuando -como aquí acontece- esa conducta se vio antecedida por un conjunto de elementos que daban cuenta de esa voluntad, generando una expectativa razonable de comportamiento que debió preverse. Entre esos extremos adquieren relevancia tanto el descenso de velocidad del actor como su desplazamiento al sector izquierdo del carril por el que circulaba y el encendido de la luz de giro trasera de ese lado, a más del factor temporal consistente en haber ejecutado la maniobra con tiempo para ingresar en calle Bolívar, recibiendo el impacto en su parte frontal debido al ángulo del accionado que invadió el carril contrario de la Avenida en su intento de sobrepaso en un sector prohibido (v. fs. 29).

V.3. En ese orden de cosas y como puntualizara el a quo, los testigos que declararon en el expediente manifestaron de manera concordante que el Sr. Monzón había frenado para doblar, ?había puesto el guiño (...), ya estaba doblando y el otro pasó fuerte? (v. fs. 142), que ?el coche de Carlos tenía la luz de giro prendida, es más, venía frenando Carlos porque estaba doblando (...), el ya venía poniendo la luz de giro y a los 50 metros el ya venía cerrando para doblar, no dobló abruptamente?, y que ?tenía la luz de giro encendida.? (fs. 143). En idéntico sentido se dijo que ?Monzón venía a media cuadra para doblar para la casa y ya pone la luz de giro (...), dobla para la casa, ya había puesto la luz de guiño para pasar y ahí es cuando lo pasa Otarala.? (v. fs. 162; argto. y doct. arts. 384, 424 y sgtes del C.P.C.C.). Tales testimonios rendidos por los Sres. Carmona, Abraham y Juárez dan cuenta de las circunstancias del accidente y exponen la actitud asumida por el actor en la conducción de su rodado; actitud que, al margen de la maniobra ejecutada, enmarca en un contexto de previsibilidad al dar aviso de su intención mientras disminuía ostensiblemente la velocidad (cf. Ley 24.449, art. 43; v. fs. 187, rta. al pto. IV; argto. arts. cit. y 474 del C.P.C.C.). En ese cuadro el Sr. Otarala debió actuar con mayor diligencia, siendo evidente que no conservó el control de su vehículo al desatender a las vicisitudes del tránsito y actuar con notoria negligencia desplazándose a una velocidad excesiva y tratando de rebasar al actor en una encrucijada de arterias e invadiendo en ese trance la mano contraria. Su conducta ostentó por tanto una influencia crucial, constituyendo la causa prevalente del siniestro. Sobre el particular destaco que, según los testigos, el demandado circulaba a alta velocidad, en contramano y por la mitad de la Avenida, sin respetar además un cartel de disminución emplazado metros antes del cruce de arterias (v. fs. 142, 143 y 162, arts. cit.). Lo declarado por los deponentes -de cuyos dichos no encuentro razón para apartarme en tanto lucen consistentes, sin haber sido rebatidas- avala lo sostenido y me lleva a tener por

acreditada la actuación del Sr. Otara en infracción a lo normado en los artículos 39 inc. b), 42 inc. b), 50 y 51 inc. e) 1 de la ley 24.449 (cf. arts. referenciados del C.P.C.C.). Sobre esa plataforma estimo que el accidente devino de la articulación de conductas que, con diferente intensidad y en diverso grado, contribuyeron en el hecho. Como demostración de la concausalidad predicada señalo que, ante la supresión hipotética de cualquiera de las actitudes de los litigantes, cabe suponer que el accidente no habría ocurrido, lo que da pie a inferir que el siniestro obedeció a la confluencia de comportamientos que se tradujeron causalmente de distinto modo, sin responder a la actuación exclusiva de uno de ellos. V.4. El análisis de la responsabilidad atribuible a los intervinientes impone al Juez estudiar el comportamiento de todos los protagonistas desde una perspectiva integral, sin desentenderse del cumplimiento o incumplimiento de las normas de tránsito puesto que, aun cuando la mera infracción no acarrea de por sí responsabilidad, no puede ser dejada de lado al analizar la relación causal y calificar la conducta de los partícipes (cf. esta sala, expte. N° 117.566, con cita de SCBA, 08/06/05, Ac. 79.618; C. 105.935, 03/11/10). Discurriendo por ese cauce, en el sub lite las partes deben responder en función del aporte causal que sus conductas tuvieron en el suceso dañoso. Consecuentemente es preciso valorar la incidencia del giro a la izquierda en su contexto específico -es decir, mediando señalización previa de la maniobra a una distancia considerable, con desplazamiento al sector izquierdo del carril y disminución de la marcha- y, fundamentalmente, el intento de sobrepaso del demandado que se lanzó al cruce a una velocidad excesiva, en una zona prohibida al efecto y con invasión del carril contrario. Considerando lo expuesto, respecto del porcentaje de responsabilidad atribuible entiendo que el aporte causal derivado del comportamiento del demandado reviste una trascendencia vital en el accidente, colaborando el actor en menor medida a su producción. Es que -insisto- de acuerdo lo expuesto la conducta del Sr. Monzón no es pasible de calificarse como imprevisible o inesperada, contando quien lo precedía con la posibilidad cierta de proyectar el escenario futuro y conjurar la probabilidad de colisión de haberse hallado atento al tránsito y ceñirse en su proceder a lo ordenado por las normas. Frente a esos extremos, observando que en las circunstancias concretas el Sr. Otara estaba en inmejorables condiciones de prever la maniobra que se proponía el actor -anunciada y emprendida con tiempo-, actuando en el manejo con acentuada imprudencia y violando múltiples disposiciones, me inclino por imponer al demandado el 80 % de la responsabilidad en el siniestro, debiendo cargar el accionante con el 20% restante al haber cooperado en menor grado en el hecho. Por ende, con relación al primer agravio corresponde acoger parcialmente lo solicitado, modificando la atribución de responsabilidad en el sentido mencionado. ASÍ LO VOTO. A LA PRIMERA CUESTIÓN PLANTEADA EL SEÑOR JUEZ DR. ALFREDO EDUARDO MÉNDEZ DIJO: I.- No comparto la solución ni los fundamentos dados por colega de Sala preopinante respecto de la atribución de responsabilidad en el evento dañoso, motivado en la base argumental que expondré seguidamente. No hay aporte causal del actor en el hecho de la cosa, es decir, la conducta de la víctima no ha tenido incidencia en el daño (art. 1113, 2º párr. del Cód. Civil, Texto anterior) (doct. arts. 330, 375, 384 del rito). Veamos. Comparto el criterio dominante de distintos tribunales provinciales que sostienen que el giro a la izquierda en una avenida de doble mano sin señal lumínica en la intersección no está expresamente prohibido, sin perjuicio de que se trate de una maniobra singularmente riesgosa que debe llevarse a cabo adoptando previamente todos los recaudos necesarios para no obstruir el tránsito normal de los demás automovilistas (conf. Fallos CCYC Quilmes c. 12962; del 18/05/11; CCYC Azul, c. 50632 del 24/10/2007; esta Cámara Sala 3 c. 159100, Sala II c. 139874, 137684 entre otras). Disiento entonces con el distinguido Magistrado que me precede en el voto, cuando concluye que circunscribiéndose a la literalidad de lo plasmado en el inciso f del art. 44 de la ley 24449, el giro a la izquierda en las arterias de doble mano está absolutamente prohibido, salvo señal que lo permita. Adviértase que la normativa citada se refiere a vías semaforizadas, conforme reza el título resaltado del propio artículo y emana de la hermenéutica de la norma en su conjunto atendiendo a cómo se vienen desarrollando los incisos precedentes. Es por ello que no puedo abonar una forzada interpretación de la normativa nacional de tránsito que resulta aplicable al caso en virtud del ámbito temporal y espacial donde aconteció el evento dañoso que nos ocupa, es decir, la ciudad de Miramar en el Partido de General Alvarado. Sin desconocer -claro está- que en el ámbito del Partido de General Pueyrredón, se encuentra vigente la ordenanza Nro 20950 que prohíbe expresamente la maniobra descripta. De manera que, coincidiendo con lo expresado por el Magistrado de Grado entiendo que, el actor no ha transgredido ninguna normativa expresa, siendo que la maniobra de giro efectuada se halla autorizada y, además, ha tomado las previsiones debidas en el contexto de la circulación vehicular, resaltando que fue el demandado quien violó una normativa de tránsito al iniciar un adelantamiento cuando se está llegando a una encrucijada, lo que está prohibido (art. 42 inc. b) de la citada ley). En suma, el giro ensayado por la víctima del suceso no puede considerarse como inesperado o sorpresivo con las características de imprevisibilidad; por el contrario, de acuerdo a las declaraciones de los testigos lucientes en la causa, la maniobra se realizó en un contexto de previsibilidad al dar aviso de su intención mientras disminuía ostensiblemente su velocidad (v. fs. 142, 143, 162; doct. y arg arts. 375, 424 y 384 del rito). Antes de terminar, no puedo dejar de decir que, la prueba de los eximentes debe ser inequívoca debiendo ser apreciada con carácter restrictivo, teniendo en cuenta la finalidad social típica que funda la responsabilidad objetiva del dueño o guardián (SCBA, Acdo. L. 35784 A y S. 1995-III-827). Es así entonces que,

se requiere el aporte de pruebas fehacientes del hecho indicado (el obrar reprochable de la víctima) que no puede dar lugar a interferencias multívocas y con la virtualidad suficiente como para erigirse como factor de interrupción (arts. 1113 2do par., 2da parte y su doct. del Cód. Civil; art. 375, 384 del ritual y su doct.). En ese contexto, colijo que la conducta del accionante además de no ser contraria al ordenamiento, no tiene relación adecuada con el perjuicio (doct. Arts. 1113 2da parte, 2do parr. y ccdtes del código sustantivo anterior; doct art. 384 del rito). En consecuencia, tal como lo adelantara, el accionar de la víctima no ha tenido aptitud suficiente para interrumpir el nexo de causalidad entre el hecho y el daño, proponiendo la confirmación del fallo en crisis.

ASÍ LO VOTO. A LA PRIMERA CUESTIÓN PLANTEADA EL SEÑOR JUEZ DR. RUBÉN DANIEL GÉREZ DIJO: Adelanto mi adhesión al sentido y fundamentos brindados en el voto del Dr. Méndez. Sin perjuicio de lo anterior, teniendo en cuenta que allí se hace referencia a mi voto en los autos ?SALAZAR, PEDRO ANTONIO c/ BRUNO, LUIS GUILLERMO Y OTROS s/ DAÑOS Y PERJUICIOS? - EXPTE.Nº159.100, sentencia dictada el 25 de noviembre de 2015, considero necesario hacer algunas consideraciones particulares para el presente. En esa oportunidad se analizó un caso que debía subsumirse en lo dispuesto por la ley provincial 11.430, al haber acaecido el accidente el día 27/09/2002. Por el contrario, en la causa bajo examen (accidente del 27/3/2012) debe aplicarse la ley nacional 24.449 por ser el régimen legal al cual adhirió nuestra provincia mediante la ley 13.927 (vigente desde el 1 de enero de 2009). No obstante esa diferenciación normativa, entiendo que la solución no puede ser distinta a la que adopté en la causa ?Salazar?. Es que, apenas se comienza con el análisis, se advierte que los textos legales son prácticamente idénticos y merecen la misma interpretación jurídica. En efecto, la ley provincial Nº11.430 disponía en su art. 54º (texto según ley 11.768) que: ?En las vías reguladas por semáforos: 1.-Los vehículos deben:...5- En las vías de doble mano y aún con más de un carril por mano, está prohibido el giro a la izquierda en las encrucijadas o en cualquier punto de calzada, salvo señal que lo permita.?. Por su parte la ley 24.449 en su art. 44 dispone: ?VIAS SEMAFORIZADAS. En las vías reguladas por semáforos: a) Los vehículos deben: ... f) En vías de doble mano no se debe girar a la izquierda salvo señal que lo permita.?. Asimismo considero conveniente subrayar que en el presente queda al margen cualquier consideración de la ordenanza local Nº20.950 (MGP), desde que su ámbito de aplicación no alcanza al lugar donde se produjo el accidente bajo estudio, esto es Av. Chapar y Bolívar, de la ciudad de Miramar, partido de General Alvarado, cuyo Consejo Deliberante no ha dictado normas locales complementarias (como si lo ha hecho el Municipio de General Pueyrredón) a las de ley nacional 24.449 y que se refieran al tránsito. En el precedente ?Salazar? también hice referencia a otros precedentes que también refieren a la prudencia con la que se debe iniciar una maniobra riesgosa como lo es el giro a la izquierda en una avenida, asumiendo -de ese modo- que no se trata de una ?prohibición? para las vías no semaforizadas. Allí señalé: ?El giro a la izquierda en una avenida de doble circulación, es una maniobra singularmente riesgosa que, si bien en el terreno del suceso se hallaba autorizada, dado que la prohibición existe exclusivamente en avenidas semaforizadas de acuerdo a lo establecido por el artículo 54 de la ley 11430 [del mismo modo que ahora lo hace el art. 44 de la ley 24.449] y, no debió acometerse sin previamente adoptar todos los recaudos necesarios para asegurarse que no obstruiría con el viraje el tránsito normal de quienes, al provenir de la mano contraria, poseían prioridad de paso, poniendo a éste ante una circunstancia imprevista e irresistible que obligara al esquivar e ingreso a la otra mano por la maniobra sin alternativas que efectuara aquél.? (QL 12962 RSD-26-11 S 18/05/2011; 6257 RSD-84-3 S 21/10/2003; 5053 RSD-48-2 S 08/08/2002). Y que: ?El giro hacia la izquierda debe ser considerado una maniobra riesgosa y en consecuencia el conductor que se dispone a realizarla debe dejar paso a los vehículos que circulan por su mano pues de lo contrario se crea en su contra una presunción de responsabilidad.? (AZ 50632 RSD-165-7 S 24/10/2007, el destacado me pertenece). Y este mismo Tribunal ha resuelto que: ?...es un deber elemental de cuidado para todo conductor que va a efectuar un giro a la izquierda en una avenida, asegurarse de que no circula ningún vehículo en sentido contrario previo a iniciar el cruce, dada la peligrosidad que dicha maniobra reviste para quienes se desplazan por el carril o carriles opuestos (Sala II, Exptes. 139.874 S. 1-9-09 Reg. 749-S; 140.467 y 140.926 S. 17-9-09 Reg. 801-S; 137.684 S. 1-3-12 Reg. 42-S)?. La doctrina especializada sostiene que, en supuestos como el analizado, la más leve imprudencia puede determinar la plena responsabilidad del conductor, ya que genera un grave peligro no sólo por interponerse en la trayectoria de quienes avanzan en sentido contrario sino también para quienes circulan en su misma dirección [como aconteciera en autos], en la medida que al verse obligado a reducir la velocidad justamente en el carril de circulación rápida, interfiere también en la marcha de estos últimos (v. Areán, Beatriz, Juicio por accidentes de tránsito, Ed. Hammurabi 2006, v. 2 pág. 369 y ss.). La prueba colectada en autos, en especial de los testimonios brindados por los testigos presenciales Sres. Juarez, Abraham y Carmona que surgen de las actas obrantes a fs. 142, 143 y 162, que por su concordancia lucen veraces y no fueron tachados en su idoneidad, me convence de que la maniobra intentada por el actor estuvo revestida de las condiciones de previsibilidad suficientes, no tornándola intempestiva o sorpresiva (arts. 375, 384, 456 y ccdtes. del CPC). Por el contrario la conducta desplegada por el demandado, intentando tras pasar al actor invadiendo el carril contrario de circulación de la Avenida Chapar, cuando debió advertir que el vehículo que lo precedía se disponía a girar hacia su izquierda, constituye - a mi entender - la única causa eficiente productora del evento dañoso que

lleva al demandado a cargar con el cien por ciento (100%) de la responsabilidad civil, configurando el deber de reparar en los términos fijados por el a-quo (art. 1068, 1113 segundo párrafo y ccdtes. del Cód.Civ.). Por lo expuesto, VOTO POR LA AFIRMATIVA. A LA SEGUNDA CUESTIÓN PLANTEADA EL SEÑOR JUEZ DR. RAMIRO ROSALES CUELLO DIJO: Abordando la queja referida a lo otorgado por privación de uso, el agravio no es de recibo. Aun cuando el perito no precisó el tiempo que pudo insumir el arreglo del automóvil del actor, de conformidad con lo explicado por el Juez es indudable que el rodado sufrió daños de diversa índole que, atendiendo a su magnitud, impidieron su uso durante un tiempo considerable en función de las reparaciones requeridas (fs. 264, 1er párrafo; fs. 7/8; fs. 32/4; fs. 187, pto. IV) h); fs. 192/4; CD; argto. arts. 384, 385, 394, 474 y ccdtes. del C.P.C.C.). En esa línea el magistrado estimó que, en principio, la privación del automotor apareja la necesidad de acudir a medios sustitutos, con los gastos de movilidad que supone cubrir la falta utilizando otros servicios para desplazarse; traslados que en el caso eran imprescindibles para transportar herramientas de trabajo de albañilería (v. fs. 264, último párrafo, con cita de esta sala, expte. N° 140.240, Reg. N° 221, F° N° 1647; y vta., 1er párrafo). Con cita de Zavala de González el Juez consideró la privación temporal del móvil como un daño resarcible -salvo acreditación en contrario-, con la consecuente obligación de reparar que nace de esa situación de hecho, criterio doctrinario al que adherimos (v. fs. 264vta.). El impugnante ha prescindido de atacar los ejes en que se apoya ese razonamiento, limitándose a negar el reclamo alegando la ausencia de prueba y la falta de datos en el dictamen pericial. Considero que su crítica es inadmisibles por cuanto desconoce un hecho que surge incontrastable de la prueba, consistente en la efectiva necesidad de arreglos por daños cuya entidad emerge de las imágenes y encuentra respaldo en los presupuestos adjuntados a la causa. Tal documental -que ostenta pleno valor- exhibe el nivel de afectación del rodado y permite inferir con alta probabilidad la imposibilidad de uso del bien por un tiempo relativo, calculado por el Juez en dos meses sin que el apelante haya rebatido con argumentos fundados su razonabilidad (argto. y doct. arts. cit. y 165 del C.P.C.C.). Huelga decir que, probada la existencia del rubro, de mediar ausencia de prueba para su cuantificación el Juez se encuentra habilitado para estimarlo conforme lo dispuesto en el artículo 165 del Código de Rito, pudiendo establecerlo de acuerdo a su prudente arbitrio (cf. esta sala, 09/02/15, expte. N° 154.937, Reg. N° 5; F° N° 10). Desde esa óptica interpreto que, siendo indiscutible que existió la privación, procede el derecho de reparación para cubrir los gastos que, lógicamente, el actor se vio obligado a abonar. Puesto que el accionado cuestionó el rubro omitiendo atacar con debida propiedad aspectos tales como la base de cálculo y sus variables -extremos que, acreditado el concepto y ante la ausencia de parámetros de cuantificación, el Juez debió estimar acudiendo a la facultad oficiosa del artículo 165 del C.P.C.C. ejercida dentro de los confines de lo razonable-, el agravio no puede admitirse. Por los motivos citados, me inclino por desestimar el segundo agravio. ASÍ LO VOTO.- LOS SEÑORES JUECES DRES. ALFREDO EDUARDO MÉNDEZ Y RUBÉN DANIEL GÉREZ VOTARON EN IGUAL SENTIDO Y POR LOS MISMOS FUNDAMENTOS. A LA TERCERA CUESTIÓN PLANTEADA EL SEÑOR JUEZ DR. RAMIRO ROSALES CUELLO DIJO: Corresponde, POR MAYORÍA DE FUNDAMENTOS consignados en el presente acuerdo: I. Confirmar íntegramente la sentencia dictada a fs. 259/66. II. Imponer las costas al apelante vencido (art. 68 del C.P.C.C.). ASÍ LO VOTO.- LOS SEÑORES JUECES DRES. ALFREDO EDUARDO MÉNDEZ Y RUBÉN DANIEL GÉREZ VOTARON EN IGUAL SENTIDO Y POR LOS MISMOS FUNDAMENTOS. Por ello, en virtud de las conclusiones obtenidas en el Acuerdo que antecede y sus fundamentos, se dicta la siguiente SENTENCIA: I.) Confirmando íntegramente la sentencia dictada a fs. 259/66; II.) Imponiendo las costas al apelante vencido (art. 68 CPC); III.) Difiriendo la regulación de honorarios profesionales para su oportunidad (argto. art. 68 del C.P.C.C.; art. 31 decr. ley 8.904/77). NOTIFÍQUESE personalmente o por cédula (art. 135 CPCC). DEVUÉLVASE.- 034318E