

Accidente De Transito Prioridad De Paso

JURISPRUDENCIA

Accidente de tránsito. Prioridad de paso

Se revoca la

sentencia de primera instancia, y se hace lugar a la demanda por indemnización de los daños y perjuicios derivados de un accidente de tránsito, por entender que el demandado no contaba con la prioridad de paso.

En la ciudad de Mar del Plata a los 28 días del mes de febrero del año dos mil diecinueve, reunida la Excelentísima Cámara de Apelación en lo Civil y Comercial, Sala Segunda, en acuerdo ordinario a los efectos de dictar sentencia en los autos: ?ALI, Pablo Daniel c. ODDOS, Daniel Pedro y otro s. Daños y perjuicios?. Habiéndose practicado oportunamente el sorteo prescripto por los artículos 168 de la Constitución de la Provincia y 263 del Código de Procedimientos en lo Civil y Comercial, resultó del mismo que la votación debía ser en el siguiente orden: Dres. Roberto J. Loustaunau y Ricardo D. Monterisi. El Tribunal resolvió plantear y votar las siguientes:

CUESTIONES 1) ¿Es justa la sentencia apelada? 2) ¿Que pronunciamiento corresponde dictar? A la primera cuestión el Sr. Juez Dr. Roberto J. Loustaunau dijo: I. En la sentencia que obra a fs. 213/220, el Sr. Juez rechazó la demanda entablada por Pablo Daniel Ali contra Daniel Pedro Oddos y la citada en garantía Boston Compañía Argentina de Seguros S.A., en la que se reclamaba la reparación de los daños sufridos a consecuencia de un accidente automovilístico ocurrido en esta ciudad. Impuso las costas al vencido. Para así decidirlo, consideró que el actor había incurrido en culpa al no respetar la prioridad de paso absoluta consagrada por el art 41 de la ley 24.449 pues circulaba por una avenida y no una semiautopista. Destacó que el género ?arterias o vías de mayor jerarquía? invocado por el Sr. Alí no está reglado legalmente. Señaló además que el actor no achacó a la contraria haber incurrido en exceso de velocidad ni desconoció la copia de la denuncia del siniestro efectuado por ésta a su compañía aseguradora, en la cual relató que la moto de Alí venía rápido por la avenida y que terminó impactando en la parte trasera izquierda de su camioneta, rompiendo el faro izquierdo. Agregó que el dictamen pericial de fs. 161/166 sería coincidente en cuanto a este punto, resultando el actor el embistente. Apeló la parte actora y su recurso, concedido libremente, ha sido fundado con el escrito de fecha 23/10/2018 que no fue respondido (fs.244) II: Los agravios son los siguientes: a) La regla de la prioridad de paso no es de aplicación al caso de marras, pues conlleva a la violación de la seguridad vial y supone la desatención de otros artículos de la ley. Al tratarse de una avenida, se produjo una excepción a la prioridad aunque expresamente la ley no lo diga. b) No corresponde realizar una interpretación autónoma de la norma que rige el carácter absoluto de la prioridad de paso. Eximir de responsabilidad al conductor del vehículo por esa sola circunstancia ?importa un juicio apresurado?, si se tiene en cuenta que el art. 39 de la ley 24.449 exige circular con cuidado y prevención en la vía pública. c) La regla del art. 39 tampoco debe interpretarse como ?quien es embistente es responsable del siniestro?, sino como un deber de evitar el daño en caso de ser posible, según las circunstancias del hecho. d) El sentenciante ha concluido su decisión aplicando erróneamente las normas de tránsito (prioridad de paso,) y atendiendo al carácter de embistente mecánico del actor. e) Quien accede a una avenida, por tener una mayor jerarquía, debe hacerlo con el cuidado que el exige el mayor tráfico que esta tiene. Por este motivo, debe calificarse al accionar del Sr. Oddos de imprudente, pues debía esperar a que el motovehículo cruzara la intersección, porque más que tuviera la prioridad. f) Las costas deben imponerse al demandado, toda vez que su parte debió promover este juicio para que se haga justicia y no quede indemne al responsable de los daños producido a su persona y patrimonio. II. El recurso prospera. II.1. A mi entender, asiste razón al apelante al cuestionar el modo de razonar del juez, que tuvo por interrumpido el nexo de causalidad al atribuirle culpa al actor. a) En el caso de estos autos se trata de establecer quien debe responder por los daños resultantes de una colisión que se produjo en esta ciudad en la intersección de una avenida sin semáforos con una calle de una sola mano, aplicando la ley 24.449. En concreto, se busca determinar si quien viene circulando por la derecha conserva o pierde la prioridad ante una calle de doble mano, o una avenida, y si ese criterio -explicado con detalle en el voto del Dr. Roncoroni que hizo mayoría en la SCBA (causa ?Salinas c. Cao? Ac. n°79.618) - se mantiene ya vigente la norma señalada, que no incluye la excepción ?vías de mayor jerarquía?. En situaciones similares se ha razonado que la Ley Nacional de Tránsito (Ley 24.449), a la cual la provincia adhirió por medio de la Ley 13.927, regula las prioridades de paso sin distinguir vías de circulación y jerarquía (a excepción del caso de la semiautopista, el acceso a una vía pavimentada desde una de tierra, o cuando se circula al costado de la vía de tren, respecto del que sale del paso a nivel). De ello se sigue que tratándose de dos calles, aun cuando una de ellas sea de doble mano -en la que se reconoce una mayor afluencia de tránsito e ?importancia?, la regla a seguir es la contemplada en el párrafo primero del art. 41 de la LNT: todo conductor debe ceder el paso al que cruza desde su derecha. b) Tal interpretación no me parece aceptable, por lo que he de repetir los argumentos que esta Sala II dejó asentados en casos similares (conductor que ingresa por derecha a una avenida o calle de doble mano) (causas n°155.534 RSD 184 del 12/8/2014; 163.055 RSD 186 del 13/7/2017; 165.148 RSD 57 del 08/3/2018, entre otras). Analizando si

el supuesto de las encrucijadas en las que una de las calles posee vías de doble mano - avenidas, calles doble mano y similares- puede ser aprehendido por la regla general del art. 41 primer párrafo de la Ley 24.449, mi conclusión es negativa. La norma regula la prioridad de paso que el ciudadano debe respetar ¿al que cruza desde su derecha?. Un primer problema que nos acerca a una respuesta negativa al interrogante radica en que el legislador, en el sintagma utilizado, no parece haber comprendido al caso que aquí nos ocupa: supuestos en los que el ciudadano se encuentra frente a una arteria en la que cruzan autos en ambos sentidos. Es decir, el conductor encuentra en la ley una pauta que guía su conducta cuando está frente a un vehículo ¿que cruza desde su derecha?, pero no parece que la norma explique adecuadamente -ni regule deónticamente- qué está obligado a hacer cuando en un mismo momento y en una misma encrucijada tiene frente a sí vehículos que cruzan ¿desde su derecha? pero también ¿desde su izquierda?, como ocurre al cruzar en perpendicular una vía de doble mano. Este juicio es por demás relativo y depende de cuál es el punto de referencia a partir del cual el ciudadano debe juzgar qué vehículo tiene prioridad. O dicho de otra forma: si hay dos manos en una de las arterias que conforman la encrucijada, habrá tantos criterios de prioridad como puntos de referencia se tomen (vehículo que circula por la calle perpendicular, vehículo que circula por una de las manos de la avenida, y vehículo que circula por la otra mano de la avenida). El conductor que circula por la calle y desea cruzar una vía de doble mano tiene a su izquierda un vehículo frente a quien tiene prioridad de paso, en tanto que avanzando unos pocos metros y ubicándose en la bocacalle se encuentra a su derecha con un vehículo a quien le debe prioridad de paso. A su turno, los vehículos que circulen por la vía de doble mano pueden enfrentar una incertidumbre semejante, debiendo analizar -cada uno en forma individual- a quién le debe o le es debida la prioridad de paso. En cada encrucijada los conductores que circulen por una de las manos de la avenida debieran detenerse y ceder paso al que ingresa por la calle perpendicular (quienes quedaran abroquelados en la bocacalle otorgando prioridad de paso a los del carril opuesto), en tanto que éstos últimos podrán pasar por gozar frente aquellos prioridad de paso. Cada conductor se enfrenta a una doble incertidumbre: la suya propia sobre a quién debe y le es debido el paso, y la que versa sobre lo que considera que harán los restantes vehículos (cuya conducta no puede anticipar adecuadamente, como aconseja hacer el manejo prudente y preventivo). Esta explicación parece indicar, por sí sola, la dificultad de subsumir el caso en estudio en la regla general del art. 41 primer párrafo de la LNT. c) Idéntica solución obtengo si analizo las consecuencias prácticas de la interpretación que se hace en la sentencia apelada. En este punto parece necesario recordar que tanto la ley, como la interpretación que la jurisprudencia hace de ella, configuran pautas de conducta de los ciudadanos. Es tarea del magistrado evaluar y considerar en cada caso cuáles son las consecuencias prácticas que se derivan de sus opiniones sobre lo que la ley dice, sobre lo que ella manda a hacer, lo que permite o lo que prohíbe. La Corte Suprema ha resuelto en forma reiterada que «uno de los índices más seguros para verificar la razonabilidad de la inteligencia de una norma y su congruencia con el resto del sistema a que está engarzada, es la consideración de sus consecuencias y que tales reglas tienen como presupuesto una adecuada ponderación de las circunstancias tomadas en cuenta para sancionar la ley y, además, la verificación de los resultados a que su exégesis conduzca en el caso concreto? (CSJN, in re ?Baliarda, José L. y otros?, Fallos: 301: 917, del 2/7/81; con cita de precedentes en Fallos 234:482, 295:1001, 299:167, entre otros; más recientemente en Fallos 305:1254, 332:2307). Dice Lorenzetti -siguiendo a Sagüés- que el juzgador que no mide los efectos de lo decidido en cuanto al caso concreto, o también las secuencias posteriores o el impacto del fallo en otros pronunciamientos, consuma una interpretación descalificable por imprevisora (Sagüés Néstor, ?Derecho Procesal Constitucional. Recurso extraordinario?, 2da. ed., Astrea, Buenos Aires, 1989, párr. 370, cit. por Lorenzetti Ricardo L., ?Teoría de la decisión judicial. Fundamentos de derecho?, Santa Fe: Rubinzal Culzoni, 2008, p. 399). Y es que, en efecto, la interpretación que propone la parte demandada y que ha sido adoptada por el Sr. a quo, tiene consecuencias sumamente desfavorables. Ellas ya han sido expuestas en la Suprema Corte bonaerense en el prudente voto del Dr. Roncoroni dado en el Acuerdo 79.618 (del 8/06/05) en el cual afirmó que ?la trascendencia de la regla de prioridad de paso que estatuye el art. 57 inc. 2º de la ley 11.430 no puede biseccionarse o fraccionarse en su aplicación y actuación para el conductor de un rodado que circulando por una calle de una sola mano, ingresa a una avenida de doble mano en la que los vehículos que corren sobre la primera mano a surcar se presentan a su izquierda. En nuestro parecer no es razonable la pervivencia del principio general que llevaría a sostener, por ende, que aquél goza de la prelación al surcar la primera mano de la bocacalle. Pues bajo el hilo conductor de tal razonar, pierde esa preferencia al llegar al centro de la calzada y encontrarse con la otra mano de la Avenida que le presenta, ahora, los vehículos por su derecha, obligándolo a detenerse en la mitad de la encrucijada, obstruir la circulación y erigirse en fuente segura de daños y accidentes (así lo sostuve en Cam. 1a. Sala IIIa. en causa 216.132, Reg. sent. 272/1993)?. Agregó el Ministro que ?la conducta a asumir en tales casos, el modo de neutralizar tales riesgos por el conductor que se asoma a una Avenida de doble mano es hacerlo con extrema prudencia y cautela, poniendo el debido celo en el estricto cumplimiento y acatamiento de la norma de prevención que regula tal situación y que no es otra que la ordenada por la excepción señalada en el ap. c) del inc. 2º del art. 57 del Código de Tránsito y en la cual están comprendidas las avenidas de doble mano, aunque ellas no estén mentadas entre las que a modo ejemplificativo se enuncian en ella. Por ende, y como reza tal norma

¿antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha?. Solo así, sabrá a que atenerse ante la conducta de los conductores que circulan por la arteria de mayor jerarquía y contribuirá a preservar la seguridad y ordenar la armónica convivencia entre los automovilistas. ¿Lo contrario -fácil es comprenderlo en los ejemplos brindados tanto por quien se asoma con la supuesta preferencia, como por quien carece de ella- es desplazar la seguridad por la inseguridad, sembrar el caos donde debería reinar el orden y de la mano de una norma interpretada a contrapelo del sentido que cabe asignarle a la misma dentro del sistema en que se integra, llenar de confusión el tránsito en tales encrucijadas y en fuente de daños que la norma debe prevenir y evitar. (SCBA, Ac. 79.618, en autos ¿Salinas, Marcela contra Cao, Jorge. Daños y perjuicios?, del 8/06/05). La jurisprudencia capitalina también ha analizado el tema y ha adoptado tesis análogas. La Sala A de la Cámara Nacional Civil resolvió -en un criterio que comparto- que ¿en lo que hace a la ¿prioridad de paso? no constituye un valor absoluto de interpretación, sino mejor en un principio general de referencia que ha de jugar en función de las circunstancias de cada caso. En tal sentido, se ha destacado que, para organizar y asegurar el cruce de vías jerárquicamente superiores accediendo desde las transversales relativamente secundarias, las reglas de derecha-izquierda y del ingreso prioritario son insuficientes y peligrosas, pues pueden llevar al usuario a ingresar sin precauciones en un polígono conflictual completamente diferente al de vías similares y someterse con ello a un intenso riesgo de colisión. Igualmente sería inconcebible que la encrucijada quedara abierta y sin reglas organizativas de la maniobra de cruce, de modo que quedan dos alternativas: señalar todas las intersecciones de vías de distinta importancia relativa, lo que resulta muy oneroso, o estipular normativamente la prelación del tránsito de las mayores sobre el de la menor (conf. Tabasso Cammi, Preferencia de la vía de mayor jerarquía. Eficaz dispositivo de organización y seguridad vial, LL, 2001-F-1083; citado en: Aren, Beatriz A., Juicio por accidentes de tránsito, 1a. ed., Buenos Aires, Amuraba, 2006, vol. 2, pág. 535). De allí que no sorprende que la jurisprudencia se incline a conceder prioridad de paso al conductor que circula por una avenida teniendo en cuenta no sólo la anchura sino también la densidad de tránsito (CNCiv., Sala A, ¿Jaworsky Boddan y otro c. Montes, Cristian Daniel y otros s/daños y perjuicios, del 12/05/2011, publicado en La Ley AR/JUR/24806/2011, con cit. de CNCiv., Sala J, ¿Sandalina, Néstor Rodolfo y otro c/ Cajal, Humberto Espirito y otros s/ sumario? y ¿Cajal, Humberto Espirito y otro c/ Sandalina, Néstor Rodolfo y otro s/ sumario?, del 22/11/99, voto en primer término de la Dra. Zulema Wilde). En otras palabras, de aplicar a las encrucijadas con vías de doble mano el principio general del art. 41 primer párrafo de la LNT se permitiría que todo vehículo que atraviesa una vía de ese tipo llegue hasta la mitad (teniendo a su favor prioridad de paso con relación a los vehículos de los carriles que tiene a su izquierda) pero deba detenerse y obstruir el tráfico a la espera de que pasen aquellos vehículos a los que debe prioridad (los del carril que tiene a su derecha), todo lo cual genera un gran peligro para los bienes y las personas. Esto entra en palmaria contradicción -como bien apuntó el Dr. Roncoroni en el voto precitado- con los propósitos que la misma Ley de Tránsito desea materializar, y que versan sobre la seguridad del tránsito vehicular. No debe perderse de vista que el intérprete de la norma, antes que la contradicción entre las reglas, ha de buscar su armonía (CSJN, Fallos 297:142; 299:93, 301:1149). Por último, creo que la aplicación del art. 41 primer párrafo de la LNT a los supuestos de encrucijadas en las que una o varias vías son de doble mano, a más ser un criterio de subsunción que estimo inadecuado y de proponer pautas de conducta que llevan a resultados altamente indeseables en el tránsito vehicular, conlleva la omisión de la aplicación de una regla de la cual puede extraerse una solución más clara y previsible al caso que nos ocupa, acorde con los fines que la Ley Nacional de Tránsito pretende promover. La regla general a la que me refiero es la del art. 39 inc ¿b? de la Ley conforme la cual el conductor debe ¿circular con cuidado y prevención, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito?. Esta norma no hace más que reproducir el estándar mínimo de diligencia circunstanciada previsto tanto en el art. 512 del C.Civ. derogado como en el art.1724 del C. Civ.y Com vigente, y se traduce en nuestro caso en el deber del conductor que circula por la calle (y se apresta a cruzar por una vía de doble mano no semaforizada) de detener su marcha y dar prioridad de paso a los vehículos que circulan por la arteria de mayor jerarquía en cualquiera de sus manos o carriles. d) Me permito agregar un dato más. Si bien es cierto que el art. 41 de la Ley Nacional de Tránsito no contempla las vías de mayor jerarquía como supuesto de excepción al principio de prioridad de paso allí regulado, no es menos cierto que su Decreto Reglamentario (el Dec. 779/95) contempló en el inciso ¿a? del art. 41 de su Anexo I que «En el caso de encrucijadas de vías de diferente jerarquía no semaforizadas la prioridad de la principal podrá establecerse a través de la señalización específica. Esta señalización no es necesario colocarla en todas las encrucijadas sobre la vía principal», lo que permite entrever que la omisión del legislador nacional no pasó desapercibida para el Poder Ejecutivo (algo que refuerza la hipótesis de la omisión del legislador -laguna-). Y a tal punto fue así que el decreto reguló la posibilidad de señalar las encrucijadas de vías de diferente jerarquía no semaforizadas dando por sentado -tal como surge de su redacción- que la prioridad de paso le corresponde a ¿la principal?. En conclusión, resulta sumamente difícil desprenderse de la que surge del razonamiento volcado con elogiada claridad en el Acuerdo 79.618, ¿Salinas, Marcela contra Cao, Jorge. Daños y perjuicios?, en voto del Dr. Roncoroni seguido por la mayoría, que ha sido parcialmente transcrito más arriba. Por estas razones es que entiendo que debe ratificarse que el demandado

no contaba con la prioridad de paso. e) Dado que la violación de la prioridad lleva a presumir la responsabilidad (art. 64 segundo párrafo de la ley 24.449), escasa o nula trascendencia tiene la condición de embistente que reviste el Sr. Alí. La autoría y responsabilidad en cabeza del demandado deben mantenerse en su totalidad con independencia de la condición de embistente, y ello porque no se ha desvirtuado - total o parcialmente - la presunción del art. 1113, 2da. parte del Código Civil, tampoco la del art. 64 de la ley nacional de tránsito 24.449 (vigente a partir del 1.1.09 conforme ley 13.927), y no juega en el caso la culpa concurrente (SCBA ?Sacaba de Larrosa c. Vilchez?; CSJN ?Entel c. Provincia de Buenos Aires?). II.2. En atención a lo expuesto, corresponde entonces tratar el reclamo indemnizatorio del actor. Dejo aclarado que tendré en cuenta las defensas planteadas tanto por la demandada como la citada en garantía en sus respectivas contestaciones (fs. 80/87 y 88/90), dándose curso a lo que la doctrina llama ?apelación implícita o adhesiva? (Hitters, Juan C. ?Técnica de los recursos ordinarios?, p.437, Ed Platense 2004) para garantizar su derecho constitucional de defensa. El Sr. Pablo Daniel Ali pretende la reparación de los siguientes rubros: a) gastos de traslado y movilidad, \$2000.-; b) gastos por reposición de vestimentas o pertenencias deterioradas o extraviadas, \$1000.-; c) gastos de reparación de la moto, \$27.313.-; d) desvalorización venal, \$6.000.-; e) privación de uso, \$4000.-. En mi opinión, la demanda debe prosperar, con el alcance que propongo a continuación: a) En cuanto a los gastos de traslado y movilidad, observo una superposición de rubros indemnizatorios con relación al derivado de la privación de uso, por lo que corresponde estimar el daño en uno solo, comprensivo de ambos. El daño por la privación del uso de un automotor puede comprender dos aspectos: por un lado, los gastos de traslados que se deben afrontar para el desarrollo de las diferentes actividades de la vida de la víctima - y en su caso- de su familia, como sustituto del vehículo, y, por el otro, el lucro cesante si es utilizado como herramienta de trabajo y se demuestra que la privación genera una merma en los ingresos. 1. Los daños por privación de uso de un vehículo deben ser indemnizados aunque no esté acreditado el perjuicio, pues se presume -en principio- que quien tiene un vehículo lo utiliza para llenar una necesidad de vida, contribuyendo al desarrollo de sus actividades en sus diversos aspectos; por tanto -como pauta general- acreditada la indisponibilidad del vehículo, ello es suficiente para hacer lugar a la reparación por dicho concepto (esta Sala, Exptes. N° 134.840 RSD 91 del 10-5-07; 138.751; 135.174 RSD227 del 21-8-07; 134.191 RSD 883 del 11-9-07; 165.251 RSD180 del 14/08/2018, entre otros). Es decir que, una vez acreditada la indisponibilidad del vehículo, es suficiente para hacer lugar a la reparación ante la ausencia de prueba en contra que debió aportar - a tal fin- la parte demandada. En doctrina y jurisprudencia se pueden encontrar dos tendencias opuestas sobre este aspecto particular relativo a la prueba del daño. Para la SCBA, la prueba de la imposibilidad de uso del automotor es insuficiente en orden a acreditar el daño resarcible y así, el más alto Tribunal de esta Provincia tiene dicho que: ?La p rivación del uso del automotor no escapa a la regla de que todo daño debe ser probado, ni constituye un supuesto de daño in re ipsa, por lo que quien reclama por este rubro debe probar que efectivamente esa p rivación le ocasionó un perjuicio?. (02/08/1994 - Baratelli, Sergio H. c. Robledo, Andrés C. - LLBA 1994, 783 - DJBA 147, 5627.) Para otros Tribunales, la paralización del automotor, aún futura, genera una presunción ?hominis? sobre la efectividad del daño resarcible, representado por los gastos que ha debido efectuar el usuario, o que deberá hacer, para recurrir a medios de traslación sustitutivos (Zavala de González, Matilde ?Resarcimiento de daños?: t°3 ?El proceso de daños? editorial Hammurabi, Bs.As. , 1993 páginas 192 y siguientes y fallos allí citados). El segundo criterio ha sido expuesto en diferentes pronunciamientos (Cámara Nacional de Apelaciones en lo Comercial, sala B, fallo de fecha 18/10/2006 recaído en autos: ?Sobrero, Julio C. c. Boston Cía. Arg. de Seguros?; por el Tribunal Colegiado de Responsabilidad Civil Extracontractual Nro. 1 de Santa Fe en fallo del 15/05/2006, dictado en la causa: ?Grenón, Andrés Santiago c. Cremi, Juan Héctor y/o Gorosito, Hugo Raúl y/u ot?., publicado en La Ley Litoral 2006 (diciembre), 1453; por la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil, sala E . con fecha 24/02/2006 , en autos: ?Movi Trans Sociedad de Hecho y otros c. Aldazábal, María y otro?, publicado en LA LEY 2006-D, 415; por la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil, sala J , en fecha 20/12/2005 , expediente caratulado: ? Barrientos, Luciano S. c. Autopista del Sol S.A. y otros? publicado DJ 26/07/2006, 954; por la Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial de Dolores, en sentencia del 02/03/2006 , expediente ?Larrosa, Carlos A. c. Rodriguez, Oscar? publicado en LLBA 2006 (junio), 640; por la Sala I de esta Cámara de Apelaciones de Mar del Plata en autos: ?Chalet , Margarita y Otros c.Quiroga, Ramón D. y Ot ? publicado en La Ley Buenos Aires 2007 (febrero) 76, reseñando exclusivamente los últimos pronunciamientos al respecto.) Resulta destacable el razonamiento utilizado por la Sala I de esta Cámara, en voto del Dr. Juan José Azpelicueta , al decir que : ?...debe acogerse el reclamo por ?privación de uso? de automotor efectuado en el marco de una acción de daños y perjuicios derivada de un accidente de tránsito, pues si bien en la demanda no se han afirmado pérdidas económicas ni perdido posibilidad de ganancias por dicha privación, resulta evidente el detrimento derivado de la falta de uso del vehículo como herramienta de traslado o movilización, pues nadie adquiere un auto para mantenerlo guardado en el garage? (Chalet Margarita y ot. c. Quiroga Ramón Domingo y ot. s. Daños y perjuicios?, sent. del 9-5-2006 R 186-S F°901 Expte. N°133.382). Como bien dice Zavala de González, ?No puede exigirse a la víctima la paralización o limitación de su actividad a raíz de la privación del automotor derivada del hecho. Por el contrario, es ajustado a

pautas de razonabilidad que, en tanto sea posible, recurra a resortes sustitutivos que permitan la continuidad cotidiana de la vida. Dado que el obligado se encuentra constreñido a colocar al damnificado en situación económica equivalente a aquella en que se encontraría de no haber sucedido el hecho (arg.art.1083 del Código Civil), es evidente que los gastos de reemplazo del automotor integran el contenido del deber resarcitorio?, explicando más adelante que ?dichos gastos son regulares, verosímiles y ordinarios, es decir, objetivamente previsibles y acordes con el sistema de causalidad adecuada? (Zavala de González, Matilde ?Daños a los automotores? tº 1, editorial Hammurabi. Bs.As. 1989 página 129). Es cierto que la lesión a un interés patrimonialmente valorable no es el daño en si mismo, sino que este es una consecuencia que puede o no derivarse de aquella. Pero también es real que para ciertos daños, como el caso de privación de uso, operan las llamadas presunciones hominis que el Juez practica sobre la base de los datos aportados en la causa. Estas presunciones hominis implican un medio probatorio, e implican en la práctica trasladar al demandado la prueba adversa a la existencia del daño, en razón del principio de sentido común, conforme el cual, quien alega un hecho contrario al curso normal y ordinario de las cosas, soporta la necesidad de acreditarlo (Zavala de González, Matilde ?El proceso de daños? ya citado páginas 187 y siguientes). Dicho de otro modo, probado el plazo durante el cual deberá privarse el actor del uso del vehículo, tal indisponibilidad implica un daño, salvo que el accionado pruebe que el actor no usará el vehículo para trasladarse, o realizar actividades de esparcimiento, o transportar a su familia, acreditando el hecho positivo contrario, como verbigracia, que tiene otro auto.

2. En estas actuaciones, el Sr. Alí únicamente persigue ser indemnizado de los gastos de traslado y movilidad que ha debido afrontar, pues se ha limitado a señalar que la moto representa un medio transporte y que se encuentra sumamente perjudicado por su indisponibilidad (punto 1 e de su demanda) y que tuvo que trasladarse en taxi o remises (punto 1 a del mismo escrito). Por este motivo, considero que existe una superposición de los rubros indemnizatorios y que, por ambos, corresponde acordar una única suma, la cual debe ser calculada en función del tiempo que demandó el arreglo y las necesidades de traslado que tenga el actor. En este punto, sólo se observa con precisión el primero de estos datos al indicar el perito mecánico que la reparación llevaba una semana aproximadamente (fs. 162 vta, punto d y 191 punto b), pero nada se dice sobre el segundo, pues no se indican cuáles son las actividades del actor o su familia para las que necesita la moto, las distancias que debieron ser cubiertas con un transporte sustituto ni con qué frecuencia. En atención a ello, a falta de todo otro dato y teniendo en cuenta la distancia que existe entre el domicilio de la actor (calle Friuli nº... de esta ciudad) y el centro de la ciudad (3,7 km), estimo prudente fijar el daño en la suma de \$2.100.- (pesos dos mil cien, a razón de \$300.- por día) (arts. 1737, 1738 y cdes del CCyC; 163 inc5º, 375,384, 474 y cdes del CPC) b) Es diferente la suerte que corresponde a la indemnización por los gastos por reposición de vestimentas o pertenencias deterioradas o extraviadas. El daño no sólo no ha sido demostrado por ningún medio (art 375 del CPC), sino ni siquiera ha sido precisado en qué consiste. Obsérvese que al reclamar la suma de \$1000.-por este rubro, el actor no dijo que ropa tenía puesta y se rompió, o cuáles fueron las cosas que se destruyeron o se perdieron. Limitó la descripción a señalar que esa suma se corresponde con las ?vestimentas que llevaba puestas? y ?las pertenencias que transportaba?, las cuales se destruyeron y/o se extraviaron. No desconozco que es posible que al caer de la moto algunas de sus ropas o elementos que portaba el Sr. Alí pudieron haberse roto, pero la indeterminación en la que ha incurrido me impide si quiera saber qué es lo que debe ser indemnizado. Dicho de otra manera, no se evidencia que bajo este acápite, exista un perjuicio cierto y subsistente. c) Por su parte, debe hacerse lugar a la pretensión en cuanto a los gastos de reparación de la moto, por la suma de \$27.313.- resultante de la documental acompaña (fs.24/25), que fue ratificada en cuanto a su autenticidad a fs.177/179, y que, tal como se expidió el perito mecánico ingeniero Ladislao Rojas a fs.162 vta punto d y c y a fs.191, se corresponde con daños producidos a la moto del actor conforme a los valores corrientes de plaza. Cabe destacar en este punto - y también al tratamiento que efectué más arriba sobre el daño derivado de la privación de uso y al que haré seguidamente sobre la desvaloración venal - que no he encontrado en la impugnación de fs.174/175 elementos suficientes para apartarme de lo dictaminado por el experto en cuanto a lo que concierne a la valoración de sus conclusiones. Debe recordarse que el art. 474 del CPCC establece que la fuerza probatoria del dictamen será estimada por el juez, en atención a una serie de pautas que enumera, y la SCBA ha resuelto que tratándose de una prueba tan ligada al sistema de la sana crítica, en su consideración son soberanos los jueces de los hechos (SCBA, sent. del 20-5-1980, en Suplemento Provincia LL-1980-471), y que aún sin haber sido impugnado el dictamen el juez puede valorar independientemente su eficacia con sujeción a esas reglas (SCBA, sent. del 7-5-1985, en LL-1987-A-663). No he encontrado en el expediente ningún elemento que me permita la desestimación de las conclusiones efectuadas por el ingeniero Rojas las que, en todo caso, se corresponden con la documental acompañada y - en lo tocante a la versión de los hechos - es conteste con lo relatado por ambas partes. A ello se agrega que la descripción de los hechos efectuada por el experto se corresponde con la declarada por la Sra. Beatriz Susana Grinblat en la audiencia de vista de causa (DVD agregado a fs.185 y 186) d) Por último, en cuanto a la desvalorización venal, corresponde su admisión por la suma determinada por el perito, que asciende a \$731,80.- El actor, pese a pretender por este concepto \$6000, no ha impugnado o pedido explicaciones al perito sobre los fundamentos expuestos -detalladamente- a fs. 164/165 para justificar el

monto fijado ni ofreció otra prueba para acreditar este rubro. En tal contexto, no observo motivos para desentenderme de lo dictaminado por el experto (argto art 384 y 474 del CPC), por lo que debe estimarse la desvalorización venal con el alcance señalado.

II.3. En definitiva, considero que debe revocarse sentencia dictada por el juez de primera instancia y hacer lugar a la demanda por la suma de \$30.144,80.- (pesos treinta mil ciento cuarenta y cuatro con ochenta centavos) con más intereses calculados conforme a la tasa pasiva más alta del Banco de la Provincia de Buenos Aires (conf. SCBA 119.176, ?Cabrera?, así como en L. 118.587, ?Trofe? -sents. de 15-VI-2016- ,arts. 622 y 623, Cód. Civ.; 7 y 768 inc. ?c?, Cód. Civ. y Com.; 7 y 10, ley 23.928 y modif.; 242, 260, 266 y cdtes del CPC).

ASI LO VOTO. El Sr. Juez Dr. Ricardo D. Monterisi votó en igual sentido y por los mismos fundamentos.

A la segunda cuestión el Sr. Juez Dr. Roberto J. Loustaunau dijo: Corresponde: I) Hacer lugar al recurso interpuesto por parte la actora, revocando la sentencia dictada a fs. 213/220; II) Admitir la demanda por la suma de \$\$30.144,80.- (pesos treinta mil ciento cuarenta y cuatro con ochenta centavos) con más intereses calculados conforme a la tasa pasiva más alta del Banco de la Provincia de Buenos Aires y con costas de ambas instancias a cargo de la demandada, en su calidad de vencida (arts. 68 y 274 del CPC)

ASI LO VOTO El Sr. Juez Dr. Ricardo D. Monterisi votó en igual sentido y por los mismos fundamentos

SENTENCIA Con fundamento en el acuerdo precedente se dicta la siguiente sentencia: I) Hacer lugar al recurso interpuesto por la actora, revocando la sentencia dictada a fs. 213/220; II) Admitir la demanda por la suma de \$\$30.144,80.- (pesos treinta mil ciento cuarenta y cuatro con ochenta centavos) con más intereses calculados conforme a la tasa pasiva más alta del Banco de la Provincia de Buenos Aires; III) Imponer las costas de ambas instancias a la demandada, en su calidad de vencida (arts. 68 y 274 del CPC); IV) Diferir la regulación de honorarios para la oportunidad del art. 31 de la ley 14.967. Regístrese. Notifíquese personalmente o por cédula (art. 135 del CPC). Devuélvase.

037687E