

## Choque En Ruta Maniobra De Giro Para Tomar Otra Via

### JURISPRUDENCIA

### Choque en ruta. Maniobra de giro para tomar otra vía

Se

revoca la sentencia apelada y se rechaza la demanda por daños y perjuicios derivados de un accidente de tránsito ocurrido cuando el automóvil en el que circulaban los actores realizó una maniobra de giro a la izquierda en una ruta nacional para tomar un camino, interponiéndose en la línea de circulación del demandado.

En la ciudad de Mercedes, Provincia de Buenos Aires, a los 19 días del mes de Febrero del año dos mil diecinueve, se reúnen en Acuerdo Ordinario los señores Jueces de la Sala Segunda de la Excm. Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial de Mercedes de la Provincia de Buenos Aires, doctores LAURA INES ORLANDO Y TOMAS MARTIN ETCHEGARAY con la presencia del Secretaria actuante, para dictar sentencia en el Expte. n° 30.889 en los autos: ?SALAMANDRI NORMA ESTELA Y OTRO C/IRRAZABAL RAUL ALBERTO Y OTROS S/ DAÑOS Y PERJUICIOS ?.- La Cámara resolvió votar las siguientes cuestiones de acuerdo con los artículos 168 de la Constitución y 266 del Código Procesal.

PRIMERA: ¿Es justa la sentencia de fs. 550/561 en lo que fuera materia de apelación y agravios por como decidió la responsabilidad? SEGUNDA: En su caso, ¿Qué corresponde resolver en la apelación sobre los distintos ítems de la indemnización que se reclamaron en la demanda? TERCERA: ¿Qué resolución corresponde dictar?

Practicado el sorteo de ley dio el siguiente resultado para la votación: Dres. Tomás Martín Etchegaray y Laura Inés Orlando.- VOTACION A LA PRIMERA CUESTION PLANTEADA, el señor Juez doctor Tomás Martín Etchegaray dijo: I)- Antecedentes del recurso. Contra la sentencia de fs.550/561, dictada el 06 de junio de 2018, que hizo lugar a la demanda promovida por Norma Estela Salamandri, Sandra Anahí Piñeiro y Marcela Andrea Piñeiro contra Raúl Alberto Irrazabal y Federación Patronal Seguros SA, y en consecuencia los condenó a pagar el 30% de las sumas determinadas por los distintos ítems de la indemnización, con intereses y costas, apelaron las actora mediante escrito electrónico del 04-07-2018, y el demandado y la citada en garantía mediante escrito electrónico del 29-06-2018 (ver auto de presidencia de fs. 570, III), recursos que les fueran concedidos libremente (fs. 564 y 565). Convocados a expresar agravios (fs. 570, III), lo hicieron las actoras mediante el escrito soporte papel de fs. 573/581vta., y mediante escrito electrónico del día 10-09-2018 la demandada y la citada en garantía, ninguno de los cuales mereció la respuesta de su contraparte. Llamados ?autos para sentencia? (fs. 583, II), consentido, y practicado el pertinente sorteo (misma foja, vuelta), quedó la causa en condiciones de ser votada (CPC 34 inc. 3° - c, y 263).

II)- Según relacionó la sentencia sobre la demanda, el hecho consistió en que el 14 de septiembre de 2008 a las 16:30 la Sra. Salamandri circulaba con su esposo Leónidas Piñeiro en el automóvil Ford Taunus dominio ... por la ruta nacional n° 7 en dirección desde San Andrés de Giles hacia Luján, cuando al llegar a la entrada de la localidad de Cucullú, a la que querían ingresar, fueron embestidos por el Peugeot dominio ... conducido por Irrazabal que transitaba en sentido contrario, (Luján-San Andrés de Giles) a excesiva velocidad e ignorando la señalización vial que marcaba el cruce de caminos. Cuando contestó, Irrazabal relató que cuando transitaba a moderada velocidad por ruta 7 en dirección Luján-San Andrés de Giles, al llegar al ingreso a la localidad de Cucullu, en forma imprevista, repentina e imprudente, Piñeiro al mando del Ford Taunus ..., sin luces encendidas y sin mediar señalización alguna giró hacia su izquierda invadiendo su carril de circulación. Por lo que sostuvo que el accidente se produjo por exclusiva responsabilidad de Piñeiro. La citada en garantía Federación Patronal Seguros SA reconoció la cobertura al demandado.

III)- La juez, para resolver sobre la responsabilidad, aplicó, como correspondía, el régimen de responsabilidad objetiva por hecho ilícito vigente a la fecha del evento (Código Civil, art. 1113 segundo párrafo, y art. 7 CCyCN), encuadramiento que viene sin queja de los recurrentes. Ese régimen de responsabilidad establecía que la tiene todo el que participare de la generación de un daño mediante el empleo de una cosa de la que se derivara riesgo o portara vicio. Se partía, en tal situación, de adjudicarle el 100% de responsabilidad al sindicado como autor. Se trataba de una suerte de presunción relativa que le imponía al presunto responsable que quisiera desligarse de ella, la carga de acreditar la ?culpa? de la víctima o de un tercero por quien no debía responder (CC 1113 segundo párrafo, segunda parte), o que el hecho se debió a caso fortuito o fuerza mayor (CC 513 y 514). Bien entendido que al emplear la locución ?culpa?, la ley había hecho un uso impropio del término, dado que el régimen objetivo, por naturaleza, prescinde de subjetividades en la imputación. Se ha considerado que lo que la ley quiso decir es que el presunto responsable cargaba con la prueba de que la conducta de la víctima fue apta para romper o interrumpir la cadena causal entre riesgo y daño.

El a-quo hizo mérito de la pericia del ingeniero Vitetta (fs. 323/330), quien en su dictamen estableció que el lugar tiene demarcación con carteles que indican velocidad máxima de 60Km/h, y otro de cruce de caminos. Que el Taunus del actor se encontraba a poca velocidad o detenido ocupando la mano contraria a la que le correspondía, y que el Peugeot del demandado se desplazaba a una velocidad n o inferior a los 106 Km/h cuando se encontró en su trayectoria con el Taunus y se produjo la colisión. Que hubo maniobras incorrectas de ambos conductores: el actor no hizo la maniobra correcta para ingresar a Cucullú; el demandado

careció de dominio sobre su rodado al transitar a una velocidad mayor a la normada para el lugar. Al requerírsele explicaciones, el perito corrigió su cálculo de velocidad del Peugeot, disminuyéndola a 96,6 Km/h. (fs. 414/416). También relacionó la pericia accidentológica de la IPP acollarada (fs. 84/86), de la que surge que el Peugeot guiado por Irrazabal circulaba por ruta 7 en sentido Luján-Giles, en tanto el Ford Taunus lo hacía por la misma vía en sentido contrario. Que 91 metros antes de la entrada a Cuculló, el Taunus invadió el carril contrario, la que es advertida por el conductor del Peugeot (lo que se conoce) en virtud de las huellas pre-impacto, no obstante no pudo evitar la colisión, la que se produjo en la mano ascendente de la ruta. Tomó en cuenta también que la fiscal instructora, en base a esas pericias y a las declaraciones de la acompañante Salamandri, concluyó que Irrazabal no realizó ninguna conducta que implicara un aumento del riesgo propio del tráfico (sic) tal que permitiera imputarle el tipo objetivo del delito investigado. Y que archivó la causa. En base a tales elementos consideró que el demandado infringió el art. 51 de la ley 11430 que manda circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo sobre el vehículo, como así que también violó la velocidad máxima reglamentaria del lugar. Pero que esas no fueron las únicas causas del hecho. Porque por haber invadido la mano contraria, el conductor del Ford Taunus fue desaprensivo y negligente porque omitió las diligencias necesarias, ya que lo que debió hacer según las reglas (citó arts. 51 inc. 3, 53 inc. 1 y 2, 59 inc. 2, 76, 82 y conc. ley 11430) era salir de la ruta nacional 7 hacia su derecha para no entorpecer el tránsito ni obstaculizar la calzada, y una vez cerciorado sobre la ausencia de otros rodados, sí efectuar el giro a la izquierda. Pero no: lo que hizo fue girar directamente a su izquierda, porque no vio al Peugeot, o porque calculó mal, por lo que su maniobra también se erige en causa adecuada del accidente. Por lo que decidió que la atribución de responsabilidad se morigerara por la co-causación del accidente, adjudicando el 70% al conductor del Ford Taurus, y el 30% al demandado. IV)- En su recurso y respecto de la responsabilidad, la actora desgrana tres agravios: se queja inicialmente porque la sentencia, en algún párrafo cuya trascendencia no mereció que lo relacionara, mencionó que el agente embistente en el hecho fue el Ford Taunus, cuando de la pericia del ingeniero Vitetta surge que tal lo fue el Peugeot del demandado. Su queja apunta a permitirle perorar legítimamente sobre la importancia que la jurisprudencia otorga a esa calidad en punto a constituir la como una presunción de responsabilidad. En un segundo agravio pretende que el exceso de velocidad a la que transitaba el Peugeot, infringiendo la reglamentaria, fue la causa exclusiva o por lo menos la más importante del accidente, ya que de haber transitado a 60 Km/h se lo hubiera podido detener, y de ese modo dejar que el actor terminara su maniobra de giro. En este punto pidió que se revea el porcentual de culpa adjudicada a Piñeiro. En un tercer agravio, invoca que como el hecho está subsumido en la teoría del riesgo, y que está probado que la conducta del actor no produjo una interrupción total del nexo casual, juegan en el caso los principios de la solidaridad por la culpa concurrente. Afirma así que resultan aplicables por analogía los arts. 1081 y 1109 del CC, y en consecuencia el porcentaje de culpabilidad atribuible a cada uno de los partícipes en la causación del daño no resulta oponible a la víctima: frente a ella, cualquiera de ellos, en lo que les interesa, el demandado responde por el todo. Sin perjuicio de las acciones de regreso que entre éstos tengan. V)- A su turno el demandado (escrito electrónico del 10-09-2018) pretende que por los argumentos expuestos por el a-quo le resulta claro que la conducta del conductor del Ford Taunus Sr. Piñeiro, con su giro a la izquierda en ruta e invasión del carril por el que transitaba el demandado, importó la ruptura total del nexo causal. Dice que hay contradicción al atribuirle a él parte de responsabilidad en base a una ?endeble pericia mecánica?. Sostiene que en la pericia accidentológica hecha poco menos que de inmediato en la IPP no se mencionó para nada el vector velocidad, por lo que mal pudo hacérselo 5 años después para, con los mismos elementos, arriesgar una aproximación a la velocidad del Peugeot, la que, por lo demás, al serle observada, el perito la rectificó para disminuirla. Por ello afirma que no hay razón para adjudicar la menor responsabilidad al demandado. Dice que todas las pruebas señalan de modo irrefutable la culpa exclusiva de la víctima. Como ya se dijo, ninguna de las expresiones de agravios fue respondida por el contradictor. VI)- Como se advierte, los contrapuestos agravios tienen argumentos de hecho sobre la reconstrucción del evento, y también, por parte de las actoras, uno de derecho: el de la aplicación de la solidaridad para que la condena al demandado se extienda al total de la reparación, por fuera de su proporción de ?culpa? o participación en la gestación de aquellos. Comienzo por éste último. Debo admitir que este argumento de la aplicación de la solidaridad entre los autores del hecho ilícito para que la condena al demandado sea por el total de la obligación de reparar, es conmovedoramente convincente. Pero es falaz, toda vez que no resulta aplicable en el caso. No solo por la razón adjetiva de tratarse de una cuestión no propuesta al juez de la instancia anterior (CPC 272) -lo que se puede constatar con la sola lectura del escrito de demanda-, sino esencial o sustantivamente porque para que ello ocurra es menester que la víctima se encuentre totalmente desligada de los responsables del ilícito, de los autores del daño, y también, más importante aun, es que esos autores hayan sido ambos demandados y que como tales resulten ambos condenados. Ello así porque como el instituto de la solidaridad pasiva solo se da cuando existe pluralidad de deudores (CC 690, 699 y conss.), es necesario para que suceda lo planteado por las actoras que todos los autores del daño hayan sido obligados a reparar, es decir, demandados y condenados. En el caso, solo se demandó a uno de ellos, y además se lo demandó por su personal responsabilidad, y no por la eventualmente compartida con el otro conductor. Para

que exista solidaridad entre obligados, me repito, debe existir pluralidad de deudores. En el caso, por como se planteó el juicio, solo podría existir un único obligado como autor, porque en la demanda se le imputó la autoría del hecho a una sola persona. Lógicamente, por aplicación del principio de congruencia, la condena no puede extenderse más allá de su porción de responsabilidad. Al otro conductor, el del automóvil en el que se trasladaba junto a su esposa actora, el Sr. Piñeiro, quien era además el padre de las otras actoras, fallecido en el evento, no se lo demandó. La Sra. Salamandri había asumido el riesgo del traslado en automóvil conducido por su esposo, lejos estaba de ser una transportada benévola, y no lo demandó a él. Tampoco las hijas lo hicieron. En suma, Piñeiro, el otro conductor, no fue parte en autos. Por lo que este argumento resulta desechable. No conmueve un ápice a lo decidido por el a-quo, que así no merece la más mínima ampliación. VI)- Sabido es que para resolver sobre la responsabilidad corresponde aplicar el régimen de responsabilidad objetiva por hecho ilícito vigente a la fecha del evento (Código Civil, art. 1113 segundo párrafo, y art. 7 CCyCN), encuadramiento que correctamente hizo el a-quo, y viene sin queja de los recurrentes. Ese régimen de responsabilidad establecía que la tiene todo el que participare de la generación de un daño mediante el empleo de una cosa de la que se derivara riesgo o vicio. Se partía, en tal situación, de adjudicarle el 100% de responsabilidad al sindicado como autor. Se trataba de una suerte de presunción relativa que le imponía al presunto responsable que quisiera desligarse de ella, la carga de acreditar la ?culpa? de la víctima o de un tercero por quien no debía responder (CC 1113 segundo párrafo, segunda parte), o que el hecho se debió a caso fortuito o fuerza mayor (CC 513 y 514). Bien entendido se estuvo que al emplear la locución ?culpa?, la ley había hecho un uso impropio del término, dado que el régimen objetivo, por naturaleza, prescinde de subjetividades en la imputación. Se ha considerado que lo que la ley quiso decir es que el presunto responsable cargaba con la prueba de que la conducta de la víctima fue apta para romper o interrumpir la cadena causal entre riesgo y daño. Como no hubo reconvencción, se parte así del 100% de responsabilidad (objetiva) de Irrazabal. La sentencia le adjudicó el 30 % de esa responsabilidad, lo que motivó la disconformidad de ambas partes litigantes. Mientras las actoras pretenden que Irrazabal tiene el 100% porque dicen que fue el embistente y cometió la infracción de circular a velocidad prohibida, el demandado pide su absolución con los argumentos de que la maniobra de girar a la izquierda en la ruta con invasión de su mano de circulación por parte del automóvil Taunus de las actoras fue la causa de la colisión, y a la vez que cuestiona el dictamen del perito sobre su velocidad. Ya sobre el caso de autos es más que claro, de sentido común, que quien como el demandado viene por su mano en una ruta nacional de intenso tránsito como es la n° 7 goza de una prioridad absoluta respecto de otro que proviniendo por la mano contraria pretenda girar a su izquierda, porque quien así obre ha de ocupar o invadir su espacio de tránsito. La misma prioridad que tiene con respecto de quien viniendo en sentido opuesto la invade para adelantarse a otro vehículo: quien circula por su mano y no tiene ante sí ningún obstáculo físico propio de la constitución del camino (vg. valla, mano cortada, vehículos detenidos, etc.) tiene la más absoluta libertad para transitar por ella (respetando las velocidades y demás recaudos de ley: luces, frenos, licencias, etc.). En cambio, quien pretende innovar en el tránsito, como es el caso de quien quiere girar a su izquierda para tomar otra vía, debe hacerlo solo cuando esa maniobra no implique peligro para los demás transeúntes, ya sean los que circulan por delante suyo por la mano de dirección opuesta o contraria -.que tienen prioridad de paso, como dije-, como para los que transitan por detrás suyo por su mano. En éste último supuesto su obligación es liberarles la ruta posicionándose en la banquina hasta que por no venir ningún vehículo, ni por delante ni por detrás suyo, pueda girar sin generar un obstáculo o un peligro a los demás. Lo que debió haber hecho Piñeiro, el conductor del Ford Taunus, fue emprender la maniobra de giro recién cuando la hubiera podido realizar sin molestar a los demás vehículos, de modo tal que éstos no necesitaran frenar o esquivarlo. Lo que he dicho no es más que una elemental regla del arte del buen conducir. Si bien para así expresarme podría hacer ostentación de experiencia (manejo automóviles con carnet de conductor desde hace más de 50 años, sin ningún accidente con lesionados en mi ?foja de servicios?), mi función como juez me lo impide. Solo hablo como abogado que debe conocer el derecho del caso. Que como tal debo aplicar las reglas de la sana crítica. Toda maniobra debe hacerse siempre que no genere riesgos al tránsito ni afecte su fluidez, respetando los carriles por los que circulan los demás vehículos. El perito dictaminó que el conductor del Ford Taunus invadió la contramano. Que si bien el hecho no ocurrió justo delante de la entrada a Cucullú, sino entre unos 60 y 90 metros antes, existió sí una maniobra de girar a la izquierda por parte del Ford Taunus, circunstancia demostrada no solo con la situación en la mano del demandado con posterioridad a la colisión de los automóviles que participaron, sino también con la impronta del impacto en los vehículos: el choque no fue totalmente frontal, sino con mayor incidencia en la parte frontal derecha del Taunus y la frontal izquierda del Peugeot. Hacer esa maniobra en una ruta nacional de doble carril de circulación, con tránsito muy fluido como es público y notorio en nuestro medio tenía en ese entonces la n° 7, en circunstancias en que por la contramano se aproximaba otro rodado, es no solo ilícita, sino también de una temeridad supina, al punto que rompe la ligazón causal entre el riesgo generado por la circulación del automóvil del demandado y el daño. La conducta de Piñeiro se constituyó así en causa adecuada del evento, y en la conducta del tercero por el cual Irrazabal no debe responder (CC 1113). En principio, pues, al haber puesto el conductor del Taunus una causa adecuada para la generación del daño, el demandado se

encontraría en situación de absolución. Pero la misma pericia del ingeniero Vitetta indicó que también la conducta del demandado confluía en la causación adecuada del evento: el dictamen sostiene que Irrazabal circulaba a una velocidad superior a la permitida. Sostuvo el perito que la cartelería vial señalaba un cruce de caminos y fijaba la velocidad máxima del lugar en 60Km/h. La velocidad pericialmente detectada para el Peugeot del demandado superaba los 90 Km/h., lo que hizo que a criterio del experto la colisión se produjo también debido a que la velocidad que traía le impidió dominar su máquina para realizar una eficiente maniobra, ya sea frenar a tiempo o esquivar el obstáculo. Partió de la premisa básica que todo conductor tiene la obligación de mantener permanente dominio sobre su conducido, adecuando su velocidad a ese requerimiento superior. Irrazabal cuestionó el tema de la velocidad observando la pericia, tanto en el periodo de prueba, como en su expresión de agravios. Consiguio que el Ing. Vitetta redujera una cifra inicial de 106 Km/h (deducida de la que resultaría necesaria para que se accionara el sistema de airbag, como de hecho aconteció con el Peugeot -y de soslayo me permite inferir que eso le salvó la vida a Irrazabal-), para terminar admitiendo su error y reducirla a poco más de 90Km/h en base a un calculo o fórmula que tomó otros parámetros no lineales (huella de un derrape o circulación de costado en línea curva, entre otros datos). Pero es de preguntarse si está debidamente probado que Irrazabal se desplazaba a velocidad prohibida. Aun admitiendo como válidos los iniciales 106 Km/h. dictaminados por el perito ingeniero. La velocidad máxima para circular en ruta abierta, salvo señalización que la limitara, era para la fecha del hecho de 110 Km/h. En efecto, ya que el accidente ocurrió el 14 de septiembre de 2008, el tránsito en la ruta nacional nº 7 en la zona rural del Partido de San Andrés de Giles se regía por el Anexo 1 del decreto 40/07, DNU publicado en B.O. del 30 de enero de 2007, cuerpo normativo que en su art. 88 inc. 1º apartado 1 establecía que la velocidad máxima para automóviles en zona rural era de 110 Km/h. Las constataciones que el perito ingeniero hizo sobre la cartelería vial del lugar del hecho se produjeron, según sus propios dichos (ver fs. 323, capítulo I-Mecánica del hecho), cuando ya la topografía había variado, por estar en construcción un puente y las demás obras para que la ruta se convirtiera en autopista, como es público y notorio que hoy se ha concretado. Por lo que esos datos no son de confiar. Está claro que en la instrucción de la IPP no se le dio la menor relevancia a la cartelería de restricción de velocidad máxima, seguramente porque en el lugar ya no la había. En efecto, en el croquis realizado por la policía de seguridad de fs. 03 de la IPP ... que tengo a la vista no se hizo ninguna referencia a carteles de velocidad máxima en el lugar. Interesa, sí que mostró que la situación final del automóvil Peugeot distaba 116 metros pasando de la entrada a Cucullu. Es decir, que según el croquis de fs. 03 Irrazabal ya había traspuesto el cruce de caminos o la entrada a Cucullu, y es recién después de 90 metros en que comienza su huella de derrape, inequívoca señal de que fue ya en ese lugar que intentó hacia su derecha una maniobra de esquite del automóvil que había invadido su mano, huella de derrape de unos 7 metros sobre pavimento más otros 19 metros sobre la banquina. El croquis planimétrico efectuado por el perito en Accidentología Vial de fs. 84 de la misma IPP tampoco revela la existencia de ningún cartel que indicara una velocidad máxima de 60 Km/h. Solo señala la existencia de un cartel de cruce de caminos, pero puesto para los que transitan por la mano contraria a la que transitaba Irrazabal, es decir para los que transitaban en dirección SAdeGiles-Luján, pero al que por su ubicación Piñeiro aun no había llegado a él: los automóviles ya siniestrados y en reposo aparecen una cuadra antes de llegar a ese cartel. La actora acompañó en el escrito de demanda una constatación notarial (fs. 32/33) realizada el 03-12-2009 en la ruta 7 entre los mojones de los Kms. 97 y 98, en la dirección Luján-SAdeGiles, que dice en lo que interesa que "...una vez identificado ... el mojón ... km. 97 ... a partir de ese punto nace una curva amplia que finaliza en el cruce ... se pueden observar ... varias señales viales que imponen el límite de velocidad máxima de sesenta (60) kilómetros; más adelante otra señal que indica el acceso a las localidades de Cucullú y Villa Ruiz; luego la señal de cruce, indicado con un cartel romboidal amarillo y una cruz negra en el centro y por último, justo previo al cruce en cuestión, otro cartel color verde de Vialidad Nacional, que indica varias localidades, entre ellas San Andrés de Giles...? A fs. 34 y 41 obran dos fotografías que muestran a una persona parada delante de un cartel vial cuadrado de fondo blanco con un círculo negro que encierra un número 60, que es el que indica esa velocidad máxima, junto con otras tomadas en el momento del acto notarial y certificadas como tales. Pero del contexto de esa acta de constatación surge que ella fue realizada entre los mojones de los Kms. 97 y 98 (lugar de situación del camino de ingreso a Cucullú) de la ruta 7, cuando el hecho se produjo en el momento en que el demandado ya había transitado casi 200 metros después de haber pasado por ese lugar (ver fs. 01, 03, y 84 de la IPP ... acoyarada), y al malogrado Piñeiro aun le restaba esa distancia para arribar al cruce. Nada indica que, una vez pasado el cruce, evidente motivo de la restricción de velocidad, se la mantuviera, para retomar la regla de los 110, sin necesidad de nueva cartelería. Es decir, en modo alguno está probado que Irrazabal se desplazara a una velocidad prohibida. Tampoco es de colegir que un eventual giro a la izquierda de algún vehiculo que pretendiera ingresar a Cucullu, y menos aun con tanta anterioridad al cruce, le resultara previsible y por ende obligarlo a una atención o prevención mayor al demandado, ya que él ya había pasado frente a la calle de acceso de esa localidad. En el plano de fs. 84 se aprecia que los automóviles quedaron detenidos casi a dos cuadras después de ese cruce o ingreso. Finalmente no puedo silenciar que la fiscal que instruyó la IPP de marras la archivó sin siquiera llamar a declarar a Irrazabal, con el argumento de que de la instrucción practicada por policía, la

pericia accidentalológica hecha por Policía Científica, los informes mecánicos de los rodados, y el testimonio de la Sra. Salamandri, es dable colegir que Irrazabal no ha realizado ninguna conducta que implicara un aumento de riesgo al propio del tráfico viario, que permitan imputarle el tipo objetivo del delito investigado (resolución de fs. 94). Por lo que a mi ver está más que claro que el vector concausal que utilizó el a-quo para adjudicar parte de responsabilidad al demandado Irrazabal (su pretendida velocidad antirreglamentaria) carece de una prueba irrefutable en que apoyarse. Por lo que, acreditada como está la invasión de la mano contraria por el conductor del automóvil en el que se desplazaba la actora que obra como ?culpa del tercero por el que el autor del daño no debe responder? del CC 1113 segundo párrafo segunda parte, corresponde revocar la sentencia, y rechazar la demanda en su totalidad. Mi voto es por la NEGATIVA. A LA MISMA PRIMERA CUESTION, la Dra. Orlando aduciendo análogas razones, dio su voto también por la negativa.- A LA TERCERA CUESTION PLANTEADA, el señor Juez doctor Tomás Martín Etchegaray dijo: Por no corresponder el tratamiento de la segunda a tenor del resultado de la votación de la primera: En atención al acuerdo logrado en la votación a la primera cuestión, la resolución que propongo adoptar es revocar la sentencia apelada, y rechazar en un todo la demanda incoada por Norma Estela Salamandri, Sandra Anahí Piñeiro y Marcela Andrea Piñeiro contra Raúl Alberto Irrazabal y citada en garantía Federación Patronal Seguros SA, con costas de ambas instancias a las actoras en su condición de vencidas (arts. 164, 68, 274 y conchs. del CPC). Tal es mi voto. A LA MISMA TERCERA CUESTION, la señora Jueza Dra. Orlando aduciendo análogas razones, dio su voto en el mismo sentido. Con lo que se dio por terminado el acuerdo dictándose la siguiente SENTENCIA Mercedes, de Febrero de 2019.- Y VISTOS: CONSIDERANDO: Lo que surge del acuerdo que antecede, se RESUELVE: 1) Revocar la sentencia apelada, y rechazar en un todo la demanda incoada por Norma Estela Salamandri, Sandra Anahí Piñeiro y Marcela Andrea Piñeiro contra Raúl Alberto Irrazabal y citada en garantía Federación Patronal Seguros SA 2) Costas de ambas instancias a las actoras en su condición de vencidas (arts. 164, 68, 274 y conchs. del CPC). NOTIFÍQUESE. REGÍSTRESE. DEVUÉLVASE. 041285E