En la ciudad de Trelew, a los 10 días de diciembre del año dos mil veinticinco, se reúne la "Sala 1" de la Cámara de Apelaciones, con la Presidencia de la Dra. Florencia Cordón Ferrando y la presencia del Sr. Juez de Cámara Dr. Guillermo Nicolás Walter, para celebrar Acuerdo y dictar sentencia definitiva en los autos caratulados: **"<Persona 10> c/ <Persona 8> y Otros s/ Daños y perjuicios" (Expte. Nro. 626 – Año 2025 CAT)**, venidos en apelación y expedirse en orden al sorteo practicado. La Magistrada y el Magistrado resolvieron plantear las siguientes cuestiones: PRIMERA: ¿Se ajusta a derecho la sentencia apelada? SEGUNDA: ¿Qué pronunciamiento corresponde dictar?

I. A LA PRIMERA CUESTIÓN, la Dra. Florencia Cordón Ferrando expresó:

1) La sentencia de primera instancia hizo lugar a la demanda de daños y perjuicios por accidente de tránsito promovida por <Persona 10> contra <Persona 8> y <Persona 9>, condenando a los demandados a abonar a la actora: 1) la suma de $181.906,67 en concepto de daños al automotor; 2) la suma de $1.253.887,71 en concepto de gastos, incapacidad sobreviniente y traslados y 3) la suma de $1.600.000 por daño moral, todo ello con más intereses, con capitalización desde la fecha de la notificación de la demanda (art. 770, inciso b del CCC). Asimismo, hizo extensiva la condena a la citada en garantía <Persona 15>, en los términos de la contratación (art. 118 de la Ley de Seguros).

Por último, impuso las costas del proceso a la actora en un 60% y a la demandada en un 40% (art. 72 del CPCC) y reguló los honorarios de los profesionales intervinientes.

--Para así decidir, señaló que por tratarse de una responsabilidad derivada de los accidentes de circulación de vehículos debía aplicar la teoría del riesgo creado (arts. 1769 y 1757 del CCyC).

Estableció que la pretensión intentada debía calificarse como de responsabilidad objetiva de cada dueño o guardián por el daño ajeno quien sólo podrá eximirse probando la existencia de eximentes.

--Luego, indicó que ni las circunstancias de tiempo y lugar, la identidad de los protagonistas del episodio, ni los vehículos involucrados fueron controvertidos, por lo que debía tenerse por cierto que el accidente ocurrió en el día, hora y lugar señalados.

Seguidamente, en base al análisis de las pericias accidentológicas practicadas tanto en sede penal como en estas actuaciones y la prueba testimonial, consideró que la demandada logró probar la eximente de responsabilidad por el hecho de un tercero, aunque de forma parcial.

Con cita de las SDC 22/2019 y SDC 16/2020 de la Sala A de esta Cámara de Apelaciones, afirmó que en el presente caso se produjo un supuesto de cocausa conjunta o común (dos personas que con su acción provocaron el daño).

Consideró, entonces, que estamos frente a un caso de limitación de responsabilidad, por cuanto no se logró acreditar la exclusiva responsabilidad del tercero <Persona 7> (conductor del vehículo Peugeot 206, a bordo del cual se trasladaba la actora).

Sin embargo –dijo– su aporte causal resultó de mayor importancia que el del conductor del camión, por haber conducido con exceso de velocidad y ser su actuación causa primaria del siniestro, mientras que el accionar del conductor del camión fue causa secundaria por falta de atención, cuidado y prevención, no señalizar el giro y haber efectuado maniobra indebida. Afirmó que no obstante su contribución fue relevante, ha sido menor.

En razón de todo lo anterior, y en ausencia de elementos que permitan establecer la exacta incidencia causal del hecho del tercero, asignó un 60% de eficacia causal en el resultado dañoso al señor <Persona 7>, y un 40% a los demandados <Persona 9> (titular del camión) y <Persona 8> (conductor), estableciendo que únicamente deberán resarcir en dicho porcentaje el importe total de los perjuicios.

--2) Contra ese pronunciamiento se alzaron los demandados y la citada en garantía, por escrito conjunto de fecha 26/08/2025 (ID 2029954), expresando sus agravios en fecha 21/10/2025 (ID 2107732), los que merecieron la réplica de la actora (ID 2114321).

3) Los agravios:

Los recurrentes manifiestan que se encuentra probado que el día del accidente la Sra. <Persona 10> circulaba como acompañante del Sr. <Persona 7> a bordo del automóvil Peugeot 206, por <Lugar 2> en dirección a <Lugar 1>, a una velocidad estimada de entre 77 y 80 km/h, sin tener colocado el cinturón de seguridad.

Refieren que el Sr. <Persona 8>, conductor del camión Ford F–7000, se hallaba detenido a escasos 3,1 metros de la intersección, sobre la misma arteria, en posición de girar hacia la izquierda para acceder a <Lugar 1>, sin haber activado la luz de giro. Añaden que, en tales circunstancias, el vehículo conducido por el Sr. <Persona 7> impacta con su parte frontal el lateral izquierdo medio del camión, para luego derrapar aproximadamente 5,7 metros hasta su detención.

Cuestionan, concretamente, que se les haya atribuido un 40% de responsabilidad, destacando que del análisis integral de las pruebas y de la pericia accidentológica surge con total claridad que la culpa exclusiva y determinante en la producción del siniestro corresponde al tercero <Persona 7> quien, en una maniobra que califican como claramente desaprensiva y riesgosa, conducía su vehículo al doble de la velocidad permitida en zona urbana y en inmediaciones de una intersección respecto de la cual carecía de prioridad de paso, exponiendo a peligro no solo su integridad sino la de sus acompañantes, entre ellos menores de edad, y la de terceros.

Sostienen que la velocidad excesiva constituye un factor causal primario y excluyente del accidente y afirman que la doctrina y jurisprudencia coinciden en que la velocidad

antirreglamentaria no se mide solo por los kilómetros por hora, sino por la pérdida del control efectivo del rodado que impide prever y evitar contingencias del tránsito.

Manifiestan que el perito accidentológico designado en autos concluyó, sin ambigüedades, que la causa primaria del evento radica en la conducta del conductor del Peugeot, transcribiendo la porción pertinente del informe pericial.

Consideran que no se trata de una mera infracción formal al límite de velocidad, sino de una conducción temeraria, desatenta a las condiciones del entorno y absolutamente incompatible con el deber de cuidado exigido por el art. 1113 del CCyCN y las normas de tránsito aplicables.

Alegan también la falta de nexo causal imputable a su parte. Sostienen que, aun cuando el camión no hubiese advertido con luz de giro su intención de doblar, la maniobra del tercero constituye la causa adecuada y exclusiva del resultado dañoso.

Afirman que el siniestro fue inevitable frente a la irrupción del Peugeot a una velocidad tal que anuló toda posibilidad de maniobra defensiva del conductor del camión, y que la circulación antirreglamentaria en zona urbana y en inmediaciones de una intersección constituye una falta grave que interrumpe el nexo causal y exime de responsabilidad al otro conductor, aunque su conducta “no haya sido totalmente irreprochable”. Afirman que no se le puede exigir a su parte prever ni evitar un impacto que resultaba inevitable.

Refieren que la sentencia apelada incurre en error de valoración probatoria al distribuir porcentualmente la culpa sin fundamento técnico suficiente, apartándose de las conclusiones periciales y de los principios de causalidad eficiente.

Finalmente, esgrimen la inobservancia a las reglas de tránsito y del principio de previsibilidad. Señalan que las velocidades máximas previstas por la normativa buscan la seguridad del tránsito y la protección de terceros, y que quien circula al doble del límite reglamentario, máxime en inmediaciones de una bocacalle, crea un riesgo jurídicamente relevante y desproporcionado que lo torna plenamente responsable del resultado dañoso.

Reiteran que la infracción del Sr. <Persona 7>, tanto por velocidad como por falta de control del vehículo, interrumpió el nexo causal entre la conducta atribuida al camión y el resultado, configurando un hecho exclusivo de la víctima o de un tercero por quien no deben responder.

4) Contestación de agravios.

La actora afirma, primeramente, que la expresión de agravios no cumple con la suficiencia técnica establecida por el art. 268 del CPCC.

Seguidamente sostiene que aun cuando la pericia accidentológica concluyó que el Peugeot 206 circulaba a exceso de velocidad, también se probó mediante los testigos, que el camión Ford F–7000 se hallaba detenido en la banquina y, sin anunciar la maniobra con

luz de giro ni cualquier otra señal, invadió sorpresiva y repentinamente el carril de circulación del vehículo menor.

Alega que, más allá de la parcialidad de la pericia presentada por <Persona 3> al describir un mecanismo siniestral contrario a las fotografías incorporadas, se desprende de estas últimas que el camión no circulaba sobre la cinta asfáltica, sino que ingresó desde la banquina derecha hacia la izquierda para doblar en <Lugar 1>, sin activar la luz de giro y colocándose sorpresivamente en la trayectoria del Peugeot.

Señala que si bien el conductor del Peugeot 206 circulaba a una velocidad superior a la permitida, el demandado <Persona 8> –como conductor profesional del camión Ford F–7000– también posee responsabilidad, toda vez que nunca debió cruzarse sobre la cinta asfáltica ni invadir el carril de circulación del Peugeot, menos aún sin advertir de modo alguno la maniobra que iba a efectuar.

Dice que la causa del choque obedeció tanto al exceso de velocidad del rodado menor como a la maniobra sorpresiva, repentina e imprudente del conductor profesional del camión.

Añade que resulta evidente que un conductor profesional no puede desconocer que, al encontrarse en la banquina, la prioridad de paso corresponde a quienes circulan por la vía principal.

Por ello, comparte los fundamentos de la jueza de primera instancia, en cuanto consideró que se trató de un caso de cocausación así como los porcentajes atribuidos.

5) Tratamiento de los agravios:

Como surge de la reseña, los recurrentes cuestionan el 40% de la responsabilidad que les atribuyó en la sentencia y pretenden que se los exima totalmente por la existencia de culpa exclusiva y excluyente del conductor del vehículo Peugeot 206, derivada de su conducción temeraria a exceso de velocidad.

Tal como lo vengo diciendo reiteradamente en los litigios que derivan de una colisión entre dos vehículos en movimiento, la cuestión debe resolverse en base a la tesis del riesgo recíproco por aplicación de lo dispuesto en los arts. 1769 y 1757 del CCyC del actual Código Civil y Comercial (mi voto, en SDC 16/2023 y 1/2024, entre muchas otras).

Debido a la inversión de la carga de la prueba, la culpa no es relevante para fundar la acción sino para excluirla: no es menester probar la culpa del demandado sino que es éste, en tanto dueño o guardián comprometido por el riesgo, quien para liberarse de la imputación debe poner de relieve una culpa ajena (u otro factor eximitorio) que enerve, total o parcialmente, la presunción legal de causalidad entre el elemento de peligro y el perjuicio.

Resulta claro entonces que, para eximirse los demandados de la responsabilidad que se les atribuyó por la demanda deducida, debían acreditar el hecho ajeno interruptivo del nexo causal (conf. arts. 1729, 1730 y 1731 del CCyC actual).

Revisadas íntegramente las constancias de la causa, adelanto que propondré al Acuerdo la confirmación de la distribución causal y de responsabilidad decidida en la anterior instancia, ya que los apelantes no logran conmover eficazmente el razonamiento sentencial.

En efecto, en el pronunciamiento apelado, se distribuyó las responsabilidades en el siniestro en base a las siguientes pruebas: 1) el informe pericial accidentológico presentado en esta causa en fecha 06/03/2024 (ID 1404895) por el perito <Persona 3>; 2) los informes periciales realizados en sede penal (Caso Nro. 85.823) en fecha 14/02/2020 por el perito <Persona 3> (hojas 142/151) y en fecha 20/05/2020 (hojas 132/139) por la perito <Persona 1>; y 3) las declaraciones testimoniales de los testigos <Persona 4> y <Persona 5>.

Sobre los informes periciales obrantes en sede penal y las declaraciones de los testigos, los recurrentes guardan absoluto silencio en sus agravios, de manera que la técnica recursiva resulta inadecuada, ya que no se hace cargo del razonamiento probatorio integral seguido en la sentencia.

No obstante ello, a fin de garantizar el derecho de defensa y al recurso y adoptando un criterio amplio a favor del mismo, ingresaré de todo modos al análisis del material probatorio producido en la causa.

Veamos. En la pericia accidentológica realizada en esta sede civil (ID 1404895), el perito <Persona 3> dictaminó:

1) la existencia de una colisión entre los vehículos ocurrió en la <Lugar 2> faltando 2,6 mts. para llegar a la intersección de la <Lugar 1> (respuesta al punto a de la parte actora);

2) la ubicación del Ford F 7000 sobre <Lugar 2> con su sentido hacia el norte e iba a realizar un giro sobre <Lugar 1> (respuesta los puntos c y d ofrecidos por la actora);

3) al responder el motivo de la posición de las ruedas duales traseras del camión sobre el lado derecho en la banquina, refirió que el conductor del camión *"iba a realizar un giro en la intersección de la <Lugar 1> y debido a sus dimensiones bordea la banquina permitida para despejar la arteria, y con advertencia realiza el giro de forma correcta, ya que es una calle de doble sentido de circular por donde circulaba y con restricción transitoria de líneas longitudinales continua dobles de color amarilla que restringe el cruce de repaso a otro vehículo en ese sector hasta que este finalice el recorrido en ese sector"* (respuesta al punto pericial e) de la parte actora);

4) que la causa primaria o inmediata del accidente fue la conducta del conductor del Peugeot 206, el cual circulaba por la <Lugar 2> y faltando 31,70 mts. para llegar a la intersección de la <Lugar 1>, percibe que el vehículo Ford– F7000 realizó una detención

o disminución de velocidad para cambiar de arteria, por lo que efectuó una acción evasiva con el sistema de dirección y recorre 26 metros con el sistema de freno activo no pudiendo evitar el embestimiento al vehículo Ford– F7000 con su parte frontal y lateral derecho del Peugeot – 206. Afirmó que el conductor del rodado menor no respetó la distancia del vehículo que lo precedía, debiendo haber estado atento al entorno y a las condiciones de circular a una velocidad menor en esa arteria "interurbana" donde la velocidad de circulación máxima debe ser de 40 km/h. Precisó que la causa inmediata recae sobre el conductor del Peugeot 206 "que por su propia diligencia e imprudencia se trasforma en protagonista directo activo (PDA), siendo el causante y responsable del desencadenante del siniestro. Ya que si hubiera estado atento al entorno donde circulaba y teniendo en cuenta la velocidad el siniestro se hubiera evitado". (respuesta a la pregunta f. de la actora y 3 de la parte demandada).

5) La velocidad desplegada por el Peugeot 206 era de aproximadamente 80 km/h, mientras que no resultó posible calcular la velocidad del Ford F 7000 por carecer de indicios como huellas de neumático o efracciones (roces metálicos) de distancia suficiente plasmados sobre la calzada.

Como puede verse en este informe el perito no indicó ninguna causa secundaria. El dictamen fue impugnado únicamente por la parte actora (ID 1430585), sosteniendo que la maniobra del camión fue la única causante del siniestro, careciendo de toda relevancia el carácter de embestidor mecánico que ostenta el Peugeot.

Por otro lado, en sede penal se realizaron dos pericias accidentológicas. La primera de ellas (del 14/02/2020), a cargo también del <Persona 3>, elaborada en idénticos términos a la realizada en esta sede, con la diferencia de que allí refirió que la causa secundaria se encuentra ausente.

La segunda, de fecha 20/05/2022 (hojas 132/139), a cargo de la <Persona 1> (Técnica Superior en Criminalística), en lo que aquí más interesa, dictaminó:

1) El Peugeot 206 transitaba a una velocidad mínima aproximada de 77,33 km/h, mientras que el camión Ford F 7000 lo hacía a una velocidad mínima de 11,16 km/h;

2) que momentos previos al accidente, el camión circulaba por <Lugar 2> en sentido Sureste a Noroeste "entre la banquina de asfalto y la calzada; cuando a 15 metros aproximadamente de la intersección con la <Lugar 1>, y a una velocidad mínima de circulación de 16km/h realiza una maniobra de giro hacia la izquierda, con intenciones de incorporarse a la <Lugar 1>; es cuando por el espejo retrovisor percibe que por detrás, se acercaba el vehículo Peugeot 206, por lo que presiona el pedal de freno, dejando huella de frenada con los neumáticos traseros izquierdos…". Por otro lado, el vehículo Peugeot 206 circulaba por la <Lugar 2> por el carril Norte y atrás del camión F 7000 a una velocidad mínima de 77,33 km/h cuando a 40 mts aproximadamente de la intersección con <Lugar

1> percibe que el camión comienza a realizar una maniobra de giro hacia la izquierda, por lo que el conductor del rodado menor realiza una maniobra de *stop panic* presionando violentamente el pedal de freno, dejando estampado sobre la calzada las huellas de frenada, no pudiendo evitar embestir con su parte frontal derecha a la parte lateral izquierda del camión".

3) En cuanto a la etiología del accidente, a diferencia del perito <Persona 3>, discriminó dos causas productoras, siendo la primaria la velocidad de circulación del Peugeot 206 y como causa secundaria "la falta de atención, cuidado y prevención del camión FORD F– 7000", por realizar una maniobra de giro hacia la izquierda interponiéndose en la línea de marcha del Peugeot 206 que circulaba por detrás y que, al percibirlo "no logra evitar ser embestido sobre su lateral izquierdo por este rodado".

Continuando con el análisis del material probatorio, tenemos las declaraciones testimoniales de <Persona 4> y <Persona 5>, quienes presenciaron el accidente.

Así, la primera declaró que iba circulando con su marido en moto por detrás del Peugeot 206, a unos 30 mts. Relató haber visto al camión posicionado sobre la mitad de la banquina y la otra mitad sobre el asfalto y que, de repente y sin efectuar señalización alguna, realizó un giro en diagonal hacia la izquierda, agregando que el auto intentó frenar pero no pudo evitar chocarlo. También declaró que luego del accidente el camión quedó cruzado. Finalmente, esta testigo expresó que el auto impactó en la parte delantera de la rueda del camión.

Por su lado, <Persona 5> declaró que el camión estaba sobre la banquina de <Lugar 2>, que iba doblar para la <Lugar 1> y el auto lo impactó. Refirió que vio el accidente porque iba por <Lugar 2> saliendo "de la curva de la <Persona 16>", adelante suyo iba una moto y delante de esta última el Peugeot 206. Dijo que vio el movimiento del camión desde la banquina y que no presenció ninguna señalización para efectuar dicha maniobra.

Reseñado el material probatorio y analizado a la luz de la sana crítica (art. 390 del CPCC), arribo a la misma conclusión que la Jueza de primera instancia.

Es que los recurrentes pretenden eximirse plenamente de la responsabilidad en base a una valoración aislada del informe del perito <Persona 3>, sin considerar las restantes pruebas que fueron evaluadas por la Magistrada de la anterior instancia para efectuar su juicio de causalidad adecuada.

Dicho de otro modo, la circunstancia de que el perito <Persona 3> no haya considerado la existencia de una causa secundaria, no es óbice para que se reconozca judicialmente la existencia de cocausa con sustento probatorio suficiente en la pericia realizada en sede penal por la <Persona 1> y la declaración de los testigos.

Cabe recordar aquí que la construcción jurídica sobre causalidad, aunque versa sobre asuntos fácticos y no exclusivamente axiológicos –como en cambio se verifica con factores

de atribución– siempre indaga criterios de justicia para la imputación. Así, el examen causal es efectuado por el Magistrado/a (o cualquier otro intérprete), quien individualiza la causa, pero desde una perspectiva jurídica.

Por ello, la opinión del perito nunca podría sustituir a la del juez y sólo lo asesora en aspectos eminentemente técnicos, situación ésta que se acentúa aún más en una cuestión de derecho efectuada a través del análisis de la totalidad del material probatorio (Corte Suprema de Justicia de Santa Fe. “RIGANTI, Analía N.D y otro c/ ZAMBONI, Adriana y otros. s/ recurso de inconstitucionalidad”, 29/03/2011, Id SAIJ: FA11981949).

Corresponde recordar también que los diversos medios de prueba no constituyen compartimientos estancos. No puede examinarse ninguno de ellos sin hacer incursiones en el terreno de los demás y, a su vez, cada uno reposa en mayor o menor medida sobre los otros. Es necesario examinar si las pruebas producidas concuerdan verdaderamente entre sí. En caso de discrepancia, debe buscarse la razón entre los datos contrarios. Todos aparecen finalmente como los elementos de un conjunto, que será el que dará la prueba sintética y definitiva sobre la cual se podrá levantar la reconstrucción de los hechos. Puede suceder entonces y, lamentablemente ocurre con bastante frecuencia, que el/la juez/a se encuentre con que cuenta con pruebas contradictorias entre sí. Frente a una situación de esta naturaleza, el/la juez/a necesariamente debe recurrir a la apreciación conjunta de la prueba. Se trata también de un proceso intelectual, en el que aquel/la debe desplegar todos sus conocimientos, su experiencia de vida y su intuición, tratando de arribar al resultado que juzgue más próximo a la verdad (confr. “Código Procesal Civil y Comercial de la Nación. Concordado con los códigos provinciales. Análisis doctrinal y jurisprudencial” Dir. Elena I. Highton y Beatriz A. Arean, 1era ed., Hammurabi, 2007, tomo 7, págs. 508/509).

La Magistrada de primera instancia, para formar su convicción, valoró especialmente que en la pericial accidentológica de <Persona 1> se estableció como causa secundaria del accidente la falta de atención, cuidado y prevención del camión que realiza una maniobra de giro hacia la izquierda, interponiéndose en la línea de marcha del Peugeot, y al percibirlo no logra evitar la colisión.

Resaltó que la experta tuvo en cuenta no solo el legajo Nro. 85823, sino también el acta de intervención policial, el informe mecánico, el informe técnico fotográfico N° 408/19 y el informe técnico planimétrico.

A ello adicionó las declaraciones de los testigos, quienes de manera coincidente contaron la mecánica del accidente, en el sentido de que el camión estaba estacionado en la banquina y giró de golpe hacia la izquierda y se cruzó sobre el carril de circulación del Peugeot, sin realizar señalización alguna.

De tal modo, a mi juicio, quedó suficientemente acreditado que la conducta desplegada por el conductor del Ford F 7000 no se ajustó a lo dispuesto por el art. 39 de la Ley 24.449 que dispone el deber de todo conductor de advertir previamente cualquier maniobra y realizarla con precaución, sin crear riesgo ni afectar la fluidez del tránsito.

Asimismo, la maniobra del camión resultó violatoria del art. 43 de la Ley 24.449 que expresamente dispone: "*GIROS Y ROTONDAS. Para realizar un giro debe respetarse la señalización, y observar las siguientes reglas: a) Advertir la maniobra con suficiente antelación, mediante la señal luminosa correspondiente, que se mantendrá hasta la salida de la encrucijada..."* y del art. 48 que precisa que está prohibido realizar maniobras intempestivas.

Cabe señalar que el giro a la izquierda, en vías de doble circulación, es una de las maniobras más riesgosas que se producen en el tránsito pues, a todas luces, se altera la normal circulación de los vehículos. Ella presupone que quien la ejecuta habrá de ocupar el carril por el cual se desplaza tratando de no entorpecer a quienes circulan tanto en sentido contrario como en el mismo sentido, debiendo tomar las precauciones del caso deteniendo su marcha contra la banquina si es preciso hasta encontrar la vía expedita (confr. Sala I de la Cámara II en lo Civil y Comercial de Paraná "<Persona 13>, <Persona 11> c/ <Persona 14>, <Persona 12> y Otra s/ Sumario por Indemnización Daños y Perjuicios y Acum. Negro De Snatini c/ <Persona 13>, A. y Otros – Sumario 31–05–1999, elDial.com – AT2524).

En idéntico sentido, la Sala A de esta Cámara de Apelaciones ha destacado que la maniobra de giro a la izquierda en una avenida de doble mano de circulación, es una maniobra que sin duda genera riesgos para el tránsito vehicular y que, por tal razón, debe realizarse con suma precaución y cumpliendo las pautas que la Ley 24.449 establece al efecto (SDC 19/2019).

Ello pues, "quien gira a la izquierda en una calle de doble mano debe extremar las precauciones, pues realiza una maniobra que altera el desarrollo normal del tránsito, por lo que ha sido considerada una maniobra riesgosa" (Brebbia, "Problemática jurídica de los automotores", T I, pág. 178 y nota al pie de página).

Por otro lado, encuentro aplicable aquí otra regla que juega en contra de los demandados, por la cual "frente al mayor peligro o riesgo, mayor debe ser la precaución exigible", lo que halla fundamento normativo en el art. 1725 del CCyC, que prevé para la valoración de la conducta, que cuanto mayor sea el deber de obrar con prudencia y pleno conocimiento de las cosas, mayor es la diligencia exigible al agente y la valoración de la previsibilidad de las consecuencias.

Así, la mayor conducta precaucional esperada de quien realiza una maniobra de giro para ingresar a una calle perpendicular, interfiriendo en la normal circulación de la arteria,

lo indica, no solo las reglas normativas antes citadas, sino también los usos, prácticas y costumbres (art. 1 CCyC) y hasta el sentido común.

Por todo lo expuesto, concluyo que la conducta desaprensiva del demandado <Persona 8> frente a una maniobra peligrosa contribuyó, junto al exceso de velocidad del conductor del vehículo Peugeot 106, <Persona 7>, a la ocurrencia del siniestro, tal como lo consideró la sentencia de la anterior instancia.

Por lo apuntado, los demandados y la citada en garantía deben responder por los daños causados a la actora en el grado determinado en dicho pronunciamiento (40%), porcentaje que no viene cuestionado (arts. 1721, 1722, 1731, 1757, 1758 y ccdtes. del CCCN).

6) Conclusión.

Por los fundamentos dados, propicio al Acuerdo se confirme la sentencia apelada, con costas a cargo de los recurrentes vencidos (conf. art. 69 del CPCC).

Finalmente, en atención a la calidad y resultado de los trabajos profesionales cumplidos en esta instancia, propongo que los honorarios del letrado patrocinante de la actora, <Persona 6>, se regulen en el 4,5% y los correspondientes al <Persona 2>, letrado apoderado de los demandados y la citada en garantía, en el 3,25%; en ambos casos calculados según el monto del proceso y con más el IVA si correspondiere (arts. 5, 6, 8, 13, 18 y 46 de la Ley XIII nro. 4).

Termino mi intervención, entonces, pronunciándome en la presente cuestión POR LA AFIRMATIVA.

I. A LA PRIMERA CUESTIÓN, el Dr. Guillermo Nicolás Walter dijo:

1. **ACLARACIÓN PRELIMINAR.**

El voto de la Dra. Cordón Ferrando que me precede ha hecho una ajustada reseña de los antecedentes del caso, la resolución en crisis y las posiciones que han asumido las partes en relación al recurso a resolver, por lo que obviaré –por un principio de economía procesal– hacer una síntesis similar, más allá de alguna referencia circunstancial que sea necesaria. Por demás, en tanto coincido con la conclusión de la votante de primer orden, considero suficiente fundar mi voto individualmente en la exigencia del art. 169 de la Constitución Provincial y de la Ley V Nº 203 de acuerdo a las consideraciones que siguen a continuación.

2. **CONSIDERACIONES DE LA SOLUCIÓN A PROPONER**.

2.1. Los agravios de los demandados y la aseguradora citada en garantía se centran en la atribución del 40% de responsabilidad correspondiente al siniestro ocurrido en fecha 26/07/2019 en la intersección de las <Lugar 2> y <Lugar 1> esta ciudad, la el cual tuvo como vehículos protagonistas al Peugeot 206 (a bordo del cual se encontraba la actora y que era conducido por el tercero citado <Persona 7>) y el camión Ford F 7000 (a bordo del cual se encontraba el codemandado <Persona 8>).

A través de sus agravios afirman que del análisis probatorio, especialmente de la pericial accidentológica producida en estas actuaciones, se desprende con suma claridad que la producción del referido siniestro se debió exclusivamente al hecho del tercero <Persona 7> quien al momento del suceso conducía el vehículo Peugeot 206 a una velocidad superior a la legalmente permitida en el lugar, constituyendo su accionar el factor causal primario y excluyente del accidente.

A mi juicio, y analizando el razonamiento de la jueza de primera instancia, coincido con mi colega en que el encuadre jurídico que realizó es correcto. Al tratarse de un accidente de tránsito resultan aplicables las normas de los artículos 1757 y 1769 del Código Civil y Comercial. El primero establece la responsabilidad objetiva por el riesgo o vicio de las cosas, mientras que el segundo dispone que se aplican a los daños causados por la circulación de vehículos las normas relativas a la responsabilidad por la intervención de cosas. Así, en materia de accidentes de tránsito, la responsabilidad es objetiva, lo que significa que el demandado debe probar los hechos que justifiquen su exención total o parcial de responsabilidad, una vez que está acreditada la relación causal de la cosa con el daño. De manera que, cuando se trata de siniestros que involucran uno o más vehículos en circulación, la responsabilidad se asigna objetivamente al propietario o guardián del vehículo que causó el daño, a menos que se demuestre que el daño fue causado por un hecho ajeno. En casos de daños causados por una cosa riesgosa, como un camión en movimiento, el propietario o guardián del camión debe asumir la responsabilidad, salvo que demuestre que el daño fue causado por la culpa de la víctima o de un tercero del que no es responsable. En suma, en el contexto de los accidentes de tránsito, el principio de atribución de responsabilidad es objetivo, y la presunción legal de causalidad derivada del riesgo es “iuris tantum” (conf. mi voto en SDC 16/2024, CAT, Sala B con cita a CACR, Sala Única, SDC N° 05/2024; CAT, Sala A, SDC N° 14/2013; SDC N° 15/2024).

Por otro lado, debo señalar que para que la causal de eximición de responsabilidad invocada por los recurrentes (hecho de un tercero) desplace totalmente la autoría del agente, y se constituya en la causa exclusiva del perjuicio, es preciso que reúna los caracteres del caso fortuito en los términos del artículo 1730 (es decir, debe ser imprevisible o inevitable, además de exterior –art. 1733, inc. e–). Eso es así por cuanto únicamente el caso fortuito rompe totalmente el nexo causal adecuado entre el hecho del sindicado como responsable y el daño; de ahí que el artículo 1730 que lo regula, disponga que el caso “exime de responsabilidad”, sin hacer alusión a que ello puede ocurrir total o parcialmente. La misma solución se extrae de la aplicación analógica del artículo 1731, que afirma expresamente que el hecho de un tercero por quien no se debe responder sólo exonera al responsable si reúne los caracteres del caso fortuito.

Entiendo que en este caso, la jueza determinó correctamente la verificación de un supuesto de co–causa entre la conducta desplegada por dos agentes (el conductor del Peugeot 206 y el conductor del Ford F 7000) cuyo accionar incidió de manera conjunta en la producción del daño del que resultó víctima la Sra. <Persona 10>.

También considero que la Magistrada distribuyó adecuadamente el porcentaje de responsabilidad valorando la incidencia causal del accionar de cada uno de los conductores de los vehículos protagonistas del accidente vial el cual, como correctamente destacó la Magistrada que me precedió en el voto, no logra ser conmovido por los agravios analizados.

En efecto, a través de la queja los recurrentes no logran refutar de manera idónea la valoración probatoria integral realizada en la sentencia recurrida, pues aquella se fundamenta exclusiva y aisladamente en la pericial accidentológica realizada por el perito <Persona 3> mediante ID 1404895, omitiendo así mencionar el restante material probatorio que tuvo en consideración la Magistrada (pericias producidas en sede penal y las declaraciones testimoniales de los Sres. <Persona 4> y <Persona 5>), circunstancia que demuestra una técnica recursiva insuficiente.

Sin perjuicio de ello, y al igual que mi colega preopinante, destaco que la mencionada pericia accidentológica producida en esta sede concluyó que la causa primaria del siniestro fue la conducción del Peugeot 206, que circulaba a unos 80 km/h, sin respetar la distancia de seguridad, y que impactó al camión Ford F 7000 mientras éste se disponía a realizar un giro, sin identificar el perito ninguna causa secundaria.

En sede penal, en cambio, se produjeron dos informes accidentológicos. El primero, realizado por el mismo perito designado en estas actuaciones (<Persona 3>) quien arribó a las mismas conclusiones que en esta sede civil. Sin embargo, en la causa penal también obra el informe elaborado por la <Persona 1> quien, a diferencia del perito <Persona 3>, determinó: (i) que las velocidades mínimas aproximadas de los vehículos protagonistas del siniestro fueron de 77,33 km/h (en el caso del Peugeot 206) y de 11,16 km/h (Ford F 7000); (ii) que el camión inició un giro a la izquierda desde la banquina sin suficiente advertencia; y (iii) que la etiología del accidente obedeció a una causa primaria (exceso de velocidad del Peugeot) y una causa secundaria derivada de la “falta de atención, cuidado y prevención” del conductor del camión, producido por el giro intempestivo.

Las conclusiones arribadas por la perito <Persona 1> resultaron corroboradas en estas actuaciones con las declaraciones de los testigos presenciales del siniestro vial, <Persona 4> y <Persona 5>. Ambos deponentes declararon haber visto al codemandado <Persona 8> iniciar un giro brusco desde la banquina hacia la izquierda, sin señalización previa y colocándose en la línea de circulación del Peugeot 206.

De este modo, y como señaló con suma claridad la Dra. Cordón Ferrando en su voto, no resulta posible acompañar a los recurrentes en su defensa basada en la exclusión total de su responsabilidad por el hecho de un tercero. Ello por cuanto el fundamento de su agravio se basa en una valoración aislada del informe pericial realizado por el perito <Persona 3>, siendo que el análisis de la relación de causalidad adecuada entre la conducta desplegada por el conductor del Ford F 7000 y el daño padecido por la accionante, necesariamente debe considerarse la totalidad del material probatorio producido en ambas sedes.

En esa apreciación, se destaca la necesidad imperiosa de que los Magistrados y Magistradas revisen de manera integral y conjunta la prueba presentada en el expediente, evitando la atomización y favoreciendo un análisis armónico del conjunto de elementos de convicción reunidos. En ello, la labor judicial debe ir más allá de las críticas puntuales a piezas de convicción individuales, abogando por una apreciación global y coordinada de todas las pruebas disponibles. Dicha tarea no implica necesariamente un examen minucioso de cada elemento probatorio, sino más bien una selección de aquellos que resulten más eficientes para fundamentar el fallo. Por tanto, se resalta la facultad de los jueces para inclinarse por aquellas pruebas que consideren más confiables, en concordancia con el conjunto de elementos de mérito presentes en el caso. Este enfoque integral en la valoración de la prueba se sustenta en una amplia base doctrinaria y jurisprudencial que reconoce la no necesidad de un examen detallado de cada elemento probatorio, sino más bien la exigencia de una apreciación global que permita identificar las piezas que sustentan las conclusiones del fallo (conf. CACR, Sala B, SDC N° 46/2015; CNCom, Sala B, 15/2/95; CNCiv, Sala H, 4/10/96; CNCom, Sala II, 22/4/91; etc.; CACR, Sala A, SDC N° 01/2000; SCBA, Ac. y Sent., 1972; DJBA 120; CAE, SDC N° 24/2017, entre otras).

Adicionalmente, cabe tener presente que nuestro código procesal provincial adopta el sistema de libre apreciación de la prueba, donde —salvo disposición en contrario— el Tribunal forma su convicción mediante las reglas de la sana crítica. Así, en la sentencia no se debe expresar la valoración de todas las pruebas producidas, sino únicamente las que fueran esenciales y decisivas para el fallo de la causa (conf. arts. 390 del CPCC; conf. CACR, Sala B, SDL N° 27/2013).

De tal modo, y a la luz de la sana crítica, la valoración conjunta del material probatorio conduce a la misma conclusión que la sentenciante, teniendo presente que la ausencia de referencia a causa secundaria en el dictamen del perito <Persona 3> no impide reconocer su existencia cuando, como dije, ello emerge de manera suficiente de la restante prueba incorporada, en particular la pericia penal y los testimonios.

Por otro lado, la circunstancia de que el mencionado perito —a diferencia de la perito <Persona 1>— no haya atribuido como causa secundaria del accidente a la conducta

desplegada por el conductor del camión Ford F 7000 no impide analizar la determinación de la causalidad adecuada de dicho accionar, ello en razón de que aquel análisis constituye una operación jurídica atribuida a la Magistrada y no puede quedar supeditada a la apreciación exclusiva del experto.

Sentado lo anterior, y al igual que la Magistrada preopinante, considero que la conducta desplegada por el conductor del camión se apartó del deber de advertencia y precaución exigido por el art. 39 de la Ley 24.449 y contravino además las reglas de los arts. 43 y 48 de la misma ley, que imponen señalización previa suficiente y la prohibición de maniobras intempestivas. También debe ponderarse el mayor deber de previsión derivado del art. 1725 del CCyC, dada la peligrosidad inherente al giro a la izquierda en arterias de doble sentido.

En síntesis, la maniobra ejecutada por el conductor del camión consistente en un giro repentino hacia la izquierda, invadiendo la línea de marcha del Peugeot sin señalización constituyó un aporte causal relevante, cuya concurrencia no resultó desvirtuada. En razón de ello, se encuentra acreditada la concurrencia de responsabilidad entre el conductor del Ford F 7000 y el del Peugeot 206 (este último por su evidente exceso de velocidad), en la proporción fijada en la sentencia apelada (40% para los demandados y 60% para el tercero) y que se ajusta a los arts. 1721, 1722, 1731, 1757, 1758 y concordantes del CCyC.

En consecuencia, corresponde confirmar la sentencia apelada en todo lo que resultó materia de agravios.

3. **SÍNTESIS DE LA SOLUCIÓN A PROPONER**

En suma, coincido con la Dra. Cordón Ferrando en que los agravios deducidos resultan improcedentes, debiendo confirmarse íntegramente la sentencia apelada.

Por todo lo expuesto, concuerdo en que se debe confirmar íntegramente la sentencia apelada, con costas a los recurrentes vencidos (art. 69 del CPCC).

Finalmente, en cuanto a la regulación de honorarios por las labores desarrolladas en esta instancia, y considerando el resultado del recurso, el mérito, la calidad y la extensión de las tareas efectuadas, estimo adecuado fijar los emolumentos del letrado patrocinante de la parte actora, <Persona 6>, en el 4,5%, y los correspondientes al letrado apoderado de los demandados y la citada en garantía, <Persona 2>, en el 3,25%, ambos porcentajes calculados sobre el monto del proceso y con más el IVA, de corresponder (arts. 5, 6, 8, 13, 18 y 46 de la Ley XIII N.º 4).

Por ello, voto por la AFIRMATIVA.

II. A LA SEGUNDA CUESTIÓN, la Dra. Florencia Cordón Ferrando dijo:

Visto el acuerdo alcanzado al tratar las cuestiones precedentes, corresponde:

A) CONFIRMAR la sentencia apelada, con costas a cargo de la apelante vencida (art. 69 CPCC).

B) --REGULAR los honorarios del <Persona 6>, en el 4,5% y los correspondientes al <Persona 2>, en el 3,25%; en ambos casos calculados según el monto del proceso y con más el IVA si correspondiere (arts. 5, 6, 8, 13, 18 y 46 de la Ley XIII nro. 4).

C) Regístrese, notifíquese y devuélvase.

Tal mi voto.

II. <u>A LA SEGUNDA CUESTIÓN</u>, el Dr. Walter expresó:

Atento al acuerdo precedente, corresponde:

A) CONFIRMAR la sentencia apelada, con costas a cargo de la apelante vencida (art. 69 CPCC).

B) --REGULAR los honorarios del <Persona 6>, en el 4,5% y los correspondientes al <Persona 2>, en el 3,25%; en ambos casos calculados según el monto del proceso y con más el IVA si correspondiere (arts. 5, 6, 8, 13, 18 y 46 de la Ley XIII nro. 4).

C) Regístrese, notifíquese y devuélvase.

Así lo voto.

Con lo que se dio por terminado el Acuerdo (art. 274 del C.P.C.C.), pasándose a dictar:

<u>S E N T E N C I A</u>:

Por los fundamentos del Acuerdo precedente, la “Sala 1” de la Cámara de Apelaciones de la ciudad de Trelew; <u>RESUELVE</u>:

A) CONFIRMAR la sentencia apelada, con costas a cargo de la apelante vencida (art. 69 CPCC).

B) --REGULAR los honorarios del <Persona 6>, en el 4,5% y los correspondientes al <Persona 2>, en el 3,25%; en ambos casos calculados según el monto del proceso y con más el IVA si correspondiere (arts. 5, 6, 8, 13, 18 y 46 de la Ley XIII nro. 4).

C) Regístrese, notifíquese y devuélvase.

Sentencia suscripta digitalmente por:

Florencia CORDON FERRANDO (Presidenta)

Guillermo Nicolás WALTER

Registrada como sentencia definitiva N° <u>02</u>/2025 SDC

Ricardo Fabián GRIFFITHS (Secretario)