000033/2010

--- En la ciudad de Trelew, a los días de junio del año dos mil diez, se reúne la Sala “B” de la Cámara de Apelaciones de esta ciudad, con la presidencia del Dr. Sergio Rubén Lucero y presencia del Sr. Juez del Cuerpo Dr. Aldo Luis De Cunto, para celebrar Acuerdo y dictar sentencia definitiva en los autos caratulados: **“R., R. R. c/ A., O. O. y Otros y/o Propietario y/o Responsable s/ Daños y Perjuicios” (Expte. 33 - Año 2010 CAT)** venidos en apelación. Los Sres. Magistrados resolvieron plantear las siguientes cuestiones: PRIMERA: ¿Se ajusta a derecho la sentencia apelada?, y SEGUNDA: ¿Qué pronunciamiento corresponde dictar? y expedirse en orden al sorteo practicado a fs. 262.----------**A LA PRIMERA CUESTIÓN** el Dr. Lucero dijo: ----------

----Vienen estos actuados a conocimiento de este Tribunal con motivo de los recursos de apelación interpuestos por el co-demandado Sr. O. O. A. y la tercera citada en garantía (fs. 225); y, por la parte actora (fs. 226) en contra del pronunciamiento definitivo dictado en autos (fs. 213/221) por el cual se hizo lugar parcialmente a la demanda por daños y perjuicios promovida por el Sr. R. R. R. condenando a los Sres. O. O. A. y A. J. M. a que, en el plazo que fija abonen al actor la suma de $ 5.157 con más los interese que indica en el considerando respectivo y costas.----------

----------A fs. 227, se presentan los Dres. R. G. W. y S. D., por sus propios derechos e interponen recurso de apelación por la omisión de regular sus honorarios en su carácter de letrados apoderados de la empresa “M. R. de S. del T. P. de P.”. Asimismo, apelan los honorarios que se le regularan por estimarlos bajos, sosteniendo que no existe fundamento para que los mismos sean inferiores a los correspondientes a los colegas de la parte actora dado el resultado del pleito.----------

----------A fs. 253/255, luce agregado el escrito de expresión de agravios de la parte actora.----- A fs. 256 se ordena el traslado de los agravios formulados por el actor a la parte contraria sin que éste haya sido evacuado.---

----

----A fs. 259 se declara desierto el recurso de apelación interpuesto por el co-demandado Sr. O. O. A. y de la citada en garantía “M. R. de S. de T. P. de P.”, por sentencia interlocutoria registrada bajo Nº 30 de 2010 del protocolo respectivo de éste Tribunal.---------- I.- La parte actora apelante reseña en sustento de su recurso que el juzgador tuvo por acreditado que el día 10 de diciembre de 2004, a las 05:50 horas aproximadamente, ocurrió un choque entre el automóvil Ford ka, conducido por el Sr. A. M. R. y el ómnibus Toyota Coaster, conducido por A. M., en la ruta nacional Nº 25, a la altura del acceso a la firma “C. S.A.” en el tramo Trelew-Rawson. A continuación reproduce los párrafos del fallo, reseña a la que remito por razones de brevedad, en los cuales el Sr. Juez a quo evaluó la conducta seguida por cada uno de los conductores de los rodados partícipes del accidente para concluir, luego, que *“no cabe hacer distingos a la hora de distribuir la culpa existente en cabeza*

de cada uno de ellos en la producción del hecho dañoso” y estableciendo que *“...resulta ajustado a las constancias de la causa y se compadece mejor con la satisfacción del valor de justicia, determinar que la culpabilidad en el caso debe atribuirse a cada uno de ellos en igual proporción”.* Entiende el recurrente que el razonamiento empleado por el juzgador no es correcto toda vez que analiza la mecánica del accidente partiendo de la conducta de la víctima para luego evaluar la responsabilidad objetiva del actor, soslayando ingresar de lleno en el estudio esencial de los hechos acaecidos, la causa eficiente de la obligación y la responsabilidad que a cada uno le cabe en la producción del resultado dañoso según el uso riesgoso de la cosa y el cumplimiento a las normas de tránsito. La maniobra que provocó la colisión sin lugar a dudas, sostiene, fue el giro a la izquierda del ómnibus que pretendía ingresar en un predio frentista (E. C. S.A.) de una ruta nacional. Advierte que no pretendió tomar por otra ruta o camino transversal sino cruzar la ruta girando a la izquierda para ingresar en un predio frentista de la mano contraria. El conductor entonces, continúa diciendo, debía cumplir con mucho mayor cuidado los preceptos contenidos en el art. 43 de la ley de tránsito que pasa a describir, a lo que me remito igualmente. Sin embargo, surge de las constancias de autos – expresa- que el ómnibus no preavisó la maniobra, no colocó luz de giro a la izquierda, no señaló manualmente el intento de giro, se tiró a la banquita derecho y giró a la izquierda sin avisar ni ceder el paso a los que circulaban correctamente por la ruta nacional Nº 25. Así, inconscientemente, desde la banquina derecha invadió ambos carriles de circulación, al decir del a quo “sin constatar previamente que en el mismo sentido de marcha se acercaba un vehículo al que debía dejar pasar antes de inicia el giro”. Asevera que esta maniobra imprudente es determinante en la producción del evento. Explica que para ello no solo tiene en cuenta el riesgo que implica el giro a la izquierda sino la maniobra vacilante del ómnibus del demandado cuyo desvío a la banquina derecha, sin señal lumínica, bien pudo haber dado a entender su parte que ese era el lugar de parada y que allí se bajarían los pasajeros. Advierte que si hubiera puesto un guiño y girado a la izquierda su parte lo podría haber adelantado por la derecha (cita el art. 42, inc. h, punto 1 de la ley de tránsito) sin cambiar de carril, pero habiéndose desviado el ómnibus hacia la banquina derecha, sin colocar la señal lumínica, su parte debía presumir que era su parada y por lo tanto podía continuar su marcha con la previsión de tomar el centro de la calzada, teniendo en cuenta que de frente no circulaban vehículos. Pero el giro a la izquierda, continúa diciendo, fue sorpresivo e intempestivo y, reitera, el único responsable del accidente porque para poder efectuarlo debía preavisar la maniobra con señal lumínica, reforzar manualmente si fuera necesario, ceder el paso a los que circulaban detrás y delante suyo y solo girar a paso de hombre cuando se hubiera cerciorado que no obstaculizaría el tránsito de quienes transitaban reglamentariamente la ruta nacional de flujo intenso. Indica que la único testigo presencial del accidente, Sra. M. F. G., brinda datos esenciales para la dilucidación del caso que no fueron desvirtuados por ningún otro elemento de prueba.

Al respecto transcribe el relato del hecho dado por dicha testigo quien era transportada en el vehículo Ford Ka que era conducido por el hijo del dueño de dicho vehículo. Asevera que la alegación de la contraria de haber colocado luz de giro o preavisado la maniobra no solo no fue probada por la demandada sino que está absolutamente desvirtuada por el testimonio de la única testigo presencial. La maniobra vacilante del ómnibus que se desvió a la banquina derecha para luego girar a la izquierda tampoco fue desvirtuada por la pericia accidentológica, que no la puede confirmar pero tampoco descartar, seguramente porque el ómnibus no se detuvo inmediatamente sino recién cuando llegó al ingreso de C., a 25 mts., del lugar del choque en clara violación –expresa- del art. 65 inc. a de la ley de tránsito que debe jugar en su perjuicio. Agrega que la prohibición de sobrepaso señalada con doble línea amarilla es aplicable al caso de adelantamiento de otro vehículo en circulación, maniobra que debe hacerse invadiendo el carril contrario, preavisando la misma y efectuando el sobrepaso rápidamente para retomar la derecha. Explica que se trata de una maniobra prohibida por el aumento del riesgo del eventual vehículo que circula en sentido contrario, toda vez que a causa de la arquitectura vial (subidas, bajadas o giros) la visibilidad o panorámica disminuye notablemente. Precisa que si bien en el lugar hay doble línea amarilla y rastros de frenada de su parte en el centro de la calzada, la circulación del Ford Ka no debe interpretarse como una maniobra de sobrepaso convencional, prohibida, porque el ómnibus no continuaba regularmente su marcha sino que se desvió hacia la banquina derecha donde se detienen habitualmente los colectivos para bajar y subir pasajeros o donde debe detenerse cualquier vehículo para dejar pasar a los que circulan por la ruta y luego girar a la izquierda. En el peor de los casos, dice, la circulación por el centro de la calzada en el lugar del choque debe ser entendida como una simple maniobra de precaución y alejamiento del ómnibus, frente a la posibilidad de descenso de pasajeros o regreso de la unidad a la vía de circulación. La circulación por el centro de la calzada o aún por la mano contraria no puede entenderse como una contribución necesaria para que el accidente se produzca, imprevisible e inevitable, frente a la maniobra intempestiva y temeraria del chofer del ómnibus que cruza desde la banquina la ruta sin ceder el paso y sin preavisar. Concluye que la sentencia debe ser revocada porque la maniobra que ocasiona la colisión es el giro a la izquierda del ómnibus y es la causa eficiente de la colisión. La circunstancia de que su parte hubiera circulado por su mano en forma previa a la colisión no hubiera modificado en nada el resultado disvalioso porque de todos modos –asegura- hubiera tenido que frenar violentamente (maniobra de stop panic), arrastrar sus neumáticos 25 mts., soltar el pedal de freno momentos antes de toparse con el ómnibus para poder maniobrar y, luego, introducir el Ford Ka en velocidad y muy riesgosamente entre la cola del micro y la banquina; maniobras éstas que pueden ser esperadas de un avezado piloto de competición y con un vehículo especialmente preparado para correr, pero nunca de un usuario normal y habitual de la vía pública con un Ford Ka que, aún en buenas

condiciones, se desvía hacia la derecha involuntariamente a causa de la maniobra de stop panic (remite al croquis). Esta maniobra extrema, sigue diciendo, que se inicia con 25 mts., de frenada en plena ruta, solo puede servir para mitigar los efectos del choque pero nunca para evitar la colisión. Cita jurisprudencia de ésta Cámara de Apelaciones trascribiendo fallo de un tribunal de alzada de Resistencia en apoyo de su posición.------

---

----II.- En los límites determinados por los agravios que vengo de sintetizar cabe advertir desde el inicio del análisis que los mismos se focalizan en poner bajo cuestión la determinación de la concurrencia de conductas causales que estableciera el Sr. Juez a quo a partir de la cual distribuyó, en porciones iguales para ambas partes en litigio, el deber de responder por los daños ocurridos en choque que protagonizaran los vehículos Toyota Coaster, dominio XXX ***; y, el Ford Ka, dominio XXX ***, acaecido el día 10 de diciembre de 2004, aproximadamente a 200 metros del intercambiador ubicado en la ruta Nacional Nº 25, desde Trelew hacia Rawson, en cercanías del ingreso al predio que ocupa la empresa “C. S.A.”.----------

----El juzgador del anterior grado fijó desde el inicio de su análisis, en lo que resulta relevante para el presente caso, al menos, los siguientes aspectos: 1) que *“...el caso encuadra en las disposiciones del art. 1113, párr. 2º, parte 2ª, Cciv., normativa que sólo permite que se exima total o parcialmente de responsabilidad al dueño o guardián de la cosa que acredite la culpa de la víctima o de un tercero por quien no debe responder...”* (sic) (vide: considerando II, fs. 214 vta./215); y, 2) *“...Que el codemandado A. y la citada en garantía oponen a la pretensión indemnizatoria la culpa del conductor del Ford Ka, como exigente de responsabilidad...”* (sic) (vide: considerando I, fs. 214).----------En tal marco, destaco, que el encuadre legal efectuado por el Sr. Juez de Primera Instancia, en cuanto enfoca la cuestión bajo la órbita del riesgo creado por la cosa riesgosa causante del daño (automotores partícipes del evento dañoso), no ha sido materia de impugnación, por lo que tal aspecto del fallo devino en firme.---------- El tema a decidir y que es traído por la actora apelante a esta alzada, es si la eximente de responsabilidad invocada por la contraria “culpa de la víctima”, a la que el sentenciante diera parcial acogimiento en su fallo, se ha acreditado en la especie.---------- En punto a ello, sabido es que en la órbita de los daños causados “por la cosa”, la noción de “culpa” recién aparece a propósito de la eximente prevista en la norma que fuera aplicada en la especie (Art. 1.113, 2do. apart. 2do. párrafo “in fine” del Cód. Civil).---- En sentido específicamente técnico, más allá de la imperfecta terminología legal, debo poner de resalto que lo que realmente cuenta es la idoneidad de la actuación del damnificado directo para producir el evento dañoso, esto es la causalidad; en suma, si el hecho de la víctima –actor-, allende de su calificación jurídica, se introdujo en la génesis del daño a manera de concausa o única causa adecuada. En el primer supuesto, estaríamos en presencia de una concurrencia de riesgo y “culpa” (rectius: hecho) de la víctima que liberaría al dueño o guardián –parte demandada- parcialmente; mientras que, en el

segundo, anudado el nexo causal únicamente entre el daño y el hecho del dañado, la liberación sería total ante la ausencia de vinculación entre el riesgo de la cosa de su propiedad o guarda y el perjuicio, que no sería ya consecuencia de aquél (Conf. Mosset Iturraspe, Jorge “Responsabilidad por daños”, Ed. Rubinzal Culzoni, ed. Año 1999, T. IV –eximentes-, pág. 72: id. Llambías, “La culpa de la víctima como causa eximente de responsabilidad civil”, J.A. doct. 1974-6).---------- Desde tal perspectiva no le asiste razón al cuestionamiento esgrimido por la parte actora impugnante, en cuanto se agraviarse del razonamiento empleado por el juzgador a quo, en cuanto éste partió en el análisis de la mecánica del accidente evaluando a la conducta de la víctima para recién luego evaluar la responsabilidad objetiva de la parte demandada (en este punto estimo existió un error de pluma toda vez que se indica “actor” –vide: fs. 254, 1er. párrafo-). Ello por cuanto es de recordar que, en el marco de la responsabilidad objetiva derivada del factor de imputación “riesgo de la cosa” el accionante solo debe demostrar en el proceso el daño y la relación de causalidad entre éste y la intervención de la cosa, por cuanto la ley presume que el detrimento se ha generado por el riesgo de la cosa en tanto prevé una presunción de causalidad. Es decir, probado la conexión física o material entre el automotor de la parte demandada y el daño o dicho de otro modo, la participación de la cosa riesgosa en el evento, trae aparejado la presunción de causalidad adecuada en el sentido de que el daño provino o derivó del riesgo del vehículo reconociendo en su accionar la condición generadora del detrimento. De este modo es menester que la parte demandada adopte en el proceso un rol activo, sea mediante reconvención o bien mediante la alegación defensiva de que existió un factor de ruptura del nexo de causalidad presumido por la ley. Es en tal sentido, que habiéndose invocado la eximente “culpa de la víctima” (rectius: “hecho de la víctima”), impuesto se veía el judicante en centrar su atención en las pruebas de los hechos extintivos, invalidativos u obstativos de la pretensión indemnizatoria de quien dice ser la víctima del evento dañoso.---------- El concepto de causalidad es eminentemente lógico e involucra una referencia, una conexión entre dos procesos: entre la causa, por un lado, y el efecto o resultado por el otro. La causa de un hecho dañoso es la condición que se reputa adecuada entre todas las que pueden haber concurrido para producir objetivamente el daño como resultado. Por ello es que se alude a la causa adecuada, que nuestro codificador ha vinculado estrechamente a la previsión “en abstracto” del autor (Conf. art. 902 y 904 del Código Civil).--------- ----------

----Es, en tal sentido, que debe partirse de la idea de que entre las diversas condiciones que coadyuvan a un resultado no todas son equivalentes sino que son de eficacia distinta. Sólo cabe denominar jurídicamente *causa* a la condición que es apta, idónea, en función de la posibilidad y de la probabilidad que en sí misma encierra para provocar el resultado provocado. En tal inteligencia, entonces, deberá atenderse a lo que ordinariamente acaece según el orden normal y ordinario de los acontecimientos.---------

--- Según este punto de vista la relación de causalidad jurídicamente relevante es la que existe entre el daño ocasionado y la condición que normalmente lo produce (Conf. Orgaz, Alfredo, “El daño resarcible”, 2da. ed., Ed. Ameba, año 1960, pág. 70; id., Llambías, Jorge J., “Tratado de Derecho Civil. Obligaciones”, T. I, pág. 372/374, n° 286 a 288; id., Goldenberg, Isidoro H., en “La relación de causalidad en la responsabilidad civil”, 2da. ed., ampliada, Ed. La Ley, año 2000, págs. 22 y sgtes., & 10).----------

--- En tal hermenéutica de la cuestión, relativa a la cualidad de causa que reviste o puede revestir una acción o conducta –hecho-, es claro para mi, que en la especie no corresponde esgrimir consideraciones sobre la culpa del actor o del co-demandado A., o desarrollar análisis alguno acerca de aquellas circunstancias fácticas que conllevarían aquella, por cuanto no resultan dirimentes en el marco de la responsabilidad objetiva que rige el caso. Lo dicho no obstante que también ha de evaluarse la conducta asumida por el conductor del ómnibus, Sr. M., enderezándose tal indagación, ya no tendente a establecer su culpa, en sentido estricto, por comprometer ella la responsabilidad refleja de su principal, sino para determinar si tal accionar potenció el riesgo que “prima facie” ya desplegaba por su sola circulación el automotor con el que transportaba pasajeros a la firma “C. S.A.”.----------Establecido que fuera lo anterior, paso a reseñar la porción de los considerando del fallo que, estimo, constituyen la base o plafón del análisis sobre el cual se ha de apoyar el veredicto a emitir por este Tribunal de alzada en el presente litigio; ello, allende de cual sea en definitiva la atribución de las consecuencias que se fije en el mismo.---------- Así pues, el Sr. Juez a quo bien expresó que *“...Sustancialmente, dos hechos fueron alegados por el demandado para liberarse de la presumida responsabilidad: velocidad del Ford Ka; y calidad de embestido. Al respecto, en cuanto a la mecánica del accidente, la pericia accidentológica producida en la causa, determina que el referido rodado transitaba a una velocidad mínima aproximada de 80,31 km/hs (ver fs. 137), como así también su calidad de embistente (ver fs. 136). De la misma, además, se desprende con claridad que el vehículo del actor, al momento de producirse el impacto se desplazaba por el carril contrario al de su marcha, realizando una maniobra de adelantamiento al ómnibus de la demandada (ver fs. 135 vta, y croquis de fs. 138/40, explicaciones de fs. 161, en relación a las huellas de frenada que se advierten en las placas fotográficas de fs. 12/13). Sobre la carpeta asfáltica se encontraban señales viales horizontales:...en la descripción de la conducta del conductor del Ford Ka, señala que, “...al ir transitando por la misma ruta y por detrás del ómnibus, y por el carril contrario al de su marcha (aparentemente en una maniobra de adelantamiento), su conductor percibe el viraje del vehículo mayor, motivo por el cual realiza una maniobra evasiva de stop panic, presionando el pedal de freno violentamente, dejando impreso un par de huellas de frenadas por espacio total de 25 mts aproximadamente, que se inician en el carril Norte y culminan en el centro de la calzada...”* (sic) (ver: considerando –fs.215 vta./216).--------

---

----El Sr. Juez a quo a continuación, apreció que el mentado dictamen pericial se encontraba fundado en principios técnicos y científicos inobjetables, añadiendo que, no habiendo otros elementos de prueba que lo desvirtúen cabía atender a sus conclusiones señalando, a la par, que el actor nada observó a su respecto (ver: considerando de fs. 216 y vta.).----------

----Ahora bien, donde comienzo a otorgar razón en mi análisis a la parte actora apelante, respecto a la evaluación del caso realizado por el a quo, es en cuanto éste otorgó extrema trascendencia al lugar donde el Sr. A. M. R. comenzara la maniobra de frenado repentino o “stop panic”. Quiero decir, que si bien ciertamente se constató con la pericia que al momento de oprimir el actor el pedal de freno del Ford Ka dicho rodado se encontraba ya ubicado en el carril Norte, esto es, en el carril contrario al de su circulación, culminando su marcha en el centro de la calzada dejando huellas de frenada por una longitud de 25 mts, encuentro que ello no constituye un dato que nutra suficientemente el mérito que cabe realizar realmente de la causa adecuada que, adelanto opinión desde ya, cabe asignar al actuar del actor en la oportunidad. Paso a explicarme.---------- ----------

----Tengo para mi que, ubicado en la misma situación, pero en un momento temporal inmediatamente anterior a dicha maniobra por la cual comenzara el adelantamiento o sobrepaso, es donde se ha encontrar la verdadera porción de causa adecuada de la que participa en la producción del evento dañoso y que es atribuible al actuar del conductor del Ford Ka que, de tal manera, corresponde concluir –insisto- que ayudó indudablemente –en alguna medida que justipreciaré “infra”- en el acaecimiento del accidente.----------

----Es que, teniendo por cierto que el ómnibus marca Toyota Coaster, dominio XXX ***, conducido en la sazón por el co-demandado Sr. A. J. M., momentos previos al choque se estacionó en la banquina derecha correspondiente al mismo sentido de circulación con el que transitaba el Ford Ka -a la altura donde se halla el ingreso al predio donde se ubica la firma “C. S.A.”- y sin señalizar con el guiño lumínico respectivo que giraría hacia su izquierda para emprender el ingreso a dicho predio -todo lo cual palmariamente acentuó la potencialidad de riesgo insito en todo vehículo que, como el que conducía M., se encuentra en la vía pública-, la conducta exigible al Sr. R., según el parámetro de previsibilidad medio exigible a un conductor prudente, a mi juicio, era lisa y llanamente disminuir ostensiblemente la velocidad con la que circulaba para permitirle, por si hiciera falta, controlar su vehículo hasta el punto de poder detenerlo ante cualquier tipo de maniobra que de manera sorpresiva pudiera emprender dicho colectivo de pasajeros.---------- No soslayo que, de entenderse que el lugar del accidente se trata de una zona rural, en el marco de lo previsto por el art. 51, inc. b), apartado 1º de la Ley de tránsito, la velocidad que desarrollaba en la oportunidad el Ford Ka que conducía el actor (80,31 km/hs, según pericial accidentológica –fs. 137-) no era excesiva. Pero considero que no era la precutoria

exigida para la situación, interpretándolo así desde la perspectiva contemplada específicamente por el art. 50 de la citada normativa reguladora del tránsito.------ ---------

---- Ello máxime cuando a tenor de su propia postulación esgrimida al tiempo de interponer la demanda, *“...la maniobra fue de duda porque sale el colectivo a la banquina derecha para luego en forma sorpresiva, girar a la izquierda...”* (sic) (ver: punto IV de la contestación de la demanda –fs. 25 vta.-). Es decir, si tuvo dudas como explícitamente lo manifiesta el actor en su demanda, es natural señalar que debió adoptar mayor precaución que la que se exige en una situación de tránsito normal, no siendo compatible con tal exigencia el emprender una maniobra de sobrepaso que, además de arriesgada en tales circunstancias, se hallaba prohibida en el sector en el que aconteciera el choque.----------

--- En tal dirección repetiré que, tengo en claro que la conducta exigible ante tales circunstancias no consistía, ni en cambiar de carril de circulación como lo hiciera, menos aún cuando, como bien lo señalara el juzgador del anterior grado, el sobrepaso se encuentra prohibido por señales horizontales que lo indican y de las que da acabada cuenta la pericial accidentológica (ver: 132/144 –ver en especial el croquis de fs. 138/140-) y las fotografías obrantes en autos (vide: fs. 12/13 y las de pericia de fs. 141/144). Ni tampoco lo era, coincido con el impugnante, continuar su marcha por el lado derecho de su carril de circulación como si nada aconteciera para, hipotéticamente, evitar el embestimiento al colectivo que sin aviso lumínico ni por señas, de manera sorpresiva comenzó con su maniobra de ingreso al predio frentista cruzando la ruta.-----

--- Ahora bien, indispensablemente procede también ponderar la conducta seguida por el chofer del colectivo embestido para poder justipreciar en qué medida potenció el riesgo mismo que representaba su circulación por la ruta, su posterior estacionamiento en la banquina derecha en un lugar no permitido para ello -puesto que no existe una parada para el descenso y ascenso de pasajeros en ese lugar- y su inmediato giro sin aviso previo a la izquierda para emprender su acceso a la calzada para ingresar al predio frentista lindante.--------- ----------

----Y, en tal sentido no puedo más que compartir las medulosas apreciaciones realizadas respecto a ello por el juzgador del anterior grado, en cuanto que no tengo vacilación alguna en interpretar que el actuar del conductor del ómnibus resultó cuanto menos desaprensivo y temerario, atendiendo para así entenderlo a las circunstancias de lugar donde ejecutara tal maniobra, sin antes cumplir con la debida y suficiente señalización de lo que haría ni tampoco de percatarse fehacientemente que no venía detrás, en el mismo sentido de circulación, ningún otro vehículo.----------

--- Es que, si se exige en general que los conductores deben “*circular con cuidado y prevención..., teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito”* (sic) (art. 39, inc. “” y penúlt. Párr. de la ley 24.449), tal obligación de observar una conducta precaucional se debe vigorizar al extremo cuando quien guía un ómnibus con el que se transporta pasajeros intenta un giro a la izquierda

en un camino o ruta equivalente a una semiautopista que, además, es de un alto tránsito vehicular (y la ruta que une a las ciudades de Trelew y Rawson lo es) y que entraña *per se* en un riesgo adicional, si se tiene presente que quien dobla hacia su izquierda debe observar la prioridad de paso que tienen los vehículos que circulan de frente y que se encuentran de tal modo con prioridad de paso por aparecer por la derecha del que gira (Conf. art. 41, regla 1ª de la ley Nacional de tránsito).----------

--- Se trata en definitiva de la potenciación del riesgo por la conducta negligente de un partícipe que se asocia a la imprudencia de otro y cuya conjunción genera el daño. Es decir, en el caso, a mi juicio, existió indudablemente una concreta concurrencia de causas que impone prorratear las consecuencias dañosas entre los conductores intervinientes en el accidente y, de tal manera, lo propondré al acuerdo.----------

--- Es, en el orden de ideas que vengo de exponer, que asignaré parcial razón a la parte actora impugnante en cuanto que, en tren de mensurar la medida de atribución de concurrencia de causas adecuadas al advenimiento del evento dañoso, el juzgador se equivocó no en atribuir concurrencia causal para asignar el deber de responder proporcionalmente por los daños, sino en justipreciar que el actuar de ambos conductores partícipes del mismo concurrieron en porciones iguales para su acaecimiento.---------- ----------

----Por el contrario, descartado que pudiera excluirse plenamente de las consecuencias acaecidas con motivo del accionar que tuviera el actor conduciendo su automotor en la oportunidad, estimo que su incidencia causal no puede superar la atribución del 25% de las mismas, quedando el 75% restante atribuibles al actuar de la parte demandada, sea por su actuar culposo –co-demandado M.- sea en su calidad de dueño o guardián de la cosa –el co-demandado A.-.---------- Concluyo, entonces, en que corresponde admitir parcialmente el recurso de apelación interpuesto para modificar la porción de concurrencias causales y, por ende, la respectiva porción de atribución del deber de responder por las consecuencias dañosas acaecidas en el accidente a cada una de las partes, en el modo y alícuotas preindicadas. Así lo dejo propuesto que se decida al acuerdo.---------- II.- <u>Apelación de honorarios interpuesta por los Dres. R. G. W. y S. D.</u>:----------

--- Los letrados recurrentes se quejan de que en el pronunciamiento apelado, según denuncian, se hubiera omitido regular sus honorarios por su representación ejercida en autos en relación a la aseguradora co-demandada “M. R. S. del T. P. de P.”.----------

------Principio por advertir que los letrados recurrentes si bien efectivamente actuaron en representación de la mencionada compañía asegurados demandada en autos, contestando la demanda dirigida en su contra, tal actuación lo fue haciéndolo conjuntamente con la que también ejercieron respecto de la co-demandada asegurada. Ello da pié a que sea de estricta y indudable aplicación lo dispuesto por el art. 10 de la Ley del arancel que literalmente prevé lo siguiente: *“Cuando actuaren conjuntamente varios abogados o procuradores por una misma parte, a fin de regular honorarios se*

considerará que ha existido un solo patrocinio o una sola representación..." (sic). De allí que no proceda la regulación diferenciada que es pretendida por los abogados impugnantes.----------

----De otro lado, revisada la regulación que se les fijara en el pronunciamiento del anterior grado, aprecio que la misma se ajusta prudentemente a la calidad, extensión y eficacia de sus tareas cumplidas. Y ello, no obstante la variación de atribución de responsabilidad que se propicia en mi voto, toda vez que habiendo sido establecidos en porcentuales éstos no se verán afectados por la variación de la base económica sobre la cual habrán de ser calculados.----------

----Por lo dicho, propondré al acuerdo la desestimación del recurso de apelación deducido por los mencionados abogados, sin costas atento que la materia no las genera. Así lo voto.----------

--- III.- Conclusión:----------

--- En consecuencia, en definitiva, propiciaré al acuerdo que se revoque parcialmente el fallo venido en apelación para elevar el monto del capital de condena a la suma de **Pesos Siete Mil Setecientos Treinta y Cinco con Cuarenta y Cinco Centavos ($ 7.735,45)**, con más los accesorios fijados en el anterior grado.----------

--- Atento al modo en que se concluye corresponderá adecuar a este nuevo decisorio la imposición de costas devengadas en primera instancia. Así, entonces, compartiendo la tesitura que estima que, si bien en los procesos donde tramitan pretensiones resarcitorias de daños y perjuicios, en principio, las costas devengadas en el mismo deben ser consideradas como integrantes del resarcimiento sufrido, pues consisten en gastos necesarios que debió afrontar el damnificado para obtener el reconocimiento de su derecho; soy de la opinión que, en supuestos como el planteado en el caso, donde existe acogimiento parcial de la defensa opuesta que, como en la especie, se plantea una eximente legal de responsabilidad, las costas deben seguir para su atribución, la misma proporción de asignación de responsabilidad concurrente.----------

--- En tal inteligencia se ha dicho que si el actor no ha podido ignorar su cuota de culpabilidad en el accidente y ha incurrido por tanto en reclamo indebido al pretender el resarcimiento de la totalidad del daño, al haber prosperado parcialmente la demanda, la cuestión de las costas deben decidirse con arreglo a lo dispuesto por el art. 71 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación (Conf. CNCiv., Sala A, 19/6/78, Rep. L.L., XL-639, sum. 129; id., CNCiv., Sala A, 01/12/76, Rep.E.D., 12-280, nº 35; id., CNCiv., Sala C, 23/10/75, L.L., 1976-B-51; ídem, Loutayf Ranea, Roberto G., en "Condena en costas en el proceso civil", Ed. Astrea, ed. año 1998, págs. 138/141, letra "d").----------

----En tal dirección y en aplicación de tal criterio, es que propiciaré al acuerdo que se impongan las costas de ambas instancias en un 25%, a cargo del actor; y, en un 75% a cargo de la parte demandada, por resultar tales porcentuales ajustado a los vencimientos mutuos y parciales obtenidos por las partes en ambas instancia (Conf.

arts. 71 y 279 del C.P.C.C. –actuales arts. 72 y 282 de la Ley XIII Nº 5 Anexo A-).---------- A pesar del incremento que se obtiene en el monto condenatorio, merced a que los honorarios regulados en la anterior instancia fueron fijados en alícuotas porcentuales que se ajustarán automáticamente al nuevo importe, entiendo que no es menester practicar las adecuaciones previstas en el citado art. 279 del C.P.C.C. –actual art. 282 de la Ley XIII Nº 5 Anexo A-.---------- ----------

----Los honorarios del Dr. D. G. L., letrado apoderado del actor, por sus tareas de alzada, apreciándolas por su extensión, calidad y sobre todo por su eficacia, estimo adecuado fijarlos en la suma equivalente al 5,46% del monto de condena que se liquide en la etapa de ejecución de sentencia, con más el I.V.A. pertinente (conf. arts. 6 y 14 de la Ley 2.200 –actuales arts. 5 y 13 de la Ley XIII Nº 4-; leyes 23.349 y 23.871).----- Termino mi intervención pronunciándome en la presente cuestión PARCIALMENTE POR LA NEGATIVA.----------

----**A LA PRIMERA CUESTIÓN** el Dr. De Cunto manifestó: ----------

----Dada la claridad con la cual el Sr. Magistrado antes sufragante reseñara la sentencia apelada de fs. 213/221, y los agravios que contra la misma expresara la actora a fs. 253/255, me remito a dicha reseña en homenaje a la brevedad, por lo que entraré directamente en el análisis de los agravios.- ----------

----I.- Las quejas de la actora se relacionan con la atribución de responsabilidad de manera global, por lo que de esa forma serán tratadas.- ----------

----1) La apelante comienza por transcribir los párrafos de la sentencia en los cuales entiende que el juzgador desplegó su argumentación dirimente para concluir en la atribución de responsabilidad a las partes en porciones iguales. Frente a dicho razonamiento arguye que la maniobra que provocó la colisión fue el giro a la izquierda del ómnibus para de esa manera ingresar en el predio frentista de C. S.A., por lo que el conductor del mismo debió extremar las medidas de cuidado de acuerdo a lo dispuesto por el art. 43 de la Ley de Tránsito. Sin embargo, continúa diciendo que no preavisó la maniobra, ni colocó luz de giro a la izquierda, no hizo señales manuales, se dirigió a la derecha y giró a la izquierda sin avisar ni ceder el paso a quienes circulaban correctamente por la ruta nacional 25. Indica que como el ómnibus se tiró a la derecha, su mandante presumió que se trataba de una parada, siendo sorpresivo el posterior giro a la izquierda, todo lo cual fue corroborado por la única testigo presencial del accidente. Añade que la prohibición de sobrepaso señalada con la doble línea amarilla resulta aplicable al caso de adelantamiento de otro vehículo en circulación, maniobra en la cual debe invadirse el carril contrario; mas indica que en la especie, su parte no efectuó un sobrepaso convencional, sino que al desviarse el ómnibus hacia la derecha, la maniobra de circular por el centro de la calzada tuvo la finalidad de precaución y alejamiento del otro rodado.- ----------

----El juzgador de grado encuadró el “sub exámine” bajo las previsiones del art. 1113, 2do. párrafo del C. Civil y en ese marco consideró que *“...la presunción de*

responsabilidad por el hecho de las cosas puede aparecer atemperada por la aplicación de las normas reglamentarias del tránsito, cuya infracción permite presumir iuris tantum la responsabilidad del infractor, además de las presunciones hominis sentadas jurisprudencial y doctrinariamente, sobre la base de lo que suele comúnmente acontecer en el tránsito vehicular..." (ver sentencia a fs. 215, último párrafo). Y de manera concreta razonó, a los fines de concluir en la existencia de una eximente parcial de responsabilidad, que *"Sustancialmente, dos hechos fueron alegados por el demandado para liberarse de la presumida responsabilidad: velocidad del Ford Ka; y la calidad de embestido. Al respecto, en cuanto a la mecánica del accidente, la pericia accidentológica producida en la causa, determina que el referido rodado transitaba a una velocidad mínima aproximada de 80,31 km/hs (ver fs. 137), como así también su calidad de embistente (ver fs. 136)... Así, en la descripción de la conducta del conductor del Ford Ka, señala que, "...al ir transitando por la misma ruta y por detrás del ómnibus, y por el carril contrario al de su marcha (aparentemente en una maniobra de adelantamiento), su conductor percibe el viraje del vehículo mayor, motivo por el cual realiza una maniobra evasiva de stop panic, presionando el pedal de freno violentamente...A pesar de la maniobra evasiva del conductor del Ford Ka, no logra evitar embestir con su frente (con mayor incidencia del lado izquierdo), la zona posterior media del ómnibus..." (ver fs. 136 vta./6)...A poco que se repare en la admisión formulada por el actor en el escrito introductorio de la pretensión, que el conductor del Ford Ka se desplazaba de Trelew a Rawson (conf. fs. 25 vta.), y ante la existencia, desde 110 mts. antes del lugar donde se produjo el impacto, de la línea amarilla que indica la prohibición de adelantamiento para los rodados que circulan en esa dirección, si la "frenada de pánico" se inició en el carril Norte -contrario al de su marcha- y culminó en el centro de la calzada, fue de una longitud de 25 mts, y a pesar de esa maniobra evasiva, no pudo evitar embestir con su frente, la zona posterior media del ómnibus (ver fs,. 135 vta/36), forzoso es concluir que la maniobra de sobrepaso que realizó en transgresión a la prohibición de invadir el carril contrario, tuvo incidencia causal en el acaecimiento del suceso, por lo que también existe porción de culpa imputable al conductor del auto, eximente de parte de la responsabilidad de quien guiaba el ómnibus, atento a que A. M. R. tenía la obligación de conducir ciñéndose a su derecha. Incluso el cruce con el ómnibus, si hubiera conservado su carril, y no marchar invadiendo el carril contrario en una zona prohibida para ello, la maniobra de recostarse a la derecha, atento que el impacto se produjo en el eje de la calzada (ver croquis de fs. 138/40) hubiera evitado el siniestro, pese a lo cual no obró así, sino que imprudente y negligentemente realizó una maniobra de adelantamiento en una zona prohibida para ello, invadiendo el carril contrario, circunstancias calificantes de un obrar culposo (arts. 512 y 902, Código Civil)"* (ver sentencia a fs. 215 vta., 216 y 216 vta., 2do. párrafo). He preferido extenderme en la transcripción de la fundamentación de la sentencia en cuanto a la conclusión de la existencia de la eximente alegada -culpa o hecho de la

víctima- a los fines de una mejor consideración en el confronte con los agravios.- ---------
----2) De lo expuesto “ut supra” surge que no hay discusión en cuanto a la aplicación del art. 1113, 2do. párrafo del C. Civil, amén de que esa es la doctrina sentada por la Suprema Corte Nacional a partir del precedente “ENTel c/ Prov. de Buenos Aires y otro” (LL, 1988-D-296), seguida por diferentes tribunales (conf. CN. Civ., en pleno, in re: “Valdéz c/ El Puente S.A. y otro, JA-1995-I, pág. 280; SCBA, Acs. 32896 y 35683), y adoptada en forma monocorde por este Cuerpo (conf. CANE, Sala “A”, SDC Nº 32/04 del 04/10/04, entre muchos otros allí citados, Sala “B”, SDC Nº 51/09 del 30/12/09). Tal encuadre normativo determina que acaecido el daño, el dueño o guardián no se libera demostrando que de su parte no hubo culpa, porque ella no interesa a este régimen de responsabilidad, por lo que la víctima del hecho dañoso sólo debe probar el daño, la calidad de dueño o guardián, el riesgo o vicio de la cosa y la relación causal entre la actuación de la cosa y el daño. Por su parte el dueño o guardián sólo se eximirá total o parcialmente de responsabilidad acreditando la culpa o falta de la víctima (conf. art. 1111 del C. Civil) o de un tercero por quien no debe responder.- ----------
----En ese orden de ideas se ha entendido que causa extraña -como eximente- es todo hecho dañoso ajeno al denunciado como responsable y que la negación de la responsabilidad a la que conducen estas eximentes se explica por la contundente razón de que el daño cuya reparación se pretende no fue generado por el hecho del demandado (concepto comprensivo también de los hechos de las cosas o de las personas por las que no debe responder), el que resulta irrelevante en la causación de las consecuencias lesivas. En esta categoría de eximentes quedan comprendidos el caso fortuito, el hecho de un tercero por el que no se debe responder y el hecho de la víctima. Este último tiene vigencia en el campo de los actos ilícitos cuando el comportamiento del perjudicado es la causa de su propio daño, su fundamento se asienta en el principio del autodaño, en virtud del cual carece de derecho a indemnización quien se ha visto perjudicado exclusivamente en razón de su propia conducta. Sin embargo debe señalarse que la reiteración de planteos basados en esta causal obedece a que, si se observa la cuestión desde la óptica de la causalidad estrictamente material, el damnificado, de un modo u otro siempre participa en el evento dañoso. Si su participación se limita a la asunción de un rol meramente pasivo, su obrar reviste la naturaleza de simple condición del daño, y no puede dar sustento a la eximente en estudio. Por el contrario, si la participación de la víctima tuvo incidencia dañosa, esa intervención produce la liberación del demandado, al impedir que nazca la responsabilidad que se le atribuye (conf. Castro Durán, Ricardo Manuel: “El hecho o “culpa” de la víctima como eximente. La agravación de los daños. La negativa al tratamiento médico. El no arreglo del automotor”, en “Revista de Derecho de Daños”, Eximentes de Responsabilidad-II, 2006-2, Rubinzal-Culzoni Editores, págs. 207/208). Es así que para que se configure esta eximente deben darse los siguientes requisitos. El hecho de la víctima debe tener eficiencia causal, si no tiene aptitud generadora del

daño propio, como causa o concausa, no libera ni siquiera parcialmente de responsabilidad al agente. Además el hecho de la víctima no debe ser impuesto por el demandado, por ende, la conducta del damnificado no debe estar forzada por el agente, porque, en este caso, la acción del primero sería consecuencia del obrar del segundo, y obviamente, no tendría efectos liberatorios (conf. Castro Durán, op. cit., págs. 211/212).----------

----Dicho lo anterior, coincidiré con el Dr. Lucero en que no resulta equivocado el razonamiento del juzgador en cuanto acometió con la indagación de la conducta de la víctima -en realidad del conductor del Ford Ka por quien el actor víctima sí tiene que responder, dado que se infiere que confirió voluntariamente la guarda del rodado (conf. arg. art. 1113 “in fine” del C. Civil)- para luego analizar la conducta del demandado desde la perspectiva de la responsabilidad objetiva. Esta forma de evaluar la mecánica del siniestro fue cuestionada por la apelante (ver fs. 254, 1er. párrafo), sin embargo no resulta un agravio en sí por haberse encarado de esa manera el examen de la conducta de las partes. Es que el juzgador de origen explicitó claramente que el supuesto de autos caía bajo las previsiones del art. 1113 del C. Civil (ver sentencia a fs. 215, anteúltimo párrafo) y en dicho marco *“teniendo en consideración que sólo el damnificado actor ejerciera pretensión resarcitoria se imponía mayormente al sujeto pasivo de ella la carga de la prueba de las referidas eximentes de responsabilidad”* (ver sentencia a fs. 215 vta., 1er. párrafo), comenzó por el análisis de la conducta del conductor del locomóvil del actor a fin de investigar el hecho de la víctima -o de quien por el cual ella debe responder- como concausa (ver sentencia a fs. 215 vta., último párrafo/216 vta.), para luego ponderar la conducta del demandado a efectos de distribuir las porciones respectivas de responsabilidad (ver fs. 216 vta. “in fine”/217 vta.).----------

----3) El verdadero agravio del actor reside en que se considerara su conducta -en realidad la del conductor del Ford Ka- como relevante a los fines de la producción del accidente, es decir como concausa adecuada, cuando, interpreta, que el evento se produjo por exclusiva responsabilidad del conductor del ómnibus. Al respecto el sentenciante “a quo” confirió trascendencia a que A. R. se desplazaba por el carril contrario cuando existía la señalización de la línea amarilla como indicador prohibitivo de dicha maniobra. Sin embargo la mentada maniobra no aparece como determinante en la producción del siniestro, ya que como el conductor del micro se dirigió primero a la banquina -es decir a la derecha- para luego proceder a cruzar la ruta girando a la izquierda (ver sentencia a fs. 217, 1er. párrafo), el “correrse” a la mano contraria por parte de R. importó un intento de “alejarse” del otro vehículo y de esa manera mantenerse ajeno a cualquier eventualidad dañosa.----------

----No obstante lo anterior, considero que la velocidad que desarrollaba el conductor del Ford Ka sí resultó relevante en la producción del evento. Es cierto que de acuerdo a lo dispuesto por el art. 51, inc. b). 1 de la ley 24449 la velocidad no era excesiva. Mas

debe recordarse que el art. 50 del mismo texto legal dispone que *“El conductor debe circular siempre a una velocidad tal que, teniendo en cuenta su salud, el estado del vehículo y su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía y el tiempo y densidad del tránsito, tenga siempre el total dominio de su vehículo y no entorpezca la circulación”.* En la especie R. venía detrás del ómnibus y observó que a unos 200 metros aproximadamente el colectivo decide salir a la banquina derecha para luego girar a la izquierda, sin previa señalización, e ingresar a la empresa C. S.A.. Calificó a esta maniobra como de duda para luego considerarla como sorpresiva (ver demanda a fs. 25 vta., pto. IV, 2do. y 3er. párrafos). Ante la plena observación de la maniobra del micro que tuvo el conductor del Ford Ka, se imponía, por motivos claramente prudenciales, disminuir la velocidad de dicho rodado, y no continuar a una velocidad de 80 km./h. aproximadamente para solamente “alejarse” del eventual elemento dañoso, pasándose al carril de la mano contraria. Es que el propio actor califica a la maniobra del conductor del ómnibus como de duda, por lo cual debía extremar las medidas de precaución a fin de evitar el evento, y entre las mismas cabía la reducción de la velocidad, más aún cuando, más allá del giro sorpresivo del micro, R., al provenir detrás, contaba con un excelente panorama de las circunstancias para evitar cualquier consecuencia dañosa. Al respecto se ha sostenido que más allá de las cifras permisivas de velocidad, resulta excesiva aquella que no permite la detención del vehículo en el momento oportuno, pues el primer deber del conductor consiste en conservar el dominio sobre la máquina que comanda. De nada sirve circular despacio -o como en este caso a velocidad reglamentaria- si no se ejercita con plenitud el comando del rodado con el alcance exigido en la normativa vigente (conf. C. 1era. Apel. Civ. y Com. San Isidro, sala I, 14/7/98, in re: “Larocca, L.J. c/ La Independencia S.A. y/o s/daños y perjuicios”, cit. en “Revista de Derecho de Daños”, Nº 3, Accidentes de tránsito-III, Rubinzal-Culzoni Editores, pág. 375).----------

----Ahora bien, sentado que la conducta de R. resultó ser relevante a los fines de la producción del accidente, compartiré lo señalado por el colega preopinante en cuanto a que fue la acción del conductor del ómnibus la conducta que contribuyó en mayor medida a dicho resultado dañoso. Es que lo expresó en forma clara el sentenciante de grado cuando describió que este conductor introdujo *“un factor de extremo peligro en la fluidez del tránsito, por lo que debe el conductor cerciorarse que su maniobra podrá concluirse sin riesgo para otros rodados que pudieran marchar en su misma dirección o en sentido contrario, exigiendo además aquel deber de prudencia de anunciar con señal lumínica la maniobra”* (ver sentencia a fs. 217, 1er. párrafo). Al respecto bien indicó el juzgador la violación de parte del codemandado M. de la norma del art. 43, inc. a) de la ley 24449, amén de que también infringiera el deber genérico establecido en el art. 39, inc. b) de la misma ley que reza que los conductores deben: *“En la vía pública, circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo o animal, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás*

circunstancias del tránsito".- ----------

----En síntesis, de todo lo razonado concluyo, en que, más allá de que el conductor del Ford Ka debió haber reducido la velocidad para adoptar la maniobra pertinente a fin de evitar el contacto con el otro rodado, lo que resulta exigible debido a que contaba con un panorama de la situación que le permitía prever la eventualidad de un riesgo, fue el conductor del micro quien debe cargar con la mayor proporción de responsabilidad ya que su maniobra fue altamente riesgosa e imprudente ya que se volcó a la banquina para luego acometer el giro a la izquierda y el posterior cruce de la calzada, sin señalización ni aviso previo algunos. De las consideraciones vertidas es que comparto la distribución de responsabilidad propuesta por el Dr. Lucero, esto es, un 75% a la accionada y un 25% al actor.- ----------

----II.- En consecuencia del reparto de responsabilidad indicado, habrá de revocarse parcialmente el decisorio recurrido a fin de elevar el monto del capital de condena a la suma de **pesos siete mil setecientos treinta y cinco con cuarenta y cinco centavos ($ 7.735,45),** con más los intereses establecidos en la anterior instancia.- ----------

---- Atento la forma en que se decide la cuestión, corresponderá adecuar la imposición de costas y las regulaciones de honorarios de la instancia anterior a la luz de lo establecido en el art. 279 del CPCC -actual art. 282 de la ley XIII Nº 5 Anexo A-. En cuanto a la imposición de las costas, es de tener en cuenta --que se ha sostenido, tal como lo expone el Dr. Lucero, que si se trata de una acción resarcitoria de daños y perjuicios, las costas forman parte de la indemnización debida, máxime si el demandado declinó completamente su responsabilidad al contestar la demanda (conf. CN. Civ., Sala A, 21/11/68, LL, 135-407). Sin embargo también es cierto que si en la producción del accidente de tránsito resulta la culpa concurrente de ambos protagonistas en igual proporción o en una medida muy similar, la imposición de las costas deben ser en el orden causado y las comunes por mitades (conf. CN. Civ., Sala C, 15/9/70, LL, 143-623, 26.993-S), debiendo añadirse como directriz genérica, que las costas se imponen en la medida de la concurrencia de culpas atribuidas a las partes en el proceso sobre responsabilidad extracontractual (conf. CN. Civ., Sala A, 10/11/76, LL, 1977-B-139; ídem, Sala C, 23/10/75, LL, 1976-B-51; ídem, Sala D, LL, 146-672, 28.739-S). Es así que, dado que en cierta proporción el actor debe asumir la responsabilidad por el hecho dañoso, coincidiré con el colega prevotante en imponer las costas de la misma forma en que fue distribuida la referida responsabilidad, esto es, en un 25% a cargo del actor y en un 75% a cargo de la demandada (conf. art. 71 del CPCC -actual art. 72 de la ley XIII Nº 5 Anexo A-).- ----------

----En cuanto a los honorarios de la instancia de grado, los mismos fueron apelados por los letrados de la aseguradora debido a que reclaman que se les debe regular en virtud de dicha representación (ver fs. 227). Sin embargo, es de considerar que, tal como se desprende de la contestación de fs. 47/50 y de las posteriores actuaciones, la intervención por la citada en garantía se dio en forma conjunta e indiscriminada con la

realizada por la parte demandada, en consecuencia, no corresponde efectuar una regulación de manera separada como se solicita (conf. art. 10 de la ley 2200 -actual art. 9 de la ley XIII Nº 4-). Es así que corresponde desestimar la apelación mentada sin costas. ----------

--- Sentado lo anterior, y teniendo en cuenta los porcentuales establecidos en la sentencia de origen, los mismos no resultan inadecuados a pesar de la modificación de la atribución de responsabilidad, amén de que se incrementarán numéricamente al verse aumentada la base regulatoria. Es así que comparto lo propuesto por el Dr. Lucero respecto a que se mantengan los mismos.- ----------

----En cuanto a las costas de esta sede, dados los porcentajes en que se atribuyera la responsabilidad en el evento dañoso, se asignan al igual que las de la sede anterior, esto es, en un 75% a la accionada y en un 25% a la actora (conf. art. 71 del CPCC -actual art. 72 de la ley XIII Nº 5 Anexo A-).- ----------

----Finalmente en lo que se refiere a la regulación de honorarios por los trabajos realizados ante la Alzada, dado el resultado del pleito, así como el mérito y extensión de los trabajos desarrollados, encuentro ajustado a derecho fijar los del Dr. D. G. L., en un 5,46% del monto total de condena a liquidarse en la etapa de ejecución de sentencia, con más el IVA correspondiente (conf. arts. 6, 7, 9, 14 y 47 del arancel -actuales arts. 5, 6, 8, 13 y 46 de la ley XIII Nº 4-, y leyes 23349 y 23871).- ----------

----A la luz de todo lo expuesto y razonado, a la primera cuestión voto PARCIALMENTE POR LA NEGATIVA.----------

----**A LA SEGUNDA CUESTIÓN** el Dr. Lucero dijo:----------

----El pronunciamiento que corresponde dictar es el siguiente, a saber: 1) REVOCAR PARCIALMENTE la sentencia apelada para elevar el monto del capital de condena a la suma de **Pesos Siete Mil Setecientos Treinta y Cinco con Cuarenta y Cinco Centavos ($ 7.735,45)**, con más los accesorios fijados en el anterior grado. 2) ADECUAR a este nuevo decisorio el modo de imposición de las costas devengadas en el anterior grado, atribuyéndolas en un 25% al actor y en un 75% restante, a la parte demandada. 3) IMPONER las costas de segunda instancia, en un 25% a la parte actora y el 75% restante, a la parte demandada. 4) REGULAR los honorarios del Dr. D. G. L., por sus tareas de alzada, en la suma equivalente al 5,46% del monto de condena que se determine en la etapa de ejecución de sentencia, con más el I.V.A. pertinente.---------

---

----ASI LO VOTO.- ----------

----**A LA SEGUNDA CUESTIÓN** el Dr. De Cunto dijo: ----------

----El pronunciamiento que corresponde dictar es el propuesto por el Dr. Lucero, fiel expresión del acuerdo alcanzado.----------

----Así lo voto.- ----------

--- Con lo que se dio por terminado el acuerdo, dejándose constancia que la presente se dicta por dos miembros del Tribunal por licencia del Sr. Juez de Cámara Dr. Raul Adrian

Vergara (Art. 7º Ley V Nº 17; antes art. 8 Ley 1130, To. Ley 4550), pasándose a dictar: ---------- **S E N T E N C I A**: ---------- --

--- Y VISTO: Por los fundamentos del Acuerdo precedente, la Sala “B” de la Cámara de Apelaciones de la ciudad de Trelew; RESUELVE:----------

----REVOCAR PARCIALMENTE la sentencia apelada para elevar el monto del capital de condena a la suma de **Pesos Siete Mil Setecientos Treinta y Cinco con Cuarenta y Cinco Centavos ($ 7.735,45)**, con más los accesorios fijados en el anterior grado. ----

---- ADECUAR a este nuevo decisorio el modo de imposición de las costas devengadas en el anterior grado, atribuyéndolas en un 25% al actor y en un 75% restante, a la parte demandada.----------

---- IMPONER las costas de segunda instancia, en un 25% a la parte actora y el 75% restante, a la parte demandada. ----------

---- REGULAR los honorarios del Dr. D. G. L., por sus tareas de alzada, en la suma equivalente al 5,46% del monto de condena que se determine en la etapa de ejecución de sentencia, con más el I.V.A. pertinente.----------

---Regístrese, notifíquese y devuélvase.---------- ----------

----REGISTRADA BAJO EL N°_____DEL AÑO 2010 – SDC – CONSTE.- ----------

VILMA NOEMÍ BIRRI
SECRETARIA