En la ciudad de Puerto Madryn, a los días de septiembre del año dos mil catorce, se reúne la Excma. de la Cámara de Apelaciones, con la Presidencia del Dr. Mario Luis Vivas y asistencia de los Sres. Jueces de Cámara Dr. Heraldo E. Fiordelisi y María Inés de Villafañe, para celebrar acuerdo y dictar sentencia definitiva en los autos caratulados: **"K., C. E. c/ B. B. S.A. y otra S/ DAÑOS Y PERJUICIOS" (Expte. N° 73 Año 2014)** venidos del Juzgado Civil y Comercial (Expte. N° 6078/2011) en apelación. Los Sres. Magistrados resolvieron plantear las siguientes cuestiones: **PRIMERA CUESTIÓN**: Expedirse sobre el recurso de apelación de la codemandada Benítez Bellini S.A. concedido a fs.180; **SEGUNDA CUESTIÓN:** ¿Es justa la sentencia dictada?; **TERCERA CUESTIÓN:** ¿Son justos los honorarios regulados a los letrados de la Aseguradora?; **CUARTA CUESTIÓN:** ¿Qué pronunciamiento corresponde dictar? y expedirse en orden al sorteo practicado a fs.193.

A LA PRIMERA CUESTION, el Sr. Juez de Cámara Dr. Heraldo Enrique Fiordelisi, dijo:

Surge de fs. 179 que la empresa B. B. S.A. interpuso recurso de apelación contra la sentencia dictada a fs. 171/174 vta., el cual le fue concedido (conf. fs. 180).

Oportunamente fueron colocados los autos en Secretaría a los efectos dispuestos por el art. 262 del CPCC, notificándose de ello a la recurrente y sin que la misma presentara los fundamentos del recurso que le fuera concedido.

En consecuencia, corresponde declarar desierto el recurso de apelación que le fuera concedido oportunamente a B. B. S.A. (conf. art. 269 CPCC).

Es mi voto.

A LA PRIMERA CUESTIÓN la Sra. Jueza de Cámara María Inés de Villafañe, dijo:

1. A fs. 179, la codemandada B. B. S.A. dedujo recurso de apelación contra la sentencia definitiva dictada y le fue concedido a fs.180.

Puestos los autos en Secretaría a los fines del art.262 del CPCC, el plazo para expresar agravios venció el día 3 de junio de 2014 (v. fs. 191), sin que obre presentación de la parte.

Por ello y conforme lo dispuesto por el art. 269 del CPCC corresponde declarar la deserción del recurso de apelación interpuesto oportunamente por la codemandada B. B. S.A.

Así lo voto.

A LA SEGUNDA CUESTION, el Sr. Juez de Cámara Dr. Heraldo Enrique Fiordelisi, dijo:

1 – Antecedentes

Se encuentran a estudio de esta Alzada los presentes actuados en virtud del recurso de apelación que ha interpuesto a fs. 177 la aseguradora codemandada M. R. d. S. d. T. P. d. P. contra la sentencia de primera instancia dictada a fs. 171/174 vta., el cual le ha sido concedido a fs. 180. Asimismo, los letrados de la mencionada aseguradora han apelado por "bajos" los honorarios que les fueran regulados en la anterior instancia (fs. 178), habiéndoseles concedido el recurso a fs. 180. Expresó sus agravios la recurrente a fs. 188/189 vta., sin que haya merecido respuesta de la contraria el traslado oportunamente conferido de los mismos.

2 – La sentencia

La sentencia recurrida hizo lugar a la demanda entablada por el Sr. C. E. K. contra B. B. S.A. y M. R. D. S. D. T. P. D. P., condenando a la empresa de transporte y a la citada en garantía en el límite de la cobertura, a pagar al reclamante la suma de $ 17.085.- (Diecisiete Mil Ochenta y Cinco Pesos), con más intereses a la tasa activa del Banco del Chubut S.A. desde la fecha del evento dañoso al efectivo pago. Impuso las costas a los demandados y reguló honorarios a los profesionales intervinientes.

Para arribar a la decisión final, comenzó evaluando la a quo que los demandados reconocieron que el día 15 de Abril de 2011 se produjo un accidente de tránsito en la encrucijada de las calles V. y R. N. de esta ciudad, entre el automóvil Fiat Palio, dominio XXX-*** conducido por el actor y el colectivo (interno N° 149) de la Empresa B. B. S.A.; el primero circulaba por la calle R. N., en sentido N-S, intentando doblar para tomar por V. y el colectivo de la demandada lo hacía por la calle V. en sentido O-E.

Surge del fallo en crisis que ambas partes se imputan responsabilidad en el siniestro. El actor sostuvo que el colectivo invadió el carril al que él ingresaba, al estar sobrepasando a otro rodado. Las demandadas sostuvieron que el actor circulaba a velocidad excesiva, que no respetó la prioridad de paso del colectivo y que no mantuvo el pleno dominio del rodado.

En lo que hace a las pruebas producidas en el proceso, tuvo en cuenta la sentenciante las constancias de los daños de los vehículos que surgen del acta de choque, la absolución de posiciones del representante legal de la demandada B. B. S.A., el croquis presentado por la empresa de transportes al contestar la demanda y la pericia mecánica. De estos datos concluyó que el actor al llegar a la encrucijada inicia un giro a su derecha para ingresar a la calle V., encontrándose con el interno 149 que invadiendo el carril contrario, por el cual circulaba el Palio, intenta retomar impactando con su

lateral trasero izquierdo y provocando daños en la parte delantera izquierda del vehículo menor.

En cuanto a la prioridad de paso del ómnibus por circular por la derecha, no lo estimó procedente porque no se ajusta a la mecánica del accidente al no involucrar el cruce de la intersección de las calles.

Según la a quo no se acreditó la eximente de responsabilidad invocado por los accionados, por lo que, estando probado el evento dañoso y su relación causal con el perjuicio padecido por el actor, admitió la demanda contra la empresa de transportes por ser la titular registral del colectivo y contra la aseguradora en los términos del art. 118 de la L.S.

En lo que hace a la indemnización, fijó la sentenciante las siguientes sumas: $ 13.285.- para resarcir los "Daños Materiales"; $ 2.300.- por la "Desvalorización del Rodado" y $ 1.500.- por la "Privación de Uso del Rodado", con más intereses a la tasa activa del Banco del Chubut S.A. desde el día del siniestro al del pago efectivo.

3 – <u>Los agravios de la aseguradora</u>

3.1) Agravia a la aseguradora que la sentencia haya imputado la culpabilidad exclusiva en el evento al conductor del micro de transporte. Afirma que hay razones para relevarlo de la misma y ellas son: **a)** el micro circulaba por la derecha del automotor del actor y ello no puede dejarse de lado conforme lo previsto por el art. 41 de la Ley 24.449 (todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha); **b)** la jerarquía de las arterias por las que circulaban los rodados son distintas (una asfaltada y otra de ripio), por lo que juega también la norma del art. 41 Ley de Tránsito**; c)** el Fiat Palio fue el vehículo embistente y no hay duda de ello por la ubicación de los daños descriptos en el acta policial (frontales en el Palio y laterales en el micro), lo que demuestra que el automóvil no frenó a tiempo e impactó al micro; **d)** la actora no logró

acreditar que el micro invadiera su carril, por más que esté reconocido por la empresa que se adelantaba a otro vehículo. Remarca que no hay ninguna prueba producida en autos sobre la mecánica del hecho, por lo que lo solución de la a quo se enrola en el terreno conjetural y que la afirmación de la a quo en cuanto a que el interno 149 invadió el carril contrario, no está probada en autos; y **e)** es improcedente que la a quo haya dado crédito al dictamen pericial (perito mecánico) sobre la mecánica del accidente, dado que no es idóneo para ello, sin que sea relevante que el mismo no haya sido objetado dado que lo que juega es el criterio de los judicantes al ponderarla.
Hace referencia a la carga de la prueba que pesaba sobre el actor, que su parte negó enfáticamente la mecánica del hecho expuesta por el reclamante y que no se produjo pericia accidentológica ni prueba testimonial.
Conforme la queja, corresponde revocar el total de la sentencia en crisis, a tenor de lo previsto por el art. 381 del ritual. En subsidio pide se resuelva declarando la existencia de culpa concurrente.
3.2) Peticiona la readecuación de las costas ante la revocación total o parcial de la sentencia recurrida.
Concluye planteando el "Caso Federal" para el eventual recurso del Art. 14 de la Ley 48.

4 – <u>Tratamiento de los agravios</u>

4.1) Si bien ambas partes son contestes en la existencia del accidente, difieren en la mecánica en que el mismo se produjo. Así, el actor dice que venía circulando con su automóvil Fiat Palio por la calle R. N. en dirección N.S. y al llegar al cruce con la calle V. intenta doblar por esta última para tomarla en sentido O.E. y en ese momento sale de manera imprevista de la fila de autos que venía por la mano contraria de esa arteria el interno N° 149 de la empresa demandada para sobre pasar a una camioneta. Es allí donde, según el actor, fue "*…brutalmente colisionado cuando el interno 149*

intenta, infructuosamente volver a su carril, y del impacto traslada mi automotor más de veinte metros y, la propia unidad recién logra frenar en la esquina de Juan B. Justo, es decir a media cuadra del impacto…" (fs. 25 vta.).

Por su parte, la empresa demandada esgrime que, contrariamente a lo relatado en la demanda, fue el Fiat quien, violando las normas de tránsito, chocó al colectivo que venía circulando, impactándolo en la parte medida y en la rueda trasera izquierda del mismo, con la parte frontal izquierda del Fiat. Agrega que teniendo en cuenta que el ómnibus mide aproximadamente 10 mts. de largo y considerando que los daños de la colisión comienzan a la altura de la baulera izquierda, ubicada en la mitad del vehículo y siguen hacia la parte posterior del mismo, es evidente que el frente del colectivo se encontraba atravesando prácticamente en el eje medio de la calle Río Negro cuando fue chocado por el Fiat. Remarca que el actor arribó a elevada velocidad a la intersección con la calle V. y, sin detener la marcha ni fijarse si circulaba otro vehículo, al intentar doblar a su derecha para tomar por V. se encontró con el ómnibus que circulaba por V. hacia el Este sobrepasando a una camioneta que circulaba en el mismo sentido. En base a este relato considera al actor como único responsable del siniestro (conf. fs. 40/y vta.).

He referido ya el alcance de los agravios de la aseguradora, por lo que no es necesario reiterarlo aquí.

4.2) A fin de aclarar el encuadre jurídico cabe destacar que por tratarse de un accidente protagonizado por dos vehículos en movimiento, la acción debe ser examinada a la luz del art. 1113, párrafo segundo, segunda parte del Código Civil. De modo que rigen, en principio, respecto de cada conductor presunciones concurrentes de responsabilidad, derivadas del riesgo recíproco que generaban al momento del hecho ambos vehículos, por lo que los interesados están compelidos a desvirtuar esa presunción

adversa que pesa sobre ellos, para lo cual deberán acreditar fehacientemente la culpa del contrario, la de un tercero por el que no se responde o la configuración de un caso fortuito ajeno a dichas cosas riesgosas que fracture el nexo causal entre el riesgo y el daño inferido.

En estas condiciones, la dilucidación del caso requería determinar cuál de los partícipes en el evento fue el infractor de los deberes viales que debieron cumplirse en la oportunidad, mediante prueba eficaz que debían arrimar ambas partes.

Cuando el actor en su demanda, afirma la existencia de un accidente de tránsito, imputa la culpa del mismo al accionado y reclama los daños consiguientes, a su cargo se encuentra, de una manera principal, la prueba de cada una de estas afirmaciones, por así resultar de los principios elementales que rigen el *onus probandi* y lo dispuesto por el art. 381 del CPCC. Claro está que si el demandado, al contestar la acción, no se limita a negar los hechos, sino que da su propia versión acerca de la mecánica del accidente, entonces la carga de la prueba se distribuye entre ambos litigantes, debiendo el accionado, que así se excepciona acreditar los hechos modificativos o extintivos que constituyen la base de su postura, pero sin por ello dejar de advertir, que habrá de ser siempre la parte actora la que deberá, con preferencia, probar los hechos constitutivos de su pretensión procesal, por ser aquélla la que puso en funcionamiento el aparato jurisdiccional del Estado y en consecuencia, quien más interés posee en demostrar al juez la justicia y pertinencia de su pretensión (conf. CNEsp.Civ.Com., Sala IV, 16/02/88, *"Ruta Coop. Arg. de Seg. Ltda. c/ Orge, A.J. y Emp. de Transp. Fournier s/ Sumario"*, entre otros).

Ahora bien, surge de estos actuados que no se ha producido prueba testimonial sobre el hecho dañoso y tampoco la prueba pericial accidentológica que permita acercarnos a la realidad de lo ocurrido en la oportunidad del siniestro. Por lo tanto, sólo se cuenta con los hechos

expuestos por las partes, la prueba instrumental, la confesional y la pericia mecánica.

Admitida la existencia del hecho generador, mediando versiones distintas sobre la forma en que ocurrió, es menester efectuar un proceso selectivo de los elementos probatorios que permita obtener, aunque no certeza absoluta, un grado de veracidad acorde con las presunciones legales y jurisprudenciales, apelando al grado sumo de probabilidad que emerja de las circunstancias del caso y los elementos de convicción corroborantes, a cargo de quienes sostienen versiones diversas del acaecimiento.

Sabido es que en los juicios de esta índole se hace menester acudir al grado sumo de probabilidad acerca de la verdad, pues no es la certeza absoluta lo que ha de buscar el juzgador, y para ello es necesario extraer de las circunstancias objetivas en que el hecho se produjo inferencias a las que la ley o la jurisprudencia otorgan, de manera mediata, pero no por ello menos concluyente, la aptitud de ser empleadas para esclarecer los hechos y atribuir la consiguiente imputabilidad, procediendo a la reconstrucción de lo ocurrido de modo de aproximarse a la verdad (conf. CNEsp.Civ.Com., Sala II, 15/12/87, "*Pérez, O.A. c/ Arrieta, R. y Ot. s/ Accidente de Tránsito*"; cit. DARAY, H., "*Accidentes de Tránsito*", T. 1, pág. 467, Ed. Astrea).

En la tarea de tener que reconstruir el hecho dañoso motivo de autos, es sabido que en materia de accidentes de tránsito, las huellas que el impacto ha dejado en los vehículos que lo protagonizaron es la prueba más elocuente para cumplir tal finalidad.

Es uniforme el principio que nos dice que la ubicación de los daños en los vehículos o las señales del encontronazo en los mismos constituyen indicios para orientar la reconstrucción del episodio. Es que cuando, como ocurre en este caso, existen pocas pruebas que tiendan a discernir la responsabilidad de los intervinientes en el suceso dañoso, un elemento de importancia lo

constituye la ubicación y dimensión de los deterioros que muestren los rodados.

Es por ello que se ha decidido de manera pacífica que suelen ser las huellas que el impacto ha dejado en los automóviles la prueba más elocuente para reconstruir el suceso, fuera de las motivaciones personales -aun inconscientes- que obran para desfigurar el recuerdo de protagonistas y testigos (conf. DARAY, H., ob. cit., T. 1, pág. 521).

He dicho antes que no se produjo prueba "testimonial" durante el proceso. Ante la falta de testigos presenciales se torna necesario apreciar los demás elementos de convicción que emergen de la causa, tales como el lugar de la encrucijada donde pudo producirse la colisión y para ello corresponde atender no sólo a la localización de los daños en los rodados, sino también a las características que tiene dicho cruce.

En lo que hace a los daños sufridos por los vehículos partícipes del accidente, los mismos surgen del Acta de Choque N° 115-11 (fs. 16 y 104) que fuera confeccionada por la Policía Provincial. Conforme dicho instrumento, el colectivo Mercedes Benz, dominio XXX-***, interno N° 149 de la empresa demandada, presentó los siguientes daños luego del choque: *"Daño de la tapa de la Baulero, Raspón guardabarros trasero izquierdo, daño en cubierta trasera izquierda"*. A su vez, el automóvil conducido por el actor, Fiat Palio, dominio XXX-***, presentó los siguientes daños: *"daño de capot, daño de parrilla, paragolpe delantero, ambas ópticas, guardabarros delantero izquierdo, zócalo izquierdo"*.

El hecho de tratarse de un acta labrada por la Policía de la Provincia del Chubut, descriptiva y circunstanciada y confeccionada por un funcionario autorizado, erige a este instrumento en idóneo material de prueba.

Los daños que surgen del acta de choque se encuentran ratificados por la pericial mecánica. En efecto, de la misma surge que el Fiat Palio del actor *"tiene un choque importante en la parte izquierda delantera"* y además presenta:

"destrucción total del guardabarros delantero izquierdo, la óptica y los faros del mismo lado, el paragolpes, el capot en forma total…, la óptica delantera del lado derecho…, el pasarruedas delantero, el soporte del radiador, el propio radiador se encuentra averiado, el condensador del aire acondicionado fue destruido a consecuencia del impacto, el larguero del falso chasis, el travesaño inferior y el panel superior de frente, como así también las molduras del zócalo del lado izquierdo" (fs. 128).

Del examen de estas constancias, resulta que el automotor Fiat Palio presenta daños en la parte delantera izquierda, mientras que el colectivo los tuvo en su parte lateral media y trasera izquierda.

De tales daños se deriva que el actor habría asumido la condición de "embistente", con la presunción jurisprudencial de culpabilidad que ella importa. También se infiere de las averías, que el conductor del colectivo había iniciado el cruce de la calle, ya que el golpe se produjo sobre la parte media y trasera del mismo.

Ante este panorama, no debe dejarse de lado lo expuesto por el perito mecánico al decir: *"…Es evidente que existió un impacto a modo de roce o fricción entre dos masas y no directo…"*. La referencia a la *"fricción"* es reiterada por el experto al responder al punto de pericia N° 3 de la parte actora (conf. fs. 128). Esto conduce a concluir que no existió un impacto directo entre los dos vehículos sino, precisamente, lo que indica el experto: *"un impacto a modo de roce o fricción"*.

Si bien es verdad que con reiteración se ha dicho que cabe presumir la culpabilidad del conductor que con su rodado embiste al otro y ello porque pone de manifiesto, salvo prueba en contrario, que su marcha no era idónea para evitar cualquier alternativa en contrario, aun las imprevistas del tránsito, no es menos cierto que también se ha dicho que cabe manejar tal criterio interpretativo con cautela, puesto que no es imposible que se venga a asumir tal condición de "embistente" porque el "embestido", realizada la

maniobra de adelantamiento, se "pone" en la precisa condición de ser embestido (conf. Cám.1ª.Civ.Com.San Nicolás, 26/06/86, C. 860.261, RS 259/86; ídem, 12/12/86, C. 860.648, Juba B850017).

Teniendo en cuenta lo expuesto es procedente analizar la maniobra realizada en la conducción por el chofer del transporte público de pasajeros en la oportunidad de ocurrir el siniestro. En esta tarea tengo en cuenta lo expresado por la empresa B. B. S.A. en su contestación de demanda, al decir: *"…Lo que sucedió es… el ómnibus que transitaba por V. hacia el este sobrepasando a una camioneta que circulaba en igual sentido…"*. A lo expresado por la parte se debe agregar el "croquis" por ella confeccionado. El mismo muestra al colectivo sobrepasando a otro automotor que circulaba en el mismo sentido, haciéndolo a pocos metros antes de la bocacalle e invadiendo parte de la mano de circulación contraria de la calle V.

La referida maniobra de "sobrepaso" fue ratificada en la audiencia de absolución de posiciones del Sr. Representante Legal de la empresa de transporte. En efecto, a fs. 135 consta que se le formuló al absolvente la 2ª. posición, que dice: *"…Que dicha unidad venía circulando por la arteria V.lado norte, al momento de la colisión"* y el mismo contestó: *"Sí es cierto. Venía sobrepasando un vehículo, que iba a menor velocidad"*.

Con las pruebas analizadas es procedente y razonable concluir que el colectivo de la empresa codemandada circulaba por la calle V., pocos metros antes de llegar al cruce con la calle R. N. comenzó una maniobra de sobrepaso de otro automotor que circulaba en su mismo sentido y para ello invadió parte de la mano de circulación contraria de la calle V. A su vez, el automóvil Fiat, que venía circulando por la calle R. N., intenta girar hacia su derecha para tomar por la calle V. encontrándose con el colectivo que estaba sobrepasando a otro vehículo e invadiendo parte de la mano de circulación por donde debía ingresar el Fiat. En esas circunstancias se

produce lo que el perito mecánico denominó: *"un impacto a modo de roce o fricción"*.

4.3) Habiendo reproducido la razonable "mecánica del accidente", deben analizarse las conductas desplegadas por ambos conductores a fin de determinar la responsabilidad por las consecuencias dañosas que el accidente provocara.

Las bocacalles, encrucijadas y cruces de caminos constituyen los puntos neurálgicos del tránsito, ya que es en esos lugares donde se presenta generalmente el grave problema del encuentro entre vehículos que circulan en distintas direcciones o entre vehículos y peatones que cruzan la calzada o camino (conf. BREBBIA, R., *"Problemática Jurídica de los Automotores"*, pág. 178).

Con respecto al "sobrepaso", se trata de una de las maniobras más peligrosas que pueden ejecutarse en las calles y rutas. Por el peligro de colisiones y por los efectos gravísimos que éstas tienen en tales circunstancias, debe exigirse que sólo sea realizado una vez que el conductor se ha cerciorado que ningún vehículo se aproxima y que es posible completar la operación sin riesgo alguno.

La afirmación precedente está avalada por la L.N.T. En efecto, el art. 42 de la misma -que trata el "Adelantamiento"- dispone con total claridad que el que sobrepase *"debe constatar previamente que a su izquierda la vía esté libre en una distancia suficiente para evitar todo riesgo…"*, que *"…Debe tener la visibilidad suficiente y no iniciar la maniobra si se aproxima a una encrucijada…"* (incs. a y b).

No tengo dudas, a la luz de lo hasta aquí expuesto, que el conductor del colectivo realizó una maniobra expresamente prohibida por la L.N.T. al haber realizado la maniobra de sobrepaso de otro vehículo al aproximarse al cruce de las calles V. y R. N. Es por ello que la jurisprudencia ha sido

particularmente severa al juzgar la conducta del sujeto que realiza tal maniobra dado que el adelantarse a otro automotor en un camino, es un intento que exige una muy adecuada ponderación de las circunstancias y un criterio alerta y prudente (conf. CNEsp.Civ.Com., Sala IV, "Industrias Hughes SAIC c/ Ferrocarriles Arg. y Ot. s/ Daños y Perj.", 20/05/83).

A la realización de la maniobra prohibida, se le suma -como agravante para el chofer del colectivo- que invadió parte de la mano contraria de circulación de la calle V., lo cual constituyó una gravísima imprudencia de su parte. Sabido es que incurre en manifiesta imprudencia el conductor del vehículo que pasa a la mano contraria y por un error de cálculo no alcanza a retomar su mano cuando se produce el choque (conf. CNEsp.Civ.Com., Sala IV, "Borda de Martig, S.B. y Ot. c/ Álvarez, O.N. y Ot. s/ Daños y Perj.", 30/06/83).

Evalúo también que al realizar el colectivo la maniobra de sobrepaso en la proximidad de una bocacalle, es de toda evidencia que el chofer tuvo que imprimirle mayor velocidad al móvil que conducía a los efectos de poder concretar la maniobra. Es obvio que para sobrepasar a otro vehículo es imprescindible acelerar para de ese modo superar la velocidad del móvil que se intenta pasar. Pues bien, en este caso es evidente que el chofer del colectivo debió acelerar para concretar el sobrepaso en la proximidad de una bocacalle que es donde, precisamente, debía reducir su velocidad de circulación. Sabido es que al llegar a un cruce de calles en zona urbana debe reducirse considerablemente la velocidad de modo de mantener en todo momento el control del rodado. El accionar del chofer del colectivo tuvo una dirección contraria a la que imponían las circunstancias y de allí el reproche que le cabe a su conducta.

En atención al análisis realizado y teniendo en cuenta que todo conductor que realiza una maniobra que altera el desarrollo normal del tránsito está obligado a extremar las precauciones para evitar accidentes (en el caso, al

intentar el sobrepaso de otro vehículo en la proximidad de un cruce de calles en zona urbana, debió poner el mayor cuidado y no realizar dicha maniobra para evitar el accidente que luego sucediera) corresponde imputar responsabilidad al chofer del colectivo en la producción del evento dañoso que es motivo de este proceso.

4.4) Establecido que existió responsabilidad por parte del chofer del colectivo, corresponde hacer el análisis sobre la conducta desplegada por el conductor del automóvil Fiat Palio.

Hemos visto ya las consecuencias dañosas que cada uno de los automotores experimentó, el sentido de su circulación y el lugar donde se produjo el siniestro.

El hecho de que el choque se haya producido en una bocacalle y que, según ya hemos visto supra, el automóvil sufriera daños en su parte delantera izquierda y el colectivo en su parte media, está indicando sin ninguna duda que la velocidad a la que circulaba el Fiat Palio en la oportunidad lejos estuvo de ser la permitida para quien se aproxima a un cruce de calles e intenta girar hacia su derecha.

Es indudable que ha existido culpa del conductor del Fiat por el hecho de no haber tomado las precauciones que las circunstancias aconsejaban, pues aunque no pueda determinarse cuál era la real velocidad a la que circulaba, no debió perder el control del vehículo, de tal modo que al llegar a la bocacalle pudiera realizar una oportuna detención frente al obstáculo que significó la presencia del colectivo de la empresa demandada. La culpa no se mide en kilómetros por hora, sino apreciando el comportamiento del conductor de conformidad con las circunstancias de personas, tiempo y lugar (art. 512, Cód. Civil) (conf. CNEsp.Civ.Com., Sala II, “Muchenir, E.D. c/ Gruvman, B. s/ Sumario”, 28/09/84). Es que en materia de responsabilidad civil lo que importa no es si la velocidad desarrollada se encuentra o no

permitida, sino si ella permite un adecuado gobierno del móvil que se conduce.

Es por lo dicho que estoy en condiciones de afirmar que el automotor Fiat Palio circulaba a una velocidad excesiva porque no le permitió a su conductor mantener el pleno dominio del mismo, en circunstancias que exigían una mayor prudencia, como lo es la proximidad de un cruce de calles y la presencia de un medio de transporte público de pasajeros.

En el mismo sentido que me acabo de expresar se ha resuelto de manera uniforme que cabe considerar que la velocidad impresa a un rodado es excesiva cuando su conductor carece de posibilidades de maniobrar adecuadamente o de detenerlo si así fuera necesario, por lo cual el concepto debe relacionarse con su aptitud para un control eficiente del mismo y de acuerdo con las circunstancias de lugar, tiempo y desenvolvimiento del tránsito, cambiantes según las circunstancias, pero en las que una reacción prudente y atinada puede evitar las desagradables consecuencias de un accidente (conf. CNEsp.Civ.Com., Sala III, "Encina Pérez, G. y Ot. s/ Sumario", 24/04/85; cit. DARAY, H., "Accidentes de Tránsito", T. I, pág. 247).

Es indudable que la mecánica del hecho que he descripto precedentemente es demostrativa de la velocidad imprudente que imprimió el conductor al automóvil, toda vez que le impidió mantener el completo dominio del mismo, despojándolo de toda posibilidad defensiva frente a obstáculos o peligros potenciales y previsibles.

Lo dicho conduce a concluir que resultó imprudente la maniobra realizada por el actor quien pretendió doblar hacia la derecha para tomar otra calle, sin advertir la presencia del colectivo que circulaba por su derecha, y no obstante ello, dobla, produciendo el siniestro (art. 1113, párr. 2°, 2ª. parte, Cód. Civil).

El hecho de no haber podido el actor evitar el impacto con el colectivo de la demandada, sólo pudo ser consecuencia -dado que no se ha probado lo contrario- de negligencia, impericia o imprudencia de su parte en el arte de conducir; de circular el mismo en la oportunidad sin la debida atención y cuidado que le era exigida; o bien de haber intentado ingresar a la bocacalle a una velocidad superior a la de 30 km./horarios establecidos como máximo al respecto por el art. 51 de la L.N.T.

4.5) Establecido que existió responsabilidad de ambos conductores, es preciso determinar el alcance de cada una de ellas en la producción del hecho dañoso.

Sabido es que en todo accidente de tránsito deben ser ponderadas las conductas de ambos partícipes y máxime cuando no existen pruebas suficientes como para imputar la exclusiva responsabilidad a uno de ellos.

En el caso, habiendo incurrido ambos conductores en conductas reprochables (maniobras prohibidas, velocidad imprudente, desatención), no es dudoso que esas conductas negligentes guarden relación causal con el daño producido y por tanto debe concluirse que el hecho ha obedecido a la concurrencia de culpa de ambos conductores.

Ahora bien, cuando con la prueba aportada no es posible precisar el grado de culpa en que han incurrido ambos conductores, corresponde establecer concurrencia igualitaria de culpas (conf. CNEsp.Civ.Com., Sala II, "De Beider, J. c/ Medina, P. y/u Ots. s/ Sum.", 22/02/83; CNEsp.Civ.Com., Sala IV, 05/07/85; DARAY, H., ob. cit., T. I, pág. 206 y sigs.).

Por lo tanto y conforme los fundamentos vertidos, he de concluir el punto decretando que en el caso existió culpa concurrente de ambos conductores por partes iguales (arts. 512, 1109, 1113 y concs. Cód.Civil).

En consecuencia he de proponer al Acuerdo admitir parcialmente los agravios de la recurrente y revocar parcialmente la sentencia recurrida

estableciendo que M. R. d. S. d. T. P. d. P. debe afrontar las consecuencias dañosas reclamadas en autos como consecuencia del accidente de tránsito en el que intervino un automotor de su Asegurado B. B. S.A., en un cincuenta por ciento (50%). Es mi voto.

5 – <u>Conclusión</u>

Asistiéndole parte de razón a la recurrente en los agravios que expresara en autos, corresponde admitir parcialmente los mismos y por ello debe ser revocada en forma parcial la sentencia en crisis y determinar que en el accidente motivo de este proceso ha existido culpa concurrente por parte iguales de los dos conductores que participaron en el mismo y de allí que la responsabilidad de la A. recurrente por las consecuencias patrimoniales del mismo quedan a su cargo en un 50%. Así lo voto.

6 – <u>Adecuación de costas y honorarios</u>

Habiendo propuesto la revocación parcial de la sentencia en crisis, es procedente efectuar la adecuación que dispone la norma del art. 282 del CPCC. En consecuencia y con relación a la citada en garantía, corresponde imponer las costas de la primera instancia a la parte actora en un 50% y a A. M. R. d. S. d. T. P. d. P. en un 50% (art. 72 CPCC), reajustándose sólo los honorarios profesionales que corresponden a los Dres. V. A. F. y S. L. F., representantes de M. R. d. S. d. T. P. d. P., fijándolos, en conjunto, en el 16% del monto del proceso, sin perjuicio de lo dispuesto por el art. 7 de la Ley Arancelaria y con más el I.V.A. de corresponder (arts. 5, 6, 9, 38 y concs. Ley XIII N° 4 y modificat.).

7 – <u>Costas de la Alzada</u>

Teniendo en cuenta que el recurso interpuesto por la citada en garantía es parcialmente admitido, corresponde que las costas de esta Instancia se

impongan en el orden causado (art. 72 CPCC), regulándose los honorarios de los Dres. V. A. F. y S. L. F., apoderados de la recurrente, en el 30%, en conjunto, del monto que les corresponda por su intervención en la instancia de origen, sin perjuicio de lo normado por el art. 7 de la Ley Arancelaria y con más el I.V.A. de corresponder (arts. 5, 9, 13, 46 y concs. Ley XIII N° 4 y modificat.).

A LA SEGUNDA CUESTION, el Sr. Juez de Cámara Dr. Heraldo Enrique Fiordelisi vota **PARCIALMENTE** por la **AFIRMATIVA**.

A LA SEGUNDA CUESTIÓN, la Sra. Jueza de Cámara María Inés de Villafañe dijo:

1.

Dado que el magistrado preopinante ya reseñó en lo esencial los detalles del caso, la decisión impugnada y los motivos de agravio expuestos por el apelante, me pronunciaré directamente sobre los aspectos traídos a decisión de esta Alzada.

Para fundar en los hechos y el derecho mi voto individual, cual lo exigen las mandas de los arts. 169 de la Const. Prov., 8 de la ley V Nº 17 y 274 C.P.C.C., serán suficientes las consideraciones que siguen.

2.

Los agravios de la A. recurrente se sostienen en la atribución exclusiva de responsabilidad en el evento dañoso al conductor del colectivo (interno N° 149) de su asegurada B. B. S.A., quien al no expresar agravios, nos hemos expedido por la deserción de su recurso (art. 269 del CPCC).

Llega firme a esta instancia que el día 15 de abril de 20122 se produjo una colisión en la encrucijada de las calles R. N. y V. de esta ciudad entre el Fiat

Palio Dominio XXX- *** conducido por el Sr. C. K. y el referido colectivo conducido por el chofer Sr. G. G.

Correctamente declaró la Señora Juez "a quo" que, por tratarse de una colisión de automotores en movimiento, a la especie le era aplicable la norma del art. 1.113 pár. 2º parte 2da. Cód. Civ., sin que se neutralicen las presunciones emergentes de dicho precepto, jugando en cambio ellas de forma concurrente si deben juzgarse los perjuicios sufridos por ambos dueños o guardianes o sólo la que atañe al propietario o guardián a quien se reclama la reparación si no existe de su parte pretensión resarcitoria contra el otro que deba dirimirse.

Por tanto, el dueño o guardián demandado será tenido por responsable a título de riesgo creado si no alega y prueba que haya promediado en la producción del evento una causalidad ajena a él, sea el hecho de la víctima, el de un tercero por quien no deba responder, el uso contra su voluntad o el caso fortuito, siguiendo el criterio sentado por la Corte Suprema Nacional a partir de su fallo in re "ENTEL vs. Prov. de Bs. As." (L.L. 1.988-D-295 y sgts.) y sostenido en forma prácticamente unánime en la doctrina y jurisprudencia.

En ese ámbito de los daños provocados "por la cosa", a quien reclama indemnización le basta con demostrar el contacto con la cosa generadora de riesgo, la propiedad o guarda de ella por el demandado y el daño sufrido, presumiéndose por imperio legal la existencia de relación causal entre este último y el riesgo de la cosa. Desde que la responsabilidad que se le endilga al dueño o guardián lo es sobre la base de un factor legal de atribución puramente objetivo, su culpa no es extremo exigido a ese fin por la disposición legal y no viene pues a cuento investigarla.

En autos, esos extremos necesarios para la aplicación del art. 1113 párr. 2º parte 2da. Cód. Civ. deben considerarse reunidos, toda vez que la colisión del automotor Palio con el colectivo en circulación -obviamente creador de

riesgo para los demás vehículos que transitaban-, la propiedad de éste por la empresa codemandada y los desperfectos sufridos por sendos vehículos llegan firmes a esta instancia.

Ante la alegación por los demandados de la eximente de "culpa de la víctima", ha de analizarse si estos últimos han satisfecho la carga de la prueba que sobre ellos pesaba de demostrar que el hecho del damnificado quebró la relación de causalidad entre su daño y el riesgo generado por la circulación del ómnibus (art. 381 CPCC).

Desde esta perspectiva abordaré la apreciación de la prueba reunida para justificar la eximente.

En el caso que se ventila, la prueba de la mecánica del accidente ha sido escasa. No se cuenta con testigos presenciales y se decretó la caducidad de la pericial accidentológica ofrecida oportunamente por la co-demandada B. B.

Las partes han dado su versión de los hechos, se agregó el acta de choque en copia auténtica (fs.104) y la informativa que da cuenta que K. contaba con carnet de conducir vigente. Rindió prueba de absolución de posiciones el Sr. K. a fs.138 y a fs.135 lo hizo el representante legal de la empresa B. B. S.A. A fs. 128/ 129 se agregó la pericia mecánica, sin observaciones de las partes.

El acta de choque agregado hace plena fe respecto de la existencia material de los hechos cumplidos por la autoridad policial o pasados en su presencia (art. 993 Cód. Civ.).Esto es, puesto que la colisión no sucedió en presencia del oficial público y la actividad cumplida por éste se limitó a examinar la intersección y relevar la posición final de los automotores y desperfectos de los mismos advertibles a simple vista, no existe otro dato fáctico que se pueda inferir de ella.

Conforme el relato de los hechos de la codemandada B. B. S.A., " *lo que sucedió es que el actor arribó a elevada velocidad a la intersección de la calle V. y*

sin detener su marcha ni fijarse si por aquella arteria circulaba otro vehículo, al intentar doblar a su derecha para tomar V. hacia el oeste y se encontró con el ómnibus que transitaba por V. hacia el este sobrepasando a una camioneta que circulaba en igual sentido, lo que demuestra su falta de precaución y pericia en la conducción. …".

Esta versión del sobrepaso también es sostenida por el representante legal de la codemandada quien afirmó que la unidad *"…venía sobrepasando un vehículo, que iba a menor velocidad…"* (fs. 135)

El art. 42 de la ley de tránsito establece que el adelantamiento a otro vehículo debe hacerse por la izquierda conforme las siguientes reglas: a) El que sobrepase debe constatar previamente que a su izquierda la vía esté libre en una distancia suficiente para evitar todo riesgo, y que ningún conductor que le sigue lo esté a su vez sobrepasando; b) Debe tener la visibilidad suficiente y no iniciar la maniobra si se aproxima a una encrucijada, curva, puente, cima de la vía o lugar peligroso.

Por mayor vehemencia que ponga la A., lo cierto es que conforme ha quedado justificado, el sobrepaso del ómnibus a un vehículo que circulaba en su misma dirección se produjo instantes previos a llegar a la encrucijada de V. y R. N. Y para ello tengo en consideración que el hecho de tratarse de un conductor profesional, lo obligaba a tener un mayor cuidado en la conducción del vehículo (conf. arts. 909 C.C.).

Véase que conforme el propio relato de los hechos de la empresa demandada a fs. 40 y luego de oponer -al dibujado por la actora- su propio croquis respecto del accidente, señaló *"… Teniendo en cuenta que el ómnibus mide aproximadamente unos diez metros de largo y considerando que los daños de la colisión comienzan a la altura de la baulera izquierda, ubicada en la mitad de ese vehículo y siguen a la parte posterior del mismo, es evidente que el frente del colectivo se encontraba atravesando prácticamente el eje medio de la calle R. N. cuando fue chocado por el Fiat…"*.

De modo tal y dando respuesta al agravio de la A., no se trata de argumentar una presunta violación a la prioridad de paso consagrada en el art. 41 de la LT pues ésta refiere al supuesto de la obligación de ceder siempre el paso en las encrucijadas, al que cruza desde su derecha.

El vehículo Palio no intentaba cruzar la intersección sino doblar hacia su derecha y esa circunstancia también ha sido reconocida por la codemandada B. B. en su responde en la oportunidad ya transcripta y luego al describir"*… gira hacia su derecha sin asegurarse de tener la libre circulación respecto de los vehículos que circulan por esa encrucijada…*".

Por lo que y en orden a lo expuesto, queda sin sustento de la eximente la alegada violación por el conductor del Palio de la prioridad de paso que, en razón de haberse presentado en la intersección por la derecha del anterior, al colectivo correspondía.

Sin desconocer esa presentación del transporte de pasajeros por el lado derecho de su vehículo, sostuvo el actor que el colectivo circulaba por la mano contraria a la que le correspondía, esto es invadiendo el carril de circulación de V. en sentido E-O.

Ya he señalado que el ómnibus sobrepasaba a un vehículo que iba en el mismo sentido, momentos previos a la encrucijada. Incorporar en el agravio que se desconoce si el adelantamiento admitido por la empresa de transporte se hacía invadiendo la contramano o en el segundo carril de su propia mano, no es admisible en esta instancia.

Bien vale recordar en esta sede, que la versión de la compañía aseguradora alude en todo tiempo al intento de cruce de la intersección de las calles R. N. y V. y que toda su defensa para excluir de responsabilidad al asegurado se estructura en la violación de la prioridad de paso, en no frenar al ingresar en una encrucijada y a la condición de embistente del Palio.

De modo tal que la A. no solo negó el sobrepaso -reconocido por el asegurado-, el intento de giro a su derecha -también admitido por el

asegurado- sino que en momento alguno aludió a que la calle V. tuviera cuatro carriles de circulación, la hipótesis de duda que pretende en sus argumentos, no tiene entidad para conmover la conclusión sentencial en el punto.

Otro aspecto del agravio refiere a la condición de embistente que asume el apelante, ha tenido el vehículo Palio. A esos fines, vale recordar la conocida relatividad del carácter de embistente.

En la casuística de los accidentes de automotores, el hecho de haber sido el que embiste, no involucra de por sí y de manera total que el embestido no haya podido provocar el daño y producir la ruptura o corte de la relación causal del riesgo creado, por no respetar p. ej. la prioridad de paso que tenía el otro rodado interviniente. La condición de embistente no tiene carácter absoluto ni implica necesariamente que aquél a quien se le atribuye deba responder sin más por las consecuencias dañosas que se originan. Por el contrario, es relativo, ya que con sólo una maniobra un conductor puede transformarse rápidamente en la condición de embestido y admitir esa conducta disvaliosa puede conducir a consagrar un reconocimiento injusto y carente de equidad. Y ello por cuanto si bien cabe presumir responsabilidad del conductor que con su vehículo embiste a otro, esa presunción debe ser manejada con suma prudencia, pues a esa situación puede llegarse por la propia imprudencia del embestido, al cruzarse sin derecho a otro vehículo, ya que el carácter de embistente del conductor de un automotor no siempre implica su responsabilidad en un evento dañoso, por cuanto el otro móvil interviniente puede resultar embestido con una maniobra equivocada (confr., CNEsp. C.C., Sala 1a., 7/10/81, fallo nº 10 en Daray "Accidentes de Tránsito", Ed. Astrea, pág. 137; ídem, Sala 4a., 9/4/81, fallo nº 27, Daray, op. cit., pág.140).

De lo expuesto se colige que no existe prueba eficiente para lograr la exoneración total de responsabilidad del vehículo afectado al transporte público de pasajeros, como procura la A.

No logró justificar que el conductor del colectivo contara con la prioridad de paso que establece el art. 41 LT, porque acreditado está que el vehículo Palio no intentó el cruce de ninguna arteria, su avance estaba destinado a doblar hacia su derecha e ingresar a la calle V. en sentido E-O.

Probado está que instantes previos a la colisión, el ómnibus circulaba adelantándose a otro vehículo en violación a la norma del art. 42 LT que le indicaba que no podía iniciar la maniobra de adelantamiento si se aproxima a una encrucijada y no alcanza para eximir de la responsabilidad objetiva que se endilga a su asegurado, la tardía manifestación en esta sede de la existencia de varios carriles de circulación.

Por su lado, la mera condición de embistente que atribuye al vehículo Palio no es suficiente para excluir la responsabilidad del ómnibus.

Ahora bien, en una prognosis póstuma del hecho, acudiendo al ineludible método de la supresión mental de factores, se advierte que para la producción de las consecuencias dañosas, la conducta del conductor del rodado Palio, en violación a las normas de tránsito, tuvo entidad para interrumpir parcialmente el nexo causal, esto es sin su conducta imprudente aquellas consecuencias, no hubieran acaecido.

En el caso el desplazamiento vehicular al llegar a una bocacalle, aun cuando no se intentara el cruce de ella, obliga a reducir la velocidad en las esquinas (art. 51 inc. "e" apdo. 1 de la ley 24.449), y ello tiene que ver con el logro de una mínima seguridad del tránsito. La directiva de reducir la velocidad se vincula con la capacidad de percepción de los seres humanos a los que está destinada: personas y en el caso, vehículos en movimiento, a las que, aun circulando a velocidad precaucional, la relativa rapidez de los desplazamientos recíprocos dificulta la estimación.

Y aun cuando no se cuenta en autos con prueba accidentológica que permita inferir las velocidad que llevaba el vehículo Palio y admitiendo que la colisión tuvo lugar en la encrucijada, la reducción de la velocidad le hubiera permitido percibir la presencia del ómnibus, pues en el curso ordinario del tránsito, pueden presentarse sucesos de manera más o menos imprevista.

Insistiré que la llegada a la intersección de las calles R. N. y V. le exigían al conductor del Palio reducir su velocidad, cerciorándose de no obstaculizar la marcha de los vehículos que venían por V. en sentido E-O e iniciar el giro a una marcha moderada.

No se me escapa que aquel conductor que circula con pleno dominio de su automotor y con plena conciencia respecto a las circunstancias que rodean la circulación, se encuentra en mejores condiciones para evitar colisiones. Voy a sostener en mi voto que el conductor del vehículo Palio también contribuyó con un aporte causal de entidad, en tanto si hubiera reducido la velocidad al llegar a la esquina podría haber observado la presencia del ómnibus sobrepasando a otro vehículo y por la actuación lógica y adecuada para la ocasión de un conductor responsable y que las máximas de la experiencia indican, hubiera frenado a tiempo y esperado a que cruzara el transporte público.

Con ello, estimo que debe admitirse parcialmente los agravios de la A., por resultar- la conducta desplegada por el actor-, base adecuada de la eximente de responsabilidad por ésta invocada a mérito de lo dispuesto en al art. 1.113 pár. 2º parte 2da. Cód. Civ.

Por todo lo expuesto y habiendo evaluado las escasas pruebas reunidas en autos a la luz de la sana crítica (art. 390 CPCC), estimo que corresponde modificar la atribución de responsabilidad por el evento dañoso la cual debe distribuirse por partes iguales entre los intervinientes, ya que tanto el vehículo colisionado no respetó la reducción de velocidad al llegar a la

intersección como que el conductor de la unidad de transporte de pasajeros condujo en violación de las normas de sobrepaso con invasión del carril contrario a la circulación que le correspondía.

Por lo expuesto, es mi propuesta al Acuerdo modificar la sentencia apelada en relación a la atribución de responsabilidad por el evento dañoso, disponiendo que la C. d. S., única apelante, deberá soportar las consecuencias patrimoniales derivadas del accidente en el que intervino su Asegurado, en el porcentaje que se ha señalado al dar respuesta a los agravios, coincidente en el punto con el magistrado que me antecede en el voto.

3. <u>Las costas:</u>

a) Conforme lo resuelto, soy del criterio que las costas y honorarios dispuesto en la sentencia de grado respecto de la A. M. R. d. S. d. T. P. d. P., deben readecuarse (art. 282 del CPCC) e imponerse en el mismo porcentaje de la responsabilidad atribuida a su Asegurado. De modo tal que las costas deberán imponerse en un 50 % a la actora y un 50 % a la A. (art. 72 CPCC).

En cuanto a los honorarios solo deben reajustarse los fijados para los letrados de la A. Abs. V. F. y S. L. F. en conjunto y proporción de ley en el 16 % del monto que resulte, sin perjuicio de los mínimos legales y con más el IVA si correspondiere (arts. 5, 6, 6bis, 7, 8, 9 y 38 de la ley arancelaria).

b) En cuanto a las costas en la Alzada, admitiéndose parcialmente el recurso y sin mediar réplica de los agravios, estimo que resulta ajustado imponer las costas en el orden causado (art.72 del CPCC). Los honorarios de los letrados V. F. y S. L. F. se establecen en el 30 % de los que se determinen en la instancia de grado, sin perjuicio de los mínimos legales y con el IVA si correspondiera (art. 5 y 13 de la ley arancelaria).

Voto a la cuestión **PARCIALMENTE POR LA AFIRMATIVA.**

A LA TERCERA CUESTION, el Sr. Juez de Cámara Dr. Heraldo Enrique Fiordelisi, dijo:

En atención a lo propuesto precedentemente dando respuesta a la segunda cuestión propuesta al Acuerdo, no corresponde expedirme sobre la tercera por haber devenido abstracto su tratamiento.

A LA TERCERA CUESTIÓN, la Sra. Jueza de Cámara María Inés de Villafañe dijo:

Vienen apelados por bajos los honorarios de los letrados de la A.
El resultado del recurso impetrado y la norma del art. 282 del CPCC que los readecuó, tornan abstracto el tratamiento de esta cuestión.

A LA CUARTA CUESTION, el Sr. Juez de Cámara Dr. Heraldo Enrique Fiordelisi, dijo:

De ser compartidos mis fundamentos por los colegas integrantes de este Cuerpo, el pronunciamiento que corresponde dictar sería el siguiente:

Primero: DECLARAR DESIERTO el recurso de apelación concedido a fs. 179 a B. B. S.A.
Segundo: REVOCAR PARCIALMENTE la sentencia dictada a fs. 171/174 vta. en lo que ha sido materia de agravios. En consecuencia, queda establecido que M. R. D. S. D. T. P. D. P. debe asumir el 50% de los montos indemnizatorios reconocidos a favor de la parte actora por la sentencia dictada en la primera Instancia.

Tercero: ADECUAR LAS COSTAS DE PRIMERA INSTANCIA con respecto de la citada en garantía M. R. d. S. d. T. P. d. P. (art. 282 CPCC), imponiéndolas en un 50% a la parte actora y un 50% a la A. (art. 72 CPCC).

Cuarto: ADECUAR la regulación de honorarios practicada en la Instancia de origen a los Dres.V. A. F. y S. L. F., representantes de M. R. de S. d. T. P. d. P., fijándolos, en conjunto, en el 16% del monto del proceso, sin perjuicio de lo dispuesto por el art. 7 de la Ley Arancelaria y con más el I.V.A. de corresponder (arts. 5, 6, 9, 38 y concs. Ley XIII N° 4 y modific.).

Quinto: IMPONER LAS COSTAS DE LA ALZADA por su orden (art. 72 CPCC), regulándose los honorarios de los Dres. V. A. F. y S. L. F., apoderados de la recurrente, en conjunto, en el 30% del monto que les corresponda por su intervención en la instancia de origen, sin perjuicio de lo normado por el art. 7 de la Ley Arancelaria y con más el I.V.A. de corresponder (arts. 5, 9, 13, 46 y concs. Ley XIII N° 4 y modificat.).

Quinto: REGISTRESE, NOTIFIQUESE y oportunamente **DEVUELVASE**.

A LA CUARTA CUESTIÓN, la Sra. Jueza de Cámara María Inés de Villafañe dijo:

El pronunciamiento que corresponde dictar es el que propone el Dr. Heraldo E. Fiordelisi.

Así lo voto.

Con lo que se dio por terminado el acuerdo, dejándose constancia que el Dr. Mario Luis Vivas no emitió opinión por haberse formado la mayoría (arts. 7 y 8 de la Ley V N° 17) pasándose a dictar sentencia.

Puerto Madryn, de septiembre de 2014.

En virtud de lo resuelto en el Acuerdo cuya copia antecede la Cámara de Apelaciones de la ciudad de Puerto Madryn pronuncia la siguiente:

S E N T E N C I A

Primero: DECLARAR DESIERTO el recurso de apelación concedido a fs. 179 a B. B. S.A.

Segundo: REVOCAR PARCIALMENTE la sentencia dictada a fs. 171/174 vta. en lo que ha sido materia de agravios. En consecuencia, queda establecido que M. R. D. S. D.T. P. D. P. debe asumir el 50% de los montos indemnizatorios reconocidos a favor de la parte actora por la sentencia dictada en la primera Instancia.

Tercero: ADECUAR LAS COSTAS DE PRIMERA INSTANCIA con respecto de la citada en garantía M. R. d. S. d. T. P. d. P. (art. 282 CPCC), imponiéndolas en un 50% a la parte actora y un 50% a la A. (art. 72 CPCC).

Cuarto: ADECUAR la regulación de honorarios practicada en la Instancia de origen a los Dres.V. A. F. y S. L. F., representantes de M. R. d. S.d. T. P. d. P., fijándolos, en conjunto, en el 16% del monto del proceso, sin perjuicio de lo dispuesto por el art. 7 de la Ley Arancelaria y con más el I.V.A. de corresponder (arts. 5, 6, 9, 38 y concs. Ley XIII N° 4 y modific.).

Quinto: IMPONER LAS COSTAS DE LA ALZADA por su orden (art. 72 CPCC), regulándose los honorarios de los Dres. V. A. F. y S. L. F., apoderados de la recurrente, en conjunto, en el 30% del monto que les corresponda por su intervención en la instancia de origen, sin perjuicio de lo normado por el art. 7 de la Ley Arancelaria y con más el I.V.A. de corresponder (arts. 5, 9, 13, 46 y concs. Ley XIII N° 4 y modificat.).

Quinto: REGISTRESE, NOTIFIQUESE y oportunamente **DEVUELVASE**.

REGISTRADA BAJO EL N° /14 SDC. CONSTE.