

MINISTRO REDACTOR: DOCTOR RICARDO C. PEREZ MANRIQUE

Montevideo, once de diciembre de dos mil trece

VISTOS:

Para sentencia estos autos caratulados: "CASTAGNO, CESAR Y OTROS C/ ASOCIACION DE VOLANTES ARACHANES Y OTROS. DAÑOS Y PERJUICIOS. CASACION" I.U.E: 207-47/2003.

RESULTANDO:

1.- Por Sentencia Definitiva No. 90 del 3 de noviembre de 2010, el Sr. Juez Letrado de Primera Instancia de Cerro Largo de 3er. falló:

"Desestimar la demanda respecto de los Sres. Elías Renato Guarise y Juan José Fernández, así como desestimar la demanda respecto de los terceros citados en garantía Intendencia Municipal de Cerro Largo y Ministerio de Deportes (ex Comisión Nacional de Educación Física).

Amparando en forma parcial la demanda y en su mérito condenando al Autódromo de Volantes Arachanes (AVA) al pago del 50%, y a la Federación Uruguaya de Automovilismo Deportivo (FUAD) al pago del restante 50% de los rubros y montos que a continuación se expondrán:

A) Familia Gari:

- La suma de \$32.945 (pesos treinta y dos mil novecientos cuarenta y cinco) por concepto de daño emergente.

- La suma de U\$S75.000 (dólares setenta y cinco mil) por concepto de daño moral.

B) Familia Castaño:

- La suma de \$42.027 (pesos cuarenta y dos mil veintisiete) por concepto de daño emergente.

- La suma de U\$S50.000 (dólares cincuenta mil) por concepto de daño moral.

- Diferir a la vía incidental referida en el artículo 378 del C.G.P la determinación del gasto de sepelio en que incurrió la familia Castagno Collazo como consecuencia del fallecimiento de la Sra. Lil Mabel Collazo.

- Diferir a la vía incidental referida en el artículo 378 del C.G.P. la determinación del lucro cesante reclamado por el Sr. César Castaño como consecuencia de la disminución de ingresos de las utilidades que percibía en el establecimiento agropecuario propiedad de la Sra. Collazo.

Cométase a la oficina agregar por cuerda las piezas de estos obrados.

Dichas sumas serán debidamente actualizadas con el reajuste pertinente desde la fecha de la ocurrencia del evento dañoso, más el interés legal desde la fecha de promoción de la demanda. Sin especial condenación en el grado..." (fs. 1482/1507).

2.- Por Sentencia Definitiva No. 97 del 26 de abril de 2012 el Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 4o. Turno falló:

"Confírmase las sentencias interlocutorias impugnadas de acuerdo a lo expuesto en los Considerando XI y XII.

Confírmase parcialmente la sentencia definitiva y en su mérito:

1.- Condénase a Elías Renato Guarise y a Juan José Fernández al pago del 50% cada uno de los rubros amparados.

2.- Condénase, en forma solidaria, a la Asociación de Volantes Arachanes (AVA) por la totalidad del daño. Todo sin especial condenación procesal..." (fs. 1649/1665 vto.).

3.- La representante de Renato Guarise interpuso recurso de casación (fs. 1680 y ss.), por entender que la Sala infringió lo establecido en los arts. 1319, 1323, 1331 y 1345 del Código Civil, 140, 141 y 198 del Código General del Proceso, 125 del Reglamento Deportivo Nacional.

En tal sentido expresó en lo medular, los siguientes agravios:

- La consideración que realizó la Sala del nexo causal violó los arts. 1319, 1342 y 1331 del Código Civil. En la recurrida por un lado se considera que existió "una conducta...de los conductores que excede lo admisible por el natural objetivo de superar al otro en la competencia", en función de lo cual imputa a los conductores el 50% de la causación del resultado. Y por otro lado, a su vez, estima que "AVA es responsable como organizadora del evento y contratante en el espectáculo deportivo", pero he aquí que responsabiliza a AVA por dos factores: 1) porque tenía poder de dirección sobre los competidores; y 2) como organizadora infringió la obligación de seguridad-resultado de asegurar la incolumidad de los espectadores. Concluye en la responsabilidad solidaria por el total de la condena.

- En función de lo anterior, la sentencia recurrida admite dos lecturas, cualquiera de ellas erróneas. En una posible primera lectura, si se entiende que la sentencia responsabiliza a AVA solo por el hecho ajeno (de los pilotos) -y por ello establece la solidaridad-, estaría violando los artículos 1319 y 1331 del Código Civil, ya que si la propia sentencia considera que AVA, con su propia conducta, incidió en el daño al incumplir su obligación de resultado, debió, en el mejor de los casos, adjudicarle algún grado de participación causal en el evento. Si se responsabiliza a AVA por la actuación de los pilotos ("respecto a los cuales tenía poder de dirección" se afirma en la recurrida) se trata de una responsabilidad indirecta, y debió recurrirse a lo dispuesto en los artículos 1324 o 1555 del Código Civil. Si la conducta de AVA incidió en el nexo de causalidad, no puede ser sino responsable directo, y debe serle asignado algún grado de participación. Conforme los artículos 1319 y 1331 del Código Civil que se responde por el daño causado, a causación parcial cabe responsabilidad parcial. La participación causal de los organizadores es total, como surge de la prueba incorporada y las opiniones jurisprudenciales y dogmáticas que cita.

En una segunda lectura posible, la sentencia recurrida responsabilizó a AVA por hecho propio: por responsabilidad contractual, por incumplir la obligación de seguridad respecto de las víctimas directas -artículo 1342 del Código Civil-, y por responsabilidad extracontractual, por ser el guardián material de las instalaciones y vehículos involucrados -artículo 1324 del mismo código-, respecto de los dañados "por rebote". En el Considerando XV noveno párrafo se expresa "y en forma solidaria a AVA (por la obligación de seguridad en su carácter de organizadora) por el total del daño causado", y antes había establecido el incumplimiento de la obligación de seguridad por parte de AVA. Entonces si se condena a AVA por el total del daño en base al incumplimiento de la obligación de seguridad, jamás podría haberse condenado a los pilotos.

- En virtud de la transacción celebrada entre la parte actora y la Federación Uruguaya de Automovilismo Deportivo, operó un reconocimiento tácito por parte de FUAD de su responsabilidad y grado de participación casual. La misma reconoció que con su conducta determinó el 50% del resultado, y por ello pagó el 50% de la condena de primera instancia. Por ello, corresponde determinar el grado de participación causal que tienen las otras demandadas en el 50% de responsabilidad restante.

- La sentencia impugnada sostiene que la Intendencia de Cerro Largo no tiene participación causal en el evento en cuestión, lo que está en contradicción de doctrina y jurisprudencia argentinas. La omisión de dicha Comuna configuró falta de servicio (art. 24 de la Constitución), y, por lo tanto, contribuyó a causar el resultado.

- Se infringió el artículo 1319 del Código Civil, y se aplicó e interpretó erróneamente el artículo 125 del Reglamento Deportivo Nacional en cuanto a la culpa. Sin salir del material fáctico dado por probado por el Tribunal se advierte, que el encuadre de los hechos que concluye que Guarise se apartó del concepto de "buen padre de familia" es erróneo. El error de la Sala es, precisamente, juzgar la conducta de los pilotos según las normas comunes del tránsito en las ciudades o carreteras, cuando el caso que nos ocupa no es de tránsito común, sino de un competencia deportiva, por lo que no puede regirse por esas normas, sino por las específicas de las competencias deportivas.

- El art. 125 del Reglamento Deportivo Nacional no estaba vigente al momento del accidente, lo que implica que la recurrida aplicó una norma inexistente. Si se considera esa norma, igualmente no hubo imprudencia ni infracción del piloto Guarise, sino una disputa normal en una competencia de velocidades.

- El roce o golpe que la impugnada convoca como causante del descontrol de los vehículos, se encuentra dentro de lo previsible y del riesgo connatural a este tipo de competencias.

- Si a la sentencia le quitamos sus dos pilares relativos a la culpa del piloto Guarise (el adelantamiento y el contacto entre los vehículos como maniobras imprudentes), la recurrida queda vacía de contenido jurídico, pues no existe hecho que pueda calificarse de culposo.

- En la recurrida la Sala omitió modificar su sentencia en cuanto a los montos a reparar en atención a la transacción arribada entre la parte actora y FUAD -citada en garantía-. Dicha transacción, celebrada y presentada luego del fallo de primera instancia, y antes del de segunda que se recurre, debió haber llevado a la reducción del monto de la condena a la mitad (sin perjuicio de los intereses legales). De otra forma, la parte actora estaría autorizada a reclamar la totalidad de las indemnizaciones reconocidas en segunda instancia, la que, como se señaló, confirma los daños y montos de primera instancia, lo cual implicaría cobrar dos veces. Por otra parte, conforme el art. 198 del C.G.P., la sentencia debe ceñirse a los puntos litigados por las partes.

- La Sala incurrió en infracción a las reglas sobre valoración de la prueba, al relevar parcialmente la prueba testimonial en lo que hace a la decisión de amonestar a los pilotos, se omitió sin justificación el contenido de testimonios que permiten concluir en la inculpabilidad del Sr. Guarise.

- En definitiva solicita se case la sentencia por las causales y agravios invocados, disponiendo la ausencia de responsabilidad del Sr. Renato Guarise y por lo tanto su absolución (fs. 1699 vto.).

4.- El representante legal de Juan José Fernández interpuso recurso de casación a fs. 1708 y ss., alegando infracción de lo dispuesto por los artículos 133, 140, 198, 218, 223 y 224 del Código General del Proceso, Reglamento Deportivo Nacional.

Expresó en síntesis los siguientes agravios:

- No surge hecho ilícito ni actuación culpable atribuible a los pilotos competidores. El Reglamento Deportivo Nacional que invocó la recurrida no regía al momento del accidente, junto con la parte actora solicitó se intime a AVA y FUAD a agregar las normas vigentes, lo que no hicieron.

- No existió violación de norma reglamentaria alguna: tal como surge de la probanza diligenciada, los dos coches involucrados en el accidente salieron de la curva anterior prácticamente a la par, disputándose el puesto como a lo largo de toda la prueba, por lo que ninguno de ellos desarrollaba una velocidad notoriamente superior a la de su adversario.

Es imposible atribuir a los pilotos violación reglamentaria alguna, por lo que la mentada ilicitud no es tal.

- No existió de ninguno de los pilotos impericia, imprudencia o negligencia del otro competidor, si se aprecian las conductas de acuerdo a las circunstancias del caso. Se trataba de una competencia de Turismo Frontera, donde los automóviles eran preparados especialmente aumentando su potencia y disminuyendo su peso.

- En subsidio de lo expresado anteriormente, y para el caso de que se mantenga su condena, adujo que le causa agravio lo resuelto por la recurrida en atención a la transacción celebrada en autos por la parte actora y FUAD.

- En la medida que la Sala confirmó la condena de primera instancia en cuanto a la determinación de daños objeto de condena, se hace necesario concluir que la recurrida viola el principio de congruencia, al incluir en el objeto de la condena puntos o pretensiones que ya habían sido materia de transacción.

- De acuerdo a los términos de la transacción, la continuidad del proceso respecto de los restantes litigantes sólo podría haber tenido por objeto las demás pretensiones no incluidas en la condena de primera instancia, y que hubieran sido objeto de agravio por parte actora. Por ello corresponde se declare a FUAD responsable solidaria por la totalidad del daño determinado en primera instancia y confirmado íntegramente por la Sala.

- En subsidio de lo anterior para el caso que se interprete que únicamente se pretendió transar respecto del 50% de los daños condenados en la sentencia de primera instancia, daños respecto de los cuales fue condenado expresamente la FUAD, igualmente existiría violación del principio de congruencia respecto de la mitad de los daños y montos condenados.

- En definitiva solicita se case la sentencia impugnada en cuanto condena a Juan José Fernández al pago del 50% de los rubros amparados, y en su lugar se desestime la demanda. En forma subsidiaria y para el caso de mantener la condena en su contra: 1) declare a la FUAD como responsable solidario por la totalidad de los rubros amparados en ambas instancias, sin perjuicio de los efectos de la transacción celebrada en autos; 2) declare que los efectos de la transacción arribada en autos alcanza a los demás condenados, declarándose concluso el presente proceso por inexistencia de objeto litigioso (fs. 1717).

5.- El representante de la Asociación de Volantes Arachanes (AVA) interpuso recurso de casación, por entender que la recurrida viola los artículos 139.1, 177, 198 del Código General del Proceso, artículos 1131 inciso 2, 1281, 1282, 1319, 1324, 1342 del Código Civil, artículos 24, 275 numeral 1 y 297 numeral 6 de la Constitución, artículos 35 numeral 2, 35 numeral 26 ordinal B, y 19 numeral 34 de la Ley No. 9515, y al Reglamento Deportivo Nacional.

En síntesis expresó lo siguiente:

- La recurrida infringe la norma contenida en el artículo 198 del C.G.P., en cuanto contiene una decisión expresa y precisa sin arreglo a la pretensión deducida por la actora, sobre la condena solidaria de AVA por la totalidad del daño, y, sobre la totalidad de la pretensión de condena acogida en la sentencia de primera instancia.

- En cuanto a la responsabilidad de la Intendencia de Cerro Largo, que se descartó, el fundamento del fallo atiende a la necesidad de limitar en los hechos la serie causal adecuada que produzca efectivamente el daño. Se admite expresamente el incumplimiento, la falta de servicio, pero únicamente se responsabiliza a FUAD.

- En cuanto a la responsabilidad de AVA, la impugnada se funda, exclusivamente, en su calidad de organizadora del evento deportivo. La ausencia de poder de dirección de la AVA sobre los competidores fue ampliamente despejada en su contestación de la demanda. En un orden lógico previo a la consideración de una obligación de seguridad, cabe advertir y reiterar que el control sobre las medidas de seguridad del espectáculo correspondía a la FAUD.

- Se omitió una pericia necesaria. La sentencia considera los elementos de hecho atinentes a delimitar la responsabilidad en una competencia automovilística deportiva con los criterios y pautas relativos a un accidente de tránsito común. Se viola la regla de derecho que impone un medio de prueba de tasación legal por necesidad procesal de acreditar extremos de hecho que solamente pueden percibirse con conocimiento técnico especializado (artículo 177 del C.G.P.). El perito actuante advirtió que carecía de conocimiento especializado en la materia constitutiva esencial a dilucidarse: cuál era el alcance de las medidas de seguridad a recomendar, tomar y controlar directamente por FUAD, la habilitación de los lugares para presenciar el espectáculo, y el desempeño de los pilotos en carrera.

- En definitiva, solicita se case la sentencia impugnada en cuanto al fondo del asunto, desestimándose la demanda en relación a la Asociación de Volantes Arachanes (fs. 1728 vto.).

6.- Se confirió traslado de los recursos interpuestos a las partes, siendo evacuados por la parte actora (fs. 1733/1739 y 1754/1762 vto.), por Juan José Fernández (fs. 1742/1743), por la Intendencia de Cerro Largo (fs. 1751/1752 vto. y 1765/1766) por Renato Guarise (fs. 1768/1769).

7.- El Tribunal "ad quem" franqueó el recurso de casación interpuesto (fs. 1784), recibidos los autos por la Corte, por Decreto No. 744/2013 se confirió vista al Sr. Fiscal de Corte (fs. 1787 vto.), quien estima que los agravios examinados no pueden prosperar.

8.- Por Auto No. 983/2013 se dispuso el pase a estudio y autos para sentencia (fs. 1792).

CONSIDERANDO:

I) La Suprema Corte de Justicia, por unanimidad de sus miembros naturales, casará la recurrida y, en su lugar confirmará la sentencia de primera instancia, en cuanto absolvió a los co-demandados Renato Guarise y Juan José Fernández, y en punto a que condenó a la codemandada Asociación de Volantes Arachanes a pagar el 50% de los montos de condena fijados, por los fundamentos que se expresarán seguidamente.

II) En la medida que los agravios articulados por los demandados Renato Guarise y Juan José Fernández, son sustancialmente similares, se analizarán en su conjunto.

Así, en ambos recursos, el núcleo de la cuestión litigiosa, susceptible de examen en casación refiere a la atribución de responsabilidad que en el evento dañoso les adjudicó el "ad quem", cuestionándose primordialmente las conclusiones y la errónea interpretación que la Sala realizó de su conducta y del nexo causal, al tenor de lo dispuesto en los arts. 1319, 1331 y 1342 del Código Civil, al juzgar un accidente en una competencia deportiva, de acuerdo a las normas de tránsito en general.

La Corte considera que son de recibo los agravios articulados con relación a la ausencia de responsabilidad de los impugnantes en el infortunio en tanto el Tribunal aplicó erróneamente el art. 125 del Reglamento Deportivo Nacional (fs. 56).

Según la Sala, los pilotos participantes en la colisión violaron la norma citada, referida a la maniobra de adelantamiento. Es así que en lo medular, señaló:

"La valoración del conjunto de la prueba incorporada al proceso, de conformidad con la sana crítica y las reglas de la experiencia conducen a la convicción de que ambos conductores tienen responsabilidad en el insuceso por violación de las normas aplicables en materia de adelantamiento (art. 125 del Reglamento Deportivo Nacional fs. 56).

Existió una conducta imprudente e imperita de los conductores que excede lo admisible por el natural objetivo de superar al otro en la competencia.

(...)

La colisión se produce al existir por parte de ambos conductores maniobra de adelantamiento imprudente (cf. Sentencias Nos. 126/00 112, 262/08, etc.).

(...)

La valoración racional del conjunto de la prueba -y en especial de la secuencia que se aprecia en el video- indica que Guarise se abrió hacia la derecha para rebasar a Fernández en la curva y ve limitado el espacio porque el auto de Fernández trata de pasarlo por la izquierda en la curva y lo rebasa. Cuando pasan la curva en lugar de continuar en línea recta se desplazan uno hacia el otro, hacia el centro de la pista y ello determina el contacto y la pérdida del dominio de sus vehículos que salen de la pista, suben el terraplén siguen varios metros a lo largo del alambrado hasta que los dos autos embisten al público.

Ninguno de los conductores intentó disminuir la velocidad, ni desviar su coche durante un trayecto de casi 20 metros según croquis (fs. 37); a partir del roce de ambos vehículos quedaron sin el debido control de su parte.

Debe concluirse, por tanto, que existió una actuación culposa por parte de ambos conductores aún considerando los factores de incidencia que derivan de la alta velocidad admitida en la competencia deportiva en la que intervenían" (Considerando XIV, págs. 1660 y vto., 1161 y vto.).

A juicio de la Corte el desarrollo argumental que viene de transcribirse no es compartible, ya que implica una errónea aplicación de las normas que regulan la conducta de los pilotos en competencia deportiva y no se compadece con la probanza de autos, evidenciando una valoración de la prueba que se aparta de los cánones legales.

La conducta de los pilotos debe ser juzgada a la luz del Reglamento Deportivo Nacional y teniendo presente en todo momento como criterio hermenéutico que la conducta de los pilotos no puede juzgarse conforme el régimen propio de un accidente de tránsito ordinario.

En este último sentido, son enteramente compartibles y trasladables al caso los conceptos del Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 3er. Turno, al afirmar: "Se trata, en el caso, de un accidente ocurrido en el transcurso de una competencia automovilística, que, como tal, implica, que los competidores tengan por fin fundamental el éxito de la misma. Por consiguiente, no pueden ser de aplicación a estos casos los mismos criterios aplicables a las situaciones normales de colisión de vehículos, por cuanto, obviamente, los riesgos que asumen los competidores son mucho mayores que los derivados del tránsito común... siendo aplicables al caso las normas que regulan el tránsito contenidas en las ordenanzas respectivas -como lo admite la propia recurrente- el hecho debe juzgarse situándolo en el contexto de una competencia con velocidad, utilizando parámetros distintos de los que se emplean para apreciar la conducta de los conductores de una colisión común" (T.A.C. 3er. Turno L.J.U c. 11039).

Ahora bien, la vigencia del Reglamento Deportivo Nacional (o "RDN") y su consecuente aplicabilidad al caso de autos, ha sido cuestionada en base a que no podría regir el sublite ya que no habría estado vigente al momento del accidente (v. fs. 1690 vto, 1708 vto.).

Ello impone establecer la procedencia de tal cuestionamiento, el cual se funda en que la versión del Reglamento agregada por los actores a fs. 67, indica al final: "Este reglamento se terminó de confeccionar en el mes de Noviembre de 1995 en las oficinas de la Federación Uruguaya de Automovilismo Deportivo"(fs.69).

A juicio de las voluntades que conforman este pronunciamiento, de una revisión del expediente surge inequívocamente que el Reglamento Nacional agregado rige el caso de autos, y ello por varios motivos: para empezar, los demandados no sólo no controvertieron su aplicabilidad al caso al contestar la demanda, sino que incluso hicieron expresa referencia a éste, ello por sí hace incontestable su aplicación (por ejemplo: AVA señala a fs. 190 vto.: "el marco normativo eventualmente relevante se completa con el Reglamento Deportivo Nacional...", FUAD lo agregó a fs. 996 y ss.).

Adicionalmente, cabe señalar que el "Reglamento General 1995" del Campeonato Nacional de Turismo Frontera hace expresa referencia al Reglamento Deportivo Nacional (el Reglamento General 1995" de AVA es un documento aportado primero por la parte actora con la demanda en copia simple, y luego agregado en testimonio notarial por la FUAD a fs. 1025 vto. y ss.).

En definitiva, sin bien la concreta versión del Reglamento Deportivo Nacional refiere a que terminó de confeccionarse en noviembre de 1995, las partes han admitido que tal cuerpo normativo regía el caso de autos, y ello surge corroborado de otros elementos probatorios de la causa.

En este marco, contra-riamente a lo que entendió la Sala, la normativa aplicable a la materia (art.

125 lit. C. del Reglamento citado) dispone que las curvas y las zonas de entrada y salida "pueden ser encaradas como ellos lo deseen, dentro los límites de la pista", de modo que puede intentarse el rebase sobre la derecha o sobre la izquierda. Además, el piloto puede utilizar el ancho total de la pista, siempre que no obstruya la circulación de los otros (lit. B. de dicho Reglamento).

Estas disposiciones dejan carente de sustento la conclusión a la que arribó el Tribunal, según la cual la culpa de los pilotos habría estado configurada porque Guarise se abrió hacia la derecha para rebasar a Fernández en la curva y se vio limitado porque el auto de éste trató de pasarlo por la izquierda en la curva y lo rebasó (al pasar la curva, en vez de continuar en línea recta, los pilotos se desplazaron uno hacia el otro, lo cual determinó que perdieran el dominio de sus vehículos).

En suma, es claro que no puede decirse que hubo una maniobra antirreglamentaria, por cuanto la normativa correspondiente habilita el adelantamiento en curva por la derecha o izquierda.

En función de ello, la conducta de los conductores demandados se ajustó al RDN: Guarise encaró la curva como deseó, no tenía limitación para adelantar sobre la izquierda o derecha, y podía utilizar todo el ancho de la pista, por lo que existe error de derecho por errónea subsunción del hecho en el supuesto normativo.

III) En segundo lugar, el error de razonamiento en que incurrió la Sala consistió en aplicar doctrina y jurisprudencia relativa a la culpa observada en maniobras de adelantamiento en el tránsito común, en el bien entendido de que estas nociones no pueden ser aplicadas en una situación especial como la analizada, que refiere a una carrera automovilística, que, evidentemente, se desarrolla en un escenario y persigue una finalidad ostensiblemente diversa que el simple tránsito de un lugar a otro en una carretera, ciudad o centro poblado.

IV) A su vez, la Sala reprocha que "Ninguno de los conductores intentó disminuir la velocidad, ni desviar su coche durante un trayecto de casi 20 metros según croquis (fs. 37)".

A juicio de la Suprema Corte de Justicia el reproche realizado no tiene cabida, en la medida que se le reclama a los pilotos una conducta imposible.

Como se señala a fs. 1710 vto/1711: "En la curva previa al accidente los vehículos circulaban a más de 100 Km. por hora, y a los 40 metros de la misma (lugar del accidente) su velocidad superaba los 130 Km. por hora. Según la misma planimetría que considera el Tribunal, del lugar donde se produce el contacto entre los vehículos al lugar donde salen de pista hay entre 12 y 15 metros, lo que a la velocidad que circulaban es posible determinar que entre el roce y la salida de pista transcurrieron entre treinta y cuarenta centésimas de segundo. En ese pequeño lapso de tiempo resulta imposible realizar cualquier tipo de maniobra evasiva eficaz, pues ni siquiera es tiempo suficiente para poder completar cualquier reacción humana..."

Tal como señala Carlos Tabasso, "Enfrentado el conductor, en la realidad, con un obstáculo imprevisto interpuesto en su trayectoria, que lo obliga a maniobrar, especialmente cuando le impone frenar, se desata automáticamente en él un complejo proceso psíquico y motor, que no es instantáneo, sino que insume ciertos tiempos...", en lo que al proceso fase psíquica refiere, consigna: "El Ohio State Highway Department, luego de la realización de más de 1.000 pruebas de campo con personas de ambos sexos y diferentes edades, estableció el tiempo de percepción medio

en 0,58 seg", y en lo que hace a la fase motora, física o reactiva, un tiempo de reacción de un buen conductor, muy atento- como se presume son pilotos experientes- es de 0,6 a 0,8 seg. (cf. Carlos Tabasso, "Fundamentos del tránsito tomo I, BdeF, 1995, págs. 81/82).

Trasladando esos conceptos al caso, se advierte como imposible exigir a los pilotos Guarise y Fernández una conducta distinta de la que observaron, tal como lo realizó la Sala ("Ninguno de los conductores intentó disminuir la velocidad, ni desviar su coche durante un trayecto de caso 20 metros según croquis (fs. 37); a partir del roce ambos vehículos quedaron sin el debido control de su parte"). Ello por cuanto es materialmente imposible que hubieran reaccionado de otra forma.

V) Ahora bien, debe agregarse que de la prueba testimonial recabada y de la pericia practicada, se concluye que la conducta desplegada por los codemandados Guarise y Fernández no supuso culpa alguna.

La recurrida resta toda eficacia probatoria a los testimonios de las personas dispuestas por los organizadores (AVA y FUAD) sin un fundamento atendible (afirma -sin justificarlo debidamente de forma alguna-, que se trata de testigos cuyas declaraciones tendrían "relativa" eficacia probatoria "por su vinculación con los conductores y, asimismo, porque al tener el control a su cargo debieron sancionar la actuación imprudente de los mismos", fs. 1661).

En efecto, el hecho de que se trate de personas vinculadas a la AVA y a la FUAD, asimilables a sus dependientes, en todo caso, implicaría -eventualmente- considerar que sus testimonios buscarían desplazar la responsabilidad a los pilotos, pero no incriminarlos.

Independientemente de lo anterior, al igual que lo hizo el sentenciante de primera instancia, la valoración de la prueba producida impide considerar a Fernández y Guarise responsables conforme las normas sobre responsabilidad extracontractual.

En lo que refiere a la prueba testimonial, cabe señalar:

El testigo Campos, máxima autoridad en el autódromo, designado por la FUAD, declaró que "era el comisario deportivo nombrado por la Federación de automovilismo,...era la autoridad máxima del espectáculo. La Federación es el órgano máximo del automovilismo...el comportamiento de los pilotos no ameritaba violación de reglamento" (fs. 961/962).

El testigo Sinacore, director de la carrera designado por la AVA, manifestó respecto de la actuación de Guarise y Fernández: "eran dos competidores que venían a un ritmo muy parejo... se veía como una disputa áspera que es normal en el automovilismo, no hacían maniobras antideportivas (ej. circular a contramano, barrer la pista, etc.)" (fs.966).

El testigo Righi, codirector de la prueba también depuso que "esa maniobra de los pilotos no era antideportiva" (fs. 968/969).

A su vez el testigo Osorio, depuso que no hubo choques entre los vehículos en ningún momento, señaló que la disputa era "normal" (fs. 876), y el testigo Serna, espectador de la carrera, expresó que los vehículos tenían una disputa normal de posición (fs.879).

El testigo Oscar Dos Santos, integrante de un equipo de competición participante, señaló que los vehículos de Guarise y Fernández competían pero no "pechándose" (fs. 880), y el testigo Piccinino manifestó que actuó como veedor en una curva por el Comisario Deportivo de la FUAD, explicó que "...el

veedor es un colaborador directo del Com. Dep. y para actuar en una determinada curva viendo lo que pueda suceder en ella... El día del accidente yo estaba en la curva 4 que está arriba y tenía buena visión de toda la pista... Roces de carrera habían, normales de carrera... eran toques propios de competencia... A los dos pilotos los conozco y nunca habían tenido cualquier problema, ni recuerdo haberlos sancionado" (fs. 971).

A su vez la pericia realizada por el Perito de Accidentología Vial Mario Giménez Texeira, expresa: "Dado el desplazamiento de los vehículos, previo y durante el impacto y en virtud de que no surgen elementos que atribuyan al medio ambiente o a las condiciones de los vehículos como factor desencadenante del hecho, analizamos el factor personal: los conductores.

Luego de culminar la curva, el vehículo identificado con el número 17, despista sin mayor trascendencia, al cabo de lo cual su conductor lo posiciona y desplaza hacia el centro de la pista, mientras que el otro vehículo identificado con el número 3, continúa dentro de su recta imaginaria.

Al producirse el contacto entre ambos y resultar desplazados hacia el borde de la pista, el conductor del vehículo No. 17 intenta retomar la pista, no lográndolo. Ello queda demostrado en el giro de su rueda delantera derecha, que es la visible.

El vehículo, no logra contrarrestar la energía cinética, de la que venía animado el automóvil No. 3, el que a su vez pudo quedar "enganchado" al primero" (fs. 1144).

Por consiguiente el perito expresa claramente que dado que al tomar la curva el piloto que conducía el vehículo número 17 (Guarise), éste "despista sin mayor trascendencia", lo que motiva que haga una maniobra tendiente a retomar la pista en la que se encuentra con el vehículo número 3, conducido por el Sr. Fernández, que nunca había dejado su recta imaginaria. Ante el encuentro entre los vehículos, conforme las Leyes de la física implicó que "el vehículo número 17 no logra contrarrestar la energía cinética, de la que venía animado el automóvil No. 3, el que a su vez pudo quedar "enganchado" al primero" (fs. 1144), por lo que no se trató entonces de una maniobra imprudente o antirreglamentaria.

En función de lo expuesto, la Suprema Corte de Justicia entiende que los pilotos demandados no pueden ser responsabilizados civilmente, en la medida que no incurrieron en maniobras antirreglamentarias ni en actitud antideportiva alguna durante el desarrollo de la competencia y, en especial, al momento de producirse la colisión que provocó el despiste de los vehículos y el posterior embestimiento del público con los resultados dañosos consecuentes, lo que impone anular la recurrida en ese aspecto.

VI) Con relación al recurso de casación interpuesto por la Asociación de Volantes Arachanes, liminarmente cabe señalar que para los Sres. Ministros Dres. Ruibal, Larrieux, Chediak y Chalar, solamente puede ser revisado el grado de participación causal de esta codemandada en el tramo que va desde el 50% al 100%, por lo que no es admisible la solicitud de que se desestime íntegramente la pretensión dirigida en su contra (cf. sentencias Nos. 737/2008, 282/2009, 453/2009, 86/2010 y 1.334/2010).

A criterio del redactor de la presente, la solicitud de la recurrente de desestimar íntegramente la demanda promovida en su contra es admisible, ello por cuanto el

agravio surge de comparar lo solicitado por el recurrente al contestar la demanda y lo decidido en segunda instancia (cf. Sentencias Nos. 861/2012, 91/2012).

Ahora bien, ingresando al estudio de los agravios articulados, la recurrente se agravió en cuanto la sentencia impugnada se funda, exclusivamente, en su calidad de organizadora del evento deportivo. Alega que la ausencia de poder de dirección de la AVA sobre los competidores fue ampliamente despejada en su contestación de la demanda. Sostuvo que previo a la consideración de una obligación de seguridad, por razones de lógica, la Sala debió considerarse que el control sobre las medidas de seguridad del espectáculo correspondía a la FUAD, y no a la AVA.

A juicio de la Suprema Corte de Justicia el agravio no es de recibo.

En su contestación de la demanda AVA admitió que se vinculó contractualmente con los co-actores Castagno y Castagno Collazo, quienes adquirieron entradas para el espectáculo deportivo organizado por la AVA el día del accidente (13 de agosto de 1995), cf. fs. 194 vto.

Por otra parte, AVA no reniega de su calidad de organizadora del espectáculo celebrado en su predio, sino que ha postulado desde un comienzo que cumplió con todas las normas relativas a seguridad (fs.194), y que es la FUAD quien estaba obligada a asegurar las condiciones de seguridad.

En función de estas coordenadas es claro que la responsabilidad civil de la Asociación Volantes Arachanes debe juzgarse bajo el régimen de la responsabilidad contractual, respecto de quienes contrataron con ella.

Bajo la óptica de la responsabilidad contractual, AVA debe responder por haber violado una obligación de seguridad, en virtud de la cual estaba obligada a salvaguardar la integridad física de las personas que concurrían al evento, brindándoles la protección necesaria mientras durara el espectáculo; obligación ínsita en el haz obligacional que vinculaba a AVA, propietaria del local y organizador principal del espectáculo con las víctimas participantes en calidad de espectadores que sufrieran diversos perjuicios.

En este punto, cabe recordar que, en materia de responsabilidad contractual, para que exista la obligación de seguridad es necesario que la función misma del contrato imponga a una de las partes la misión de salvaguardar la vida o la integridad física del otro contratante.

Por ello, Gamarra sostiene que la imposición de una obligación tan severa (que garantiza un resultado) se justifica solamente cuando la propia relación contractual implica un riesgo ínsito e inevitable que, razonablemente, haga necesaria la protección de la integridad física de uno de los contratantes. En tal sentido, se mencionan como ejemplos de actividades respecto de las cuales es inherente la obligación de seguridad: todo tipo de transporte, los juegos organizados por parques de diversiones, ciertos deportes (natación, equitación, etc.) y alguna especie de enseñanza (por ejemplo, conducir vehículos), (Gamarra, Jorge, Tratado de Derecho Civil Uruguayo, Tomo XX, 1ª edición, reimpresión inalterada, 1989, págs. 89 y 90, cf. A.D.C.U, Tomo XXXVIII, c. 636, pág. 342).

En este marco, parece evidente que la organizadora de la carrera de autos estaba gravada por una obligación de seguridad, consistente en proteger la integridad física y la vida de los espectadores que asistieran a la competencia.

Quien, como AVA, organiza y convoca espectadores a una competencia de automovilismo deportivo, en una pista en la que competirán vehículos a muy alta velocidad, tiene a su cargo la obligación de asegurar la integridad de los espectadores respecto de daños derivados del normal desarrollo del espectáculo.

Es notorio que en un espectáculo de alta competición automovilística en pista, donde hace a la esencia de la actividad a desarrollarse que los pilotos alcancen altas velocidades en cortas distancias, suele haber accidentes, y "despistes".

Asimismo, no puede soslayarse que no sólo no se acreditó la existencia de una causa extraña no imputable que desvirtuara la responsabilidad de la codemandada, sino que se probó efectivamente que las medidas de contención diseñadas a fin de mantener alejados a los vehículos de los espectadores eran claramente ineficaces.

En este aspecto, se concuerda con la Sala en punto a que es notorio que un terraplén de 40 cm de altura, una distancia de 8,5 m entre la pista y el lugar donde se ubicaba el público y un simple alambrado constituyen obstáculos inapropiados para contener a automóviles en caso de despistes, máxime teniendo en cuenta que se trataba de vehículos que podían alcanzar velocidades superiores a los 140 Km/h en pista.

VII) Cabe referirse a las acciones fundadas en el régimen de responsabilidad extracontractual de AVA, régimen que aplica a las acciones deducidas por quienes no concurrieron al autódromo de AVA el día del accidente.

La responsabilidad respecto de estos actores, es extracontractual; no se genera por incumplimiento de obligaciones, sino infringiendo deberes no obligacionales. En tal sentido, en la responsabilidad extracontractual la obligación recién surge ante la violación de un deber genérico de no dañar (neminem laedere), violación en atención a la cual se vinculan sujetos que antes no se encontraban relacionados entre sí (Jorge Gamarra, "Tratado de Derecho Civil Uruguayo", tomo XX, Fundación de Cultura Universitaria, 2003, páginas 25 y ss.).

Y a este respecto, la Suprema Corte de Justicia concluye que se configuraron los elementos que determinan la responsabilidad de AVA bajo tal régimen.

Si bien, el régimen es el de la responsabilidad extracontractual, las consideraciones formuladas precedentemente con relación a la insuficiencia de las medidas de prevención adoptadas a fin de disminuir las consecuencias negativas de accidentes como el producido sirven de fundamento para considerar incumplido el deber genérico de no dañar contenido en el art. 1319 del Código Civil.

La recurrente contrarió el estándar de la diligencia media exigido para configurar uno de los elementos de la responsabilidad civil extracontractual.

Como se señaló y sin necesidad de recurrir al trágico resultado del accidente de autos, surge en forma palmaria que tales medidas son absolutamente insuficientes.

Es así que, mediante una sencilla operación aritmética, se concluye que tomando como referencia una velocidad "conservadora" de 100 kilómetros por hora, un vehículo que salga de la pista en dirección a los espectadores demoraría -sin obstáculos- 0,12 segundos en impactar con los espectadores ubicados en el lugar habilitado por AVA al efecto. ¿Y cuál era el obstáculo previsto por AVA? Una elevación de tierra de cuarenta centímetros y un alambrado, cuya eficacia es nula, conforme

surge de autos, y tuvo como efecto -entre otros- la pérdida de dos vidas humanas.

Que las medidas eran absolutamente insuficientes resulta además del testimonio de Gustavo Piccinino, veedor de la competencia, quien manifestó que no homologaría una pista que tuviera un terraplén de cuarenta centímetros como medida de contención (fs. 973). Quien fuera presidente de la FUAD también refirió a la insuficiencia de las medidas de seguridad existentes a la fecha del accidente.

A fs. 888 el testigo Bayón expresó: "luego del accidente corrieron el alambre para atrás y pusieron más cubiertas para seguridad. También levantaron el terraplén para mayor seguridad del público, queda más alto que la pista... si en el momento del accidente hubiera existido el colchón de gomas que hay ahora no hubiera pasado el accidente".

Es claro que la FUAD tuvo la calidad de co-organizadora del espectáculo, por lo que resultan trasladables a su respecto las consideraciones realizadas respecto de AVA.

En efecto, atento a lo dispuesto por el RDN, y conforme la prueba producida, la calidad de co-organizadora de la competencia de la FUAD es incontestable.

Por ello, cabría confirmar los fundamentos y el fallo a que se arribó en primera instancia en relación a los organizadores del espectáculo, al determinar que la condena debe gravarlos por mitades, es decir como responsables en un 50% de los daños a resarcir.

Sin embargo, tal condena, debe ajustarse en función de la exclusión de la litis de la FUAD, como consecuencia de la transacción a la que arribó con la parte actora.

Dicha transacción es, desde el punto de vista del presente proceso, parcial, en tanto comprende únicamente a la co-demandada FUAD. En estos casos, la transacción no funciona como modo de conclusión del proceso, ya que este continuará respecto de aquellos sujetos y aspectos no comprendidos en la transacción, conforme lo preceptúa el artículo 223 inciso final del C.G.P. En el marco del principio dispositivo que informa procesos como el de autos, la parte actora consintió la exclusión de la litis de uno de los codemandados. Al asistirse en autos a un supuesto de litisconsorcio facultativo, la transacción únicamente operó respecto de la FUAD, entidad que por expresa voluntad de la parte actora quedó excluida del expediente (cf. Angel Landoni Sosa -Director- et. al., "Código General del Proceso comentado, anotado, con jurisprudencia", volumen 2B, BdeF, 2004, pág. 766). Su exclusión del proceso no modifica el objeto sino en lo que necesariamente le corresponda.

En definitiva, al haber sido excluida del proceso la FUAD, quien debía responder por el 50% de la condena, únicamente es posible condenar a AVA al pago del 50% de los rubros de recibo.

Al respecto, se comparte, al igual que lo hizo la recurrida, que la determinación y cuantificación de los rubros a resarcir realizada en la sentencia de primera instancia no merece reparos, por lo que debe condenarse en iguales términos.

VIII) En cuanto a la alegada infracción relativa a las normas que fundan la responsabilidad de la Intendencia Municipal de Cerro Largo, tampoco es de recibo.

Ello por cuanto, la competencia para fiscalizar la seguridad del espectáculo corresponde a AVA y la

FUAD, por lo que el proceder de la Intendencia no intervino ni pudo intervenir como causa adecuada del evento dañoso.

IX) Con relación al agravio derivado de la omisión de una pericia. Aduce AVA que se violó el artículo 177 del C.G.P., norma que impone un medio de prueba para acreditar extremos que solamente pueden percibirse con conocimiento técnico especializado.

Manifiesta que el perito que actuó había advertido que carecía de conocimiento especializado respecto de la cuestión esencial a dilucidarse: cuál era el alcance de las medidas de seguridad a recomendar, tomar y controlar directamente por FUAD, la habilitación de los lugares para presenciar el espectáculo, y el desempeño de los pilotos en la carrera. A su vez, aduce que la ausencia de una pericia en el sentido antes señalado, supuso el incumplimiento de la carga procesal de la actora en tal sentido (artículo 139.1 del C.G.P.).

Pues bien, se considera que el agravio deducido es de franco rechazo; las cuestiones que la recurrente identifica como de necesaria prueba pericial pueden (y han sido) probadas por los medios idóneos conforme derecho.

En lo que refiere a cuál sería el alcance de las medidas de seguridad a "recomendar, tomar y controlar directamente por FUAD", la prueba pericial se revela como innecesaria en autos.

En efecto, el punto es si las medidas de seguridad existentes para proteger un sector habilitado al público eran suficientes. Y ello en especial consideración de que se trata de un sector distante a ocho metros y fracción de una pista de automovilismo de carrera, en la cual los vehículos realizan maniobras de riesgo a altísimas velocidades en cortas distancias. Pues bien, determinar la suficiencia o no de las medidas implementadas (terraplén de 40 centímetros de altura, alambrado rural), no requiere prueba pericial.

Determinada su insuficiencia, debe determinarse quién o quiénes son responsables por su omisión, para lo cual tampoco se requiere prueba pericial de las características que reclama la recurrente. Basta recurrir a las normas generales sobre responsabilidad, el RDN, y valorar la conducta de los pilotos conforme las particularidades propias de una competencia deportiva, a la cual no puede aplicarse, como ya se desarrolló, el régimen del tránsito ordinario.

X) Otro motivo de agravio lo constituye la infracción o errónea aplicación de normas relativas al régimen de la transacción y la cosa juzgada.

Este agravio no es de recibo.

La Asociación de Volantes Arachanes se agravio porque la recurrida infringe el artículo 198 del C.G.P., basándose en que la transacción celebrada entre la FUAD y la parte actora agotó el objeto del proceso en lo que refiere a "la totalidad de los daños que surgen de la sentencia de primera instancia" (fs. 1725 vto.). También agregó que en función de la transacción celebrada, la recurrida debe casarse y declarar la Corporación la solidaridad de la FUAD respecto de la totalidad del daño condenado en primera instancia y confirmado por la Sala.

En efecto, al ingresar al proceso la FUAD pasó a integrar un litisconsorcio pasivo facultativo, lo cual es determinante para establecer el alcance de la transacción respecto de los otros codemandados.

Conforme al artículo 45, inciso tercero, del C.G.P., "Los litisconsortes facultativos, salvo

disposición legal en contrario, serán considerados como litigantes independientes.

Los actos de cada uno de ellos no favorecen ni perjudican la situación procesal de los restantes sin que por ello se afecte la unidad del proceso".

En aplicación coherente de estos conceptos, el C.G.P. expresamente dispone en su artículo 223 que si la transacción recae únicamente sobre parte del objeto, o se relaciona con alguno de los litigantes, "el proceso continuará respecto de los puntos no comprendidos en ellas o de las personas no afectadas por las mismas. En este último caso, deberá tenerse en cuenta lo dispuesto por el Artículo 46".

El artículo 46 del C.G.P. refiere a supuestos de litisconsorcios necesarios, lo que no se verifica en el caso.

Por otra parte, tal es la pauta establecida por el artículo 2156 del Código Civil, en sede de transacción, cuando establece: "La transacción no perjudica ni aprovecha sino a los contratantes".

En definitiva, el pretendido "agotamiento" de los daños fijados en primera instancia no es tal; solo se verifica la exclusión del proceso de uno de los codemandados.

XI) Asimismo AVA se agravia porque en función de la transacción celebrada, la recurrida debe casarse y declarar la Corporación la solidaridad de la FUAD respecto de los sujetos intervinientes por serle común la controversia.

A juicio de la Corte el alcance de la transacción celebrada por la FUAD y la parte actora es claro, comprende todos los rubros por los cuales fuera responsabilizada la FUAD, sin beneficiar a otros demandados.

Ello surge claramente del texto de la transacción, del cual surge inequívocamente que el proceso continuará contra los demás codemandados.

Por tales fundamentos, la Suprema Corte de Justicia, por unanimidad
FALLA:

CASASE LA SENTENCIA RECURRIDA Y, EN SU LUGAR, CONFIRMASE LA SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA, EN CUANTO ABSOLVIO A LOS CO-DEMANDADOS RENATO GUARISE Y JUAN JOSE FERNANDEZ, Y EN CUANTO CONDENO A LA CO-DEMANDADA ASOCIACION DE VOLANTES ARACHANES A PAGAR EL 50% DE LOS MONTOS DE CONDENA FIJADOS, SIN ESPECIAL CONDENACION PROCESAL.

PUBLIQUESE Y, OPORTUNAMENTE
DEVUELVANSE.