

## Accidente De Transito Automotores Prioridad De Paso Avenida

### JURISPRUDENCIA

En la ciudad de La Plata, a los 16 días del

mes de Diciembre de dos mil catorce, reunidos en Acuerdo Ordinario los Señores Jueces de la Sala Primera de la Cámara Segunda de Apelación, doctores Jaime Oscar López Muro, Ricardo Daniel Sosa Aubone y por disidencia, el señor Presidente del Tribunal, doctor Francisco Agustín Hankovits (art. 36 ley 5827), para dictar sentencia en los autos caratulados: "SABORIDO, JUAN CARLOS c/MASTER 1 SRL Y OTRO s/DAÑOS Y PERJ. AUTOM. C/LESIONES (EXC. ESTADO)" (causa 118.034), se procedió a practicar el sorteo que prescriben los artículos 168 de la Constitución de la Provincia, 263 y 266 del Código Procesal, resultando del mismo que debía votar en primer término el doctor Sosa Aubone. LA EXCMA. CAMARA RESOLVIÓ PLANTEAR LAS SIGUIENTES CUESTIONES: 1ra. ¿Es justa la apelada sentencia de fs. 247/254, aclarada a fs. 259? 2da. ¿Qué pronunciamiento corresponde dictar? VOTACIÓN A la primera cuestión planteada, el Sr. Juez Dr. Sosa Aubone dijo:

1. Antecedentes. 1.1. En las presentes actuaciones se dictó sentencia de primera instancia: 1º) Haciendo lugar parcialmente a la demanda por indemnización de daños y perjuicios deducida por Juan Carlos SABORIDO en contra de Ezequiel MISCHENKO y MASTER 1 S.R.L., y en su mérito condenó al demandado a pagar a la actora dentro del plazo de diez días de encontrarse firme la cantidad de \$ ... -monto al que habrá de descontarse la proporción del 70% en que ha concurrido causalmente la víctima al provocar el accidente-, con más un interés a la tasa que pague el Banco de la Provincia de Buenos Aires en sus operaciones de depósito a treinta días, desde el hecho dañoso -29/4/2009- y hasta el efectivo pago; 2º) Haciendo extensiva la condena a la citada en garantía COPAN COOPERATIVA DE SEGUROS LIMITADA. 3º) Imponiendo las costas a la demandada en la medida que fuera vencida. 1.2. Apeló el Dr. Stefanizzi (fs. 255), quien expresó agravios a fs. 270/271 vta., los cuales fueron contestados a fs. 273/275. II. Aclaración preliminar. 2. Si bien el Dr. Stefanizzi es el apoderado del actor y en tal carácter actúa en estos actuados, en las presentaciones aludidas no indica a quien representa en infracción a lo normado por el art. 118 del C.P.C.C. y arts. 1 y 3, Acuerdo S.C.B.A. 2514/92. Pese a ello es indudable que actúa en nombre del actor y así habré de entenderlo (arts. 34 inc. 5 y 36 inc. 1, C.P.C.C.). III. Los agravios. 3. El recurrente se queja de la interpretación que hizo la magistrada de origen en orden a la prioridad de paso que tenía la actora con sustento en la doctrina legal de la Suprema Corte provincial que surge de la causa Ac. 79.618, del 8/6/2005. IV. Análisis de los agravios. 4. Liminarmente corresponde destacar, frente al pedido de fs. 273, punto 2.1, que la expresión de agravios presentada por el accionante, analizada con un criterio amplio por estar en juego el derecho de defensa en juicio, supera el test de admisibilidad, por lo que no cabe declararla desierta (arts. 260, 261 y 384, C.P.C.C.). 4.1. Cuestiones no controvertidas. No se controvierte que el día 29 de abril de 2009, siendo aproximadamente las 7:40 hs., un automóvil Ford Falcon modelo 1968, conducido por el Sr. Juan Carlos SABORIDO, se desplazaba por la Avda. 60 de la ciudad de La Plata (asfaltada, de doble mano, con rambla central) de 29 a 27. Al llegar a la intersección con la calle 28 (asfaltada, de un solo sentido de circulación), colisiona con un automóvil Fiat Palio, conducido por el Sr. Carlos Ezequiel MISCHENKO -que viajaba en un coche escuela habilitado, como instructor, quien no tomó las medidas de cuidado y previsión que el cruce de calle imponía (art. 39 inc. b, ley 24.449)-, que se desplazaba por la calle 28, de 61 a 59 (por la derecha). La colisión se produjo entre la parte frontal del Fiat Palio y la parte trasera del lateral derecho del Falcón a la altura del guardabarro trasero y rueda trasera de ese lado. Por efecto del impacto lateral recibido, el Ford Falcón desvió su marcha hacia la derecha colisionando con un rodado Renault Kangoo que se encontraba estacionado sobre la misma mano de la Avda. 60, unos metros más adelante. El perito expresó que no dispone de elementos para determinar con precisión la zona de impacto, pero estima que la colisión debió producirse en algún punto cercano a la intersección del eje imaginario de la calle 28 con el eje imaginario de la mano descendente de la Avda. 60 por la que circulaba el actor (arts. 260, 261 y 384, C.P.C.C.). Tampoco llega controvertido lo expresado por la magistrada de origen, en cuanto a que "si bien es cierto que el automóvil Palio conducido por el demandado tenía al momento del hecho la prioridad absoluta de paso, no lo es menos que su conductor es quien embiste con la parte delantera de su automóvil al actor en el lateral derecho trasero, y que la zona de impacto en la calzada demuestra que el Ford Falcon estaba efectivamente realizando el cruce de la calle 28 cuando es embestido. A ello se suma que Ezequiel Mischenko se encontraba trabajando, y como instructor (ver posición 6ta. y 8va. fs. 232) en un coche escuela de la empresa demandada (que presupone doble comando) (ver fs. 127), por lo que entiendo que no tomó las medidas de cuidado y previsión que el cruce de la calle imponía (art. 39 inc. b Ley 24.449, Ley 13.927)"(arts. 260, 261 y 384, C.P.C.C.).

4.2.1 Responsabilidad. 4.1.2.1. En primer lugar, destaco que el encuadre que realiza el Sr. Juez de primer grado en el art. 1113 del Código Civil es correcto, ya que cuando en la producción del daño interviene una cosa que presenta riesgo o vicio, el dueño o guardián responde de manera objetiva. Por lo tanto, la culpa, la negligencia o la falta de previsión no constituyen elementos exigidos

por el precepto para realizar la imputación. Aun cuando se probase la falta de alguno de tales supuestos, ello carece de incidencia para impedir su responsabilidad, porque deben acreditar la concurrencia del supuesto previsto en la última parte del segundo párrafo de la norma del art. 1113 citado, esto es, que la conducta de la víctima o de un tercero haya interrumpido total o parcialmente el nexo causal entre el hecho y el daño (S.C.B.A., Ac. 40.464, 13/6/89; Ac. 42.358, 17/4/90; Ac. 43.189, 22/10/91; Ac. 49.583, 5/5/92; Ac. 46614, 26/5/93; Ac. 61.908, 15/7/97; Ac. 64.363, 10/11/98; Ac. 71.560, 15/3/2000; Ac. 75.756, 4/4/2001; Ac. 88.159, 20/12/2006).

Esta doctrina se difunde -vale recordar- a partir del pronunciamiento de la S.C.B.A. en la causa Ac. 33.155, del 8/4/86 (autos "Sacaba c/Vilches"). Tal como apunta el Dr. de Lázari, en su voto -que si bien no hizo mayoría, su opinión en este punto no ha sido cuestionada- como Juez de la Suprema Corte bonaerense, en la causa C. 100.905, del 9/09/2009, "Rua, Héctor Antonio c/Buss, Horacio Felipe s/Daños y perjuicios", desde el 1 de enero de 2009 rige en el ámbito provincial la ley 13.927 que dispone la adhesión a la ley nacional 24.449 (llamada Ley Nacional de Tránsito). Este precepto, en su art. 41 establece que la prioridad de paso en una encrucijada corresponde al que proviene desde la derecha en forma absoluta, perdiéndose -en lo que nos interesa- sólo ante vehículos que circulan por una semiautopista (inc. d). Esto es: la nueva norma exhibe un cuadro de excepciones aún más reducido que la antigua ley 11.430, pues no hay aquí enumeración alguna que pudiera originar disputas interpretativas. En consecuencia, la prioridad de paso de quien proviene desde la derecha no cede por el hecho de hallarse por cruzar una avenida. Siendo que los demás Ministros de la Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires, no propiciaron una interpretación diferente del art. 41 de la ley 24.449, sino que se limitaron a realizar su análisis sobre la normativa que regía con anterioridad (ley 11.430), dicha opinión constituye un antecedente importante, por más que no constituya doctrina legal del Máximo organismo local. La crítica del recurrente tiene como piso de marcha la doctrina legal sentada por la Suprema Corte respecto de la ley de tránsito 11.430, que regulaba la prioridad de paso del que viene por la derecha en forma diferente a la ley 24.449, que es la norma aplicable al accidente objeto de este proceso conforme lo dispuesto por la ley provincial 13.927, que tiene un contenido diferente en orden a la prioridad de la derecha, por lo que las citas de lo resuelto por la Suprema Corte local en las causas Ac. 79.618, del 8/6/2005 y Ac. 78.088, del 8/6/2005, y lo demás argumentado en orden a lo normado por una ley que no se aplica, son inhábiles para modificar lo resuelto (arts. 161, inc. 3 "a", Const. Prov.; 260, 261 y 384, C.P.C.C.). Sin perjuicio de que la solución legal es criticable, debiendo de lege ferenda incorporarse a las avenidas en la excepción legal, observando el principio de división de poderes, considero que no corresponde apartarse del criterio sentado por el legislador por no tratarse de una norma infraconstitucional. Con tal piso de marcha, no es ocioso destacar que el demandado, al transitar proveniente desde la derecha -a bordo del automóvil Fiat Palio- contaba con prioridad de paso frente al actor -quien conducía el vehículo Ford Falcon- por no encontrarse éste circulando por una de las "vías de mayor jerarquía" que enumera el precepto, sino por una avenida -en el caso, la designada como 60- (arts. 5 inc. "s" y 41 inc. "d", ley 24.449). Por otra parte, tal extremo no puede ser meritado aisladamente sino en conjunción con las demás constancias de autos, aunque de las mismas sólo se puede extraer el carácter de embestidor del vehículo del demandado cuando el Ford Falcon estaba efectuando el cruce, y la conclusión firme del sentenciante de origen de que el conductor del Fiat Palio no tomó las medidas de cuidado y previsión que el cruce de calle imponía (arts. 1, 36, 39 incs. "b" y "d", 41 y 64, ley nacional 24.449, aplicable conforme ley provincial 13.927; 384, C.P.C.C.). Cabe destacar que no se ha probado la versión de que el Fiat Palio le cedió el paso y luego avanzó (arts. 375 y 384, C.P.C.C.). Si bien es cierto que el vehículo del actor había traspuesto más de la mitad de la calzada en el momento en que se produjo la colisión y que dicho vehículo se divisaba correctamente, no lo es menos que el Fiat Palio también debió ser visto por el conductor del otro vehículo, quien -conclusión que arriba firme a esta instancia- avanzó sin tomar las medidas de cuidado y previsión que el cruce de calle imponía. Siguiendo lo expresado por la Suprema Corte provincial en la causa C. 108.063, del 9/5/2012, la prioridad de paso del que viene por la derecha impone al conductor que llegue a la bocacalle desde la izquierda la obligación de reducir sensiblemente la velocidad y la de ceder el paso al vehículo que se presente a su derecha, sin discriminar quién fue el que arribó primero a dicho sitio (conf. Ac. 72.652, 30/8/2000; Ac. 81.595, 17/12/2003; entre muchas otras).

Dicha regla que, en principio, es absoluta, no puede ser evaluada en forma autónoma sino por el contrario imbricada en el contexto general de las normas de tránsito, analizando su vigencia en correspondencia con la simultánea existencia de otras infracciones y en correlación, también con los preceptos específicos del Código Civil que disciplinan la responsabilidad por daños (S.C.B.A., Ac. 94.337, 12/3/2008; C. 108.063, 9/5/2012). Tal criterio, vale señalar, resulta coincidente con la doctrina sentada por la Suprema Corte provincial, según la cual la prioridad del que viene por la derecha no está condicionada al arribo simultáneo a la encrucijada (conf. Ac. 58.668, 11/3/97; Ac. 64.363, 10/11/98; C. 108.063, 9/5/2012). En consecuencia, el conductor del automotor Ford Falcon no debió acometer el cruce frente a la presencia del Fiat Palio que tenía prioridad de paso, ya que sólo podía avanzar cuando no constituyera un obstáculo para el otro vehículo. Si se hubiera detenido y lo hubiera dejado, el accidente no habría ocurrido. No está demás destacar, como se dijo en el fallo de la Suprema Corte provincial (causa Ac. 58.668), que "... Se imponía así una obligación a todo conductor que enfrenta una encrucijada o bocacalle: disminuir sensiblemente la velocidad, que en buen

romance significa casi detener la marcha. Ello apareja una obligación adicional a quien se presenta por la izquierda: la de ceder el paso. A contrario de lo que sostiene la alzada tales obligaciones no están condicionadas al arribo simultáneo, desde que comprobar tal circunstancia impondría -en los hechos- la colocación de sensores para constatarlo...". Tal como lo explicitara el Dr. Roncoroni en las causas Ac. 76.418, del 12/3/2003 y Ac. 81.595, del 17/12/2003, la norma que otorga el derecho de paso en las encrucijadas no debe ser desvalorizada por un casuismo excesivo que contribuirá, en definitiva, por tornar cada vez mas inviable la convivencia ordenada vehicular en las arterias de la ciudad, acentuando y potenciando los riesgos que, precisamente, esa prioridad estatuida por el legislador busca neutralizar. En el escenario de las ciudades multitudinarias y de gran parque automotor -como la nuestra- la presencia preponderante, invasora y casi omnipotente en sus calles de vehículos preñados de velocidad y cargados de potenciales riesgos, exigen de la comunidad una serie de normas de prevención que se traduzcan en pautas de comportamiento de sus habitantes, como medio de mitigar y evitar, en lo posible, aquéllos riesgos. Algunas normas de este tipo, que hacen a la seguridad y educación vial, aparecen contenidas en los Códigos de Tránsito y reclaman -pese al desdén que hacia su eficacia saben exteriorizar sus destinatarios- un celoso cumplimiento y un rigor creciente en el reproche a su violación. La solidaridad y las necesidades de defensa y preservación de una sociedad organizada, frente a la violencia mecánica presente en su seno y que actitudes u omisiones individuales o conductas desviadas pueden hacerla desbordar en daños, así lo requieren. La norma que consagra la regla de la prioridad de paso (arts. 71 inc. 2 de la Ley 5800; art. 57 inc. 2, ley 11.430; 70 inc. 2, Dec. 40/2007; 41, ley nacional 24.449, a la cual se adhirió la provincia mediante la ley 13.927) juega como cuña del civismo en el desplazamiento urbano de los automotores, desde que objetivamente exige que quién llega a una bocacalle debe ceder espontáneamente el paso a todo vehículo que se presente por su derecha. De lo contrario esa preciosa regla de tránsito (y que la salud de la sociedad necesita que se internalice en todos los ciudadanos conductores) perdería su eficacia y, lo que es más, el desplazamiento vehicular por las calles se sembraría de inseguridad en cada esquina, donde la prioridad no estaría dada por una regla objetiva cual la de las manos de circulación, sino por una regla de juego arbitraria y hasta salvaje, cual la de quien llega primero al punto de colisión y resulta impactado, se libera de culpas o, agrego ahora, por la no menos peligrosa de que quién primero ingresa a la bocacalle está exento de reproches. En virtud de lo expuesto, corresponde confirmar lo resuelto en la instancia de origen (arts. 163, 164, 260, 261, 266, 330, 354 inc. 1, 375, 384, 401, 456, 473 y 474 C.P.C.C.; 512, 901, 903, 1113 y cctes., Código Civil; 1, 36, 39 inc. b, 41, 50 y 64, ley nacional 24.449, aplicable conforme ley provincial 13.927). Voto por la AFIRMATIVA. A la misma primera cuestión planteada, el Sr. Juez Dr. López Muro dijo: I. En las presentes actuaciones veo reeditada, con algunas variantes, la discusión sobre la prioridad de paso de quien, proveniente desde la derecha, pretende ingresar en una Avenida y que, con voto del entonces ministro Roncoroni, zanjó nuestro Superior Tribunal resolviendo que el cruce de éstas últimas era una excepción a la regla (S.C.B.A. Act. 79618, sent. 8/6/2005 autos "Salinas M c/Cao s/ d y perjuicios"). En virtud de la excelente redacción del fallo, que he leído y meditado largamente, me permitiré una transcripción del mismo lo suficientemente extensa para traer al caso que nos ocupa las razones que entonces definieron el debate. Cabe señalar que el actor del caso "Salinas" circulaba en una bicicleta por una avenida de doble mano en tanto que el demandado lo hacía desde la derecha, cruzando la avenida por una calle de una sola mano. Se discutía entonces si la preferencia de paso del demandado se había perdido para este último en virtud de lo normado por el art. 57 inc. 2. ap. 3 de la ley 11.430. Esta norma en la redacción que entonces tenía, establecía en su inciso "c": "El conductor que llegue a una bocacalle o encrucijada debe en toda circunstancia ceder el paso al vehículo que circula desde su derecha hacia su izquierda, por una vía pública transversal. Esta prioridad es absoluta y sólo se pierde cuando: c) Circulen vehículos por una vía de mayor jerarquía: Autopistas, semiautopistas, rutas y carreteras. Antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha. (Texto según ley 11.768). He obviado el detalle del articulado, que incluía otros casos excepcionales. Ulteriormente la cláusula en cuestión fue modificada por la ley 13.604 (publ. 09/01/2007) que agregó a las "avenidas" en la enumeración de las "vías de mayor jerarquía". Para completar el cuadro, transcribo la actual disposición de la ley 24.449: ARTÍCULO 41. - PRIORIDADES. Todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha. Esta prioridad del que viene por la derecha es absoluta, y sólo se pierde ante: a) La señalización específica en contrario; b) Los vehículos ferroviarios; c) Los vehículos del servicio público de urgencia, en cumplimiento de su misión; d) Los vehículos que circulan por una semiautopista. Antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha; e) Los peatones que cruzan lícitamente la calzada por la senda peatonal o en zona peligrosa señalizada como tal; debiendo el conductor detener el vehículo si pone en peligro al peatón; f) Las reglas especiales para rotondas; g) Cualquier circunstancia cuando: 1. Se desemboque desde una vía de tierra a una pavimentada; 2. Se circule al costado de vías férreas, respecto del que sale del paso a nivel; 3. Se haya detenido la marcha o se vaya a girar para ingresar a otra vía; 4. Se conduzcan animales o vehículos de tracción a sangre. Si se dan juntas varias excepciones, la prioridad es según el orden de este artículo. Para cualquier otra maniobra, goza de prioridad quien conserva su derecha. En las cuestas estrechas debe retroceder el que desciende, salvo que éste lleve acoplado y el que asciende no. II. Las razones de la "nueva

doctrina".- En el citado caso "Salinas", el señor Juez doctor Roncoroni reparó en la posición sostenida hasta entonces por la Corte, "según la cual la ley de tránsito no incluye a las "avenidas" entre las "arterias de mayor jerarquía" y que quedan taxativamente limitadas a las mencionadas expresamente en el citado precepto: "autopistas, semiautopistas; rutas y carreteras" sin que norma alguna autorice la asimilación o incorporación de las avenidas dentro de las mismas. El primer argumento del Dr. Roncoroni para superar esta interpretación se fundó en que el mismo legislador había admitido excepciones a la regla y que, entre estas excepciones, estaban las de las "vías de mayor jerarquía". Luego el legislador había enumerado algunas de ellas pero que tal enumeración no agotaba los supuestos: "Lo primero que se nos ocurre desde las fronteras de lo gramatical es que es muy distinta una redacción que otra y que el emplazamiento de una regla o principio excepcionante no puede agotarse en el elenco ejemplificativo. El sentido, la ratio legis o el espíritu del precepto ha de estar en la regla y no en los supuestos que se desprendan de ella. Y la regla dice que la preferencia cede frente a las vías de mayor jerarquía". Reparando luego en casos conocidos señaló que "No dudo ni siquiera desde el miraje literal o gramatical que las avenidas de doble mano y generalmente de nutrido y abigarrado tránsito en las urbes actuales (pensemos en las calle 7 y en la 520; en las calles diagonales 74, 79 u 80 de esta ciudad en los tramos que ellas carecen de semáforos; en algunos sectores de la Avenida Colón, Martínez de Hoz o Independencia de Mar del Plata) poseen una mayor jerarquía que las arterias o calles de una sola mano que se asoman o desembocan en ellas". Destacó el Ministro que "lo relevante para desentrañar el verdadero sentido del precepto excepcionante al principio general" no finca solamente en la "jerarquía arquitectónica urbanística". "Dicho sentido, su significado o ratio legis ha de buscarse de la mano de la lógica que en nuestra faena es la lógica de lo justo y lo razonable dentro del contexto sistemático en que tal norma se integra y, en el cual, tanto esta como el principio al que excepciona, se entrelazan en forma coordinada y armónica en pos de satisfacer el interés o las bases fundantes del sistema al que pertenecen. En nuestro caso la ley 11.430 en su interrelación, por supuesto, con los pilares de nuestro ordenamiento jurídico positivo Precisamente buscando el sentido de la preferencia de paso en las encrucijadas que consagra la regla "derecha primero que izquierda" que entroniza el primer párrafo del inc. 2° del art. 57 de la ley 11.430 como antaño lo hiciera el art. 71 inc. 2° de la ley 5800 hemos sostenido que la subsistencia de una sociedad depende de la existencia de un proyecto vital común, sentido y compartido como tal, que requiere, necesariamente, de la ordenada y, en lo posible, armónica convivencia de sus integrantes. ... Esto es el ordenamiento jurídico de una comunidad. Y como tal, así entendido, el ordenamiento jurídico como cada una de sus normas expresa un proyecto coexistencial... Todas y cada una de ellas sirven a esa armonía y entendimiento del vivir en conjunto. Y desde ya que entre esas todas, se encuentra la norma que otorga el derecho de paso en las encrucijadas. Por ello, cuando en mis anteriores fallos de Cámara me he referido a cómo juega dicha norma en tales circunstancias de lugar, estoy poniendo en foco ni más ni menos que en la necesidad de ese entendimiento vital común que debe ser compartido y respetado y que tiene su cuota de realismo en cada momento de la convivencia. Necesidad que en el supuesto que nos ocupa tiende a ser satisfecha por lo que llamamos una norma de prevención". Pero para mejor comprender todo ello y nuestra postura ante el tema creo conveniente reiterar la línea argumental que venimos insinuando desde nuestros tiempos de juez de primera instancia y más luego en la Cámara donde se nos escuchara decir: "en el escenario de las ciudades multitudinarias y de gran parque automotor como la nuestra la presencia preponderante, invasora y casi omnipotente en sus calles de vehículos preñados de velocidad y cargados de potenciales riesgos, exigen de la comunidad una serie de normas de prevención que se traduzcan en pautas de comportamiento de sus habitantes, como medio de mitigar y evitar, en lo posible, aquellos riesgos. Algunas normas de este tipo, que hacen a la seguridad y educación vial, aparecen contenidas en los Códigos de Tránsito (entre nosotros antiguamente la ley 5800 y hoy la ley 11.430) y reclaman... un celoso cumplimiento y un rigor creciente en el reproche a su violación. ... Convencido de que precisamente una de estas normas es aquella que consagra la regla de la prioridad de paso (arts. 71 inc. 2 de la ley 5800 y 57 inc. 2° de la ley 11.430) he dicho de ella que juega como cuña del civismo en el desplazamiento urbano de los automotores, desde que objetivamente exige que quien llega a una bocacalle debe ceder espontáneamente el paso a todo vehículo que se presente por su derecha. De lo contrario esa preciosa regla de tránsito (y que la salud de la sociedad necesita que se internalice en todos los ciudadanos conductores) perdería su eficacia y, lo que es más, el desplazamiento vehicular por las calles se sembraría de inseguridad en cada esquina, donde la prioridad no estaría dada por una regla objetiva cual la de las manos de circulación, sino por una regla de juego arbitraria y hasta salvaje, cual la de que quién llega primero al punto de colisión y resulta impactado, se libera de culpas (28 IV 1983 RSD 136 bis/1983; íd. c. 190.838 del 18 X 1984 RSD 258/1984) o, agrego ahora, por la no menos peligrosa de que quien primero ingresa a la bocacalle está exento de reproches." (Cam. 1a. Sala III.; La Plata, Reg. sent. 267/84)." Como se evidencia, no trataba el Dr. Roncoroni de manifestar su predilección por la regla general, sino de afirmar la conveniencia de reglas que convengan a la seguridad. Así continuó diciendo: "Si como afirma Oliver W. Holmes, la suerte del ser humano se encuentra permanentemente acicateada por el peligro y la incertidumbre ("The Path of de law", Harvard Law Rview, t. 10, pág. 466), no debe sorprender que como juez encuentre necesario, en casos como el que nos ocupa, priorizar el valor seguridad, entendido precisamente como protección frente a esos riesgos. El mundo circundante

es un mundo de riesgos y, en particular, lo es el tránsito vehicular que se integra en su realidad, el cual debe ser asegurado con normas como las del art. 57 inc. 2º, segundo párrafo de la ley 11.430... Para ello, precisamente para saber a qué atenerse en las relaciones con los demás en las situaciones que los vehículos generan en las bocacalles, está dada la norma de preferencia de paso en las mismas, que con el equilibrado juego de expectativas mutuas que despierta en sus destinatarios está marcando, en cada caso concreto, los deberes de actuación de cada uno: "el conductor que llegue a una bocacalle o encrucijada debe en toda circunstancia ceder el paso al vehículo que circula desde su derecha hacia su izquierda, por una vía pública transversal" (art. 57 inc. 2º, ley cit.)".

III. El principio de la seguridad. Sentado que el principio que inerva la normativa por entonces vigente es la seguridad, se desplaza el argumento hacia las consecuencias de tal principio. En palabras del Dr. Roncoroni: "...el mismo legislador, a renglón seguido y luego de resaltar el carácter absoluto de tal prioridad, se encarga de señalar particulares situaciones en que la misma se pierde y, entre las cuales, se encuentra la que nos ocupa en el presente: "cuando circulen vehículos por una vía de mayor jerarquía: autopistas, semiautopistas, rutas y carreteras. Antes de ingresar o cruzarla debe siempre detener la marcha". "Es obvio que a través de la excepción el legislador ha tratado de privilegiar, nuevamente, el valor seguridad y dotarnos de una norma que asegure el entendimiento vital común entre los automovilistas en determinadas y precisas situaciones que el principio general: "derecha primero que izquierda", los ponía en crisis, entorpeciendo y dificultando la fluidez del tránsito vehicular de las arterias de mayor y más rápida circulación. De allí que frente a las vías de mayor jerarquía ordene a todo el que intente ingresar en ellas o cruzarlas detener siempre su marcha. Y esto con el objeto de que dichos conductores, obrando con la cautela y prudencia que aconsejan las circunstancias y la densidad del tránsito en las vías de mayor jerarquía, decidan su ingreso o intenten el cruce sin entorpecer la circulación de vehículos en aquellas arterias y sin poner en riesgo la vida y los bienes suyos y de sus semejantes". "Esta misma conducta, como esos mismos riesgos a evitar con ella, es la que cabe exigir cuando se intenta ingresar o cruzar desde una calle de una mano una avenida ciudadana de doble mano y, sobre todo, en aquellas que no existe una rambla divisoria que permita el cobijo del vehículo que surcó la primera mano y se encuentra con automotores que ruedan por la segunda mano. Y esto quiero decir la adopción de esta conducta de prudencia es tan válido como necesario para aquellos conductores que lleguen a la Avenida y se presenten para su ingreso tanto frente a la mano de aquella que esté situada a su izquierda, como a su derecha." IV. La doble

mano en las avenidas. El Dr. Roncoroni añadió en su análisis un argumento basado en su sentido realista y en la lógica del tránsito que encuentro convincente frente a cualquier disposición legal: si admitimos que quienes crucen las avenidas prioricen su paso cuando provienen por la derecha, la regla se aplicará a una de las manos de avance de la avenida, pero no podrá aplicarse en la "contramano" pues necesariamente allí los que circulan por la avenida vienen por la derecha y por ello con la prioridad de paso. Transcribo su exposición del punto: "La trascendencia de la regla de prioridad de paso que estatuye el art. 57 inc. 2º de la ley 11.430 no puede biseccionarse o fraccionarse en su aplicación y actuación para el conductor de un rodado que circulando por una calle de una sola mano, ingresa a una avenida de doble mano en la que los vehículos que corren sobre la primera mano a surcar se presentan a su izquierda. En nuestro parecer no es razonable la pervivencia del principio general que llevaría a sostener, por ende, que aquél goza de la prelación al surcar la primera mano de la bocacalle. Pues bajo el hilo conductor de tal razonar, pierde esa preferencia al llegar al centro de la calzada y encontrarse con la otra mano de la Avenida que le presenta, ahora, los vehículos por su derecha, obligándolo a detenerse en la mitad de la encrucijada, obstruir la circulación y erigirse en fuente segura de daños y accidentes (así lo sostuve en Cám. 1a, Sala III, en causa 216.132, Reg. sent. 272/1993)." V.- He de señalar ahora que, frente a la ley 24449 a la que esta Provincia adhirió, no encuentro diferencias sustanciales que indiquen que la interpretación habrá de ser distinta aunque, en razón de la actual redacción de la norma, habré de considerar algunos otros aspectos. Recordemos que el art. 41 de la ley citada, que ya hemos transcripto totalmente, dice: "Todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha. Esta prioridad del que viene por la derecha es absoluta, y sólo se pierde ante:... d) Los vehículos que circulan por una semiautopista... ". De este modo, el legislador ha incorporado excepciones entre las cuales no se menciona la anterior clase "vías de mayor jerarquía" que permitía incluir supuestos no previstos. Sin embargo, el caso, en lo fundamental, no difiere.

Antaño, frente a la regla "derecha antes que izquierda" debió expandirse el número de excepciones en honor al principio general de la "seguridad del tránsito". La situación actual de la normativa es similar: se ha fijado una norma general de prioridad en los cruces y se han enumerado supuestos en los que la regla no habrá de aplicarse. En tales supuestos subyace el principio que promueve normas claras y adecuadas a la naturaleza de las cosas, de modo que el tránsito ciudadano sea funcional a las necesidades urbanas: seguro y rápido. VI.- Conforme lo antedicho, me pregunto si en un cruce con una Avenida corresponde aplicar el criterio de excepcionalidad de la regla del art. 41.) a) Tal como aparece la norma en la nueva redacción legal, el principio que privilegia a quien viene por la derecha en las "encrucijadas" ha sido exceptuado solamente en los siguientes supuestos: 1) cuando hay señales viales que expresamente lo indican (art. 41 inc. a); 2) para el paso de vehículos públicos en situación de emergencia (art. 41 inc. c), prioridad que en sentido estricto se aplica a cualquier situación en que éstos participen (art. 61). 3) cuando se accede desde una

calle de tierra a una vía pavimentada ( art. 41 inc. g, apartado 1): 4) cuando quien llega por la izquierda está saliendo de un paso a nivel (art. 41 inc. g, apartado 2) 5) cuando se cruza una semiautopista (o se ingresa a ésta). Los restantes supuestos no tratan de "encrucijadas", sino de situaciones distintas en las que circular por la derecha no aparece como elemento fundante de la regla de tránsito que ha de aplicarse. Así se observa: 1) que la "excepción" se da cuando hay un cruce con vías férreas por los que circulan vehículos "ferroviarios" o bien cuando se cruzan sendas peatonales por los que circulan "peatones". 2) Las "rotondas" no pueden considerarse como "encrucijadas" ya que son modos de circulación en los que estrictamente no hay "cruce". 3) los supuestos previstos en el art. 41 inc. g puntos 3 y 4 responden a otros criterios: a) quien se detuvo ha cedido el paso y debe ser consecuente con esa actitud; b) los animales o vehículos de tracción a sangre se privilegian por sus limitaciones para la maniobra. Llama la atención que la norma no se haya ocupado de las múltiples y complejas "encrucijadas" que ostentan, como queda dicho, particularidades especiales. Toda vez que "por encima de lo que las leyes parecen decir literalmente es propio de los jueces indagar lo que ellas dicen jurídicamente y en esta interpretación no cabe prescindir de las palabras de la ley, pero tampoco atenerse rigurosamente a ellas cuando la interpretación razonable y sistemática así lo requiere (CS 10/3/1983 in re "De la Rosa Vallejos", LL 1983-C-553 con nota de N. González), estimo que corresponde, y así lo propongo, una aplicación integrativa y analógica de la norma. Integrativa pues como, arriba lo señalé, se hace indispensable evaluar la situación particular de las Avenidas que, una vez más, han sido omitidas en el texto legal. Analógica por cuanto la ley señala casos en los que, por la naturaleza propia de las cosas, se excepciona en las encrucijadas el principio general. Son ellos: el caso de la calle de tierra frente a la pavimentada, el de quien sale del paso a nivel, de los que ingresan a otras vías y el de cruce de una semiautopista. Me detendré en un análisis brevísimo de cada uno de ellos: El ingresante desde una calle de tierra a una pavimentada debe ceder el paso a quienes transitan por ésta última, pues es natural que éstos, que circulan por el asfalto, lo hagan a mayor velocidad. Idéntico criterio se aplica en el caso de las semiautopistas. Quien sale de un paso a nivel debe tener prioridad frente al que circula paralelo a las vías pues sería peligroso que el primero quedara detenido en el cruce con las vías donde podría ser embestido por un ferrocarril (que tiene prioridad de paso en razón de sus características). Por último, y también jerarquizando la dinámica de la circulación, se posterga a quien ya se detuvo y pretende retomar la marcha. Se observa en todos estos supuestos que junto a la regla general de cruce aparecen otros principios tales como la seguridad, la fluencia del tránsito, la prudencia conforme las circunstancias de tiempo y lugar, etc. que requieren, según el caso, el desplazamiento del principio "derecha antes que izquierda" y que deben aplicarse a los casos previstos y a sus análogos. Por ello, aún rescatando la trascendencia de hacer respetar la prioridad de que goza quien circula por la derecha, ello no puede conducir a una inteligencia omnicomprensiva, generalizante y puramente mecánica de tal regla, pues es necesario verificar en cada caso las circunstancias integrales, en particular la incidencia de otras normas de tránsito y los principios generales de la responsabilidad civil.

Tampoco es admisible llegar a un infinito casuismo, pues como se dijo, es fundamental dotar a tránsito urbano de reglas claras de circulación, tan claras, al menos como sea posible. Por ello sostengo que las avenidas deben ser admitidas como una excepción a la regla de prioridad de cruce. VII.- En el caso que nos ocupa, el vehículo Ford Falcon que se encontraba circulando por la avenida fue embestido por quien pretendía cruzar la misma proviniendo de su derecha. La regla de la prioridad de paso debe ceder en este supuesto, priorizando a quienes transitan por la avenida por cuanto ésta tiene circulación en ambos sentidos. Por ello propondré admitir el recurso y revocar la sentencia dictada, admitiendo la demanda incoada por contra Exequiel Mischenko como conductor del vehículo Fiat Palio ... y contra Master 1 SRL en su calidad de titular registral del mismo, haciendo extensiva la condena a la citada en garantía Copan Seguros y confirmarla en todo lo demás. Propondré asimismo distribuir las costas de segunda instancia en el orden causado, habida cuenta de las particularidades del caso en debate (arts. 68, 260, 272, 273, 274, C.P.C.C.). En atención al modo en que propongo resolver la cuestión y admitir la demanda, corresponde analizar si, por el principio de apelación adhesiva, he de atender otros cuestionamientos no formulados al recurrir. Entiendo que no corresponde tratamiento alguno toda vez que el actor, que en la instancia anterior fue beneficiado con el 70% de los rubros reclamados, ha limitado el alcance de su recurso, mediante los agravios de fs. 270/272, a la distribución de la responsabilidad. En tanto, la demandada tampoco ha levantado recurso alguno contra la condena que, aunque parcial, le alcanzaba, lo que implica una virtual conformidad con la apreciación que en primera instancia se hiciera de los rubros admitidos. Consecuentemente, con el alcance indicado, voto por la NEGATIVA. A la misma primera cuestión planteada, el Sr. Presidente Dr. Hankovits dijo: I. Atento la disidencia planteada entre los distinguidos colegas de la Sala I de esta Cámara, es que voy a emitir mi voto en las presentes actuaciones (arts. 35 ley 5827; 168 últ. párrafo de la Const. Prov.). En honor a la brevedad, y a fin de evitar repeticiones innecesarias, es que doy por reproducidas las cuestiones de hecho y derecho que plantea la causa en tratamiento y que fueron abordadas en las opiniones precedentes, a la que en tales aspectos me remito. II. A. Sobre el punto que concita mi intervención, cabe liminarmente señalar que no existe doctrina legal (arts. 161 inciso 3º a) de la Const. Prov.; 279 y 289 del C.P.C.C.) que resulte atrapante en cuanto jurisprudencia vinculante para resolver estos obrados. En efecto, la Suprema Corte de la Provincia no ha emitido aún opinión sobre el tópico a la luz del nuevo régimen vigente

en materia de regulación legal del tránsito (ley 24.449, a tenor de la ley provincial 13.927), aplicable a la especie. En ese orden, es dable mencionar que sólo existe una opinión dada a mayor abundamiento por el Señor Juez de Lázzari, en su voto en minoría, en C. 100.905 -sent. del 9-09-2009- que no forma parte de la ratio decidendi del pronunciamiento de marras. B. Sentado ello, es importante señalar que en lo que hace a la "prioridad de paso" no constituye un valor absoluto de interpretación, sino mejor un principio general de referencia que ha de jugar en función de las circunstancias de cada caso. Ciertamente es que la ley 24.449 ha sido sancionada el 23-12-1994 (B. O. 10/02/1995), reglamentada por el decreto 179/1995 (B.O. 12-2-1995), y rige desde entonces en el orden nacional; a diferencia de la que ocurre en el ámbito provincial que rige desde el 1 de enero de 2009 (ley 13.927, art. 55). En tal sentido, las Cámaras Nacionales ya han emitido opinión sobre si la prioridad de paso cede frente a una avenida, en base a dicho régimen legal. Así, la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil, sala A -sent. del 12/05/2011- in re "Jaworsky Boddan y otro c. Montes, Cristian Daniel y otros s/daños y perjuicios" ha destacado que -en lo que considero de interés para el presente- "para organizar y asegurar el cruce de vías jerárquicamente superiores accediendo desde las transversales relativamente secundarias, las reglas de derecha-izquierda y del ingreso prioritario son insuficientes y peligrosas, pues pueden llevar al usuario a ingresar sin precauciones en un polígono conflictual completamente diferente al de vías similares y someterse con ello a un intenso riesgo de colisión. Igualmente sería inconcebible que la encrucijada quedara abierta y sin reglas organizativas de la maniobra de cruce, de modo que quedan dos alternativas: señalizar todas las intersecciones de vías de distinta importancia relativa, lo que resulta muy oneroso, o estipular normativamente la prelación del tránsito de las mayores sobre el de la menor (conf. Tabasso Cammi, Preferencia de la vía de mayor jerarquía. Eficaz dispositivo de organización y seguridad vial, LL, 2001-F-1083; citado en: Aren, Beatriz A., Juicio por accidentes de tránsito, 1a. ed., Buenos Aires, Amuraba, 2006, vol. 2, pág. 535)". "De allí -se sostuvo- que no sorprende que la jurisprudencia se incline a conceder prioridad de paso al conductor que circula por una avenida teniendo en cuenta no sólo la anchura sino también la densidad de tránsito (conf. CNCiv., Sala J, "Sandalina, Néstor Rodolfo y otro c/ Cajal, Humberto Espirito y otros s/ sumario" y "Cajal, Humberto Espirito y otro c/ Sandalina, Néstor Rodolfo y otro s/ sumario", del 22/11/99, voto en primer término de la Dra. Zulema Wilde)". A mayor abundamiento, se enfatizó en el voto del Juez preopinante Dr. Li Rossi- "que el decreto 779/95 del 20/11/95 reglamentario de la ley N° 24.449 dispone que: Art. 41: PRIORIDADES. La prioridad de paso en una encrucijada rige independientemente de quien ingrese primero al mismo. El incumplimiento de cualquiera de los supuestos de este artículo tiene las sanciones establecidas en el Anexo 2. a) En el caso de encrucijadas de vías de diferente jerarquía no sanforizadas la prioridad de la principal podrá establecerse a través de la señalización específica. Esta señalización no es necesario colocarla en todas las encrucijadas sobre la vía principal.". A la luz de lo dicho, -concluyó- "es claro que si bien en algún momento no lo hacía de manera explícita, la lógica de la Ley de Tránsito y Seguridad vial N° 24.449 analizada en su conjunto da cuenta de que en casos como el de autos debe prevalecer quien circula por una avenida, pues de su espíritu trasciende como idea central que ante vías de distinta jerarquía debe tener prioridad quien circula por la de mayor entidad, lo que fue corroborado con la posterior modificación normativa. De allí que las quejas esgrimida al respecto carezcan de andamiaje y deban ser rechazadas.". (Fallo cit.). Ciertamente es que, además, el riesgo que conlleva en sí mismo el ingreso a una calle de mayor tránsito -como lo es de una avenida- lo que hace inobjetable que se requiera un grado más elevado de prudencia al proceder de su entrada o cruce (S.C.B.A., C. 99.141, sent. del 15/07/2009, voto de la Dra. Kogan). III. Compartiendo los criterios decisorios reseñados, y puesto que no se han verificado los parámetros objetivos que revelen una actitud reprochable en el actor para endilgarle, aunque sea, una cuota de responsabilidad, adhiero al voto del distinguido colega Dr. López Muro y doy el mío igualmente por la NEGATIVA. A la segunda cuestión planteada, el Sr. Juez Dr. Sosa Aubone dijo: Atendiendo al Acuerdo alcanzado por mayoría, corresponde y así lo propongo, revocar la apelada sentencia de fs. 247/254, aclarada a fs 259, admitiendo la demanda en su totalidad y condenando a Exequiel Mischenko, en su calidad de conductor del vehículo Fiat Palio ... y a la firma Master 1 S.R.L., en su calidad de titular registral del mismo, a pagar al actor Juan Carlos Saborido la totalidad de los montos que conforman la condena dispuesta en la sentencia de primera instancia, lo que se hará extensivo a la citada en garantía Copan Seguros y confirmarla en todo lo demás que ha sido materia de recurso y agravios. Propondré asimismo distribuir las costas de la instancia recursiva en el orden causado, habida cuenta de las particularidades del caso en debate (arts. 68, 69 del C.P.C.C.). ASÍ LO VOTO. En un todo de Acuerdo, los doctores López Muro y Hankovits adhieren al voto que antecede, con lo que se dio por terminado el Acuerdo, dictándose por el Tribunal la siguiente: SENTENCIA POR ELLO, y demás fundamentos del Acuerdo que antecede, por mayoría, se revoca la apelada sentencia de fs. 247/254, aclarada a fs. 259, admitiéndose la demanda en su totalidad y condenando a Exequiel Mischenko, en su calidad de conductor del vehículo Fiat Palio ... y a la firma Master 1 S.R.L., en su calidad de titular registral del mismo, a pagar al actor Juan Carlos Saborido la totalidad de los montos que conforman la condena dispuesta en la sentencia de primera instancia, lo que se hace extensivo a la citada en garantía Copan Seguros y se la confirma en todo lo demás que ha sido materia de recurso y agravios. Costas de la instancia recursiva en el orden causado. REG. NOT. DEV. Correlaciones:

Gómez, Juan Carlos c/Ricciardi, Juan Cruz y otros s/daños y perjuicios; Casanova Corral, Fernando c/Ricciardi, Juan Cruz y otros s/daños y perjuicios - Cám. Nac. Civ. - Sala M - 14/05/2014

Cita digital: