

Accidente De Transito Falta De Carnet Habilitante Del Actor Prioridad De Paso

JURISPRUDENCIA

Accidente de tránsito. Falta de carnet habilitante del actor. Prioridad

de paso Se confirma la sentencia de primera instancia que hizo lugar a la demanda por daños y perjuicios, pero se deja sin efecto el débito del 10% que fue fijado en la sentencia de primera instancia por incidencia de la falta de carnet habilitante para conducir del actor.

JUNIN, a los 9 días del mes de Abril del año dos mil quince, reunidos en Acuerdo Ordinario los Señores Jueces de la Excma. Cámara de Apelación en lo Civil y Comercial de Junín Doctores RICARDO MANUEL CASTRO DURAN y JUAN JOSE GUARDIOLA en causa N° JU-5187-2011 caratulada: "CORDOBA JANOC/ DUARTE MARCELA MARGARITA S/DAÑOS Y PERJ. ESTADO (USO AUTOM.C/LES. O MUERTE)", a fin de dictar sentencia, en el siguiente orden de votación, Doctores: Guardiola, Castro Durán.- La Cámara planteó las siguientes cuestiones: 1a.- ¿Se ajusta a derecho la sentencia apelada? 2a.- ¿Qué pronunciamiento corresponde dictar? A LA PRIMERA CUESTION, el Sr. Juez Dr. Guardiola dijo: I.- En la sentencia dictada a fs. 262/274 se hizo lugar a la demanda que por daños y perjuicios entabló Jano Córdoba contra Marcela Margarita Duarte y la citada en garantía San Cristóbal SMSG, en los términos de su cobertura, condenándolos en lo que interesa a los recursos interpuestos a una indemnización que comprende por incapacidad sobreviniente la suma de \$... y por daño moral la de \$ Todas las cantidades fueron calculadas descontando un 10% que fue fijado por incidencia de la falta de carnet habilitante para conducir del actor. Se impusieron las costas a la demandada y su aseguradora, difiriéndose la regulación de honorarios profesionales. Referido el pronunciamiento a un accidente de tránsito ocurrido en la intersección de la Avda. Benito de Miguel y la calle Firpo de esta ciudad que fue protagonizado por la motocicleta Guerrero 110cc conducida por el actor y el automóvil Fiat de la demandada. Entendió la sentenciante, con cita de fallos de este tribunal que la prioridad le correspondía al actor al circular por la avenida aunque el automóvil arribara al cruce desde la derecha. Considera desprovisto de relevancia causal el hecho de que el embistente haya sido el biciclo, pero entiende que la falta de licencia en el caso del actor "altera la propia seguridad y la del tránsito vehicular en su conjunto" lo que la lleva a reducir los importes indemnizatorios en un 10%. Por otra parte fija los resarcimientos que vienen cuestionados sobre las pautas de porcentual de incapacidad pericialmente determinada, lesiones y secuelas, edad y repercusión en las distintas esferas de la vida del actor y en lo que hace al daño moral refiriendo la terapéutica aplicada y evaluación psicológica. Apelaron el actor (fs. 275) y el Dr. Rivera en representación de la demandada y su aseguradora (fs. 302) La expresión de agravios del actor (fs. 316/319) hace centro en que por una "cuota de reprochabilidad" según señaló la jueza se redujo en un 10% la indemnización cuando la falta de carnet, independientemente de su carácter de infracción administrativa, no se demostró que en el accidente tuviese por ausencia de idoneidad conductiva del actor incidencia causal en el desenlace del suceso. Por su parte el Dr. Rivera cuestiona en su memoria de fs. 320/322vta. Que no se haya sopesado que la prioridad le asistía a la Sra. Duarte al ingresar desde la derecha no haciendo el art. 41 de la ley 24449 excepción en el caso de avenida, el carácter de embistente de la motocicleta y su circulación a excesiva velocidad. Descalifica también por excesivos los montos asignados por los dos conceptos mencionados. Habiendo ejercido ambos sus derecho a réplica, resistiendo las recíprocas impugnaciones con las contestaciones de fs. 328/332 y 333/335; y firme que quedó el llamado de autos para sentencia de fs. 336, se está en condiciones de resolver (art. 263 del CPCC) II.- Comenzando por el tema de la responsabilidad "Recordaba no hace mucho (Exptes. N°: 2325-2008 sent. Del 14/5/2013 y JU-5655-2007 sent. 2/3/2014) Lo que expresaba Carlos Tabasso Cammi en su trabajo "Preferencia de la vía de mayor jerarquía. Eficaz dispositivo de organización y seguridad vial" publicado en LA LEY 2001-F, 1083, cuyos conceptos traducen cabalmente mi pensamiento, al margen pero en forma compatible con la doctrina legal de nuestro superior y la zigzagueante regulación normativa en lo que hace a las avenidas. "...paso a transcribir parte de sus reflexiones: "el sistema preferencial del caso no insume recursos económicos, es muy fácil de comprender e internalizar por el usuario, es eficaz y, sobre todo, colma una gran parte de los peligrosísimos vacíos de señalización dejados por la administración vial, cualidades positivas todas que no permiten entender racionalmente que se encuentre en franco retroceso legislativo o aparezca pésimamente formulado en varios reglamentos o códigos viarios actuales. Es cierto que no es un paliativo milagroso, pero también lo es que no implica ningún problema o efecto contraproducente que justifiquen su ausencia o eliminación (...) Una preferencia "natural" en la intersección de vías desiguales. Por impulso instintivo el automovilista tiende a establecer su velocidad real de viaje proporcionada a las condiciones físico-constructivas de la vía que utiliza; esto es, cuanto más amplio es el espacio de circulación, más recto y menos complicado el trazado y mejor la calidad del pavimento y de los elementos de seguridad adyacentes, mayor es la proyección. Psicológicamente, estas ventajas se traducen en que la relativa optimidad del ámbito de circulación infunde al conductor sensaciones de comodidad, confianza y seguridad que disminuyen su umbral de alerta de riesgo. De ahí que el empalme de dos -o

más- vías de diferente importancia cualicuantitativa suponga un crítico problema de seguridad debido a que por la mejor de ellas transcurrirá una corriente de tránsito relativamente más fluida, rápida y abundante, y, sobre todo, laxamente confiada en las condiciones que la ruta ofrece. Debido a ello, la aparición de terceros vehículos emergiendo desde las transversales secundarias causa sorpresa, y esta, como es dogma en materia vial, origina el conflicto, cuando no directamente el siniestro. Visto el escenario desde el otro lado, la experiencia conductiva, la intuición, el sentido de prudencia y el instinto de supervivencia advierten al conductor que se desplaza por la vía comparativamente menor que el cruce de la mayor implica un cambio sustancial por la multiplicación del riesgo. La lógica simple del sentido común explica que ante la circunstancia se adopte -o se deba adoptar- la mínima medida de autoprotección de aminorar el vehículo o, incluso, detenerlo para, antes de decidir el acceso, darse tiempo de observar y explorar ese espacio que por sí mismo sugiere una cantidad y calidad de tránsito especial, aunque no se encuentre presente en el instante. Ello es particularmente visible cuando se trata de grandes vías, v. gr. avenidas, bulevares, ramblas, carreteras de larga distancia, etc., cuya conformación geométrica y constructiva, densidad y velocidad media del flujo constituyen signos objetivos de su importancia. En tales casos no puede reputarse prudente -y ni siquiera consciente de lo que hace- a quien emprende el atravesamiento de arterias de tales características sin la previa detención o reducción de la velocidad al mínimo para asegurar la oportunidad de la maniobra; lo contrario puede llegar a parecer una implícita tentativa de suicidio. Tal es el fundamento de la preferencia de la vía de mayor jerarquía, cuya sencillez permite concebirla como la elemental acción instintivo-racional de un conductor hipotético manejando "a la defensiva" puesto ante una intersección conformada por una vía cuali-cuantitativamente distinta cortando su camino, distinta por su volumen, conformación y velocidad de corriente; en resumen, por su mayor importancia relativa o mayor jerarquía respecto a la vía por la que está circulando. Así, quien transita por una vía mano única al llegar al empalme con otra de dos, no puede dejar de afinar la atención y el cuidado, pues el cruce implicará interponerse sucesivamente en las directrices de dos flujos paralelos y opuestos, lo mismo que quien emerge desde una calle común hacia una troncal cargada de tránsito denso, no puede sino esperar detenido hasta que se produzca una brecha suficiente para atravesarla...Debido a dichas características, esta especie preferencial puede calificarse como natural, pues no constituye un sofisticado artificio técnico de difícil comprensión sino, en esencia, la respuesta humana espontánea y razonable a una situación de tránsito ostensiblemente problemática, lo que ha determinado su formalización normativa en múltiples legislaciones, ya con alcance general, ya restringido, o, cuando menos, para regular hipótesis puntuales...Es fundamental comprender que para organizar y asegurar el cruce de vías jerárquicamente superiores accediendo desde las transversales relativamente secundarias, las reglas de la derecha-izquierda y del ingreso prioritario más que insuficientes, se revelan como peligrosamente contraproducentes, pues estas pueden llevar al usuario a ingresar sin precauciones a un polígono conflictual completamente diferente al de vías similares y someterse con ello a un intensísimo riesgo de colisión. Pero, también sería inconcebible que la encrucijada quedara abierta y sin reglas organizativas de la maniobra de cruce, lo cual conduce a una disyuntiva de hierro: o se señalizan todas -literalmente: todas- las intersecciones de vías de distinta importancia relativa, o se estipula normativamente -con alcance general- la prelación del tránsito de las mayores sobre el de las menores. La consecuencia de la señalización total (en países industrializados del Primer Mundo) ha consistido en que la prelación de la vía de mayor jerarquía como preferencia abstracta, o sea, expresada únicamente en un precepto jurídico sin ostensibilización material, ha desaparecido de los ordenamientos viales europeos y norteamericanos lo cual, a su vez, determinó la correlativa abolición del universo doctrinario y jurisprudencial. En tales contextos resulta entendible, pues la problemática del cruce de vehículos desde vías jerárquicamente diferentes se encuentra pre-resuelta por señales prescriptivas, cuya instalación es una obligación -rigurosa y cumplida- a cargo de los organismos estatales responsables. Empero, la supresión no pudo ser total, pues la especie solo se eliminó como dispositivo de alcance general, perviviendo universalmente para hipótesis puntuales, v. gr., cruce de carreteras desde las vías secundarias que las atraviesan, o, restringida a zonas rurales y/o suburbanas. Entonces, la misma lógica económica dice que la ausencia -o supresión- del mecanismo en los ordenamientos de países "en desarrollo" representa una irracionalidad incongruente y contradictoria con su escasez crónica de medios para solventar la señalización total de las encrucijadas de vías disímiles. Por ende, en la elevada cantidad de cruces que continúan siendo abiertos, se asiste a la genuina perversión consistente en que los conductores que acceden desde las inferiores se atienen a las reglas preferenciales de la derecha-izquierda y/o del ingreso prioritario, y éstas, más que insuficientes, contribuyen activamente a la conflictividad y siniestralidad típicas de esos espacios viales. El insensato desierto técnico-legal es sólo cubierto, apenas, por la prudencia y experiencia del usuario o, en su caso, por el puro azar benéfico....La situación de hecho que regula el dispositivo que se analiza es la maniobra de cruce del polígono de intersección de vías de diferente jerarquía o importancia relativa, cuya determinación supone el juicio comparativo del conductor acerca de la cantidad y la calidad de las mismas basado sobre elementos objetivos y ostensibles. Cuantitativamente, el signo más evidente de la jerarquía es la dimensión física del espacio destinado al flujo vehicular pues, a mayor tamaño, mayor es la capacidad, esto es la: "aptitud para dar cabida al tránsito (que) normalmente se expresa como el número de vehículos que puede pasar por un punto determinado durante un período

específico y a una velocidad dada". Normalmente se verifica una relación proporcional positiva entre las dimensiones de la vía y su calidad constructivo-funcional, o sea, las más grandes tienden a ser las mejores, lo que se manifiesta, en primer lugar, en los materiales componentes de la superficie de rodamiento que, en un crescendo de superioridad técnica, pueden ser: tierra suelta, piedra, gravilla, adoquines, macadam, bituminosos y hormigón. El aspecto cualitativo se revela ostensiblemente en la existencia y cantidad de especializaciones viales, p. ej.: división en manos; división de manos en carriles; tramos de aceleración y deceleración; aceras; banquetas; rotondas; separadores de tránsito; marcado de la superficie; islas peatonales; peraltes; cantidad de señales de las diversas especies; iluminación artificial; drenajes y obras accesorias (puentes, túneles, p. ej.). Operativamente, la calidad vial se exterioriza en las características de la corriente de tránsito que la vía moviliza, sobre todo su intensidad, densidad, velocidad media y niveles de servicio verificados en momentos dados. Dichos elementos manifiestos posibilitan al conductor evaluar, v. gr.: que la vía pública es superior a la privada, que una calle de dos manos supera a la de mano única, que la carretera local es inferior a la autopista, que el callejón ciego cede ante una calle urbana común y que una senda de tierra es menos importante que un camino rural asfaltado, etc., etc. Este juicio comparativo es el elemento que permite al usuario determinar a quién corresponde la prioridad en el cruce vial y la conducta consiguiente que deberá desplegar. En la subjetividad que supone el proceso de observación, comparación y evaluación se origina la crítica más importante al sistema, la cual se analizará más abajo." Y al respecto dice haciéndose cargo de la observación de López Muñiz-Goñi "al sostener que: "si bien pueden haber supuestos especiales muy cualificados, existen no pocos casos de igualdad de categorías, de dudas en cuanto a su importancia, etc....que pueden desembocar en múltiples accidentes?. La primera parte del juicio del eminente autor no es exacta, pues la hipótesis de la intersección abierta de vías iguales posee su propio régimen técnico-jurídico constituido por las preferencias de la derecha-izquierda y/o del ingreso prioritario, cuya especificidad no permite confundirlas con la que se está analizando. Aparentemente subsistiría, en cambio, la crítica de las "dudas" que puede experimentar el usuario acerca de la importancia relativa de las componentes del cruce, lo cual es de tomar en cuenta pues puede ser efectivamente así. Es de admitir que el arbitrio implica un cierto margen de subjetividad, porque requiere del sujeto un caudal de experiencia anterior, la previa observación del sitio y el subsiguiente juicio comparativo, y, ya se sabe que la subjetividad es hartamente desconfiable y peligrosa en el ámbito espaciotemporalmente crítico de la circulación. Empero, aun cuando en muchos casos puedan suscitarse vacilaciones, desde que se trata de intersecciones abiertas -sin señalización alguna- siempre será mejor la regulación de un precepto abstracto que la nada de la anomia, o, peor todavía, que la equivocada y fatal creencia consistente en que el cruce se rige por normas concebidas para hipótesis completamente diferentes. En otros términos, por razones de seguridad vial inobviables si no hay señales de prioridad instaladas, entonces tiene que haber una regla coactiva de conducta técnicamente apropiada por más que puedan darse situaciones de dudosa o difícil decisión, pues lo contrario equivale, más que a dejar librada la encrucijada a sus propias fuerzas, a que los ingresos desde las secundarias se efectúen conforme a normas capaces de operar como eficaces inductoras del desastre. Doblemente, pues, la crítica carece de sustento técnico y práctico por cuanto, aun cuando el dispositivo no alcance a ser eficaz en todas las situaciones posibles, sí lo es en la infinidad de intersecciones de vías notoria y patentemente diferentes, a tal punto que, sin señal que obligue, el movimiento reflejo de gran número de conductores que circulan por las secundarias es detenerse o reducir la proyección al mínimo antes de intentar el cruce de las principales. Ciertamente sería una necesidad renunciar a los grandes beneficios que proporciona el sistema por el mero hecho que en un número limitado de hipótesis no los logra. Y, en estos casos, si por las características del cruce concreto las diferencias jerárquicas no fueran visibles o plantearan dudas o vacilaciones operacionales, entonces la intersección debería encontrarse necesariamente señalizada por la autoridad vial y no dejarse abierta pues ello significa, de hecho, crear el incidente."(...) De estarse a las redacciones de algunos textos positivos, podría deducirse equivocadamente que la preferencia de la vía de mayor jerarquía sería una excepción subsidiaria a las reglas de la derecha-izquierda y/o del ingreso prioritario. Pese a que, desde el punto de vista sistemático, sea correcto establecerlo como excepción, es un dispositivo autónomo desde que regula la hipótesis de hecho propia y exclusiva de la intersección abierta de vías cualitativamente diferentes, mientras que aquellas otras especies rigen el caso del cruce -también abierto- de vías de idéntica importancia. Tan independiente es que, técnica y lógicamente, resulta concebible un régimen preferencial en el que se encuentren invertidos los términos, es decir que las preferencias de la derecha-izquierda y del ingreso prioritario se instituyan como excepciones a la de mayor importancia relativa, según lo demuestra al sistema del "Código Nacional de Tránsito Terrestre" de Colombia...." Consideraciones similares formula Beatriz A. Areán en su obra "Juicio por accidentes de tránsito" To. 2 ed. Hammurabi, referidas al supuesto de mayor relevancia, el de las avenidas, dando cuenta también de la situación normativa y de los criterios jurisprudenciales en el ámbito nacional (p. 534 y ss). Se advierte que el problema normativo e interpretativo no es exclusivamente de jurisdicción local, máxime con la ley nacional 24.449 que ha sido incorporada a su legislación por diversas provincias. A título ejemplificativo veamos....el fallo del Tribunal Superior de Justicia de la Provincia de La Rioja (en la que rige la ley nacional de tránsito n° 24449 por adhesión de la ley 6168 cuyo art. 41 ninguna alusión siquiera hace a las vías de mayor de jerarquía para las prioridades) del

13/6/2006 in re Brombal, Carlos D. s/casación publ. La Ley Online AR/JUR/7942/2006, donde se expresaba: "...que el ingreso a la avenida, por ser una arteria de mayor tránsito que la calle Benjamín de la Vega, debía realizarse de manera prudente y con todas las previsiones necesarias, para evitar accidentes. Para sentar esta premisa, es claro que los Magistrados recurrieron a principios generales que se encuentran consagrados por la legislación vigente y también por los usos y costumbres de la circulación, cuya aplicación no es posible soslayar. Tomaron así, en primer lugar, lo establecido por los arts. 512 y 902 del Cód. Civil, que son normas que exigen obrar con prudencia, pleno conocimiento de las cosas y diligencia, de acuerdo con la naturaleza de la obligación y las circunstancias de personas, tiempo y lugar. (...) una regla de prudencia no escrita, pero que surge de los usos y costumbres de la circulación vehicular. De acuerdo con ella, como quien transita por una vía de mayor jerarquía -llámese avenida, boulevard o ruta- tiende a hacerlo a mayor velocidad (porque, además, así está expresamente contemplado en el artículo 51 de la Ley de Tránsito), el conductor que circula por una calle común, de menor tránsito y menor velocidad permitida, debe adoptar las medidas de precaución necesarias, reducir o detener la velocidad del vehículo al llegar a una esquina, incluso dar preferencia de paso a quien circula por la arteria de mayor jerarquía, y recién efectuar la maniobra, cuando las condiciones de seguridad se encuentren garantizadas..." (De mi voto en JU-6368-2010 Sansiñena Gabriel Ernesto y otro c/ Balestrasse Roberto Armando y otro s/ Daños y Perj" LS 55 N° 147 sent. 2/9/2014) Así las cosas la mayor jerarquía de la Avenida Benito de Miguel surge de forma patente, indubitable, manifiesta aún para personas que llegan por primera vez a Junín (criterio de la SCJ Mendoza "Vargas", del 9/12/2004 LS 345-246, publicado en Actualidad Jurídica de Mendoza 2005-901) y mucho más para la demandada vecina de esta ciudad, razón por la cual no puede alegar la omisión de la precaución que debía observar para atravesarla sobre la base de su ingreso desde la derecha desde una transversal escasamente transitada en relación a aquella de continuo tránsito (ver respuesta i pericia mecánica fs. 142vta./143; arts. 901, 902 y 512 C. Civil). Los otros dos argumentos que recursivamente se enarbolan, carecen de respaldo probatorio en tanto la pericia mecánica (en aspectos no cuestionados ver fs. 177) dictaminó que no podía establecerse ni velocidad de los rodados ni condición de embistente (ver respuestas puntos j y 3,4 y 6 fs. 143 y vta.; art. 375 CPCC), y además el último como bien expresó la sentenciante de grado per se no es determinante de causalidad jurídica, teniendo en cuenta que debe demostrarse que la irrupción en la línea y sentido de marcha fue con alguna brecha espacio-temporal que posibilitara evitar la colisión. Y esto tampoco fue acreditado. Sobre ese piso de marcha, entiendo que el débito de un 10% de las sumas resarcitorias a título de reproche y en base a una presunción de impericia no robustecida por ningún elemento, probatorio, por la infracción de circular sin carnet habilitante, demuestra un desvío del análisis causal que debe atenerse sustancialmente al nexo con el riesgo de la cosa y/o fractura del mismo por algún factor extraño (que aquí no intervino); cfme. doct. Art. 1113 C. Civil, con una constante jurisprudencia que así lo entiende. Debe en consecuencia hacerse lugar al recurso actoral. III.- Pasando a la cuantificación de los daños que vienen defensivamente objetados, la sola descalificación por supuestamente excesivos sin hacerse cargo de los fundamentos en que se apoyó la jueza para mensurar la incapacidad dejada y el daño moral provocado , en rigor traduce la mera disconformidad con lo que deberá abonarse. No obstante, para una mayor satisfacción de los justiciables y sin que ello implique arrojarse una potestad revisora de las que las Alzadas carecen, he de señalar que las sumas fijadas responden al porcentaje de incapacidad determinado pericialmente (ver fs. 132/134), lesiones descriptas conforme historias clínicas, secuelas dejadas y terapéutica empleada (dos intervenciones quirúrgicas), cicatriz estética y neurosis de angustia, en función de las lógicas repercusiones en los distintos ámbitos y quehaceres, sopesando las condiciones personales (edad 18 años, ocupación empleado en una carpintería y nivel de remuneraciones de \$... a \$... semanales), habiendo sido la Sra. Jueza prudente en su cuantificación sin que en modo alguno las sumas de \$... y \$... aparezcan una indemnización mayor a la que en derecho y de acuerdo a los criterios jurisprudenciales le corresponde (arts. 1078, 1068 y con. C Civil 384 y 165 CPCC). ASI LO VOTO.- El Señor Juez Dr. Castro Durán, aduciendo análogas razones dio su voto en igual sentido.- A LA SEGUNDA CUESTION el Señor Juez Dr. Guardiola, dijo: Atento el resultado arribado al tratar la cuestión anterior, preceptos legales citados y en cuanto ha sido materia de recurso -artículos 168 de la Constitución Provincial y 272 del CPCC, corresponde: I.- HACER LUGAR AL RECURSO actoral, dejando sin efecto el débito del 10% a todos los montos indemnizatorios que se decidiera en la sentencia apelada. II.- DESESTIMAR EL RECURSO de la demanda y su aseguradora, manteniendo las sumas totales por incapacidad sobreviniente y daño moral. III.- Costas de Alzada a la demandada y la citada en garantía. Difiérese la regulación de honorarios para su oportunidad (arts. 31 y 51 de la ley 8904). ASI LO VOTO.- El Señor Juez Dr. Castro Durán, aduciendo análogas razones dió su voto en igual sentido.- Con lo que se dio por finalizado el presente acuerdo que firman los Señores Jueces por ante mí: JUNIN, (Bs. As.), 9 de Abril de 2015. AUTOS Y VISTO: Por los fundamentos consignados en el acuerdo que antecede, preceptos legales citados y en cuanto ha sido materia de recurso -artículos 168 de la Constitución Provincial y 272 del C.P.C.C.-, se resuelve: I.- HACER LUGAR AL RECURSO actoral, dejando sin efecto el débito del 10% a todos los montos indemnizatorios que se decidiera en la sentencia apelada. II.- DESESTIMAR EL RECURSO de la demanda y su aseguradora, manteniendo las sumas totales por incapacidad sobreviniente y

daño moral. III.- Costas de Alzada a la demandada y la citada en garantía. Difiérese la regulación de honorarios para su oportunidad (arts. 31 y 51 de la ley 8904). Regístrese, notifíquese y oportunamente remítanse los autos al Juzgado de Origen.-
002881E