

Accidente Vial Prioridad De Paso

JURISPRUDENCIA

Accidente vial. Prioridad de paso

Se confirma la sentencia

que rechazó la demanda por daños y perjuicios derivados de un accidente de tránsito, por considerar que el demandado gozaba de la prioridad de paso y, por lo tanto, carece de responsabilidad en el evento dañoso.

En la Ciudad de Morón, Provincia de Buenos Aires, el 25 de Octubre de 2018, reunidos en la Sala de Acuerdos del Tribunal, los Señores Jueces de la Excm. Cámara de Apelación en lo Civil y Comercial, Sala Segunda, del Departamento Judicial de Morón, Doctores Jose Luis Gallo y Roberto Camilo Jorda, para pronunciar sentencia definitiva en los autos caratulados: "ENTRENA DIEGO SEBASTIAN C/ MAIDANA ADRIAN EDUARDO Y OTRO/A S/DAÑOS Y PERJ.AUTOM. C/LES. O MUERTE (EXC.ESTADO)", Causa MO-30456-2009 y ?LAROCCA, CARLOS EMANUEL C/ MAIDANA ADRIAN EDUARDO Y OTRO/A S/DAÑOS Y PERJ.AUTOM. C/LES. O MUERTE?, Causa C9-67622 habiéndose practicado el sorteo pertinente -arts. 168 de la Constitución de la Provincia de Buenos Aires- resultó que debía observarse el siguiente orden: GALLO-JORDA, resolviéndose plantear y votar la siguiente: CUESTION

¿Es ajustada a derecho la sentencia apelada? VOTACION A LA CUESTION PROPUESTA EL SEÑOR JUEZ DOCTOR GALLO, dijo: I.- Antecedentes 1) La Sra. Juez Titular del Juzgado de Primera Instancia en lo Civil y Comercial nro. 9 Departamental dictó sentencia (única) mediante la cual resolvió rechazar la demanda entablada por los actores de ambos expedientes acumulados, con costas a la actora y diferimiento de la regulación de honorarios.- 2) Contra tal forma de decidir -en la causa MO-30456-2009- se alzó a fs. 293 la parte actora interponiendo recurso de apelación; el mismo fue concedido libremente a fs. 297 y se fundó con la expresión de agravios de fs. 304/311vta., replicada electrónicamente mediante el escrito código 247700416014099934.- En lo que respecta a la causa C9-67622 sucedió lo propio: apela el actor (fs. 355) el recurso se concede libremente (fs. 356) y se lo funda con la expresión de agravios de fs. 362/369vta. replicada a fs. 375/377.- 3) Cumplida la tramitación de rigor, se llamaron "AUTOS PARA SENTENCIA" en ambos expedientes (fs 323vta. y 380vta.) providencia que al presente se encuentra consentida dejando las actuaciones en condición de ser resueltas.- II.- Las quejas Las expresiones de agravios son sustancialmente iguales en ambos expedientes.- En cada uno de ellos, se queja la parte actora del rechazo de su demanda, cuestionando el fallo por considerarlo arbitrario; para fundamentar sus críticas, habla del lugar en el que se produjo la colisión, dice que la motocicleta ya se encontraba mas allá de la mitad de la encrucijada, afirmando que la prioridad de paso cede y pierde trascendencia cuando el otro rodado arribó primero a la encrucijada, argumentando en tal sentido.- Contextualiza ello con la velocidad de los vehículos y hace hincapié en el lugar en el que se verificaron los daños de los rodados intervinientes; hace alusión al dictamen pericial y argumenta en torno al carácter de embistente del colectivo.- Insiste luego en la cuestión de cómo debe interpretarse la prioridad de paso y asevera que la misma no habilita a llevarse por delante todo lo que tenga adelante.-

También habla de la condición de conductor profesional del chofer del colectivo y de la pérdida del dominio del rodado por parte de este último.- A los términos de sendas fundamentaciones recursivas cabe remitirse brevitatis causae.- III.- La solución desde la óptica del suscripto A fin de dar respuesta a la cuestión traída, y en tanto la expresión de agravios satisface las exigencias del art. 260 del CPCC, creo necesario efectuar una precisión acerca del ordenamiento jurídico que resulta de aplicación al presente para el juzgamiento del punto.- La Sra. Juez de Grado abordó la cuestión a la luz de la normativa vigente al momento de acontecer los hechos, asumiendo idéntica postura a la que esta Sala ha sostenido (causa MO-23.280-09, R.S. 257/15, entre muchísimas otras) y sobre el tema no existen agravios de las partes.- Con lo cual, el caso se subsumirá en la directriz del art. 1113 segundo párrafo, parte final, del Código Civil.- Esta Sala viene observando tal doctrina -causas 20.139 R.S. 281, 25/11/87; 20.108 R.S. 38, 15/3/88; 20.239 R.S. 289/87; 24.215 R.S. 29/90; 24.564 R.S. 57, 14/4/92, entre otras- y por eso cuando se trata de una colisión entre vehículos, al damnificado le basta con probar la relación causal entre el daño experimentado y el riesgo atribuido al otro, incumbiéndole al titular de este último la justificación de los hechos que puedan haber actuado como factores de liberación. En tal sentido, es inadmisibles la supresión de la teoría del riesgo cuando se ha producido un encuentro entre dos vehículos, porque el hecho que los puede dañar no destruye los factores de atribución de responsabilidad.- Tratándose de un daño causado por el riesgo inherente al uso de la cosa, su dueño o guardián, para eximirse de responsabilidad, debe acreditar la culpa de la víctima o de un tercero por quien no tenga obligación de responder.- Con arreglo a tal principio, se opera entonces una inversión de la carga probatoria, presumiéndose la responsabilidad del causante del daño, a quien incumbe el deber de demostrar la culpa de la víctima o de un tercero por quien no se debe responder, para liberarse total o parcialmente de la obligación de reparar el perjuicio ocasionado (S.C.J.B.A. en J.A., 1.986-IV-579).- También sostuvo esta Sala, en esa línea de pensamiento, en la causa 20.947 R.S. 73/88, entre otras, en cuanto a la justificación de las eximentes legales, que "...Dicha prueba corre por cuenta del indicado dueño o guardián, ya

que se trata del presupuesto de hecho de la norma o normas que invocare como fundamento de su defensa -art. 375 2º p. del CPCC-. Pero el análisis de la prueba exculpatória debe ser riguroso. Los impedimentos de responsabilidad civil legalmente establecidos deben ser juzgados y apreciados con criterio restrictivo, porque la norma, con finalidad social típica, ha creado factores de atribución que deben cesar en casos excepcionales, sin que se le confiera a éstos desmedida extensión, trascendiendo los límites legales (S.C.B.A. Acuerdos 33.743 DJBA T 132, 1987, Ejemplar número 10.229 del 24/4/87)".- Quien pone en movimiento un automotor, aún cuando carezca de "vicios de construcción", y sus partes vitales funcionen correctamente, está proyectando al circular un riesgo potencial respecto de terceros, del que no puede resultar indiferente su dueño o guardián. Responden no porque -en principio- haya mérito para sancionar una conducta reprochable sino porque se ha originado el factor material del cual, como condición sine qua non, provino el daño.- La víctima sólo debe probar el daño, la calidad de dueño o guardián, el riesgo o vicio de la cosa y la relación causal existente entre la actuación de la cosa y el daño (cfr. S.C.J.B.A. Acuerdo 33.743 del 14-10-85), mientras que el sindicado responsable, para destruir la imputación objetiva de responsabilidad, debe acreditar la culpa de la víctima o de un tercero por quien no debe responder, o eventualmente el caso fortuito, supuestos todos que destruyen la relación causal adecuada entre el riesgo y el daño (arts. 1.113, 2ª. parte, 2º párrafo in fine, 1.111, 513, 514, 906 a contrario sensu, del Cód. Civil; conf. causa 24.035 R.S 41/90; 24.564 R.S. 57/92).- No obstante, a los fines de la responsabilidad civil por el riesgo creado, la irrelevancia de la culpa del causante de los daños no enerva el análisis de la conducta por el juzgador.- En tal sentido ha dicho esta Sala en causa 28.460 R.S. 97/1992, entre otras, que "...Al juzgar el comportamiento de la víctima o de un tercero, necesariamente deberá incluirse bajo la óptica del juzgador, el obrar dinámico del victimario para poder apreciar con corrección si la conducta que se reprocha al damnificado o al tercero por el que no debe responder resulta o no indiferente o es injustificada y si ha contribuido total o parcialmente a la producción de los daños. Esa investigación fáctica no persigue establecer la culpa del autor material del perjuicio, pues la responsabilidad que la autoría en este caso supone viene impuesta por la ley con total independencia de un reproche culposo".- Por cierto, la configuración de alguna de las eximentes legales debe abordarse con un carácter estricto y restrictivo, por tratarse de excepciones a la regla y dada la finalidad tuitiva y social de la norma en cuestión (esta Sala en causa nro. 57.398 R.S. 97/10, entre infinidad de otras) lo que, obviamente, no obsta a que se la dinamice cuando queda claramente demostrada.- Dicho todo esto, vayamos ahora al caso.- Se trata de la colisión entre un colectivo y una motocicleta; accionan el conductor de esta última y el transportado.- Al instaurar las demandas (similares en lo que hace al relato de los hechos, con la salvedad de que en una causa habla el conductor y en la otra lo hace el pasajero de la moto), se dijo que la motocicleta circulaba "a velocidad moderada y respetando las normas de circulación, al llegar a la intersección con la calle Directorio, de la localidad de San Antonio de Padua fuimos embestidos violentamente por el ómnibus del transporte público de la Empresa Transportes Unidos de Merlo S.A.C.I. e I., interno 318, dominio ? que circulaba por la calle Directorio y que en dicho turno estaba siendo conducido por el chofer Adrián Eduardo MAIDANA. La alta velocidad en que circulaba dicho ómnibus y la manera irresponsable de conducir el chofer del ómnibus hizo que no pudiera controlar ni frenar el mismo, como tampoco permitió que yo pudiera ejecutar ninguna maniobra de evasión. El demandado en autos, no tomó ningún tipo de precaución, condujo en forma imprudente y temeraria violando los límites de velocidad en un cruce de calles urbanas" (fs. 18vta. de la causa "Entrena" y fs. 16 de "Larocca" -a partir de aquí las individualizaré así para hacer más sencilla la exposición).- En ambos expedientes se ha presentado la demandada esgrimiendo, como eximente, la responsabilidad exclusiva del conductor de la motocicleta, sosteniendo que la misma circulaba a alta velocidad, sin luces y tuvo carácter de embistente, argumentando la carencia de prioridad de paso (ver fs. 37 y sigtes. de "Entrena" y 46vta. de "Larocca") adhiriendo la citada en garantía (ver fs. 152 de "Entrena" y 81vta. de "Larocca").- Ahora bien, circunscriptos así tanto el modo en que ha quedado trabada la litis como el tenor de la decisión en crisis, cabe ingresar al tratamiento de los agravios.- Ello no sin antes recordar, en cuanto a la valoración de la prueba, que "como regla el Juez tiene el deber de apreciar la prueba lo que no implica la obligación de referirse en detalle a cada uno de los elementos aportados, SINO SELECCIONARLOS A FIN DE FUNDAR EL FALLO en lo más fehaciente" (SCBA, DJBA t. 36, págs. 393 y 471 DJBA; SCJBA Agosto 4/53 "Emmi Antonio y otra c/ Carnevale Nicolás") y que según lo determina el artículo 384 del ritual habrán de apreciarse, conforme las reglas de la sana crítica, las que fueran esenciales y decisivas para el fallo de la causa.- Y, en tal faena, debo señalar que -a mi juicio- no llevan razón los apelantes.- La Sra. Juez de Grado juzgó el caso a la luz de las normas sobre prioridad de paso, concluyendo que la responsabilidad era exclusiva del conductor de la motocicleta, considerando entonces configurada la eximente legal.- A tales efectos, hizo aplicación de las normas de la ley 24.449.- Aquí debo detenerme para señalar que no comparto este enfoque desde que la adhesión por parte de la Provincia a la ley nacional de tránsito goza de operatividad a partir del año 2009 (ver ley 13927, art 55) y el hecho aquí analizado data del mes de Noviembre de 2007.- Para esa época estaba vigente el Decreto 40/07, que había derogado la ley 11.430. Su art. 70 inc. 2 establecía que "2. 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 solo se pierde cuando: A)Exista señalización específica en contrario. B)Los vehículos públicos de urgencia que en cumplimiento de sus funciones realicen las señales de advertencia especificadas por el presente Código. C)Circulen vehículos por una vía de mayor jerarquía: autopistas, semiautopistas, rutas, carreteras y avenidas. Antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha. D)Haya peatones que cruzan lícitamente por la senda peatonal o de seguridad habilitada como tal. E)Se ha de ingresar a una rotonda. F)Desde una vía pública de tierra se va a pasar a circular por una vía pavimentada. G)Se ha detenido la marcha. H)Cuando se vaya a girar hacia una vía pública transversal. I) Cuando en una bocacalle existan filas de vehículos con circulación lenta en sendas vías en espera de su cruce, se establecerá un orden de paso alternativo de un vehículo por vez para cada transversal".- A su vez, el art. 107 indicaba que "se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación. Se presume responsable de un accidente al que carecía de prioridad de paso o cometió una infracción relacionada con la causa del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponderles a los que, aun respetando las disposiciones, pudiendo haberlo evitado voluntariamente, no lo hicieron".-

Respecto de las normas sobre prioridad de paso, he de recordar el voto del Dr. Roncoroni emitido en la causa Ac 87234 "Landi, Alberto Daniel c/Sobrino, Oscar Eliseo y otros s/Daños y perjuicios", fallo del 29/8/2007, al menos en sus aspectos generales.- Decía allí el jurista platense que: "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. Para ello, la sociedad demanda un orden o pacto social que ordene esa convivencia en torno a una serie o conjunto de normas cuyo acatamiento y cumplimiento ha de imponerse coactivamente a quienes no le presten voluntaria sujeción. 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. Si entendemos el profundo significado y trascendencia de ese ordenamiento jurídico (que no es otro que el de permitir y ordenar la convivencia -vivir con los demás, vivir en sociedad-) habremos, también, de aprehender, en su justa medida, el mismo sentido que impregna a cada una de las normas que se integran en el sistema. 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 el 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 mi postura ante el tema creo conveniente reiterar la línea argumental que vengo defendiendo desde mis tiempos de juez de primera instancia y luego en la Cámara donde se me 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 -pese al desdén que hacia su eficacia saben exteriorizar sus destinatarios y hasta los encargados de velar por su acatamiento- 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. 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) 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 quien llega primero al punto de colisión y resulta impactado, se libera de culpas (28-IV-1983, R.S.D. 136 Bis/1983; íd. c. 190.838 del 18-X-1984, R.S.D. 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. 267/1984). 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 Review, 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. Es que como decía Recasens Siches "sin seguridad jurídica no hay Derecho, ni bueno, ni malo, ni de ninguna clase". Es bueno recordar, cuando transitamos la vereda de la axiología de la mano del valor seguridad y pretendemos asegurar el mismo en aras de la vida en común, que "desde siempre el hombre ha pretendido conocer con la mayor precisión posible qué acciones de otros hombres pueden interferir con él, y que acciones suyas pueden incidir en los otros. Lo cual deriva de una de las características de la condición humana que es querer saber a qué atenerse en las relaciones con los demás" (A. Alterini, "La inseguridad jurídica", Abeledo-Perrot, 1993, pág. 15). 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. 2, ley cit.). Es poco lo que podría agregar, de mi propia cosecha, a semejantes reflexiones.- El ordenamiento de tránsito es, sin dudas, la regla de convivencia común de quienes utilizamos la vía pública; y mas cuando se circula con cosas generadoras de tanto riesgo.- Luego, si estas reglas no se acatan por alguien, se genera un problema trascendente (y se potencia el riesgo): los restantes conductores no tienen por qué saber, o suponer, que se toparán en su circular con quien o bien desconoce las normas (lo que no se puede presuponer, salvo que no estuviera habilitado legalmente para conducir) o bien ha decidido no acatarlas; y es así como se producen los accidentes que a diario toman estado de conocimiento público.- Dicho esto, y volviendo al caso, hay algo indisputable: el colectivo llegaba a la encrucijada por la derecha.- Ello no está discutido en autos, por lo cual no caben mayores consideraciones.-

Ahora, y en cuanto al arribo simultáneo, además de resaltar que la normativa reglamentaria no menciona tal situación, la Suprema Corte en sus antecedentes mas recientes, ha dicho que "la prioridad de paso 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. 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" (Sup. Corte Bs. As., 29/08/2017, "Del Palacio, Alexis Claudio Damián contra Pertini, Esteban Hernán y otro. Daños y perjuicios").- Mas aun: aquí no está demostrado, de ninguna manera, cuál de los vehículos llegó primero a la encrucijada; los actores, en sus agravios, procuran que tal circunstancia sea deducida del lugar de la arteria en donde se produjo el impacto, pero -desde mi punto de vista- el lugar donde se pudiera haber producido la colisión no es demostrativo, necesariamente, de quien habría llegado en primer lugar al cruce; porque, aun cuando ninguno de ellos circulara a velocidad elevada, es claro que -en espacios cortos, como lo es una intersección- una mínima diferencia en cuanto a las velocidades de desplazamiento puede variar las cosas en uno u otro sentido.- Pero todavía hay mas: los apelantes pretenden apoyarse en el croquis que realiza el perito y que sitúa a los rodados (y a la colisión) en un punto determinado de la intersección; pero ocurre que el perito, para así opinar, se basa en las constancias de la causa penal y las piezas de dicha causa, a mi modo de ver, carecen de la contundencia necesaria para determinar en que lugar puntual se produjo la colisión; nótese, en tal sentido, que el acta preventora policial (fs. 1/vta. de la IPP que corre por cuerda) nada dice en cuanto al emplazamiento exacto de los rodados, mientras que el croquis de fs. 4vta. sitúa una "x" pero no se sabe las razones de ello, pues quien aparece firmándolo no figura en el acta preventora sino que ha sido comisionado para realizar una inspección ocular y señala la inexistencia de rastros, huellas o vestigios (ver fs. 4) con lo cual, se desconoce el motivo por el cual en el croquis se sitúa el hecho en un punto determinado, cuando su mismo firmante mencionó la inexistencia de rasgos o huellas.- De este modo, los elementos en cuestión no resultan -a mi juicio- suficientes para avalar, apuntalar y hacer convincente el postulado pericial que sitúa la colisión en un punto determinado del cruce de calles (arts. 384 y 474 del CPCC).- En suma y por lo que vengo exponiendo, considero que aquí no tenemos siquiera bien probado donde se produjo concretamente la colisión ni mucho menos quien llegó primero a la intersección.- Ahora bien, y como se indicaba en el antecedente previamente aludido, es necesario analizar la cuestión de la prioridad de paso en un contexto general y en cada caso concreto.- Llega el momento de ver qué otras cuestiones mas se presentan aquí.- La condición de embistente del colectivo ha sido informada pericialmente (fs. 225vta. de los autos "Entrena" y 233 de "Larocca").- Desde esta Sala hemos dicho que la condición de embistente no tiene carácter absoluto ni implica necesariamente que aquél a quien se le atribuye sin más, deba ser culpable de un accidente de tránsito (causa nro. 46439 R.S. 614/02); por el contrario, es relativo, ya que solo una maniobra puede transformar rápidamente la condición de embestido en embestidor y admitir esa conducta disvaliosa puede conducir a consagrar un reconocimiento injusto y carente de equidad (causa nro. 43.316 R.S. 530/01).- Dicho todo esto, tenemos dos circunstancias certeras: que el colectivo tenía prioridad de paso y que el mismo fue el embistente.- ¿Con qué otros datos contamos? Pues con

ninguno mas.- Ambas partes se atribuyeron, recíprocamente, haber circulado a velocidad excesiva.- Pero ninguna de ellas pudo acreditarlo.- Es mas, el co actor Entrena (ver fs. 22vta. del expediente que lo tiene por actor) había ofrecido varios testigos para venir a declarar al expediente, siendo declarado negligente en la producción de tal probanza (ver fs. 118/9).- Considero que hubiera sido fundamental contar con tal elemento probatorio para dilucidar, mejor, la mecánica del accidente.- Y ello, desde mi punto de vista, pesaba sobre la parte actora; lo que, de ninguna manera, implica mutar las cargas que impone el art. 1113 del Código Civil sino operar en un contexto en el cual, al carecer de prioridad de paso, quedaba -en principio- configurada la eximente legal en cuestión.- Entonces, y recapitulando, tenemos probado que la motocicleta no tenía prioridad de paso, sino que la misma favorecía al colectivo, sin que haya quedado demostrada ninguna otra circunstancia determinante como para hacerle perder al colectivo esta prioridad.- He dicho que la condición de embistente es relativa y que la prioridad de paso debía analizarse en el contexto global del expediente.- Pero sucede que aquí no tenemos acreditado que el colectivo circulara a una velocidad inadecuada y tampoco tenemos correctamente demostrado, siquiera, quien arribó primero a la encrucijada.- Con lo cual, lo único que nos queda para definir la cuestión es la prioridad de paso, la cual -como lo hemos visto- no ha sido respetada por el conductor de la motocicleta.- Desde mi punto de vista, esto no implica concederle a quien tiene prioridad de paso un "bill de indemnidad" para llevarse por delante todo lo que se encuentre a su paso; pero, cuando no existen en el proceso otras circunstancias relevantes que denoten algún proceder reprochable atribuible a quien tiene tal prioridad a su favor, considero que no debe diluirse su incidencia.- Por lo demás, se evoca en los agravios un precedente de esta Sala ("Güidone, Emmanuel Enuel C/ Empresa Línea 126 S.A.T. y otros", CAUSA: MO 14897 09 R.S. 201/16); allí también se trataba de una colisión entre una motocicleta y un colectivo; la demanda había sido rechazada y apelaba la parte actora; allí la motocicleta gozaba de prioridad de paso, pero estaba acreditado, mediante prueba testimonial, que la misma había traspuesto la arteria a excesiva velocidad, tratando de adelantarse indebidamente el otro automotor; queda en evidencia, así, la diversidad de circunstancias entre aquel caso y este.- Por todo lo dicho, tengo para mi que la presunción del Decreto antes aludida (ver esta Sala en causa nro. 23280 R.S. 257/15) cobra plena virtualidad para el caso; en virtud de la misma "se presume responsable de un accidente al que carecía de prioridad de paso o cometió una infracción relacionada con la causa del mismo".- No habiendo -insisto- ningún fundamento para apartarse o diluir dicha presunción.- Por lo demás, la buena visibilidad de la que nos habla el perito, sumada a la baja velocidad de ambos rodados (de la que también nos habla el experto) resulta determinante: en tal contexto, necesariamente, el conductor de la motocicleta debió ceder el paso a quien gozaba de prioridad.- No es cierto, entonces, lo que se afirma en la demanda en el sentido de que la motocicleta transitaba "respetando las reglas de tránsito".- Por lo demás, y ante todo lo expuesto, carece de gravitancia -a mi modo de ver- el carácter de profesional del chofer, pues ello no releva de su propia responsabilidad a los otros conductores que hubieran incurrido en infracciones como la señalada.- Consecuentemente, y por todas las razones que he dado, entiendo que bien ha hecho la Sr. Juez de Grado al tener por acreditada la eximente legal invocada, rechazando la demanda.- Por ello, promoveré el rechazo del recurso, la confirmación de la sentencia y la imposición de costas a los apelantes (art. 68 del CPCC).- IV.- CONCLUSION Si mi propuesta es compartida se deberá confirmar la sentencia apelada en todo cuanto ha sido materia de agravio, con costas a los apelantes (art. 68 del CPCC) y diferimiento de la regulación de honorarios para su oportunidad.- Lo expuesto me lleva a votar en la cuestión propuesta por LA AFIRMATIVA

A la misma cuestión, el Señor Juez Doctor JORDA, por iguales consideraciones y fundamentos a los expuestos precedentemente, adhiere votando en el mismo sentido que el Dr. Gallo.- Con lo que terminó el Acuerdo, dictándose la siguiente: SENTENCIA

AUTOS Y VISTOS: CONSIDERANDO: Conforme al resultado obtenido en la votación que instruye el Acuerdo que antecede, SE CONFIRMA la sentencia apelada en todo cuanto ha sido materia de agravio.- Costas de Alzada, a los apelantes.- SE DIFIERE la regulación de honorarios profesionales para su oportunidad.- REGISTRESE. NOTIFIQUESE. DEVUELVA.-

033850E