

Accidente De Transito Estado De Ebriedad Culpa De La Victima

JURISPRUDENCIA

Accidente de tránsito. Estado de ebriedad. Culpa de la víctima

En el marco de un juicio por daños y perjuicios en el que se persigue un resarcimiento derivado de un accidente de tránsito, se confirma la sentencia que rechazó la demanda incoada pues existió culpa de la víctima. En Buenos Aires, a 12 días del mes de febrero del año 2019, hallándose reunidos los señores Jueces integrantes de la Sala ?H? de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civ il de la Capital Federal, a los efectos de dictar sentencia en los autos: ?Zuazu Nuñez, Sandra Fabiola y otros c/ Cortes, Milton Antonio Martín y Otros s/Daños y Perjuicios (Acc. Tran. C/Les o Muerte)?y habiendo acordado seguir en la deliberación y voto el orden de sorteo de estudio, la Dra. Abreut de Begher dijo: I- Contra la sentencia obrante a fs. 325/329 en la que se rechazó la demanda incoada por Sandra Fabiola Zuazu Nuñez, Yamila Tamara Cerrutti y Jaqueline Brigitte Cerrutti contra Alejandro Alfredo Roldán, Milton Antonio Martín Cortes y La Nueva Cooperativa de Seguros Limitada, apelaron las actoras a fs. 330, recurso que fue concedido a fs. 331, y expresaron agravios a fs. 368/376. Corrido el traslado de ley, éste fue contestado a fs. 380/381. En consecuencia, las actuaciones se encuentran en condiciones para que sea dictado un pronunciamiento definitivo. II- La sentencia El Sr. Juez de grado efectuó un detalle de las pruebas producidas. Tuvo en cuenta el informe accidentológico agregado a la causa penal, el que da cuenta que el automóvil conducido por el demandado circulaba por la Ruta n°28, en sentido sudoeste, en tanto la motocicleta lo hacía ?ingresando y/o circulando en dirección oblicua al eje de la traza de la mencionada ruta?. Ello, de conformidad con la ubicación de los daños en la motocicleta -el daño principal fue en el lateral derecho, según el acta obrante a fs. 14-. Calificó de imprevisto el cruce de la moto ya que la frenada del vehículo no se produjo en la zona del impacto sino más adelante, lo que permite entender que su aparición fue sorpresiva. Por todo ello, y dado que el conductor conducía en evidente estado de ebriedad, consideró que existió un hecho de la víctima que rompió el nexa causal. Respecto de la velocidad a la que conducía el demandado, señaló que existen discrepancias entre el informe agregado a la causa penal -que indica un mínimo de 77km/h y un máximo de 88km/h- y la pericia obrante en estos autos -que refiere un rango que va desde los 116,5 km/h a 132,8 km/h-. Sin embargo, entendió que existen razones que le quitan rigurosidad a esa estimación de mayor velocidad indicada en el informe pericial agregado en autos. Consideró que el perito ingeniero omitió tener en cuenta las características del automóvil marca Volkswagen Senda, cuyo tope de velocidad en un 0Km, según el Sr. Magistrado, coincide con la velocidad máxima que habría desarrollado el vehículo que intervino en el hecho, de 14 años de antigüedad, según el experto. También señaló que el perito omitió en el cálculo realizado tener en cuenta la energía insumida en deformación del vehículo, y la trayectoria previa y velocidad a la que la motocicleta circulaba -por falta de elementos-. A ello le sumó la falta de bibliografía consultada sobre las fórmulas aplicadas. Por todo lo expuesto, tuvo por acreditado el hecho de la víctima y rechazó la demanda. III- Los agravios Las actoras se quejan del rechazo de la demanda. Critican que el a quo haya determinado que existió un hecho de la víctima que quebró el nexa causal al interponerse el conductor de la motocicleta en la mano de circulación del demandado, descartando la responsabilidad de este último y su incidencia en la producción del siniestro. Sostienen que en autos quedó probado que el accidente se produjo sobre el carril de circulación de la Ruta Provincial n°28 que va hacia General Rodríguez, a aproximadamente 1000 mts. de la intersección con la autopista del Oeste; que al momento del hecho ambos vehículos circulaban sobre el mencionado carril; que el ciclomotor conducido por la víctima fue embestido por el automóvil conducido por el demandado con su parte frontal y que el demandado conducía a una velocidad claramente excesiva. Cuestionan que el a quo haya desestimado sin sustento técnico científico la pericia mecánica efectuada en autos por el ingeniero Mancini. Principalmente, critican que haya descartado las velocidades estimadas por el perito al sostener, entre otras cuestiones, que se contradicen con las fijadas en la causa penal. Insisten en que al momento del impacto el conductor de la motocicleta ya había ingresado en el carril sudoeste y que el demandado advirtió su presencia pero, debido a la excesiva velocidad que desarrollaba, no pudo evitar colisionarlo. Finalmente, concluye que el hecho de resultar el Volkswagen Senda embistente hace recaer una fuerte presunción en su contra. IV- Responsabilidad a. Entiendo que resulta de aplicación al caso lo dispuesto en la normativa contenida en el Código Civil (hoy derogado), por aplicación de lo dispuesto en el art. 7 del Código Civil y Comercial de la Nación, actualmente vigente, sin perjuicio de señalar, que a idéntica solución se arribaría aplicando al caso las normas pertinentes de este último cuerpo legal (conf. Roubier, Paul, Le droit transitoire (Conflicts des lois dans le temps), 2ª ed. Paris, ed. Dalloz et Sirey, 1960, nro. 42, p. 198 y nro. 68, p. 334, citado por Kemelmajer de Carlucci, El artículo 7 del Código Civil y Comercial y los expedientes en trámite en los que no existe sentencia firme, La Ley Online AR/DOC/1330/2015). De este modo, la responsabilidad civil queda sometida a la ley vigente al momento del hecho antijurídico, aunque la nueva disposición rige -claro está- a las consecuencias que no se encuentran agotadas al momento de entrada en vigencia del Código Civil y Comercial (conf.

Kemelmajer de Carlucci, Aída, La aplicación del Código Civil y Comercial a las relaciones y situaciones jurídicas existentes, en Rubinzal Culzoni, Santa Fe. 2015, p. 101). No hay controversia en el sentido que la responsabilidad derivada del siniestro debe ubicarse bajo la órbita de la responsabilidad objetiva conforme lo dispone el art.1113 C.C. y el plenario de la CNCivil ?Valdez c/El Puente; s/ Daños?. Tampoco se encuentra en discusión que al ser intervinientes en el suceso una motocicleta y un automotor, ambos se encuentran en idénticas condiciones frente a la normativa aplicable (conf. Jorge J. Llambías, Tratado de Derecho Civil, Obligaciones, Edit. Perrot, 1992, t. IV-B, p. 217; SCBA, "Sacaba de Larosa, Beatriz S. c. Vilches, Eduardo R. y otro" del 8/4/1986, LL 1986-D, 479; Félix Trigo Represas, en nota al fallo mencionado; Aída Kemelmajer de Carlucci, "Responsabilidad en las colisiones entre dos o más vehículos", en Temas de responsabilidad civil en homenaje al doctor Mario Augusto Morello, La Plata, 1981, pág. 219 y sgtes.). Las motos son, por su definición, elementos intrínsecamente peligrosos y riesgosos para sus ocupantes y terceros como los automóviles. Lo que aquí interesa es la mecánica del accidente, en tanto el juez de grado rechazó la demanda por considerar que la motocicleta se cruzó imprevistamente por delante del vehículo conducido por el demandado y que la velocidad estimada en el informe técnico efectuado en la causa penal no incidió en la ocurrencia del accidente. Coincido con el Magistrado en su apreciación de las probanzas de la litis en cuanto a que el hecho, ocurrido el día 8 de diciembre del 2008, aproximadamente a las 4:20 horas, se produjo fundamentalmente debido a que el conductor de la motocicleta marca Gilera 150 cc se interpuso en la marcha del vehículo marca Volkswagen Senda, conducido por el demandado. Tal como lo expusiera en la sentencia de grado, nótese que del informe accidentalológico agregado a fs. 53/54 de la causa penal se desprende que la motocicleta conducida por Cerrutti ?circulaba ingresando y/o circulando en dirección oblicua respecto al eje de la traza de mencionada ruta (por disposición de partes en contacto entre rodados)?. En efecto, del acta de procedimiento obrante a fs. 1 surge que el automóvil conducido por el demandado presentaba un fuerte impacto en todo su frente mientras que la motocicleta presentaba un fuerte impacto en la parte lateral derecha, a la altura de motor, torcedura de orquilla, rotura de guardabarros delantero, abollones en el lateral izquierdo con derrape y torcedura de manillar de lado izquierdo, rotura de enmascarado de luces delanteras y enmascarado de ambos laterales, rotura de las dos luces de giro delantero, torcedura de guardabarros delantero y rotura de luces traseras (según el acta de visu de fs. 14). El perito ingeniero coincidió con la mecánica descrita en la causa penal en cuanto a que el vehículo demandado habría impactado a la motocicleta, que se encontraba ingresando a la Ruta 28 y/o circulando probablemente en dirección oblicua al eje de la traza de la mencionada ruta. Según las deformaciones observadas en las fotografías, estimó que el impacto primario se produjo con la parte delantera, incidencia izquierda, del automóvil demandado contra la parte lateral derecha de la motocicleta, incidencia horquilla de la parte delantera (fs.238/252). Lo estimado por el experto se corresponde con el croquis efectuado por él a fs. 243, según el cual el choque pudo haber ocurrido cuando la motocicleta realizó una maniobra hacia la derecha, interponiéndose en la marcha del Volkswagen. Entiendo, de esta manera, que el acaecimiento del hecho pudo haberse producido de dos maneras distintas: que la motocicleta haya ingresado a la ruta desde una calle transversal o que se encontrara circulando en dirección oblicua al eje de la traza del camino. El relato efectuado por las actoras -herederas de la víctima- en el escrito de demanda no clarifica la cuestión. Es que, si bien mencionaron que aquél circulaba por la Ruta n° 28, hacia General Rodríguez, en igual sentido que el Volkswagen Senda, no pudieron precisar por dónde lo hacía en relación al automóvil ni qué parte de la moto fue golpeada -tampoco se acompañaron fotografías-. Puede apreciarse, asimismo, que la descripción de los hechos narrados fue obtenida de la causa penal, especialmente del acta de procedimiento obrante a fs. 1. Obsérvese que al referirse al lugar en donde ocurrió el accidente hicieron referencia a que la motocicleta fue embestida ?aproximadamente 1000 mts. después de la intersección con la Autopista del Oeste?, como se menciona en la causa penal. Sin embargo, al consultar los croquis agregados a fs. 239/241 y un mapa de la zona (www.googlemaps.com) se advierte que, contrariamente a lo dicho, el accidente ocurrió aproximadamente 1000 metros antes de arribar a la autopista del Oeste, si se tiene en cuenta el sentido de circulación de los vehículos. La confusión se debe a que el móvil policial que arribó momentos después de que ocurriera el hecho se trasladaba en sentido contrario a los rodados -?que en Ruta nro. 28 a unos 1000 metros de la Autopista hacia Pilar se habría producido un accidente de tránsito con personas lesionadas?-. Estas imprecisiones que se advierten del relato de los hechos, sumado a la falta de testigos y a las conclusiones arribadas tanto en sede penal como en civil respecto de la posible mecánica del accidente, me llevan considerar que la demanda fue correctamente rechazada por el a quo. Tampoco las apreciaciones referidas a que el vehículo demandado revistió la calidad de embistente modifican lo resuelto ya que, de acuerdo a los daños observados en la motocicleta, fue ésta última la que se interpuso en su marcha, emprendiendo así una maniobra peligrosa, con el resultado nefasto que aquí se analiza. Ahora bien, las actoras sostienen a su vez que el accidente ocurrió debido a la excesiva velocidad a la cual circulaba el demandado. El Sr. Juez de grado, luego de señalar las diferencias existentes entre las pericias llevadas a cabo, resolvió desestimar la velocidad estimada por el perito mecánico designado en esta causa. Si bien consideró que la velocidad indicada en el informe accidentalológico (77 a 88 km/hs) excedía el límite de 60 km/hs previsto para una ruta suburbana, consideró que dicha circunstancia ?no habilita a evaluar que existía también

conurrencia causal del conductor del automóvil?. Debo señalar que coincido con la apreciación efectuada por el Sr. Juez a quo. Es que si el accidente ocurrió en el momento en que la motocicleta ingresaba a la ruta desde una de las calles perpendiculares a aquélla o debido a una maniobra efectuada hacia la derecha que lo ubicó en la línea de circulación del automóvil, considero que la velocidad del vehículo no pudo haber incidido en la producción del accidente. Aun cuando es claro que al realizar las pericias no se contaron con todos los elementos necesarios para poder determinar la velocidad de los vehículos, entiendo que, debido a la mecánica del hecho, aun de haber circulado a la velocidad permitida no hubiera podido realizar una maniobra evasiva o haber frenado su vehículo en tiempo adecuado, debido a lo imprevisto de la maniobra. Por otra parte, considero correcta la valoración efectuada por el a quo sobre la prueba confesional. La confesión prevista en el artículo 417 del Código Procesal se erige como una presunción que debe ser contrastada con el resto de las pruebas aportadas y corresponde que sea ponderada a la luz de tales probanzas. Y en el caso de autos considero que ello no modifica la solución arribada en la sentencia apelada ya que, como fue expuesto, entiendo que se encuentra acreditado que el accidente sucedió debido a que la accionante efectuó una maniobra riesgosa de modo negligente (conf. Arts. 512, 902 y 1113 del Código Civil), sin tomar las precauciones necesarias. Finalmente, cabe agregar que el a quo tuvo por probado también que el occiso circulaba en estado de ebriedad, lo cual no se encuentra cuestionado en esta instancia. En efecto, el examen de alcohol en sangre practicado, y que se encuentra agregado a fs. 66 de la causa penal, arrojó un resultado de 1,53 gramos por litro, esto es, casi tres veces más que la cantidad máxima permitida. No hay duda, entonces, de que el estado en el que se encontraba la víctima al momento del hecho debe haber sido un factor preponderante en la ocurrencia del siniestro con su motocicleta. La conducta imprudente al circular con ese dosaje de alcohol en sangre que, por lo menos, le debe haber generado una falta de coordinación, demuestra su actuar negligente, al realizar una maniobra peligrosa que provocó el acaecimiento del hecho. En consecuencia, dado que se ha probado el hecho de la víctima en el acaecimiento del suceso, ello provoca la ruptura del nexo causal, por lo que el accionado debe ser liberado de responsabilidad. Por lo tanto, propongo al acuerdo que los agravios sean desestimados y que se confirme la sentencia de grado. V-Colofón Por ende, propongo al Acuerdo de Sala de mis distinguidos colegas, que se confirme el decisorio de grado que rechaza la demanda, con costas de ambas instancias a cargo de los actores, por aplicación del principio objetivo de la derrota (conf. art. 68 CPCC). El Dr. Fajre y el Dr. Kiper, por las consideraciones expuestas por la Dra. Abreut de Begher, adhieren al voto que antecede. Con lo que se dio por terminado el acto firmando los señores Jueces por ante mí, que doy fe. FDO. José Benito Fajre, Liliana E. Abreut de Begher y Claudio M. Kiper. Buenos Aires, 12 de febrero de 2019. Y VISTO, lo deliberado y conclusiones establecidas en el acuerdo transcrito precedentemente por unanimidad de votos, el Tribunal decide: confirmar el decisorio de grado que rechaza la demanda, con costas de ambas instancias a cargo de los actores, por aplicación del principio objetivo de la derrota (conf. art. 68 CPCC). Regístrese, comuníquese a la Dirección de Comunicación Pública, dependiente de la CSJN (conf. Ac. 15/13), notifíquese y, oportunamente, archívese. FDO. José Benito Fajre, Liliana E. Abreut de Begher y Claudio M. Kiper.

038952E