

Accidente De Transito Moto Prioridad De Paso Ruta Provincial

JURISPRUDENCIA

Accidente de tránsito. Moto. Prioridad de paso. Ruta provincial

Se confirma la sentencia que condenó al demandado a indemnizar los daños y perjuicios derivados de un accidente de tránsito, al probarse que el intento de cruce de la camioneta se realizó sin tener la certeza de poder realizarlo, ya que desde donde circulaba pretendió atravesar una ruta provincial con visibilidad amplia y planificación urbana, por lo que debió ceder el paso a la moto por la mayor importancia de vía (ruta provincial), densidad de tráfico e inexistencia de obstáculos en su trayectoria. Salta, 1 de octubre de 2019

Y VISTOS: Estos autos caratulados: "T., S. E. vs. Y., R. F. - Medidas Cautelares", Expte. N° 453004/13 del Juzgado de 1ª Instancia en lo Civil y Comercial 7ma Nominación; Expte. N° 453004/13/19 de esta Sala Tercera, votos de la doctora María Silvina Domínguez y del doctor Marcelo Ramón Domínguez, y CONSIDERANDO La doctora María Silvina Domínguez dijo: I) Contra la sentencia de fs. 313/322 apela el Dr. Alexis E. Morales, apoderado del Sr. Francisco Yurquina, expresando agravios a fs. 341/342.- Expone que la sentencia adolece de vicios graves que la invalidan como acto jurisdiccional válido, consistente en la errónea aplicación del derecho vigente, no valoración y deficiente valoración de las pruebas aportadas a la causa. Dice que le agravia el hecho de que la Sra. Jueza considera que la responsabilidad exclusiva del evento dañoso fue de su mandante. Que la sentencia de primer Instancia parte de un gran error en la valoración de hechos traídos a debate, ya que sin antecedente probatorio o fáctico alguno que surja de las constancias de estos autos como de las actuaciones penales remitidas como prueba por el Juzgado de Menores N°1, surge el carácter de colisionante, es decir que le atribuye el carácter de embistente a su mandante, y en base a ello considera que le es atribuible de manera exclusiva la responsabilidad civil. Que del informe de Criminalística de la causa penal donde se observa que el perfil derecho de la camioneta, más el informe de los daños a la motocicleta surge que la misma presenta rotura total del guardabarros delantero, rotura del carenado frontal, rotura óptica delantera, desplazamiento hacia atrás del sistema de suspensión delantera quedando acreditado que por la zona de impacto de la camioneta y los daños de la motocicleta el carácter de embistente lo tiene el conductor de la motocicleta y no su mandante como concluye la sentenciante.- Que partiendo de dicha conclusión imputa la obligación de la carga probatoria de un eximente de responsabilidad a su mandante, cuando quien debía demostrar atento el carácter de embistente de la motocicleta es quienes iban a bordo de la misma.-

Que otro error de valoración de los hechos traídos a debate es la responsabilidad objetiva por el riesgo de la cosa, pero al aplicar dicha responsabilidad objetiva omite considerar que dicha obligación recaía sobre el otro vehículo, es decir, que ambos rodados debían circular con el debido cuidado en dicha encrucijada, que pareciera que V.S. libera de todo deber de conducción a Martiniano Aramayo y todas las obligaciones de precaución recaían en Yurquina. Que la sentenciante refiere que su mandante iba a atravesar una ruta, pero omite toda valoración respecto de la primera fotografía agregada a fs. 106 de las actuaciones penales donde surge el plano de la localidad y que el lugar del accidente es zona urbana con una gran cantidad de viviendas alrededor de la misma, es decir estamos en presencia de zona urbana, en consecuencia el cuidado que debió observar el conductor de la motocicleta al encontrarse en una zona urbana, no habiéndose probado ningún eximente de responsabilidad por parte de la actora. Cita jurisprudencia.- Que al haberse omitido en la sentencia en crisis valorar la prioridad de paso que tenía su mandante por circular a la derecha de la motocicleta, nexo causal que genera la responsabilidad de la motocicleta y que podría únicamente haber cedido ante el caso que la motocicleta hubiere llegado primero a la encrucijada y cuyo extremo debió haber demostrado, lo que no hizo. Que de las constancias de la causa penal, surge que el carácter de embistente lo detenta la motocicleta, es decir, que quien llega primero a la encrucijada es la camioneta teniendo en consecuencia prioridad de paso.- Que la falta de huellas de frenada de la motocicleta asimismo demuestra que el conductor de la misma nunca realizó maniobra de esquivar o intento de evitar el siniestro, es decir, que no tuvo el control del dominio del tal rodado, o ello puede ser indicio de que la misma carecía de luces y por ello no pudo observar la camioneta, o no tuvo la precaución de reducir la velocidad en la esquina y observar si circulaba en una encrucijada otro vehículo.- Que la calificación de embistente a su mandante genera un inversión de la carga probatoria, ya que éste debió demostrar una eximente de responsabilidad; que los hechos demuestran que su representado tenía el paso ya que era quien circulaba por la derecha, y no se encontraban dados los eximentes de la prioridad de paso previsto en la Ley Nacional de Tránsito que invoca la Sra. Juez.- Expresa que de la planigrafía surge claramente que el lugar del impacto es cuando la camioneta ya superó el segundo carril, es decir que está terminado de atravesar la ruta cuando la motocicleta lo impacta en la punta derecha de ésta.- Que la sentencia considera que pese a tener prioridad en el paso, el señor Yurquina no tuvo observancia cuidadosa de una prudencia compatible con la seguridad de la circulación. Que este hecho no fue probado por la contraria ya que del informe realizado por la Unidad Técnica Científica de la Policía de El Carril de fojas 108 de la Causa Penal reservada como prueba, surge la gran magnitud de los daños

ocasionados a la camioneta por vehículo de tan pequeño porte como la motocicleta, lo que denota el exceso de velocidad al que circulaba, sumado a que por la zona del impacto quedó demostrado su carácter de embistente. Por lo que solicita se revoque la sentencia en todas y cada una de las partes que fue objeto del recurso de apelación. Corrido traslado de los agravios la actora replica a fs. 349/350 peticionando el rechazo de la recurso de apelación con costas.- Consentida la integración del Tribunal a fs. 355 se llama autos para sentencia, providencia que se encuentra firme y consentida.- II) Tal como lo señala el fallo apelado, lo que no ha sido cuestionado por la partes, la presente causa deberá resolverse en base a las normas del Código Civil de Vélez Sarsfield, conjunto normativo vigente al momento del hecho dañoso que invoca el actor a los efectos reparatorios, acaecido el 29 de agosto del 2013 (conf. Aída Kemelmajer de Carlucci, La aplicación del Código Civil y Comercial a las relaciones y situaciones jurídicas existentes, pág. 100 y sgtes., Edit. Rubinal-Culzoni, Santa Fe, 2015).- III) Cabe precisar que nos encontramos ante un supuesto de responsabilidad extracontractual derivado de un hecho ilícito por el riesgo de la cosa (artículo 1113, segundo párrafo del Código Civil), accidente de tránsito provocado por el demandado, conductor de la camioneta, en perjuicio de la actora.- Hay responsabilidad extracontractual, por oposición a la contractual, cuando existe un daño causado, violando derechos ajenos, fuera de toda relación convencional pero que se deriva del principio fundamental de no dañar a nadie (*neminem laedere*). Para que surja esta responsabilidad, deben reunirse los siguientes presupuestos: 1) antijuridicidad, entendida como la contradicción entre la conducta y el ordenamiento jurídico aprehendido en su totalidad; 2) factor de atribución (objetivo o subjetivo); 3) daño, elemento que consiste en el detrimento o menoscabo de valores económicos o patrimoniales o en la lesión a los derechos inherentes a la personalidad; y 4) relación de causalidad que vincula jurídicamente, de manera directa, el hecho ilícito con el daño, y en forma indirecta el daño con el factor de atribución.- En el caso de accidentes de tránsito ocasionados por vehículos, éstos son considerados cosas riesgosas que exigen una mayor diligencia y precaución en su uso. Conforme ha sostenido esta Sala en otros precedentes, los ordenamientos normativos vigentes en materia de tránsito son contestes en disponer en forma terminante, guiados por el sentido común, que el conductor debe conservar en todo momento el completo dominio del vehículo y guiarlo con prudencia. Asimismo, imponen la obligación de regular la velocidad en función de las dificultades del tránsito y de los obstáculos previsibles, de manera tal que el automóvil no llegue a constituir, en ninguna circunstancia, causa directa o indirecta de daño alguno a las personas, animales o cosas. Tal exigencia en cuanto a la forma de conducción, se adecua a lo que normaba el artículo 902 del Código Civil de Vélez que establecía que cuanto mayor sea el deber de obrar con prudencia y pleno conocimiento de las cosas, mayor será la obligación que resulte de las consecuencias posibles de los hechos. Ello trae como conclusión necesaria, en lo específico de los accidentes de tránsito, que el manejo eficaz es aquél que permite cubrir las alternativas del tránsito, poniéndose el conductor a cubierto de maniobras o actitudes inadecuadas de terceros (CApel. CC. Salta, Sala III, t. 1999, f° 503, t. 2017 f° 504/515).- De acuerdo a nuestro régimen legal, en materia de daños causados con cosas riesgosas o viciadas el factor de atribución de responsabilidad es objetivo. Así lo establece el artículo 1113 del Código Civil que hace responsable al dueño o guardián de la cosa riesgosa o viciada con la cual se ha causado el daño, a menos que demuestre la culpa de la víctima o de un tercero por quien no debe responder; supuestos en los que podría eximirse total o parcialmente de sus consecuencias patrimoniales, según el caso. Este es el sistema legal de responsabilidad aplicable a los accidentes de tránsito.- Así, en la responsabilidad es objetiva, las únicas causales eximentes de responsabilidad son la culpa de la víctima o de un tercero por quien el dueño o guardián de la cosa no deba responder. Respecto de las causales eximentes de responsabilidad, la carga o el "onus probandi" de la prueba liberatoria le incumbe al accionado (sujeto pasivo-deudor), resultan de interpretación restrictiva y la ausencia de su acreditación hace presumir que la pretensión resarcitoria del damnificado-acreedor debe prosperar.- La labor del juzgador en estos casos, quien no ha presenciado el accidente de tránsito, es la de reconstruir lo más aproximadamente posible la mecánica del choque, en base a las pruebas aportadas, en orden a dilucidar en función de ello la responsabilidad que pudiera haber a los intervinientes. Así, la convicción del juzgador debe formarse tendiendo a un grado sumo de probabilidad acerca del modo de producirse el evento, aunque no se tenga certeza absoluta, porque admitida la existencia del siniestro y ante versiones contrapuestas, debe realizarse un proceso de selección que forzosamente conduzca a tener como realmente sucedidas algunas circunstancias en que se apoyan dichas manifestaciones (conf. CNCiv. Sala J, 17/02/2010, in re ?Vargas Patricio Daniel c. Domínguez, Macelo Nicanor y otros s/daños y perjuicios?, Expte. N° 48931/07). IV) Los agravios del recurrente se vinculan principalmente con la responsabilidad exclusiva atribuida a su parte. Manifiesta disconformidad con la valoración de la prueba realizada por la Jueza de grado, en virtud de la cual no se valora el lugar del accidente (zona urbana) atribuyéndole el carácter de embistente, y sin prioridad de paso en razón de la naturaleza de los caminos donde ocurrió el siniestro. No hay discusión entre las partes respecto a los vehículos involucrados, el día, hora y lugar de colisión; así como tampoco con respecto a los daños de los rodados; pero existe discrepancia en la mecánica del accidente pues mientras el demandado atribuye la violación a la regla de prioridad de paso a la moto dominio 891FCI, la actora sostiene el carácter de embistente de la camioneta conducida por el demandado en claro exceso de velocidad, quien debía ceder el paso ya que se incorporaba a una ruta desde una

calle perpendicular.- Para determinar la responsabilidad de los involucrados, y tratándose de la intersección de dos arterias, es fundamental tener en cuenta las particularidades del lugar donde se produjo el accidente y su consecuente vinculación con la prioridad de paso.- En primer lugar, cabe resaltar la escasez de prueba obrante en autos; si bien, una pericia accidentológica no es la única forma de determinar la dinámica de un accidente de tránsito, en el caso tampoco se produjo pruebas testimoniales o informativas al efecto. Han quedado en estado de duda varias circunstancias de los hechos, por lo que la reconstrucción del mismo no puede, en el estado actual, gozar de certeza, ya que la única prueba producida es el Informe Técnico de Verificación Verificación Vehicular N° 431/13 (fs. 105/110) del Expte. Penal N° JUI 676/16. Si bien, de dicho informe se cuenta con algunos datos objetivos (informe de verificación técnica de los rodados, fotografías de los daños, croquis ilustrativo), los que tienen cierta aptitud como para permitir al juzgador reconstruir el acontecimiento histórico, en el presente caso y dada la multiplicidad de variantes y factores en las que se pudo haber producido el hecho (dificultad siempre latente en estos casos), es difícil establecer la mecánica del mismo. Ya que en el mismo, dado sus características -informe-, no surge velocidad aproximada de los rodados involucrados en el accidente, calidad de embistente o embestido, lugar en que se podría haber producido el impacto.- No obstante ello, siempre se impone la necesidad de peritaje por cuanto, ¿aun cuando el juez posea para el caso particular conocimientos especiales sobre la cuestión que se presenta, no le está permitido prescindir del auxilio del perito. Ello así desde que el fundamento de su sentencia no puede tener como sustento, en lo referente a ese extremo, sus propios conocimientos, con lo que se violaría el principio de la 'necesidad de prueba' con prescindencia de la capacidad, experiencia y cultura del juzgador? (Eduardo M. Jauchen, 'Tratado de la prueba en materia penal', Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 2002, pág. 375).(CJS159:951/966).- A tal efecto, el Informe Técnico de Verificación Vehicular N° 431/13 (fs. 105/110) del Expte. Penal N° JUI 676/16 (única prueba producida por las partes en referencia a la mecánica del accidente) en su croquis ilustrativo, detalla al camino por el que circulaba la camioneta Chevrolet S10 conducida por el demandado y la ruta provincial que circulaba la moto marca Motomel en la que se desplaza como acompañante la actora.- En descripción del informe, se observa foto del lugar donde ocurrió el siniestro, detallando el estado de la calzada: asfalto, en buen estado, seca, sin obstáculos y con alumbrado público funcionando. En croquis se señala el doble sentido de circulación de ambas arterias, siendo que la Ruta Provincial N° 36 tiene 7 mts de ancho y la Ameghino 9,95 ensanchándose a 13.3 mts.- Es relevante la fotografía agregada el Informe Técnico de fs. 105/110 del Expte Penal N° JUI 676/16, donde se observa que marcado con círculo rojo la intersección de los caminos involucrados en el accidente se encuentra desplazado de las construcciones de viviendas, encontrándose la ruta provincial N° 36 emplazada dentro una vía verde que la separa del resto del trazado urbano.- En referencia a la verificación técnica de los vehículos, determina que los daños del vehículo Chevrolet Pick-up dominio ... son rotura parcial de la parrilla central, rotura en extremo derecho de paragolpe delantero, desplazamiento capot hacia atrás con hundimiento en zona frontal hacia el lado derecho con huella de fricción en el sector indicado y de óptica del lado derecho hacia el lado derecho, fricción en parte inferior del paragolpe delantero desde zona media hacia el lateral derecho. Describe los daños de la motocicleta dominio ..., rotura total de guardabarros delantero, de carenado frontal, óptica delantera, desplazamiento hacia atrás del sistema de suspensión delantero y de apoyo pie delantero derecho, desprendimiento total de la parte posterior del guardabarros trasero con chapa patente y hacia adentro del pedal del sistema de cambios.- Lo que me lleva a la convicción que el intento de cruce de la camioneta se realizó sin tener la certeza de poderlo realizarlo, ya que desde donde circulaba, calle Ameghino, pretendió atravesar una ruta provincial con visibilidad amplia y planificación urbana que se condice con tal conclusión por lo que al contar con mayor visibilidad y pretenden ingresar a una vía demarcada de manera especial, debió ceder el paso a la moto, por la mayor importancia de vía (ruta provincial), densidad de tráfico e inexistencia de obstáculos en su trayectoria. Así ¿Corresponde atribuir total responsabilidad al demandado en el accidente de tránsito si chocó con el rodado del actor al pretender cruzar una ruta principal desde un camino lindero sin verificar la factibilidad de la maniobra -en el caso, cruzó delante del rodado del accionante- para no constituirse en un obstáculo insalvable para los demás vehículos? (Rey, Nanci C. c. Helanor S.R.L. Cámara de Apelaciones de Concepción del Uruguay, sala civil y comercial, 04/02/2000 publicado en LLLitoral 2001, 183; cita online AR/JUR/3016/2000).- Ahora bien, el artículo 41 de la Ley Nacional de Tránsito 24.449, a la que la Provincia adhiriera por Ley 6913/96, prevé que todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha, prioridad que califica de absoluta, estableciéndose en el artículo 64, 2º párrafo la presunción legal de responsabilidad de quien carece de prioridad de paso o comete infracción relacionada con la causa del mismo, salvo prueba en contrario. Sin embargo esta regla no es absoluta, sino que debe estarse a las concretas circunstancias del caso específico (CJS, Tomos 159:951 y 170:31).- Así, siguiendo los lineamientos señalados y armonizando las particularidades del caso, con especial consideración al ámbito físico en el que tuvo lugar el accidente, entiendo que si bien es principio común que todo conductor debe ceder el paso en las encrucijada a quien cruza desde su derecha, tal prioridad no tiene carácter absoluto; y quien intenta cruzar una ruta principal debe extremar la prudencia, y hacerlo cuando esté seguro de que podrá concretarlo sin riesgo. La prioridad de paso no significa en sí misma una atribución in abstracto desvinculada de la circunstancias imperantes. De tal manera

que no queda excluido el deber de prudencia de quien tiene la prioridad. Como se ha sostenido, la prioridad de paso no es un pasaporte de legitimidad para andar totalmente ajeno a las naturales contingencias creadas por la compleja circulación. De allí, que el conductor tiene la obligación de reducir sensiblemente la velocidad a llegar a una bocacalle y rige un tanto para quien se aproxima por la derecha como para el que lo hace por la izquierda (CNCiv., Sala B, 31/08/04 ?García, Sandra B. c/ Hernás B. s/daños y perjuicios, pág. 192, 20 Derechos de daños en accidentes de tránsito, Hernán Daray).- Esta ?regla de oro? constituida por la prioridad de paso no resulta, sin embargo, ser un ?bill de indemnidad? para aquél a quien beneficia; por el contrario, éste no pierde su deber de conducir con prudencia y evitar toda posible causa de impacto (CACCSalta, Sala I, Tomo 2014-SD:24, causa ?Barañado?; Ribera, Carlos E., ob. cit, p. 485).- Es que 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, pero aceptar por principio el criterio que emerge de la regla de prioridad de paso para quien avanza por la derecha no releva la necesidad de verificar en cada caso las circunstancias integrales, en particular la incidencia de otras reglas del tránsito y de los principios generales de la responsabilidad (DJBA, 156-19). Bajo esta premisa casuística se entendió que la prioridad de paso debe analizarse ?imbricada en el contexto general de las normas del tránsito, analizando su vigencia en correlación, también, con la simultánea existencia de otras infracciones y en correlación asimismo con los preceptos específicos del Código Civil que disciplinan la responsabilidad por daños? (cfr. Piedecosas, Miguel; ?Una decisión compartida?, LLBA, 1998-823; C.A.C.C. Salta, Tomo 2.014-SD:164).- Al respecto, cabe aclarar que tal prioridad de paso no merece el sustantivo de ?absoluta? que le dio el juzgador. Si bien el art. 41 de la ley 24449 establece que todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha, sosteniendo además que dicha prioridad es absoluta, enunciando a continuación taxativamente las excepciones, así y todo la interpretación de esa norma no debe apartarse de los parámetros de la lógica y la razonabilidad, pues una interpretación literal y estricta podría desencadenar sentencias arbitrarias por alejarse de la realidad. De tal suerte que, no podría sostenerse que toda incursión con un vehículo en una bocacalle cuando la vía de circulación que la corta perpendicularmente corre de derecha a izquierda, es contraria a las normas de tránsito, sin importar la fluidez vehicular de ese momento; ello llevaría al absurdo de sostener que todo conductor ante tal circunstancia tenga que detener su vehículo en espera de que otro detenga su marcha para que aquél pase o que el que viene por la derecha vaya a doblar en esa esquina, pues en estos dos casos recién estaría autorizado a avanzar, según el inc. g), apartado 3) del citado art. 41 (CJS159:951/966).- En realidad, el vehículo que arriba a una encrucijada no tiene impedimento alguno de paso, salvo que otro también lo haga simultáneamente, entonces recién allí entraremos a analizar el orden de prioridad vial. Así lo entiende la jurisprudencia al decir que: ?la prioridad de paso otorgada al automóvil que circula por la derecha, sólo existe cuando ambos vehículos inician simultáneamente el cruce de la bocacalle y no cuando uno de ellos lo ha iniciado con anterioridad? (CNCiv., Sala B, 17/4/95, ?Kasparic de Branc, M. E. c/ Barrera, C. s/Daños y perjuicios?).- Es necesario aclarar que no se pretende con ello que los usuarios del tránsito se ganen la prioridad de cualquier manera, lo que produciría un caos, pero en los casos en que un vehículo llegue a la esquina con suficiente anticipación (es decir, con tiempo suficiente para un cruce), a velocidad apropiada según las normas de tránsito y sin que una colisión resulte inminente, no hay razones para que no ceda la rígida regla del art. 41 de la ley 24449.- En efecto, nuestra Corte de Justicia sostuvo que es razonable entender que la prioridad de paso que asiste a quien ingresa a una intersección por la derecha cede cuando el otro vehículo ya se encuentra atravesando la encrucijada. Además, en el mismo precedente se dijo que el ingreso a una zona de intersección de calles impone al conductor un especial deber de diligencia, consistente en disminuir la velocidad de circulación y extremar los recaudos de dominio del vehículo (Tomo 104:865); que al parece no fue la conducta observada por el conductor de la camioneta.- En particular, conviene recordar que el derecho de prioridad de paso en la conducción vehicular no es absoluto e ilimitado y no justifica una actitud descuidada o desaprensiva sino que, configurando una preferencia, igual exige mantener el debido cuidado (Tomo 140:101). A tal punto ello es así que la exigencia que pesaba sobre la acusada se encuentra expresamente prevista en la Ley Nacional de Tránsito -24449 y modificatorias- que, con especial encuadre en el caso, impone al conductor el deber de permitir ?finalizar el cruce que otro hace y no iniciar el propio ni con luz verde, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente para sí? (art. 44, inc. e).-(CJS 162:335/340).- Por lo que estimo, que el conductor de la camioneta la intentar el cruce de la ruta provincial N° 36, sin detenerse totalmente introdujo la causa principal y eficiente para que se produjere la colisión. Ello es así porque, según tiene dicho esta Corte, el primer deber del conductor consiste en conservar el dominio sobre la máquina que comanda (Tomo 100:663; 126:871) y, por lo mismo, todo conductor de un rodado automotor está obligado a permanecer atento a las evoluciones de la circulación (Tomo 113:109; 128:787; 135:535; 138:281), en tanto sólo excluyen su culpa aquellas causas invencibles e imprevisibles (Tomo 123:271; 135:535; 140:71), causas que no ocurrieron en autos. Por imperio del artículo 377 del Código ritual era el demandado quien debía demostrar lo contrario. Cabe recordar que al actor le corresponde la prueba de los hechos constitutivos de su pretensión, y al demandado la de los hechos impositivos, modificatorios o extintivos. En suma la distribución de la carga de la prueba en el proceso se define por la posición de

la parte con relación al efecto jurídico que se pretende corregir. Cada parte esta obligada dentro del proceso a afirmar y probar los presupuestos de la norma que le es favorable. Por ello la carga corresponde a quienes invocan los hechos en que se fundaron sus pretensiones; el incumplimiento de la carga probatoria expone a la parte al riesgo de no lograr la demostración de los hechos afirmados en sus alegaciones, ya que al prueba tiende a producir en el ánimo del juzgador una certeza sobre la existencia o inexistencia de los hechos afirmados (conf. CApel.CC Salta, Sala I, Fallos año 1990, págs. 142/143; año 1991, págs. 18/19; año 1992, págs. 103/105; año 1993, págs. 274/277; año 1996, pág. 550; año 1997, pág. 414).- En base al análisis efectuado cabe concluir que la queja del recurrente no puede ser admitida desde que los agravios no logran desvirtuar los fundamentos del pronunciamiento cuestionado, en tanto atribuye la exclusiva responsabilidad de la demandada en el siniestro vial.- V) Atento a que los rubros indemnizatorios no fueron atacados en su procedencia ni en su alcance sino solo en consideración a la responsabilidad discutida, la que no se modifica, no resulta procedente reducción alguna y por tanto debe confirmarse la condena dispuesta en el fallo en crisis. - VI) Por los fundamentos expuestos voto por el rechazo del recurso interpuesto por la codemandada, con costas a su cargo en su carácter de vencida y por aplicación del principio objetivo de la derrota previsto en el artículo 67 del Código Procesal Civil y Comercial. El doctor Marcelo Ramón Domínguez dijo: Adhiero a la solución que propicia la doctora María Silvina Domínguez, dado las singularidades que se verifican en la colisión que motiva la presente litis, no sin antes recordar que tiene dicho el Tribunal de manera constante que en el caso de choques de automotores, tal como lo ha sostenido la Corte Federal (en L.L. año 1988-D-295, fallo 86.788, con nota de Alterini: Presunciones concurrentes de causalidad en lo colisión plural de automotores) y la Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires (L.L. 1986-D-479), no queda excluida la aplicación de lo dispuesto en el 2º párrafo del artículo 1113 del Código Civil que regula lo atinente a la responsabilidad por el hecho de las cosas. Esto implica que, sean cuales fueren las circunstancias del accidente, si hubo actuación en él de una cosa riesgosa, responden de los daños causados tanto el dueño como su guardián, salvo que se haya acreditado que la víctima, mediante su comportamiento hubiera causado su propio daño (CApel.CC. Salta, Sala III, año 1995, fº 157/159; íd. Protocolo año 1999, fº 36). También sostuve que en accidentes de tránsito es difícil la determinación de la responsabilidad en virtud de que los hechos se suceden por lo general, tan rápidamente, que aún las mismas partes no están en condiciones de explicar la mecánica de la colisión. Cuando se está en presencia de un accidente de tránsito, reparé que la Reforma del Código Civil del año 1968 que consagra la teoría de la responsabilidad cuasidelictual sustentándose en la actividad culpable del actor del daño, establece las pautas vertebrales-jurídicas en que se basa la aplicación de la teoría de los riesgos recíprocos, serían -entre otras- las siguientes: a) la teoría del riesgo creado regula la responsabilidad civil extracontractual por el hecho de las cosas y constituye un principio que ilumina este sistema de responsabilidad objetiva; b) pesan presunciones concurrentes de causalidad y/o de responsabilidad, contra cada dueño o guardián de la cosa riesgosa o peligrosa, quien debe afrontar los daños causados a la otra cosa y/o a la persona humana, salvo que pruebe la existencia (total o parcial) de eximición de culpa; c) que las presunciones de responsabilidad o de causalidad no son contrarias entre sí; d) que las eximentes legales de liberación total o parcial son la culpa o la responsabilidad de la propia víctima (art. 1111 del Código Civil) o la de un tercero por quien el dueño o guardián no debería responder, el caso fortuito o la fuerza mayor y el uso de la cosa contra la voluntad presunta o expresa del su dueño o guardián. Ergo, la ruptura o interrupción del nexo causal entre el hecho de la cosa y el daño, o si se quiere, en otros términos, la existencia de una causa ajena al riesgo o vicio de la cosa; e) la carga o el "onus probandi" de la prueba liberatoria le incumbe al accionado (sujeto pasivo-deudor), y resulta de interpretación restrictiva y la ausencia de su acreditación hace presumir que la pretensión resarcitoria del damnificado- acreedor debería prosperar; f) Se sienta el principio -en esta materia en especial- que en caso de duda: "in dubio pro víctima" y que constituye una regla jurídica de hermenéutica o de interpretación fáctica y jurídica -aplicable para cada caso "in concreto"- y que en los supuestos de casos de dudas, el juez se incline por la solución judicial más favorable para la víctima del daño, frente a la máquina de mayor porte. La doctrina suele definir el riesgo como la contingencia o probabilidad de provocar el acaecimiento de un daño a terceros, es decir que su referencia apunta a todas aquellas cosas que multiplican, aumentan o potencian la posibilidad de producir un daño (Pizarro, Ramón Daniel: Responsabilidad civil por el riesgo o vicio de las cosas, Ed. Universidad, Bs. As. 1983, pág. 76). Así, el automóvil suele ser citado como el caso típico de la cosa riesgosa, dado que resulta harto evidente que a su paso existe un riesgo latente de causar daños a los restantes miembros de la sociedad, produciendo un evidente consumo de seguridad (Mosset Iturraspe, Kemelmajer y Ghersi: Responsabilidad Civil, Editorial Hammurabi, pág. 194; CApel.CC. Salta, Sala III, año 2002, fº. 925). Cabe al respecto poner de resalto que las Leyes Provinciales n° 6.913/96 y n° 7.553/09 han dispuesto la adhesión de la Provincia de Salta a las Leyes Nacionales N° 24.449 y N° 26.363/2008 -que creara la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como organismo descentralizado en el ámbito del Ministerio del Interior e incorporara ciertas modificaciones a la Ley 24.449- y, a su turno. Lo cierto es que los ordenamientos normativos vigentes en materia de tránsito son contestes en disponer en forma terminante, guiados por el sentido común, que el conductor debe conservar en todo momento el completo dominio del vehículo y guiarlo con prudencia. Asimismo, imponen la obligación de regular la velocidad

en función de las dificultades del tránsito y de los obstáculos previsibles, de manera tal que el automóvil no llegue a constituir, en ninguna circunstancia, causa directa o indirecta de daño alguno a las personas, animales o cosas. Tal exigencia en cuanto a la forma de conducción, se adecua a lo normado por el artículo 902 del Código Civil que establece que cuanto mayor sea el deber de obrar con prudencia y pleno conocimiento de las cosas, mayor será la obligación que resulte de las consecuencias posibles de los hechos. Ello trae como conclusión necesaria, en lo específico de los accidentes de tránsito, que el manejo eficaz es aquél que permite cubrir las alternativas del tránsito, poniéndose el conductor a cubierto de maniobras o actitudes inadecuadas de terceros (CApel.CC. Salta, Sala III, año 1999, f° 503). Conforme se ha señalado, la velocidad adecuada es aquella que permite al conductor mantener en todo momento el pleno dominio sobre el mismo; y velocidad excesiva es la que le impide controlarlo ante la presencia de un obstáculo, aunque éste resulte imprevisible. La velocidad imprudente a que conduce un automovilista sino cuando importa, según las circunstancias, la pérdida culposa de control o dominio del mismo, que lo despoja de toda posibilidad defensiva frente a obstáculos o peligros en la ruta, potenciales y previsibles (CApel. CC. Salta, Sala III, t. 1995, f° 742). Es que el chofer de un automóvil, al constituirse en guardián de una cosa peligrosa, está obligado a observar el más absoluto dominio sobre el mismo, de suerte tal que su responsabilidad ha de juzgarse con estrictez, siendo de aplicación el adagio *in lege aquilia levissima culpa venit*?. Esa es una exigencia liminar consagrada por la Ley Nacional de Tránsito 24.449/95 a la que prestara adhesión la Provincia por Ley 6913/96 para los caminos de jurisdicción provincial y municipal; e igual principio contenía la Ley Nacional 13.893 a la que adhiriera la Provincia por Ley 5787/81 en su artículo 65 (CApel. CC.Salta, Sala III, año 1997, f° 310; id. id. año 2002, f° 925). Ello sentado, recordemos entonces lo dicho por la jurisprudencia en cuanto que *la imprudencia de quienes se interponen en su trayectoria no justifica el actuar culposo de quien guía el automóvil, puesto que esa circunstancia constituye un riesgo común inherente al tránsito y, por lo mismo, todo conductor de un rodado automotor está obligado a permanecer atento a las evoluciones de la circulación?* (CJS, tomo 113:109; tomo 123:271; tomo 128:787). Concluyo entonces de igual manera que la sentencia de grado en cuanto que la responsabilidad única en el evento fue del demandado por el hecho de haber sido el conductor del vehículo embistente, reparando -en respuesta a sus agravios- que si bien el artículo 41 de la Ley Nacional de Tránsito establece que todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha, esta prioridad del que viene por la derecha 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. Lo expuesto no lleva a minimizar o neutralizar que la prioridad de paso en las zonas urbanas está legalmente establecida (el actual art. 41 de la Ley Nacional 24.449) a la que adhirieron, salvo Mendoza, las restantes provincias (algunas como Misiones o Corrientes en forma parcial o con modificaciones) y la Provincia de Salta -en forma irrestricta- mediante Ley 6913, y que la norma ha suscitado diferentes posturas interpretativas que, en lo sustancial -y muy simplificadas- son dos: la que sostiene el carácter absoluto o rígido del paso prioritario de quién transita por la derecha, y la restante que lo flexibiliza o atenúa. Ambas tesis exhiben puntos de contacto y a su vez cada una de ellas muestra distintos matices que habilitan posiciones intermedias o sub-variantes. (Galdós Jorge Mario, La doctrina de la Suprema Corte de Justicia de Buenos Aires y la prioridad de paso, en Revista de Derecho de Daños, 2001-2-153; Otra vez sobre la prioridad de paso y los peatones en la Suprema Corte de Buenos Aires, LLBA, 2004-1; Accidentes de automotores, la teoría del riesgo creado y las bicicletas en anotación a fallo en La Ley, 1994-B, 71; La culpa en la Suprema Corte de Buenos Aires, LL, 1994-D, 744; El riesgo creado y el conductor del automóvil, J.A., 1996-IV-976; Los peatones y el cruce fuera de la senda de seguridad, anotación a fallo en La Ley, 1994-B, 277, Riesgo creado y culpa de la víctima. Menor inimputable y falta de vigilancia de los padres, en nota al fallo LLBA, 1996-1045). En ese entendimiento desde hace algunos años vengo exponiendo que la prioridad de paso para quien aparece por la derecha en el cruce de calles es absoluta (una regla de oro en la conducción vehicular). En un caso análogo de fecha 20/10/2011 (*Omar, Dora Ester vs. Maldonado, Hugo César*; Provincia de Salta: Daños y perjuicios por accidente de tránsito? expte. n° 197.015 del Juzgado en lo Civil y Comercial de 1ª. Instancia 8ª. Nominación del Distrito Judicial del Centro, Expte Cam. 339821/11 de esta Sala Tercera) he afirmado que *la regla que establece la obligación de ceder el paso al vehículo que viene por la derecha, es un precepto imperativo del que sólo es posible apartarse cuando muy fundadas razones así lo aconsejan, pues se trata de una norma elemental, consagrada nacionalmente como modo de contribuir a combatir los accidentes, y si se pretende relativizar este principio, es menester aportar una prueba precisa, concreta e indubitable* (CApel.CC.Salta, Sala III, año 1996, f° 863)?. En ese mismo sentido, en un reciente artículo (La prioridad de paso del que viene por la derecha - Una fórmula matemática para evitar más muertes, Publicado en: RCyS 2012-III , 71) el doctor

Roberto A. Vázquez Ferreyra dicen que dicha prioridad constituye una "regla de oro" que establece una grave presunción de responsabilidad en contra el conductor que circula por la izquierda, sobre quién recae la carga de la prueba en contrario. Sigue el autor citado razonando que ¿la norma que consagra la regla ¿derecha antes que izquierda' impone expresamente a todo conductor que arriba a una encrucijada el deber de reducir la velocidad, pero asigna a quién se presenta por la izquierda otro deber jurídico determinado más acentuado: conferir el paso y- por consiguiente, agregamos- intentar el cruce sólo si no hay vehículos que se lo impidan (ver art. 41 Ley 24.499 - Galdós Jorge M. y Carlos Enrique Ribera, Un cambio en la doctrina de la Suprema Corte de Justicia bonaerense en la prioridad al paso de quien circula por una avenida, LLBA, 2005-1155, El cambio de la legislación de tránsito y nuevamente sobre la prioridad de paso de quien circula por una avenida, LLBA, 2009-1167; Carlos Enrique Ribera, La prioridad de paso del que circula por la derecha según la doctrina de la Suprema Corte de Justicia bonaerense, LLBA, 2005-485). Más, como dijimos supra, las eximentes a la prioridad de paso son las excepciones previstas legalmente (en el citado art. 41 de la Ley Nacional 24.449), u otras de similar entidad aceptadas por la jurisprudencia como ser el exceso de velocidad o la maniobra antirreglamentaria del conductor de paso preferente. De allí, en síntesis, la inversión del "onus probandi" en contra de quién debe desvirtuar su presunción de responsabilidad (quién aparece por la izquierda), la que cede en los supuestos que deja a salvo la propia norma (el art. 41 contiene siete excepciones, una de las cuales contempla a su vez cuatro supuestos) o la inconducta del beneficiado cuando incumple otra regla de gravedad equiparable al principio general la que puede condensarse del modo siguiente: el exceso de velocidad o la maniobra antirreglamentaria de ese conductor que se presenta por la derecha. Ponemos de relieve que esta hermenéutica presupone también la prueba, por parte de quién aparece por la izquierda, de que se desplazó regularmente, observando sus deberes conductivos de cuidado y prevención (Alferillo, Pascual E., La prioridad de paso en las encrucijadas, RCyS, 2010-II-23). Es decir que las excepciones a la regla absoluta de la prioridad de paso tiene fuente legal y en su consecuencia son de aplicación obligatoria para el juez (art. 34 inciso 4° del Código Procesal) y en tal sentido la Ley 6.913 que adhiere a la ley 24.449 no establece variantes a los supuestos reglados por el artículo 41. En otro pronunciamiento, la Sala que naturalmente integro ha sostenido que es verdad que la doctrina y jurisprudencia tienen señalado que la prioridad de paso no tiene un carácter absoluto, y debe ser ejercida prudentemente y de acuerdo a las circunstancias de cada caso (Meilij: Efectos Jurídicos de los Accidentes de Tránsito, Bs. As., Ariel, 1978, págs. 34, 32; CApel.CC.Salta, Sala III, año 1986, f° 883; id. id. año 1995, f° 157; id. id., año 1997, f° 89), y no confiere un salvoconducto de indemnidad ni autoriza a transitar con velocidad inadecuada o excesiva (CApel.CC. Salta, Sala V, tomo VI, año 1986, f° 1283; id. Sala IV, tomo XIV, f° 692/695, año 1995, f° 157; año 1997, f° 89); pero también es cierto que la prioridad de paso es un postulado dirigido principalmente a quien no la tiene para que ceda oportunamente el paso al vehículo que aparece por su derecha, evitando de tal manera la configuración de situaciones peligrosas, y sobre todo de accidentes. Los cruces de calles constituyen, en el tránsito urbano, un lugar de riesgo especial, razón por la cual las reglamentaciones de tránsito, aunque muchas veces sin éxito, fomentan conductas de singular prudencia, que subrayan en cada conductor la imperiosa necesidad de adecuar la marcha y potenciar la atención para hallarse en condiciones de superar todo trance. En un cruce de calles los conductores deben extremar su prudencia para acometer una zona de circulación en sí peligrosa. Quien arriba a una encrucijada debe reducir sensiblemente su velocidad y, si se halla ubicado a la izquierda, no puede ingresar en ella sin asegurarse de que no se constituirá en peligro u obstrucción para quien accede por la derecha. Es el que arriba por la izquierda el más comprometido en atención y prudencia, porque la prioridad, en el supuesto de una llegada simultánea, está para el otro. Cuando se trata de cruce de bocacalles o encrucijadas hay dos reglas que todo conductor debe observar: a) reducir ¿sensiblemente? la velocidad, y b) ceder espontáneamente el paso a todo vehículo que se presenta por la vía pública ¿a su derecha?. La estricta observancia de estas dos sencillas reglas de manejo, llevaría a reducir -a no dudarlo- a cero el número de choques que ocurren en las bocacalles, que de ninguna manera son culpa de la fatalidad. Y además la regla de la prioridad de la derecha se debe interpretar sobre la idea de que el tránsito real requiere cierta agilidad de actuación y es una ecuación de componentes múltiples y no de comportamientos autónomos con movimientos calculables a tablero. La ley de tránsito crea una seria presunción en contra de quien en un accidente producido en una encrucijada, circulaba por la izquierda; debe, pues, prevalecer la presunción legal, salvo que medien muy claras razones que avalen lo contrario (Salas - Trigo Represas y López Mesa: Código Civil Anotado, T. 4-A, Actualización, Bs. As., Depalma, págs. 558/559; CApel.CC. Salta, Sala III, año 1999, f° 821; id. id. año 2001, f° 558). Más, en el sub lite, siendo que quien circulaba en la motocicleta lo hacía por una ruta provincial, no resulta necesario profundizar más sobre la responsabilidad del conductor de la camioneta (ver croquis de fs. 106/109 del expediente penal que tengo a la vista). En efecto, es un hecho conocido e incontrovertido que una ruta provincial, aun cuando atravesase una zona urbana, normalmente se distingue de una calle por sus distintas estructuras físicas, velocidades permitidas y las reglas de tránsito dadas para la función que cumplen o deben cumplir. Las rutas, genéricamente, son "vías multicarril" que tienen dos "calzadas" (separadas o no físicamente) subdivididas en varios "carriles" (delimitados, o no, por marcas físicas horizontales), con un ancho suficiente como para permitir la circulación de dos o más filas de vehículos en uno solo o

en ambos sentidos de circulación, con una máxima velocidad permitida de 60 km/h. (art. 51 inc. a punto II de la Ley 24.449, a la que adhiere la Ley Provincial n° 6.913). Mientras que las "calles" tienen una sola "calzada" (sin divisiones), con un solo sentido de circulación, y la velocidad máxima permitida es de 40 Km/h. (art. 51 inc. a punto I de la Ley 24.449). Pero, además de estos aspectos, también se diferencian por la función que cumplen: las rutas integran la red arterial primaria, de denso tránsito, mientras que las calles o bien integran la red secundaria que alimentan a las vías primarias, o componen la red terciaria para la circulación intrabarrial. Es decir, en lo que aquí interesa, la prioridad de paso de la vía de mayor jerarquía (ruta provincial) antes que la de menor rango (calle) aunque no se encuentre legislada concretamente; ora sea, en la legislación nacional; ora sea, en la provincial y/o municipal, sí encuentra sustento en las obligaciones legales de precaución de la ley nacional de tránsito; y esto es así, porque cada una funciona -evidentemente- frente a dos supuestos de hecho (estructura, velocidades y funciones) diferentes. Es una máxima de la experiencia que constituye un deber mínimo de prudencia que antes de ingresar a, o de cruzar, la vía de mayor graduación, quien circula por una calle siempre debe detener la marcha. Y tal es así que resultaría a todas luces irrazonable sostener que quien circula por arterias comunes accederían a rutas desechando el carácter de aquellas para hacer uso irrestricto de su prioridad de paso por la derecha. Si bien en el sub lite, para resolver el caso, podría aplicarse y resultar suficiente la regla legal de derecha antes que izquierda también, aprecio que ha de discriminarse asimismo la categoría de calles y rutas puesto que la normativa vigente al momento del accidente demanda cuidado, precaución, dominio, y no entorpecimiento del tránsito o de la circulación. Por lo que resulta del acuerdo en cuanto a la solución que se propicia, LA SALA TERCERA DE LA CAMARA DE APELACIONES EN LO CIVIL Y COMERCIAL DE LA PROVINCIA DE SALTA I) RECHAZA el recurso de apelación interpuesto por el Dr. Alexis E. Morales apoderado del señor Ricardo Francisco Yurquina. CONFIRMANDO la sentencia agregada a fojas 313/322. CON COSTAS a cargo del apelante vencido. II) REGÍSTRESE, notifíquese y BAJE.

044559E