

Accidente De Transito Prioridad De Paso

JURISPRUDENCIA

Accidente de tránsito. Prioridad de paso

Se confirma la

sentencia que rechazó la demanda por los daños y perjuicios derivados de un accidente de tránsito protagonizado una motocicleta y un automóvil, por considerar que la conducta antijurídica del actor al no respetar la prioridad de paso fue la causa adecuada del daño producido.

Buenos Aires, Capital de la República Argentina, a los 6 días del mes de agosto de dos mil diecinueve, reunidos en Acuerdo los Señores Jueces de la Excma. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil, Sala B, para conocer en los recursos interpuestos en los autos caratulados: ?MARTINEZ PALAO, JERICO GUILLERMO c/SALOME, MARIA LORENA Y OTRO s/DAÑOS Y PERJUICIOS?, EXPTE. N° 47420/2016, respecto de la sentencia de fs. 304/310 el Tribunal estableció la siguiente cuestión a resolver: ¿Es ajustada a derecho la sentencia apelada? Practicado el sorteo resultó que la votación debía efectuarse en el siguiente orden: Señores Jueces Doctores OMAR DIAZ SOLIMINE - CLAUDIO RAMOS FEIJOO - ROBERTO PARRILLI. A la cuestión planteada el Dr. Díaz Solimine, dijo: I.- ANTECEDENTES La sentencia de primera instancia resolvió rechazar la demanda intentada por Jerico Guillermo Martínez Palao, imponiéndole las costas del juicio. Destáquese que la presente litis tuvo su origen en la demanda que luce a fs. 26/36. En esa oportunidad, el actor relató que el 23 de mayo de 2016, aproximadamente a las 19 hs., se desplazaba a bordo de la motocicleta marca Suzuki 125, dominio ..., por la calle Vuelta de Obligado de esta Ciudad en dirección hacia la avenida Gral. Paz, y que en la intersección con la calle Besares, cuando ya había traspasado más de la mitad de la bocacalle, el vehículo marca Peugeot 207, dominio ..., conducido por la demandada -María Lorena Salome-, apareció a excesiva velocidad circulando por la última arteria mencionada en dirección hacia la avenida Cabildo, introduciéndose en la intersección y embistiéndolo. Afirmó que, a causa de ello, sufrió diversos daños y perjuicios por los que reclama. II.- AGRAVIOS Contra el referido pronunciamiento se alzó el accionante, expresando agravios a fs. 317/330 por el rechazo de la demanda. Antes de entrar en el examen del caso, es menester efectuar una advertencia preliminar: en el estudio y análisis de los agravios he de seguir el rumbo de la Corte Federal y de la buena doctrina interpretativa. En efecto, claro está que los jueces no están obligados a analizar todas y cada una de las argumentaciones de las partes, sino tan sólo aquellas que sean conducentes y posean relevancia para decidir el caso (ver CSJN, Fallos: 258:304; 262:222; 265:301; 272:225; Fassi Yañez, ?Código Procesal Civil y Comercial de la Nación, Comentado, Anotado y Concordado?, T. I, p. 825; Fenocchieto Arazi, ?Código Procesal Civil y Comercial de la Nación. Comentado y Anotado?, T. 1, p. 620). Asimismo, en sentido análogo, tampoco es obligación del juzgador ponderar todas las pruebas agregadas, sino únicamente las que estime apropiadas para resolver el conflicto (art. 386, in fine, del ritual; CSJN, Fallos: 274:113; 280:3201; 144:611). Dicho ello, me avocaré al tratamiento de las quejas. III.- RESPONSABILIDAD El juez de grado estableció -con acierto- que, tratándose de una colisión en la que se encuentran implicados un automóvil y una motocicleta, en virtud del art. 1769 del Código Civil y Comercial de la Nación se aplican los arts. 1757 y 1758 que determinan la existencia de una responsabilidad de índole objetiva que, conforme al art. 1722, contempla como causal de liberación la demostración de la causa ajena; y pasó a analizar las probanzas producidas en autos de conformidad con el art. 386 del Código Procesal (ver Considerandos III y IV a fs. 307/308). Así, luego de ponderar la mecánica del hecho referida en el peritaje de fs. 187/193, y particularmente la localización del primer punto de contacto, el a quo consideró que ?si bien se trata de un choque del frente del automóvil con el lateral de la motocicleta (tal como lo señala el perito), resulta elocuente que ambos vehículos arribaron a la intersección en forma simultánea y que por lo tanto el actor no había aún transpuesto la mitad de la calzada?, por lo que ?no debe dejarse de lado la prioridad de paso que ostentaba la parte demandada?, por ser la conductora del vehículo que aparecía en la bocacalle por la derecha. En fin, el sentenciante concluyó que ?La conducta antijurídica de la parte actora (art. 1717 del Código Civil y Comercial de la Nación) al no respetar la prioridad de paso que ostentaba la demandada (conf. art. 41 de la ley 24.449) constituye la causa adecuada del daño producido (conf. art. 1726 del Código Civil y Comercial de la Nación) configurativa del hecho del damnificado en los términos del art. 1729 del nuevo Código como eximente de responsabilidad en los términos de los arts. 1722, 1757, 1769 y conc. del cuerpo legal citado? y que ello ?determina inexorablemente el rechazo de la demanda intentada? (ver Considerando V a fs. 308/310). De ello se queja el pretensor, afirmando que la sentencia incurre en arbitrariedad manifiesta por ?la inconsideración de pruebas trascendentes (en todo su contexto y conclusiones)? y ?la omisión en la ponderación de las presunciones jurisprudenciales y el juego armónico de éstas con lo acreditado en autos? (f. 317 vta.). A lo largo de su escrito de expresión de agravios, el apelante se refiere a las constancias de este expediente y de la causa penal relativas a la ubicación de los daños en los rodados y a la localización de la lesión que él sufrió (en su pierna derecha), para cuestionar que el juez de grado considerara que ambos vehículos arribaron a la intersección en forma simultánea cuando lo que se ha demostrado es ?un

embestimiento frontal en el rodado automotor y una embestida lateral en la motocicleta? (f. 319 vta.). Respecto a que el magistrado anterior tomara en cuenta que de la Foto N° 2 obrante a f. 188 vta. surge que ?el punto de impacto inicial se localiza a la altura del faro delantero izquierdo del automotor?, el recurrente destaca que el mentado punto ?está a la altura de la culminación de dicho faro delantero izquierdo? y que esta posición es ?claramente frontal? (f. 320 vta.). Cita un fallo dictado recientemente por esta Sala en un caso que -según dice- es ?exactamente similar? al presente (f. 321 vta.). Más adelante agrega que la versión de la demandada ?queda sin sustento alguno por cuanto la ubicación de los daños en el frente del rodado automotor y el lateral derecho medio y trasero de la motocicleta?, conforme ese precedente citado, denotan que la motocicleta ?no solamente había traspuesto la mitad del eje de la calzada, sino que, además, estaba en la etapa final del cruce? y, así, se pregunta: ?cómo es posible que para el Sr. Juez A-quo no le resulte verosímil la versión del actor y por el contrario, otorgue veracidad a la versión de la demandada?? (f. 322 vta.). En esa línea, reprocha que ?lo único que el Sr. Juez A-quo aprecia y observa como conducente o decisivo para resolver el caso es qué rodado circulaba por la derecha y el ?Primer Punto de Contacto?, pese a que -según aduce- de las probanzas surgen una cantidad de circunstancias a partir de las que deberían aplicarse ?presunciones jurisprudenciales existentes desde larga y antigua data, que la contraparte no logró desvirtuar? (f. 323). En ese sentido, el quejoso cita jurisprudencia relativa a la presunción de responsabilidad que recae sobre el embistente, señalando que en la especie fue la encartada la que revistió ese carácter (fs. 323 vta./324). Cita también jurisprudencia que sienta el criterio de que la prioridad de paso de quien circula por la derecha cede cuando el otro vehículo arribó con anterioridad al cruce (reiterando la referencia a un fallo dictado recientemente por esta Sala) y, al respecto, insiste en que está demostrado que ?arribó en primer término a la encrucijada la motocicleta de la actora? (fs. 325 vta./326 vta.). Sobre el final, el apelante agrega una serie de argumentos en torno a la ?conducta desaprensiva que cupo a la accionada?, que sintetiza de la siguiente manera: ?velocidad desmesurada, descontrolada y excesiva que le impidió mantener el control de su rodado automotor, embestimiento frontal contra el lateral derecho de la motocicleta, pérdida culposa del dominio de la cosa peligrosa a su cargo, imprudencia y negligencia en la conducción de un vehículo automotor? (fs. 327 vta./328 vta.). En este contexto, el recurrente dice que la sentencia arguye ?el carácter ?absoluto' de la prioridad de paso?, ?sin ningún tipo de evaluación de las circunstancias témporo- espaciales, sin análisis alguno de las otras normas de tránsito, sin merituación de las presunciones Jurisprudenciales, sin ponderación del cúmulo probatorio del propio expediente (penal y civil), con total prescindencia de una prueba de indudable importancia como lo son las conclusiones de la pericial mecánica de oficio y esencialmente sin aplicación de las reglas de la sana crítica, la lógica (y el sentido común)? (fs. 328/vta.). En fin, el quejoso solicita que esta Alzada ?revoque la Sentencia recaída en la Primera Instancia, haciendo lugar a la demanda en forma total, decretando la culpa exclusiva y excluyente de la demandada en la producción del evento dañoso motivo de esta litis extendiendo la responsabilidad a la aseguradora citada en garantía?, e imponiendo a estas las costas de ambas instancias. Sin embargo, las quejas reseñadas no han de prosperar. Veamos. Para comenzar, dir  que nunca ha estado discutido en autos que el 23 de mayo de 2016 ocurrió un accidente de tránsito en la intersección de las calles Vuelta de Obligado y Besares de esta Ciudad, en el que estuvieron involucrados la motocicleta marca Suzuki, modelo 125, dominio ..., al mando de Jerico Guillermo Martínez Palao (en adelante, ?la moto?), y el v hculo marca Peugeot, modelo 207, dominio ..., conducido por María Lorena Salome (en adelante, ?el Peugeot?), girando la controversia -en cambio- en torno a cómo fue que sucedió. Al respecto, el actor relató que se desplazaba a bordo de la moto por Vuelta de Obligado en dirección hacia la avenida Gral. Paz y que, cuando ya había ?traspasado más de la mitad de la bocacalle de Besares?, el Peugeot apareció a excesiva velocidad circulando por la última arteria mencionada en dirección hacia la avenida Cabildo, introduciéndose en la intersección y embisti ndolo (ver fs. 26 vta./27). A su tiempo, la demandada narró que estaba ?finalizando de traspasar la intersección cuando en forma por demás imprevista aparece desde la izquierda una motocicleta que circulaba a toda velocidad, cuyo conductor perdió el dominio?, ?embistiendo el v rtice delantero izquierdo? de su rodado, ?arrancando el paragolpes entre otros daños?, por lo que afirmó que ?la plena y única responsabilidad del hecho que nos ocupa es del Sr. Martínez Palao? (ver fs. 66/vta.); versión reproducida por la citada en garantía en su responde (ver fs. 114/vta.). Por otra parte, señalo que no resulta objeto de debate en esta Alzada la aplicación en la especie de los arts. 1757 y cc. del Código Civil y Comercial de la Nación, decidida por el juez de grado -acertadamente-. Teniendo en cuenta todo ello y el contenido de los agravios expresados por el accionante, lo que hay que dilucidar en esta instancia es si -tal cual consideró el a quo- ha quedado demostrada la interrupción total del nexo causal en la producción del acontecimiento de marras por el hecho del damnificado, o no; analizando lo que se ha probado en relación a la mecánica del accidente y examinando las diversas presunciones en juego. Para empezar, cabe reparar en las constancias de la causa N  38580/2016, por el delito de Lesiones Culposas, remitida ad effectum vivendi et probandi por el Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional N  61, Secretaría N  78, para las presentes actuaciones (ver constancias de fs. 155/156) y que tengo a la vista en este acto (en adelante, ?la causa penal?). Al respecto, huelga aclarar que la decisión de archivar esa causa -adoptada a f. 97 por el magistrado interviniente-, no obsta al valor probatorio de lo all  actuado para este expediente civil. Así, en lo que interesa,

tenemos que a f. 39 vta. de la causa penal, personal de la División Ingeniería Vial Forense de la Policía Federal Argentina informó que, al momento de ser examinados, el Peugeot presentó ?daño frontal observándose rotura con deformaciones en la máscara, roces con rotura en el paragolpe delantero y deformaciones con remoción de suciedad en el capot; como también rotura de acrílico de óptica izquierda?; mientras que la moto presentó ?deformaciones con rotura del instrumental y óptica; como también deformaciones en el pedal de freno y apoya pie delantero derecho?, agregando luego que ?A causa del impacto se encuentra dañado e inoperante el freno trasero?. También tenemos, agregada a fs. 75/86 de las actuaciones represivas, copia certificada de la historia clínica del Sr. Martínez Palao labrada por el Hospital General de Agudos Dr. Ignacio Pirovano, de la que se desprende que el 23 de mayo de 2016 el pretensor ingresó a ese nosocomio donde, luego de examinarlo y realizarle estudios complementarios, se le diagnosticó una fractura diafisaria de fémur derecho (cerrada), para cuyo tratamiento se le efectuó primero una tracción esquelética y luego, el 8 de junio, una cirugía de reducción y osteosíntesis con clavo endomedular, otorgándosele el alta hospitalaria el 12 de junio. A ello se suma el informe del Cuerpo Médico Forense que luce a f. 87 de la misma causa penal, elaborado en base a esa historia clínica. Por otra parte, tenemos la experticia agregada a fs. 187/193 de estas actuaciones por el ingeniero mecánico Diego Garcea, designado perito de oficio. Allí, luego de repasar los antecedentes de autos (entre ellos, el informe de daños en los rodados obrante a f. 39 vta. de la causa penal), y dejar constancia de haber solicitado la inspección ocular de los vehículos, pese a lo cual ni estos ni los consultores técnicos de las partes se presentaron a la cita fijada a tales efectos (ver fs. 170/171), por lo que realizó la experticia con ?la información/fotos suministradas en la causa?, el idóneo se refirió a la mecánica del hecho y, a continuación, dio respuesta a los puntos de pericia propuestos. Así, a f. 189 vta. el experto describió que ?la moto circulaba por la calle Vuelta de Obligado de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y el auto por calle Besares sentido de la mano de la calle, se encuentran sus trayectorias en la bocacalle, la misma es una colisión frontal para el auto, contra el lateral derecho de la moto. A raíz de la velocidad del auto el conductor de la moto monta sobre el capot (dejando deformaciones permanentes sobre la parte central delantera del capot), posterior a esto, moto pierde la estabilidad y cae a la calzada.? Esto debe correlacionarse con las fotos aportadas en autos (nótese que salvo la de f. 24 de la causa penal, que es una toma de atrás de la moto, todas las demás imágenes son del Peugeot -ver fs. 23 y 25/27 de la causa penal y fs. 7, 59/61 y 107/110 de este expediente-), en particular con la que el idóneo incluyó a 188 vta. de su informe como Foto N° 2 y en la que indicó el punto preciso de la parte frontal del Peugeot donde se produjo el primer contacto con la moto; y también con el croquis graficado por el perito a f. 190 vta. (elementos sobre cuyo análisis volveré enseguida). Más adelante, luego de desarrollar una serie de explicaciones técnicas, el experto estableció que: ?el rodado Peugeot dominio JJL 453 reviste el carácter de embistente y la moto Suzuki 125 dominio 221 DYZ la embestida? (ver respuesta al punto 6 propuesto por el actor, a fs. 190 vta./191). A la vez, confirmó que ?de acuerdo a la circulación que poseían momentos antes del primer punto de contacto, podemos afirmar que el auto marca Peugeot 207 Dominio JJL 453 arribó por la derecha? (ver respuesta al punto 4 propuesto por las emplazadas, a f. 192). Entonces, en primer lugar, corresponde admitir como demostrado que fue el Peugeot comandado por la accionada el que revistió el carácter de embistente físico mecánico y, por lo tanto, tomar en cuenta la presunción de culpabilidad que cabe asignar al conductor del vehículo que exhiba tal carácter (conf. CNCiv., Sala A, ?Lima c/Emp. Gral. José de San Martín S.A.T. s/Daños y perjuicios?, del 29/10/1998; esta Sala, ?Borrelli y ot. c/TARSA (Línea 150) s/Daños y perjuicios?, del 24/05/1996; Sala C, ?Fernández c/Pappo s/Daños y perjuicios?, del 16/02/1999; Sala D, ?Jirecek c/Barloqui s/Daños y perjuicios?, del 15/10/1997; Sala E, ?Diego c/Loschiavo s/Daños y perjuicios?, del 22/11/1999; Sala H, ?La Caria c/Zslatkis s/Daños y perjuicios?, del 29/09/1995; Sala J, ?Ferreyra c/Cabrera s/Daños y perjuicios?, del 9/11/1995; entre tantos otros). Sin embargo, como se trata de una presunción iuris tantum, es menester analizar las demás circunstancias del caso para determinar si es dable mantenerla o, a la inversa de lo argüido por el apelante, cabe tenerla por desvirtuada ante la presencia de elementos que afiancen otras presunciones que puedan intervenir en el hecho. Entra en juego así la prioridad de paso, que debe examinarse teniendo en mente que se trata de un accidente acaecido en la intersección de dos vías de igual jerarquía (con dos carriles de circulación cada una), en la que no existían semáforos. Adviértase que así consta a f. 1 vta. de la causa penal y es aquí confirmado por el perito ingeniero mecánico cuando a f. 192, al contestar el punto 4 propuesto por las emplazadas, describe: ?Lugar del accidente, esquina sin semáforo, ambas arterias son calles, no se observan en ambas cuadras carteles con restricciones de detención como por ej. Pare u otras?. Pues bien, como el propio recurrente señala (ver antepenúltimo párrafo a f. 324), no es objeto de discusión que el Peugeot cruzó desde la derecha de la moto. De tal modo, de acuerdo a lo dispuesto por el art. 41 de la ley de tránsito N° 24.449, es claro que el vehículo conducido por la accionada tenía prioridad de paso. Precisamente, fue este elemento el que determinó la decisión del juez de grado de rechazar la demanda, por considerar que la conducta antijurídica del actor al no respetar esa prioridad fue la causa adecuada del daño producido, configurativa del hecho del damnificado como eximente de responsabilidad de las encartadas; criterio que -lo adelanto- juzgo correcto. Por supuesto que no ignoro que, como resulta de la jurisprudencia sobre el tema citada por el quejoso, la regla en análisis sólo juega cuando ambos vehículos se presentan en forma simultánea o casi simultánea a la encrucijada (conf. doctrina de la

C.S.J.N., Fallos 310:2804, 320:2971, entre otros), pues la prioridad de paso nunca podría interpretarse al extremo de conferir un bill de indemnidad que habilite a atropellar a un rodado que ha traspuesto ya el eje medio de la calzada. Así, acreditado que uno de los vehículos ingresó al cruce con anterioridad, lógicamente, el derecho preferencial de paso pierde operatividad. Al respecto, el apelante insiste en que ¿la ubicación de los daños en su motorodado y en el de la accionada, la localización de la lesión en la pierna derecha de la víctima, como también las respuestas pertinentes de la pericial de oficio?, así como ¿los distintos gráficos que la ilustran?, prueban que el vehículo de la demandada ¿no había aún arribado a cruzar la mitad de la intersección? mientras que ¿el motorodado de la actora prácticamente había cruzado más allá de la mitad de la encrucijada.? (ver f. 330). Sin embargo, la valoración de los elementos invocados conforme a ¿las reglas de la sana crítica, la lógica (y el sentido común)?, en cuya aplicación tanto insiste el recurrente, no me conduce a colegir que, como este postula, la moto hubiera prácticamente atravesado más de la mitad de la encrucijada al momento de encontrarse con el Peugeot. Es cierto que la ubicación de los daños en los rodados involucrados en el accidente y la localización de la lesión del accionante en su pierna derecha, sumadas a las ¿respuestas pertinentes de la pericial de oficio? (ver mecánica del hecho descripta a f. 189 vta., respuestas al punto 6 propuesto por el actor a fs. 190 vta./191 y al punto 6 propuesto por las emplazadas a f. 192 vta.; así como la explicación dada por el perito al final de f. 246 vta.) no dejan duda de que, en la especie, se trató de una colisión frontal para el auto, contra el lateral derecho de la moto. Pero esta circunstancia, por si sola, no admite derivar ninguna conclusión en punto a si -acaso- alguno de esos rodados ingresó a la encrucijada antes que el otro, máxime si se tiene en cuenta la diferencia de sus portes -dato de implícita relevancia que, sin embargo, el quejoso parece pretender soslayar-. En el análisis efectuado por el a quo sobre esta cuestión, fue la localización del punto de impacto inicial que surge de la foto N° 2, incluida a f. 188 vta. de la experticia mecánica, el elemento que lo llevó a considerar -con tino- que ¿si bien se trata de un choque del frente del automóvil con el lateral de la motocicleta (tal como lo señala el perito)?, ¿ambos vehículos arribaron a la intersección en forma simultánea y que por lo tanto el actor no había aún traspuesto la mitad de la calzada? (ver f. 309), razonamiento que comparto. En efecto, repárese que en esa foto N° 2 el idóneo ubicó el primer punto de contacto en el paragolpes delantero del Peugeot, a la altura del faro izquierdo. Así, no se niega razón al apelante en que esa posición es ¿claramente frontal? (f. 320 vta.). Lo que sucede es que, si fuera cierto que, como el accionante relata en la demanda, la moto ya había ¿traspasado más de la mitad de la bocacalle de Besares?, cuando el Peugeot ¿aparece en escena? y ¿se introduce en la intersección? (ver f. 27), el primer punto de contacto de la moto con la parte frontal del Peugeot nunca hubiera podido ubicarse a la altura del faro izquierdo de este, sino más bien en algún sector delantero del lado derecho del automóvil. A todo evento, aclaro que no desconozco las constancias de autos que dan cuenta de todos los daños presentados por el Peugeot en su parte frontal. Al respecto, advierto que, según el informe de daños en los rodados obrante a f. 39 vta. de la causa penal, además del paragolpes delantero y la óptica izquierda, resultaron afectados la máscara y el capot. Sin embargo, entiendo que esos daños se explican con lo señalado por el perito ingeniero mecánico en cuanto a que ¿La moto posee velocidad y desde el primer punto de contacto hasta que termina de atravesar todo el frente puede generar el desprendimiento del paragolpe? (ver primera respuesta a f. 246 vta.), así como que ¿A raíz de la velocidad del auto el conductor de la moto monta sobre el capot (dejando deformaciones permanentes sobre la parte central delantera del capot)? (ver f. 189 vta.). Y, así, coincido con el criterio seguido por el sentenciante anterior al dar particular trascendencia al dato de la localización del punto de impacto inicial ¿a la altura del faro izquierdo del automotor? para dilucidar lo atinente al momento en que los rodados arribaron a la intersección. Asimismo, estimo oportuno expresar que no encuentro probado que, como se esfuerza en presentarlo el recurrente, los daños en el lateral derecho de la moto se ubicaran exactamente en el sector ¿medio y trasero? (f. 321). Nótese que en el citado informe obrante a f. 39 vta. de la causa penal se describen roturas y deformaciones de piezas de la moto que claramente corresponden al sector delantero, como el ¿instrumental? o tablero o ¿el pedal de freno y apoya pie delantero derecho?. Incluso, es factible que la inoperancia del freno trasero constatada fuera consecuencia de la avería del referido pedal, lo que permitiría colegir que los daños en la moto se localizaron más bien en la parte media y delantera. Y, aún en la hipótesis más favorable para el quejoso, habrá que considerar que la moto sufrió daños en todo el lateral derecho, y no solamente en el sector medio y trasero de ese lado. Lo explicado obliga a descartar que el presente sea ¿exactamente similar? al caso recientemente fallado por esta Sala que el apelante cita a f. 321 vta. En ese sentido, quiero dejar aclarado que el precedente invocado se dictó en un supuesto de colisión entre dos automotores, de similar porte, en el que el vehículo que venía por la izquierda tenía localizados sus daños en el lateral trasero derecho, por lo que era evidente que estaba en la etapa final del cruce cuando fue alcanzado por la parte frontal del otro rodado involucrado en ese accidente. Por lo demás, repárese que, de forma similar al pretensor, la accionada también afirmó estar ¿finalizando de traspasar la intersección? cuando aquel apareció desde la izquierda, por lo que la conclusión del juez de grado en cuanto a que ambos vehículos arribaron a la intersección en forma simultánea, se distancia de lo aseverado en la demanda tanto como de lo sostenido por las encartadas en sus respectivas contestaciones (ver fs. 66 vta. y 114 vta.). De tal modo, carece de asidero el cuestionamiento del recurrente en punto a

que al a quo ?no le resulte verosímil la versión del actor y por el contrario, otorgue veracidad a la versión de la demandada? (f. 322 vta.). En resumidas cuentas, pese a las quejas del demandante, coincido con el criterio del sentenciante anterior al apreciar como decisiva la ubicación del primer punto de contacto para dilucidar lo atinente a la operatividad de la prioridad de paso, en función del momento en que los vehículos arribaron a la intersección. A más de ello, también considero de fundamental importancia que en el croquis de f. 190 el perito ingeniero mecánico ubicó el ?Probable lugar de colisión? (referenciado con el número 2) en el centro de la encrucijada, e indicó la ?Probable ubicación y trayectoria de los rodados antes del impacto? (referenciadas con el número 1), en posiciones aproximadamente equidistantes de ese lugar de colisión. Es que, relacionando estos datos con el mentado primer punto de contacto, y teniendo en cuenta la diferencia de porte de los rodados en cuestión, no puede sino concluirse que la moto y el Peugeot se presentaron a la encrucijada prácticamente al mismo tiempo. Por otra parte, nótese que el Ing. Garcea aclaró que al referirse a la ?velocidad del auto? en la mecánica del hecho que describió a f. 189 vta. ?NO utilizó la frase velocidad significativa?, a lo que se agrega lo que explicó luego en cuanto a que ?En caso de la posible existencia de proceso de frenado, no fueron registradas evidencias alguna, como para descartar y/o afirmar? (ver segunda y tercera respuestas a f. 246 vta.). A más de ello, adviértase que, cuando se le requirió específicamente que informara sobre la velocidad de uno de los rodados (la moto), el experto contestó que ?De acuerdo a la información aportada en la causa?, ello no era posible (ver respuesta al punto 5 propuesto por las emplazadas a f. 192).

Y así, en definitiva, el idóneo no pudo expedirse ni sobre las velocidades de circulación de los rodados momentos antes del impacto inicial, ni sobre la existencia de procesos de frenado que eventualmente el Peugeot y/o la moto hubieran podido intentar ante la inminencia de la colisión; lo que priva de sustento a los reproches ensayados al respecto por el apelante (ver fs. 327 vta./328 vta.). Tampoco pueden ser atendidos los argumentos que el recurrente basa en la conducta culposa que achaca a la accionada por haber perdido el dominio de la cosa peligrosa a su cargo. Es que, si bien es obvio que, al encontrarse con la moto, Salome no logró mantener el control del rodado que conducía, en el sentido de que no pudo maniobrar eficazmente para evitar embestirla, ello no alcanza a revestir el carácter de causa eficiente del accidente que, en realidad, se produjo por exclusiva responsabilidad de Martínez Palao, quien ingresó al cruce violando la prioridad de paso que correspondía a la demandada. Al respecto, bien se ha dicho que semejante transgresión comporta una contravención grave contra la seguridad del tránsito que genera la responsabilidad inherente a los daños que se ocasionen en caso de producirse un accidente (conf. CNCiv., Sala K, ?Bellandi, Héctor A. c/Bellizán, Marcelo s/Daños y perjuicios?, del 12/05/1997). Huelga decir que un conductor diligente -como exige el art. 39 inc. b) de la ley 24.449-, además de reducir sensiblemente la velocidad al aproximarse a una bocacalle con sentido del tránsito desde su derecha, antes de emprender el cruce, debió cerciorarse de la ausencia de vehículos circulando por allí, con prioridad de paso. Martínez Palao, en cambio, evidentemente siguió adelante sin tomar esa elemental precaución y, así, en todo caso fue él quien perdió el dominio de la moto y de forma imprevista para Salome se interpuso en la línea de circulación de esta. Y esa imprudencia del actor cobra especial significancia cuando se considera que no consiguió acreditar encontrarse habilitado para conducir motocicletas. Al respecto, adviértase que en la denuncia del siniestro ante su aseguradora consignó: ?El asegurado posee registro pero en el momento del siniestro es extraviado? (ver copia fiel de la denuncia efectuada por el accionante el 21 de junio de 2016, agregada por Aseguradora Total Motovehicular S.A. a f. 175, con su informe de f. 176). Sin embargo, al oficio librado a la Dirección de Otorgamiento de Licencias del G.C.B.A. (ver prueba informativa ofrecida en el punto 4)d) a f. 34 y diligencia agregada a f. 196), la mencionada dependencia respondió: ?que según informe suministrado por el Departamento de Cómputos y Archivo, el Sr. Martínez Palao Jerico, DNI 93.462.069, NO ha podido ser localizado por el número de DNI consignado, como si estuviera habilitado por esta CABA? (ver f. 201). Por todo lo expuesto, estoy persuadido de que el accionar del conductor de la moto ha sido la causa adecuada del acontecimiento de marras, situación que conduce a tener por acreditado el hecho del damnificado (en los términos del art. 1729 del Código Civil y Comercial de la Nación) que las encartadas invocaron como eximente de su responsabilidad (ver fs. 66 vta./67 vta. y 115/116). En tal virtud, propondré al Acuerdo que se rechacen los agravios expresados por el pretensor y se confirme el rechazo de la demanda decidido en la anterior instancia. IV.- CONCLUSIÓN Por lo expuesto, de compartir mi voto, propongo al Acuerdo: 1) Confirmar la sentencia de grado en todo lo que decide y fue motivo de agravio; 2) Imponer las costas de Alzada de igual modo que las de primera instancia (art. 68 del C.P.C.C.N.). Los Dres. Ramos Feijóo y Parrilli, por análogas razones a las aducidas por el Dr. Díaz Solimine, votaron en el mismo sentido a la cuestión propuesta. Con lo que terminó el acto: OMAR DIAZ SOLIMINE - CLAUDIO RAMOS FEIJOO - ROBERTO PARRILLI. Es copia fiel del Acuerdo que obra en la Pág. n° 1789 a n° 1801 del Libro de Acuerdos de esta Sala ?B? de la Excma. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil. Buenos Aires, 6 de agosto de 2019. Y VISTOS: Por lo que resulta de la votación que instruye el Acuerdo que antecede, se resuelve: 1) Confirmar la sentencia de grado en todo lo que decide y fue motivo de agravio; 2) Imponer las costas de Alzada de igual modo que las de primera instancia (art. 68 del C.P.C.C.N.). Regístrese, protocolícese y notifíquese. Oportunamente publíquese (conf. C.S.J.N. Acordada 24/2013). Fecha, devuélvase. Fecha de firma: 06/08/2019 Alta en sistema: 07/08/2019 Firmado

por: DR. CLAUDIO RAMOS FEIJOÓ, JUEZ DE CÁMARA Firma do por: DR. ROBERTO PARRILLI, JUEZ DE CAMARA
Firmado por: DR. OMAR LUIS DIAZ SOLIMINE, SUBROGANTE
043602E