

## Accidente De Transito Prioridad De Paso Deberes Del Conductor

### JURISPRUDENCIA

### Accidente de tránsito. Prioridad de paso. Deberes del conductor

Se confirma la sentencia que hizo lugar a la demanda por los daños y perjuicios derivados del accidente de tránsito sufrido por el actor cuando viajaba como acompañante a bordo de una motocicleta, en el entendimiento de que ambos conductores demandados han contribuido igualmente a la generación de los daños cuya indemnización reclama el damnificado. En Quilmes a los 03 días del mes de abril del año 2019, reunidos en Acuerdo Ordinario los Señores Jueces de la Sala Segunda de la Excelentísima Cámara de Apelación, integrada por los Doctores Horacio Carlos Manzi y Eleazar Abel Reidel con la presencia del Señor Secretario, Doctor Gustavo José Fuchs, se trajeron a despacho, para dictar sentencia, los autos "GASSMANN Nicolás c/ EMPRESA SAN VICENTE SA DE TRANSPORTE S/ DAÑOS Y PERJUICIOS? (Expte. 19894).- Y de conformidad con lo dispuesto en los arts. 168 de la Constitución de la Provincia de Buenos Aires, 263 y 266 del Código Procesal Civil y Comercial, se practicó el sorteo de ley que dio el siguiente orden de votación: Doctores Eleazar Abel Reidel y Horacio Carlos Manzi.- LA EXCELENTISIMA CAMARA RESOLVIO PLANTEAR LAS SIGUIENTES CUESTIONES: 1a) ¿SE AJUSTA A DERECHO LA SENTENCIA APELADA? 2a) ¿QUE PRONUNCIAMIENTO CORRESPONDE DICTAR? VOTACION: A LA PRIMERA CUESTION PLANTEADA EL SEÑOR JUEZ DOCTOR REIDEL DIJO: 1. Han sido enviados los autos a este Tribunal, para analizar y resolver los recursos de apelación interpuestos por las partes (fs.522 y 525), respecto de la sentencia dictada el 10 de septiembre de 2018 (505/519 vta.), por la Señora Juez de Primera Instancia quién, haciendo lugar a la demanda incoada el 27 de noviembre de 2007, con motivo de un accidente de tránsito, condenó a la accionada y a su aseguradora, en la medida de su cobertura, a oblar la suma de PESOS CIENTO NOVENTA Y CUATRO MIL CUATROCIENTOS (\$ 194.400,-), con más los respectivos intereses y costas.- El capital de condena se integró con los siguientes rubros: a) ?Incapacidad sobreviniente? \$ 134.400,- y b) ?Daño moral? \$ 60.000,- 2. Para resolver como lo hizo, la Señora Juez a quo, luego de valorar pormenorizadamente la causa, concluyó que ?... las conductas y desplazamientos de los conductores de ambos rodados, la importancia e influencia que razonablemente puede otorgárseles en la provocación del accidente, creo prudente eximir de responsabilidad civil atribuida a la demandada en un 50%..., toda vez que las circunstancias antes analizadas, respecto del desplazamiento culposo, negligente e imprudente del conductor de la moto, ha interrumpido parcialmente y en esa proporción, la relación causal entre el hecho del accidente y el daño ocasionado...?.- 3. La actora, en su presentación de fs. 537/543, replicada por las accionadas, se agravió de la sentencia por la responsabilidad atribuida y los montos otorgados en concepto de ?incapacidad sobreviniente? y ?daño moral?, haciéndolo en los términos que sintéticamente transcribo: a. Responsabilidad objetiva: La sentenciante realizó un análisis valorativo de las circunstancias en que se desarrolló el evento dañoso, omitiendo ponderar en forma adecuada que: 1) el colectivo no accionó los frenos previo al impacto, 2) el conductor del colectivo es un chofer profesional que debía tener un mayor cuidado en la conducción del vehículo, 3) circulaba a exceso de velocidad, más de 40 km por hora, 4) no respetó la prioridad de paso. Consecuentemente en la sentencia recurrida se verifica la vulneración de la teoría de la causalidad adecuada y una errada atribución de responsabilidad al conductor de la motocicleta. Primeramente debo destacar que resulta llamativa la labor desempeñada por los peritos de la Sección de Accidentología Vial de la Policía de la Provincia de Buenos Aires que, con asistencia del perito de parte que suscribe la pericia obrante a fs. 176/178 de la causa penal, llegan a conclusiones totalmente inconciliables con las probanzas producidas en dicha causa, especialmente con el croquis de fs. 3, al establecer que no hay huellas de frenada relevadas en el lugar del hecho. Solo hace falta relevar el croquis de fs. 3 para determinar a simple vista que si las hay. Adviértase que en base a ellas el perito ingeniero mecánico designado en sede civil, practica la pericia respetando el principio de bilateralidad, donde determina con precisión la velocidad del colectivo (ver fs. 478) Mención aparte merece la insólita investigación llevada a cabo por la teniente Bachellerie en internet para observar fotografías de publicidad del tipo de motocicleta y conjeturar que la misma se vendería sin sistema de iluminación y que sería apta para un solo tripulante. La carencia de valor probatorio de todas estas suposiciones, conjugadas en verbo potencial, resulta palmaria. La sentenciante afirma apriorísticamente que la moto estaba preparada para llevar una persona y no poseía luces. Este razonamiento prescinde de la experiencia y se basa en conjeturas volcadas en verbo potencial (?indicaría?) volcados en la pericia llevada a cabo en sede penal. Ello no alcanza para tener por acreditada esta circunstancia. En otro sentido advierto que las fotografías de la moto son pos impacto y la pericia se llevó a cabo sin intervención de mi representado, por lo que no respeta el principio de bilateralidad. Es del caso señalar que el perito ingeniero mecánico designado en sede civil nada dice al respecto; por lo demás, nadie impugno su dictamen. Resulta absurdo sostener que la supuesta falta de luces, sumado a la supuesta imposibilidad de llevar un pasajero, circunstancias que no están acreditadas en autos, puede ser equiparable a la conducta asumida

por el conductor del colectivo. Antes bien, conforme surge del testimonio prestado por Federico Nicolás Presta (véase fs. 351 vta.) Maiaroto accionó las luces. Perfectamente puede haber ocurrido que la luz delantera, única relevante en el caso, se desprendiera como consecuencia del impacto. Sin lugar a dudas tanto la excesiva velocidad del colectivo, como la violación de la prioridad de paso, la temeridad con que conducía el chofer profesional del ómnibus al omitir accionar los frenos, se constituyen en causa adecuada para la producción del estropicio que termino con la vida de Maiaroto y causo las lesiones a mi representado. En tal sentido la conclusión de la pericia del ingeniero mecánico practicada en autos a fs. 483 determina que el relato efectuado en el responde de la demanda no coincide básicamente con la mecánica estudiada, ya que a fs. 62 se indica que el demandado circulaba a velocidad reglamentaria (en la intersección superaba los 30 km/h) y que atraviesa la intersección luego de cerciorarse que tenía el paso expedido ante la inexistencia de rodados (cuando decide efectuar la maniobra brusca de frenado es porque percibió la presencia de la motocicleta que se acercaba desde la derecha, momento que sucede antes de la intersección)?. En la instancia originaria no se mensuró esta circunstancia que revela a todas luces que el conductor del colectivo circulaba a exceso de velocidad, haciendo caso omiso a la regla del tránsito que determina la prioridad de paso y que no accionó siquiera el freno antes de impacto. De las constancias obrantes a fs. 482 vta., se determina que el colectivo atravesó la encrucijada de las calles Carabelas y Deán Funes mínimamente a una velocidad comprendida entre los 40 a 43 km/h. A fs. 10 de la causa penal el testigo Scola refiere que cuando su amigo Manuel salió manejando la moto lo hacía a una velocidad moderada, ya que el choque fue a solo una cuadra de donde estaban, no habiendo podido en tal trayecto ir a gran velocidad. Asimismo en relación al ómnibus, refiere que este circulaba rápido, no habiendo tocado bocina al llegar a la boca calle o sea a la esquina del choque? A fs. 15 de la causa penal Rodrigo Casado declara: que a preguntas formuladas refiere que cuando su amigo Emanuel salió manejando la moto, lo hacía a una velocidad moderada, no habiendo podido el deponente observar la colisión en virtud de su ubicación ignorando asimismo velocidad en la que circulaba el micro, no habiendo escuchado bocina o similar, solo el ruido del choque? A fs. 351 vta. del litigio civil declaró el testigo Federico Nicolás Presta, que refiere que: que la calle Deán Funes es una calle de un sentido de circulación, tiene dos carriles pero como estacionan se circula por uno, el sentido de circulación es de oeste a este, es una calle que vienen en bajada es una barranca, donde los colectivos pasan fuerte, rápido, estábamos sentados en un banco de la plaza que está ubicado más cerca de la esquina de la calle independencia y carabelas, Emanuel y Nicolás se suben a la moto prenden las luces de la moto porque ya era oscuro, ellos se dirigen por carabelas en sentido de sur a norte, no vi todo el trayecto de la moto, los vi salir y hasta que escuchamos el golpe en la esquina, fuimos y vimos a los chicos en el piso, vimos que había sido un colectivo que freno a los cuarenta o cincuenta metros después de la esquina por que bajan a mucha velocidad por la barranca, calculo que bajaba a cincuenta o sesenta km/h para que le lleve media cuadra frenar, no recuerdo que colectivo era, era uno de la empresa san Vicente, yo conozco el recorrido de este colectivo y viene de la estación de Bernal, baja por Deán Funes hasta caseros, o hasta Andrade? Se encuentra ampliamente acreditado en autos que el conductor del micrómnibus circulaba a exceso de velocidad, así lo declaran los testigos y lo determina el perito en el dictamen obrante a fs. 478/486 que no fue impugnado. En cuanto a la velocidad de la moto, el perito expresa que no se aportan elementos suficientes para calcularla, aunque por la deformación de los barrales delanteros y las lesiones sobre el cuerpo del conductor supone que estaría circulando por encima de los 30 km. Lo cierto es que esa suposición carece de valor probatorio, toda vez que no resulta avalada por ninguna de todas las declaraciones testimoniales obrantes en ambas causas y el propio perito sostiene que carece de elementos suficientes para calcular la velocidad. En la instancia de grado no se mensura adecuadamente el exceso de velocidad que portaba el colectivo al momento del hecho. Y es precisamente este exceso -que surge de constancias de autos- el determinante en la producción del siniestro Nada hubiera pasado si el conductor profesional hubiera respetado la prioridad de paso. La doctrina legal de la SCBA es reiterada sobre el valor que cabe asignar a la regla de la prioridad de paso. Si bien no es un bill de indemnidad la Suprema corte sostiene que: que tanto el art. 71 de la ley 5800 como el art. 57 de la ley 11.430, imponen al conductor que llegue a una bocacalle la obligación de reducir sensiblemente la velocidad y la de ceder el paso al vehículo que se presente a su derecha. Y ello es así sin discriminar quién fue el que llegó primero a la bocacalle... El peso de esta regla no se encuentra desbaratado en el presente litigio. Tan solo se efectúan suposiciones acerca de las luces y de la velocidad de la motocicleta que no logran trascender, justamente, ese plano de lo conjetural. Ni logran formar convicción acerca del posible debilitamiento, para el caso, de la regla de prioridad de paso. El conductor del colectivo no accionó los frenos previo al impacto: El conductor del ómnibus es chofer profesional: La acreditación del exceso de velocidad Violación de la prioridad de paso Violación de la teoría de la causalidad adecuada - Errada atribución de responsabilidad al conductor de la motocicleta: Ante la evidencia colectada resulta arbitrario el razonamiento que atribuye al conductor de la motocicleta un 50 por ciento de responsabilidad, quitando a mi representado - tercero transportado- la posibilidad de percibir el total de la indemnización. Por todo lo expuesto, erra la sentenciante al tener por acreditada la interrupción del nexo causal. b.- Incapacidad sobreviniente. Causa agravio a mi mandante el insignificante monto indemnizatorio otorgado para resarcir las consecuencias dañosas derivadas del

sinistro. Pues la suma de \$134.400.- resulta irrisoria frente a los graves padecimientos que padece el actor. Del informe pericial elaborado por la Dra. Alicia Ester Olejarczyk a fs. 257/259 surge que el porcentaje de pérdida auditiva es un 40%, la misma es irreversible, y que el actor no pasaría satisfactoriamente un examen preocupacional "viéndose muy limitado su mundo laboral y social". Frente al sombrío panorama para un joven de 20 años de edad, encontrándose con serias dificultades para desenvolverse en su vida laboral y social, con la severa disminución de su capacidad auditiva, resulta insuficiente pretender resarcirlo con la suma de \$134.400.- Cabe puntualizar aquí que el demandado NO ESTÁ EN CONDICIONES DE SUPERAR UN EXÁMEN PREOCUPACIONAL, con las graves implicancias que ello acarrea para una persona de tan corta edad (20 años al momento del hecho). A ello se le suma que la pérdida de audición, como señaló el perito repercute en su vida social, resultando difícil para un joven llevar una vida normal con semejante incapacidad en uno de sus sentidos. En virtud de las particulares circunstancias señaladas (días de internación, corta edad de la víctima, secuelas que padece) solicitamos a V.E. Tribunal deje de lado las rígidas fórmulas matemáticas y los standares prefijados a los efectos de cuantificar la indemnización al Sr. Gassmann en función de la incapacidad otorgada por el experto, y más allá del número frío del porcentaje otorgado, se tomen en cuenta las implicancias que efectivamente trae para su vida la pérdida del 40% de audición. Ruego a V.E que le conceda al Sr. Gassmann una indemnización suficiente para resarcir el daño sufrido y probado en autos.

c. Daño Moral: Causa agravio a mi mandante la irrisoria suma de \$ 60.000.- otorgada en concepto de daño moral. Difícil resulta establecer un monto para compensar el padecimiento de una persona que estuvo 25 días internada en estado de coma, fue sometida a una operación quirúrgica, con serias complicaciones físicas, y que a sus 20 años perdió el 40% de su capacidad auditiva. Gassman tenía 20 años al momento del accidente, lo operaron y colocaron una válvula en la cabeza, estando 25 días en coma. Estuvo internado en dos nosocomios con posterioridad al accidente, presentado edema cerebral difuso, borramiento de surcos, contusiones hemorrágicas y hemoventriculo derecho y hemiparesia derecha. Durante la internación padeció paresia facioabraquiocrural izquierda con afasia de expresión que limita la expresión verbal. Toma medicación para las convulsiones. Hizo rehabilitación y fonoaudiología, ya que presentaba serias dificultades con el habla luego del accidente. Presenta una hipoacusia perceptiva o neurosensorial bilateral irreversible, por lo que tiene descendida las vías conductivas y neurosensorial, es decir, que el órgano de corte, las vías, los centros o bien el área cortical, se encuentran lesionados, y no tienen recuperación por lo tanto es permanente?... No caben dudas que pretender reparar los padecimientos, alteraciones, molestias y perturbaciones que sufrió y sufre en su vida el Sr. Gassmann con la ínfima suma de \$60.000.- como pretende el sentenciante es inadmisibles. Todas las circunstancias reseñadas en torno a los trastornos padecidos y la actual incapacidad auditiva alientan a rogar a V.E que eleve el monto de incapacidad otorgado por la honorable jueza de primera instancia.

4. A su turno, la demandada y la citada en garantía, en su escrito de fs. 548/553, contestado por la contraparte, también cuestionó el pronunciamiento por la responsabilidad que le fue atribuida.- Sintéticamente sostuvo lo siguiente: La Responsabilidad: Esta parte viene mediante el presente a agravarse de dicha resolución, por considerar que el desplazamiento culposo negligente e imprudente del conductor de la motocicleta interrumpió de manera absoluta la relación causal entre el riesgo atribuible al ómnibus y/o la conducta de su chofer y el daño. Sustentando nuestro parecer en los fundamentos que a continuación se procederán a desarrollar. En primer lugar, extraña sobremanera a esta parte la conclusión a la que arriba el a quo, ya que de todas las constancias obrantes en las presentes actuaciones, de las obrantes en la causa penal, y especialmente de los propios fundamentos de la sentencia que se impugna, surge de manera irrefutable que estamos en presencia de la causal de eximición de responsabilidad que contempla expresamente la parte final del segundo párrafo del artículo 1113 del Código Civil; esto es que la conducta de la víctima o de un tercero haya interrumpido total o parcialmente el nexo causal entre el hecho y el daño (SCBA, C 105191 S 03/10/2012); resaltando que en el caso de autos dicha interrupción del nexo causal ha sido absoluta. Dichas conclusiones a las que arriba el a quo se sustentan en numerosos y diversos elementos probatorios obrantes tanto en la causa civil como en la causa a penal, elementos que el propio juez de grado se encarga de citar expresamente en su fallo. Entiende así esta parte, que la acreditación de tales circunstancias (eximentes de responsabilidad para la parte demandada), se fundamenta de manera irrefutable en una batería de pruebas que resulta imposible rebatir; todo ello conforme a las reglas de la sana crítica, la cual hasta este punto es aplicada de manera correcta por el juez de grado. Lo que no logra entender esta parte, es cómo el mismo juez y en el mismo fallo comete un grosero error al aplicar las mismas reglas de análisis probatorio; ya que basándose pura y exclusivamente en una mera estimación y en una teoría conjetural elaboradas por el perito mecánico, da por acreditada una supuesta infracción mínima al límite de velocidad permitida por parte del chofer del ómnibus, expresando: "Con relación al colectivo de propiedad de la demandada, de la incuestionada pericia mecánica realizada en autos, surge que el mismo circulaba a poco más de 40 km/h al momento de emprender el cruce de la intersección, y que, cuando el conductor detectó la presencia de la motocicleta, ya no tuvo tiempo de reacción para evitar la colisión (v. fs. 481 vta./484). De ello se infiere que la velocidad a la que circulaba era excesiva, o al menos lo suficientemente elevada como para impedirle frenar a tiempo". Procederé en este punto a explicar la razón de los términos

utilizados por esta parte para hacer mención a la pericia mecánica, ya que los mismos no han sido escogidos azarosamente. En primer lugar, considera esta parte que en cuanto a la velocidad a la que circulaba el colectivo propiedad de la demandada, estamos en presencia de una mera estimación por parte del perito mecánico, ya que la misma no se sustenta en elementos precisos y concretos...

No es la intención de esta parte realizar un juicio de valor sobre la capacidad de cálculo longitudinal que posea el Teniente Casco para realizar mentalmente dicha estimación; pero una conclusión pericial como dictamen científico debe basarse en hechos empíricos y concretos. Párrafo aparte merece la huérfana conjetura que incluye el perito cuando expresa: "cuando el conductor detectó la presencia de la motocicleta, ya no tuvo tiempo de reacción para evitar la colisión" (v. fs. 481 vta./484). Aplicando para llegar a dicha conclusión lo que parecerían ser facultades psíquicas para ingresar en el ámbito mental del chofer del colectivo y lograr reproducir lo que este último percibió con sus sentidos en el momento del hecho; es sabido que tal tipo de afirmación sólo puede efectuarse no sólo conociendo la velocidad (que en este caso el perito desconoce), sino contextualizando en un cálculo esa velocidad según la cantidad de metros recorridos por segundo y el tiempo de reacción de un conductor atento presumido como función de la ecuación. Nada de eso hace el perito (y a no dudar, de haber hecho la cuenta aún un lego advertiría la imposibilidad de evitar el resultado). Considerando esta parte que la conjetura caprichosa del auxiliar no merece un mayor análisis por lo absurdo de su contenido; únicamente nos limitaremos a decir que aún si el chofer del colectivo hubiera detectado en algún momento previo al impacto la presencia de la motocicleta (lo que no ocurrió debido a la falta de luces de la misma y el horario nocturno del hecho), si el perito se hubiera molestado en realizar un adecuado cálculo acorde a su disciplina técnica sobre la base del tiempo de reacción de un conductor atento, habría comprobado que el impacto no se podría haber evitado de ningún modo. Y, aun si hubiera existido tal exceso de velocidad, es totalmente desproporcionado establecer el 50% de responsabilidad solamente por este motivo, cuando de la otra parte involucrada en el hecho se aportaron tantos elementos que contribuyeron a su producción y aumentaron la peligrosidad y los daños acaecidos. En consecuencia, frente a una pericia, debe orientarse su análisis a partir de las premisas de la ciencia, esto es, un conocimiento que versa sobre un determinado objeto, elaborado por un método y un sistema sin contradicciones y con la posibilidad de testarlo y conocer su tasa de error, de tal forma que sobre dicha premisas debería analizarse su admisibilidad o procedencia. Siendo así, y no habiendo posibilidad alguna de imputar ningún tipo de responsabilidad al chofer del colectivo por el hecho acaecido, correspondería rechazar la demanda en todos sus términos; ya que mal podría haberse evitado el impacto con un objeto que nunca pudo ser visualizado.- Es que el único elemento en el que se sustenta el juez de grado para endilgar responsabilidad a la parte demandada es la supuesta infracción al límite de velocidad, infracción que como se ha explicado más arriba no fue debidamente acreditada; y que, sin perjuicio de ello, no hubiera modificado en absoluto la producción del hecho dañoso ya que el chofer del colectivo nunca tuvo posibilidad alguna de evitarlo. Habiendo expresado hasta aquí los fundamentos del agravio que genera el fallo al fundarse en esta pericia que carece de valor probatorio, se procederá ahora a exponer los fundamentos que se consideran más que suficientes para eximir totalmente de responsabilidad a la parte demandada. Destacando que los mismos surgen de las constancias obrantes en las presentes actuaciones, de las constancias de la causa penal, y especialmente surgen de forma expresa de los fundamentos del fallo recurrido. Es que desgraciadamente, quien introdujo la causa adecuada del evento fue el fallecido Maiarota, al conducir en forma imperita e imprudente una moto no habilitada para el tránsito urbano, en tanto carecía de luces frontales y traseras, de luces de giro y de espejos. A la calidad de la moto -de imperceptible presencia por las razones antedichas- se suma la incuestionable relación causal entre la localización de las lesiones de Maiarota y Gassmann y la inexistencia de casco protector reglamentario, todo lo cual ha actuado en forma excluyente como determinante de la producción del accidente y sus fatales consecuencias. En primer lugar, que el hecho tuvo lugar a las 2,30 de la madrugada, horario que disminuye la visibilidad notablemente.- En segundo término, que la motocicleta conducida por Maiarota es la que reviste la calidad de embistente.- Asimismo, que al embestir al colectivo, la motocicleta lo hizo cuando este último ya había traspuesto más de la mitad de la línea imaginaria de la calle Carabelas, y que el impacto tuvo lugar en la parte media trasera de dicho rodado.- Por último, la motocicleta no contaba con luces traseras ni delanteras, luces de giro ni espejos retrovisores y no estaba equipada para transportar un acompañante, todo lo que no sólo aumentó su inestabilidad sino también su peligrosidad. Por todo lo expuesto, y habiendo dejado en claro que no puede tenerse por acreditado bajo ningún concepto que el colectivo circulaba a una velocidad mayor a la permitida, considera esta parte que toda la responsabilidad del hecho recae sobre el conductor de la motocicleta y su acompañante.- Ya que los mismos circulaban de noche en un vehículo sin luces y que no estaba equipado para transportar un acompañante, lo que por un lado hizo absolutamente imposible que pudieran ser vistos por el chofer del colectivo, y por otro lado aumentó considerablemente la peligrosidad del rodado en el que circulaba la parte actora. De más está decir que todos los elementos obrantes en la causa civil son contestes con los obrantes en la causa penal, en cuanto a la acreditación de todos estos extremos. En este punto, se adiciona otra circunstancia que influyó en la producción del daño aducido por la actora, y es la falta de utilización de casco protector reglamentario por ambos ocupantes de la motocicleta. Circunstancia que quedó debidamente

acreditada a partir de la declaración de todos los testigos de la causa.- A esta altura, restaría hacer mención únicamente a la supuesta prioridad de paso que tendría la motocicleta por circular por la derecha; anticipando que en este caso no es de aplicación bajo ningún punto de vista ya que se encuentra acreditado que el colectivo ya había traspuesto más de la mitad de la línea media imaginaria de la calle Carabelas; y especialmente porque el horario nocturno en el que tuvo lugar el hecho y la falta de luces de la motocicleta hicieron totalmente imposible que dicho rodado pudiera ser divisado por el chofer del colectivo. Siendo así, mal podría exigirse que se diera prioridad de paso a un vehículo que no puede ser visto. El juez de grado atribuye erróneamente la prioridad de paso a la moto simplemente por considerar que circulaba por la derecha, ignorando que esa prioridad no es absoluta y que justamente cae cuando el vehículo que circula por la izquierda ya se encontraba cruzando la intersección: ¿Si quien no tenía prioridad, ya estaba pasando el cruce, como se desprende de la parte trasera derecha del vehículo que registra la embestida, la prioridad de paso cede a quien ya lo está efectuando. De otro modo, quien proviene de la izquierda, teóricamente nunca tendrá la certeza de su turno al enfrentar la encrucijada.? (conf. CC0001 SM, 54406, sent. del 5-II-2004).- Por todo lo antes expuesto, pido a V.E. que revoque la sentencia con motivo de la falta de responsabilidad del demandado, en virtud de la causal de eximición de responsabilidad que contempla expresamente la parte final del segundo párrafo del artículo 1113 del Código Civil; ya que en este caso la conducta de la víctima y de un tercero (conductor de la motocicleta) han interrumpido de manera absoluta el nexos causal entre el hecho y el daño. En el caso de no compartir nuestro criterio, solicitamos de manera subsidiaria se reduzca considerablemente el grado de responsabilidad endilgada a la parte demandada, porque aún si el chofer del colectivo hubiera circulado a la velocidad que determinó el perito (lo que no fue debidamente acreditado) el hecho no podría haberse evitado de ningún modo, debido a la imposibilidad de ser divisada la motocicleta por la falta de luces y encontrarse el colectivo ya cruzando la línea media de la intersección; razón por la cual tampoco sería de aplicación la prioridad de paso que alega la actora. 5. Consentido el llamado de autos para sentencia? (fs.566), abordaré los agravios reseñados iniciando su tratamiento respecto de la responsabilidad atribuida a la demandada.- La Doctrina legal, a la que adhiero, tiene establecido que quien acciona en función del art. 1113 del Código Civil debe probar: 1) el daño; 2) la relación causal; 3) el riesgo de la cosa; 4) el carácter de dueño o guardián de los demandados, respondiendo -en principio- el dueño o guardián de la cosa riesgosa productora del daño de manera objetiva (SCBA Ac. 105708 S 17/08/2011).- Asimismo debe tenerse presente que la ley toma en cuenta como factor para atribuir responsabilidad al dueño o guardián el "riesgo creado", prescindiendo, en principio, de toda apreciación de su conducta desde el punto de vista subjetivo, pues no interesa si de su parte existe culpa, ni invierte la carga procesal de la prueba. Aun cuando probasen su falta de culpa, ello carecería de incidencia para excluir su responsabilidad porque deben acreditar la concurrencia del supuesto previsto en la frase final de la segunda parte, 2º párrafo del art. 1113 del Código Civil, esto es, que la conducta de la víctima o de un tercero interrumpió total o parcialmente el nexos causal entre el hecho y el daño (SCBA C 112545 S 12/09/2012) Inclusive resulta impropio hablar de "exclusividad" en el accionar de la víctima o del tercero. Debe si determinarse si el mismo es excluyente de responsabilidad y, en su caso, en qué medida (SCJBA Ac.34801).- No obstante lo expresado, si al tiempo de computarse una eventual situación que excluya la responsabilidad del dueño o guardián de la cosa, no podrá dejar de valorarse el cuadro total del comportamiento de todos los protagonistas desde una perspectiva integral (SCJBA Ac.34056; Ac.39694; Ac.39189; Ac.36391).- Consecuentemente debe determinarse si están acreditadas tales circunstancias, siendo pertinente resaltar que los impedimentos de responsabilidad deben ser apreciados restrictivamente, por la finalidad social típica de la norma, que ha creado los factores de atribución, que deben cesar sólo en casos excepcionales, sin conferirles desmedida extensión (SCJBA Ac.33743, DJBA 132-229). La demandada alegó oportunamente, al contestar la demanda, que el accidente se produjo por culpa del conductor de la motocicleta, en la que el actor circulaba como acompañante, ?...al conducir en forma imperita e imprudente una moto no habilitada para el tránsito urbano, en tanto carecía de luces, de luz de giro y de espejo... Por otra parte no estaba en condiciones de llevar dos personas, ya que está diseñada para un solo tripulante. Lo cierto es que el colectivo avanzaba en forma normal y a velocidad reglamentaria ...(y)... cuando ya estaba finalizando el cruce es embestido en su lateral derecho, parte media, por la moto que avanzaba perpendicular a éste...? (ver fs.61 vta./62).- 5.1. Adentrándome en el análisis de la cuestión sustancial y dado el cuestionamiento frontal que en sus agravios formuló la parte actora, respecto de lo actuado en la Causa Penal, debo poner de relieve que dichas actuaciones fueron ofrecidas como prueba por ambas partes (fs.34, 64 vta., y 75), por lo cual no puede disconformarse con lo que le resulte adverso y quedarse con lo que la favorece, conforme lo establecido por la reiterada Doctrina Legal vigente, a la que adhiero (SCBA LP C 120650, S 12/07/2017; SCBA LP C 104064 S 14/09/2011; SCBA LP C 98296 S 22/12/2008; SCBA LP Ac 93328 S 12/07/2006; SCBA LP Ac 87061 S 30/03/2005).- 5.2. Consta en el Informe técnico?, obrante a fs. 25 de la misma, que ?La motocicleta por su modelo, no posee ningún tipo de luces, como así tampoco espejos, encontrándose la misma en buen estado de conservación y uso...?.- Asimismo, el informe de la perito en Accidentología Vial (fs.176/179), da cuenta de que ?El colectivo de la línea 263 se desplazaba por calle Deán Funes en el sentido cardinal de SO a NE., mientras que la motocicleta lo hacía por la calle

Carabelas de SE a NO. En momentos en que el colectivo se hallaba trasponiendo la línea media imaginaria de la arteria Carabelas, es contactado en su parte media-trasera del lateral derecho, por la parte frontal de la motocicleta Yamaha 125?.- Concluyendo que ?De acuerdo a la localización de los daños, la motocicleta Yamaha YZ 125 reviste carácter de Agente Activo Embistente Físico Mecánico, sobre el colectivo de la línea 263, quién resulta revestir carácter de Agente Activo Embestido Físico Mecánico?.- Esta conclusión da por tierra la distorsionada afirmación, maliciosamente formulada en la demanda, respecto de que ?...fue el ómnibus el que embistió a la motocicleta, pasándola prácticamente por encima,...?, (ver fs.29 anteúltimo párrafo).- Por otra parte, en cuanto a la velocidad de los vehículos, el referido ?Informe?, obrante en la Causa Penal, da cuenta de que ?No existen elementos objetivos de carácter accidentológico como ser huellas de frenadas relevadas en el lugar del hecho, como para poder aplicar las tablas de velocidad sobre las mismas. Se hace constar que las huellas impresas por el colectivo son post impacto? (fs.176/179).- Con ello se deja sin sustento el agravio de la actora cuando afirma que la perito afirma que no existen huellas de frenado.- 5.3. Asimismo, deben tomarse en cuenta las consideraciones efectuadas por el Agente Fiscal, al resolver el Archivo de la Causa Penal. Ello por cuanto las considero atinadas y fundadas en los hechos de la causa y de las que surge que la motocicleta que conducía Maiarota no contaba con luces traseras ni delanteras, luces de giro, ni espejos retrovisores y corresponde tener en cuenta que el hecho tuvo lugar a las 2,30 de la madrugada.- Agrega que la motocicleta no estaba equipada para transportar un acompañante.- Igualmente acota que la motocicleta embistió al colectivo cuando éste ya había traspuesto más de la mitad de la línea media imaginaria de la calle Carabelas y que lo hizo en la parte media-trasera del vehículo de mayor porte.- Consecuentemente, entendió que no era posible tener por acreditado el actuar imprudente del conductor del colectivo involucrado.- 5.4. Respecto de las conclusiones del perito ingeniero Andrés Angel Tursi, en relación a la velocidad de los rodados, debo señalar que constituyen meras conjeturas, basadas en el ?croquis? (sin escala) obrante a fs.3 de la Causa Penal, por lo que las mismas no constituyen prueba concluyente en el tema (arts. 375, 384, 474 del CPCC).- 5.5. La prueba testimonial obrante en la Causa Penal, poco y nada aporta en la dilucidación de la responsabilidad de los participantes en el trágico evento. Roberto Mauris Scola (fs.10/11), no vio el siniestro. Escuchó un ?fuerte golpe? y al mirar observa que sus amigos habían chocado.- Javier Rodrigo Casado (fs.15/16), tampoco vio el hecho.- Diego Sebastian Anselmo (fs.20/21), al igual que los anteriores, escuchó el ruido y luego advirtió el choque de los vehículos.- En cuanto a la declaración testimonial de Federico Nicolás Presta, se destaca su mendacidad, por cuanto refiere que el hecho se produjo alrededor de las 8 o 9 de la noche, ?creo? (SIC) (ver fs.351/352).- Todos los testimonios referidos anteriormente, prestados por ?amigos? de las víctimas, demuestran la intención de favorecerlas, en desmedro de la verdad de lo acontecido. Obsérvese que afirman que el motociclista ?prendió las luces?, cuando está fehacientemente acreditado que ese vehículo carecía de las mismas (arts. 375, 384, 456 CPCC).- 5.6. Para establecer definitivamente la responsabilidad, corresponde recordar que la prioridad de paso impone al conductor que llegue a la bocacalle desde la izquierda la obligación de reducir sensiblemente la velocidad y la de ceder el paso al vehículo que se presente a su derecha, sin discriminar quién fue el que arribó primero a dicho sitio. Dicha regla que, en principio, es absoluta, no puede ser evaluada en forma autónoma, sino -por el contrario- imbricada en el contexto general de las normas de tránsito, analizando su vigencia, en correspondencia con la simultánea existencia de otras infracciones y en correlación también, con los preceptos específicos del Código Civil que disciplinan la responsabilidad por daños (SCBA LP C 120758 S 29/08/2017; SCBA LP C 108063 S 09/05/2012).- En este caso sostengo que afirmar que el conductor de la motocicleta debe encontrarse exento de toda responsabilidad en el suceso solamente por portar la prioridad de paso en el cruce importa un juicio de valor manifiestamente distorsionado en atención a las restantes circunstancias acreditadas de la causa, cuando ha quedado demostrado que circulaba sin luces en plena noche (a las 2,30 hs.), con dos personas a bordo (cuando el vehículo está diseñado para transportar solamente a su conductor), su carácter de embistente, la ubicación del punto de impacto ("parte media trasera del lateral derecho", conf. pericia en Causa Penal, fs.176/179) y la potencia de la colisión. Estos datos no pueden ser soslayados y dan cuenta de que al arribar a la encrucijada, el motociclista hizo caso omiso de la regla que manda "circular con el debido cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo o animal, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito" (cfr. art. 51 inc.3, Código de Tránsito). En otros términos, el citado art. 51 imponía al conductor de la motocicleta -sin perjuicio de la prioridad de paso que le asistía- reducir sensiblemente la velocidad al llegar a la bocacalle para atender la posible presencia -suficientemente anterior- de cualquier otro vehículo circulando por la vía perpendicular, manteniendo el dominio de su rodado a tales fines. Y en el caso, en atención a los mencionados elementos recabados, considerando asimismo la orfandad probatoria respecto de otros datos igualmente útiles, el incumplimiento de tal conducta se aprecia igualmente idóneo para incidir en la producción y mecánica del evento (cfr. art. 384 y concs., CPCC). Sabido es que la regla derecha antes que izquierda no representa ningún "bill de indemnidad" que autorice al que aparece por la derecha de otro vehículo a arrasar con todo lo que encuentre a su izquierda (cfr. SCBA C. 101.402, sent. de 11-8-2010; SCBA C. 104.558, sent. de 11-5-2011; etc.). Tal prioridad que -en principio- es absoluta, no puede ser evaluada en forma autónoma sino, por el contrario,

imbricada en el contexto general de las normas de tránsito, analizando su vigencia en correspondencia con la simultánea existencia de otras infracciones y en correlación, también, con los preceptos del Código Civil que disciplinan la responsabilidad por daños. Es así, pues, que adhiero plenamente a la solución dada por la Juez a quo, toda vez que encuentro adecuada la valoración de la conducta integral de los participantes en el evento y la incidencia en el cuadro completo del siniestro, considerando las infracciones de tránsito cometidas y sus implicancias. En definitiva, valorando en su integridad el panorama fáctico traído, dada la incertidumbre existente en torno a la entera mecánica del hecho, también entiendo que ambos han contribuido igualmente a la generación de los daños cuya indemnización reclama el damnificado (cfr. art. 1113, párr. 2, Cód. Civ.; conf. SCBA Ac.120758).

6. Confirmada la resolución apelada, en cuanto a la responsabilidad de la accionada, debo abocarme al análisis de los rubros indemnizatorios cuestionados por las partes.-

6.1. ¿Incapacidad física sobreviniente y daño psicológico?? Bajo el vocablo incapacidad debe computarse a los efectos de una reparación plena: a) la lesión en sí misma como ofensa a la integridad corporal del individuo (incapacidad estrictamente física); b) el detrimento que ello produce en su aptitud de trabajo (incapacidad laboral); c) el menoscabo que además, apareja en su vida de relación toda, al amenguar y dificultar sus interrelaciones con los otros en el plano social, cultural, deportivo, lúdico, sexual, etc., al lado de similares inconvenientes e impedimentos en sus relaciones con las cosas (para lo que puede utilizarse la denominación de incapacidad o disminución de la capacidad integral del sujeto); d) el daño o incapacidad estética y e) el daño o incapacidad psicológica, cuando estos dos últimos perjuicios no son tarifados en forma autónoma y diferenciada de aquella triada de minusvalías que, al presente y por lo general, se consideran integrativas de la incapacidad sobreviniente a indemnizar (SCBA Ac.90471).- Por otra parte, la Doctrina Legal tiene reiteradamente establecido que para establecer la causa de un daño es necesario hacer un juicio de probabilidad determinando que aquél se halla en conexión causal adecuada con el acto ilícito, o sea, que el efecto dañoso es el que debía resultar normalmente de la acción u omisión antijurídica, según el orden natural y ordinario de las cosas (art. 901, C.C.). El vínculo de causalidad exige una relación efectiva y adecuada (normal), entre una acción u omisión y el daño: éste debe haber sido causado u ocasionado por aquélla (arts. 1068, 1074, 1109, 1111, 1113, 1114 del Código Civil; SCBA C-119733).- En el caso, si bien la perito médico Dra. Alicia Ester Olejarczyk, determinó que el actor presenta 16,80% de incapacidad física por una hipoacusia perceptiva o neurosensorial bilateral moderada, de cuyas conclusiones no encuentro mérito para apartarme (arts. 375, 384, 474 CPCC), no obstante discrepar con la sentenciante de la anterior instancia en cuanto a la incidencia que tuvo en la lesión el hecho de no haber tenido el casco protector y, por lo tanto, no estar debidamente protegido, conforme con su obligación (art.64 inc.2 Ley de Tránsito), dado que -de haberlo portado adecuadamente- probablemente hubiera evitado en mayor porcentaje los daños padecidos, entiendo que corresponde confirmar los montos otorgados (arts. 375, 384, 394, 401, 474 y conc. del CPCC).-

6.2. ¿Daño Moral? Este concepto tiene por objeto indemnizar el quebranto que supone la privación o disminución de aquellos bienes que tienen un valor esencial en la vida del hombre y que son la paz, la tranquilidad de espíritu, la libertad individual, la integridad física, el honor y los más caros afectos (SCJBA Ac.40790). Debe considerarse como la lesión a derechos que afecten el honor, la tranquilidad, la seguridad personal, el equilibrio psíquico, las afecciones legítimas en los sentimientos o goce de bienes, así como los padecimientos físicos o espirituales que los originen, relacionados causalmente con el hecho ilícito. Basta para su admisibilidad la certeza de que existió, ya que debe tenérselo por demostrado por el sólo hecho de la acción antijurídica -daño in re ipsa-. Siendo su naturaleza de carácter resarcitorio, no se trata de punir al autor responsable de infringirle un castigo, sino de procurar una compensación del daño sufrido (SCBA 101573).- Su resarcimiento depende -en principio- del arbitrio judicial, para lo cual basta la certeza de que ha existido, sin que sea necesario otra precisión (SCJBA Ac.48490), sin perjuicio de ponderar la personalidad de la víctima y su receptividad particular en función de sexo, edad, profesión, merituando las distintas circunstancias atinentes al hecho dañoso en sí mismo (sufrimientos físicos y psíquicos al momento de ocurrir el accidente, temor ante el peligro corrido, pérdida de conocimiento, etc., etc. ); al periodo de curación y convalecencia (dolores, incomodidades, postración, incertidumbre de restablecimiento, etc.); y a las secuelas espirituales que la lesión apareje a la víctima, etc. (Cf. PIZARRO Ramón Daniel "Daño Moral" edit. Hammurabi, 1996, p.340 y ss.; ZAVALA DE GONZALEZ, Matilde "Resarcimiento de Daños" t° 2a, p.369; Esta Sala RSD 08/02).- Por ello, dado que el actor padeció el accidente de tránsito motivo de autos, considerando la limitación de la responsabilidad, entiendo el natural padecimiento que le trajo aparejado en lo personal, la edad al momento del hecho y demás circunstancias referidas, estimo justo confirmar el importe establecido en la anterior instancia (Art.1078 C. Civil y 165 CPC).- Por lo expuesto VOTO POR LA AFIRMATIVA.- A esta cuestión el Señor Juez Doctor Horacio Carlos Manzi, por los mismos fundamentos, VOTA EN IGUAL SENTIDO. A LA SEGUNDA CUESTION PLANTEADA EL SEÑOR JUEZ DOCTOR REIDEL DIJO: Dado como ha sido resuelta la cuestión que antecede, corresponde desestimar los recursos interpuestos y confirmar la sentencia apelada en lo que fue materia de agravios. Las costas de Alzada, dado el vencimiento muto, deben imponerse en el orden causado (art. 68 CPCC). ASI VOTO A la segunda cuestión planteada el Señor Juez Doctor Horacio Carlos Manzi, por las mismas razones, adhiero al voto precedente.- Con

lo que terminó el acuerdo, dictándose la siguiente SENTENCIA: Se desestiman los recursos interpuestos, confirmándose la sentencia apelada en lo que fue materia de agravios. Las costas de Alzada se imponen en el orden causado. REGISTRESE. NOTIFIQUESE Y DEVUELVA.- 041251E