

Danos Y Perjuicios Accidente De Transito Culpa De La Victima

JURISPRUDENCIA

Daños y perjuicios. Accidente de tránsito. Culpa de la víctima

Se revoca el fallo recurrido, rechazando la responsabilidad que se le atribuyó a los codemandados y determinando la exclusiva responsabilidad de la víctima en la ocasión, quien con su moto intentó transitar por el estrecho paso existente entre dos vehículos de mayor porte.

En la Ciudad de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, a los 8 días del mes de abril del año dos mil diecinueve, reunidos en acuerdo los señores jueces de la Sala ?I? de la Cámara Civil, para conocer de los recursos interpuestos en los autos: ?Spuches, Miguel Angel y otro c/ San Cristóbal Sociedad Mutual de Seguros Generales y otros s/ daños y perjuicios? respecto de la sentencia corriente a fs. 598/605 de estos autos, el Tribunal estableció la siguiente cuestión a resolver: ¿Se ajusta a derecho la sentencia apelada? Practicado el sorteo resultó que la votación debía hacerse en el orden siguiente: Dres. GUIADO, CASTRO y RODRIGUEZ. Sobre la cuestión propuesta la Dra. Guisado dijo: I. La sentencia dictada a fs. 598/605, por un lado, hizo lugar a la demanda entablada por Miguel Ángel Spuches y Alejandra Daniela Salcedo contra Manuel Alejandro Floj y ?Transporte Sauer S.R.L.? -y la hizo extensiva a su aseguradora ?San Cristóbal Sociedad Mutuos de Seguros Generales en las condiciones de la póliza- condenándolos a pagarles la suma de Pesos Cuatrocientos Treinta Mil Ochocientos Veinte (\$431.820) y Trescientos Noventa y Tres Mil (\$393.000), respectivamente, con más los intereses y las costas del proceso; y, por el otro, rechazó la pretensión dirigida contra Jorgelina Marcela García e impuso en este caso las costas por su orden. Contra dicho pronunciamiento se alza la parte actora quien expresó agravios a fs. 627/638, los que fueron respondidos a fs. 645/647 como así también los codemandados Floj, ?Transporte Sauer S.R.L.? y su aseguradora en virtud de los argumentos expuestos a fs. 616/625, que merecieron la respuesta de fs. 640/643. Según el relato que surge del escrito introductorio, el hecho que motivó este proceso sucedió el 15 de noviembre de 2012 a las 8:00 hs. aproximadamente sobre la autopista Panamericana km. 14, a la altura del puente Hipólito Yrigoyen, por la que circulaba Miguel Ángel Spuches Salcedo, hijo de los accionantes, al mando de la motocicleta Zanella RX-150 dominio ..., a baja velocidad por el segundo carril y a la par del camión Scania modelo 832 dominio ... -con acoplado Randon dominio ...- guiado por el codemandado Floj quien lo hacía por el tercer carril de dicha vía. En esas circunstancias y por motivos que se desconocen, el rodado Hyundai i 30 dominio ..., conducido por Jorgelina Marcela García, que precedía en el andar a la moto pero por su lado izquierdo, realizó una maniobra intempestiva para el motociclista desplazándose hacia su derecha, lo que le impidió ensayar una posible evasión, le hizo perder el control y produjo que se cayera en idéntico sentido, donde fue alcanzado por las ruedas duales izquierdas del semirremolque provocando ello finalmente su fallecimiento. El juez de grado, luego de encuadrar jurídicamente la cuestión en el art. 1113 del Código Civil de conformidad con lo establecido en el plenario ?Valdez, Estanislao Francisco c/ El Puente S.A.T y otro s/ daños y perjuicios? y señalar que se encontraba fuera de discusión que al momento del hecho el tránsito era a paso de hombre, descartó el croquis elaborado por el ingeniero mecánico mediante el que se adjudicó una maniobra de encierro a la conductora del Hyundai sobre la moto, por tratarse de una mera suposición de aquél que contradice lo que surge de los agregados en la causa penal, no encontrando sustento en ninguna prueba. Asimismo, concluyó que dada la ubicación del golpe que recibió este rodado en su sector trasero resultaba más verosímil la mecánica que expuso la conductora de ese vehículo, que es, además, coincidente con la aportada por el conductor del camión en sede represiva. En virtud de ello y teniendo en consideración que el conductor de la moto circulaba por una vía multicarril en infracción al art. 45 inc. b de la ley 24.449 que le imponía hacerlo por un único carril y por el medio del mismo, como así también la falta de precaución para realizar la maniobra de sobrepaso intentada por la izquierda del camión cuando pretendió aprovechar el espacio existente entre vehículos mayores, le adjudicó a la víctima la culpa por el hecho aquí debatido. Sin embargo, consideró que la fractura del nexo causal no era total y adjudicó un 30% de responsabilidad al conductor y al propietario del camión, ya que éste transitaba por un carril vedado para los vehículos de su porte (con. art. 45 inc. e de la ley 24.449), lo que según su criterio contribuyó al luctuoso resultado. La parte actora se agravia de la atribución de responsabilidad que se le endilgó, de los montos otorgados en concepto de ?valor vida?, ?daño moral? y ?gastos? por considerarlos reducidos, de que se haya realizado un tratamiento conjunto del daño psicológico y psiquiátrico en la sentencia -cuyo deslinde propone-, del otorgamiento de una suma por ?daño psicológico? y ?tratamiento psicológico? a favor de uno de ellos -que también resulta a su criterio reducida- y del rechazo respecto a la restante coactora. Por su parte, los codemandados Floj, ?Transporte Sauer S.R.L.? y su aseguradora, cuestionan que se les haya atribuido responsabilidad en el hecho, la cuantía de los rubros que componen la cuenta indemnizatoria, la imposición de costas y la tasa de interés aplicada. II. Ante todo cabe destacar que por imperio del art. 7 del nuevo Código, la normativa aplicable sería aquella vigente al tiempo de la ocurrencia del hecho. Ello es así porque es en esa ocasión en la que se reúnen los presupuestos de la responsabilidad civil, discutidos en esta instancia (conf.

Aída Kemelmajer de Carlucci ?La Aplicación del Código Civil y Comercial a las relaciones y situaciones jurídicas existentes?, ed. Rubinzal Culzoni, doctrina y jurisprudencia allí citada). III. Sentado ello, me dedicaré en primer término a analizar los agravios de las partes tendientes a cuestionar lo decidido en materia de responsabilidad, ya que la necesidad de tratamiento de las restantes críticas dependerá de lo que se decida al respecto. Liminarmente señalo que comparto con el juez de grado que el encuadre jurídico está dado por la norma contenida en el art. 1113 del Código Civil. De allí que habiendo quedado acreditado que participaron más de dos vehículos en movimiento, resulta aplicable -en lo atinente y en la actualidad- el fallo de la Excma. Cámara Nacional del Fuero -?Valdéz, E. c/ El Puente SAT y otros s/ daños y perjuicios? del 10.11.1994, ED: 161-402- que, con sujeción a los antecedentes de la Corte Suprema de Justicia de la Nación -in re, ?Prov. de Bs. As. c/ Massaro, G., del 26.10.1993, Diario ?La Ley? del 06.04.1994, admitió la teoría de las presunciones concurrentes de causalidad receptando, de tal manera, la más generalizada opinión de nuestra doctrina (conf. Alterini, A. Presunciones concurrentes de causalidad en la colisión de automotores, LL 1988-D, 296, entre otros). Según este enfoque, la sola circunstancia de la existencia de un riesgo recíproco no excluye la aplicación de lo dispuesto en el 2do. párrafo, segunda parte, del art. 1113 del Cód. Civil que regula lo pertinente a la responsabilidad civil por el hecho de las cosas y -de tal forma- en hipótesis de características análogas al presente, se crean presunciones concurrentes como las que pesan sobre el dueño o guardián; quienes deben afrontar los daños causados a otro, salvo que prueben la existencia de circunstancias eximentes. Es decir, que en aquellos daños producidos por la intervención de automotores, resulta aplicable la teoría del riesgo creado -incorporada por la norma citada-; sea por el vicio de la cosa o por el riesgo o peligrosidad que producen cuando se encuentran en movimiento (conf. Bustamante Alsina, J., Teoría general de la responsabilidad civil, p. 303/304, entre otros). Por ello en cuanto a las causales de eximición de responsabilidad, el dueño o guardián de las cosas generadoras de riesgo deberá acreditar la interrupción del nexo causal, probando el hecho de un tercero por quien no debe responder, la culpa de la víctima o la producción de un caso fortuito o supuesto de fuerza mayor. Debe advertirse, en tal sentido, que si bien estos últimos aspectos no se encuentran mencionados por la citada norma, devienen aplicables como eximentes de responsabilidad; toda vez que tales hechos -por su imprevisibilidad- conforman, indudablemente, factores interruptivos de aquélla (conf. Bustamante Alsina, J., Ob. cit, p. 411 y sgtes). La parte actora cuestiona que el juez se haya apartado del croquis presentado por el perito ingeniero mecánico y haya acogido los realizados por personal de ?Autopistas del Sol? y por la Policía Científica dado que éstos sólo muestran la posición final de los vehículos intervinientes -y fueron elaborados por personal no idóneo- mientras que de aquél surge la mecánica de los hechos. Considera que el a quo no brinda argumento alguno para apartarse del dictamen. En este sentido objeta que el juez de grado haya considerado que los datos objetivos que emergen de la causa penal sean más verosímiles con las declaraciones de los accionados cuando la pericia resulta ser el dato más objetivo de todos. En virtud de ello sostiene que debe considerarse a García como agente activo en el hecho por haber anulado el espacio por el que circulaba la moto, además de revestir la calidad de embistente, lo que puede concluirse a partir del daño en el paragolpes trasero derecho de su vehículo y, en particular, por la rueda trasera reventada producto de haber pisado la moto. Por su parte, los coaccionados Floj, ?Transporte Sauer S.R.L.? y su aseguradora se quejan de que se los haya considerado parcialmente responsables ya que, de acuerdo a su postura, el camión resultó un mero agente pasivo en el accidente que aquí se debate. Afirman que el hecho de que el camión circulara por el tercer carril que sirve como sustento en la sentencia en crisis para adjudicarle una parte de la responsabilidad se trata de una mera infracción de tránsito intrascendente en la producción del resultado, por cuanto aun cuando no se hubiera encontrado ahí el desenlace presumiblemente hubiera sido el mismo y que, por lo tanto, ello no resulta apto para neutralizar la culpa de la víctima que realizó una maniobra de sobrepaso prohibida, al intentar pasar al Hyundai por la derecha y haber perdido el dominio de la motocicleta. Ahora bien, el perito ingeniero mecánico designado de oficio en estas actuaciones sostuvo que el hecho se habría producido cuando el actor intentaba sobrepasar al camión por la izquierda del mismo. Agrega que en el comienzo del sobrepaso, el vehículo Hyundai se aproxima al camión y roza uno de los neumáticos del mismo, al tiempo que anula el espacio por donde intentaba pasar el actor quien frena pero no puede impedir colisionar con el lateral trasero derecho del rodado. Explica que, posteriormente, el Hyundai pisa parte de la motocicleta produciendo el colapso de su neumático trasero (cfr. fs. 390 vta.). Esa es la mecánica de los hechos que grafica en el croquis obrante a fs. 389, del que pretenden valerse los accionantes para cuestionar el pronunciamiento en crisis. Se ha afirmado que ?el perito mecánico no puede expresarse en términos conjeturales sino que, como auxiliar del juez, debe muñirse de los elementos necesarios para evacuar el informe con signo técnico y científico? (SC Mendoza, Sala II, 28/10/92, ?Fiscal c/ Gaubron, Ramón Nicolás s/ homicidio culposo? citado en Beatriz Areán, ?Juicio por accidentes de tránsito, editorial Hammurabi, tomo III, pág. 909). Por ello, no puedo más que coincidir con el colega de grado en cuanto a la apreciación que realizó de la pericia mecánica, ya que la maniobra de encierro que en el croquis le adjudica al Hyundai no encuentra sustento en ninguna prueba colectada y siquiera puede ser inferida del cotejo de la causa, lo que le otorga la categoría de una suposición. Asimismo, también resulta plausible concluir tal como lo hizo el colega que intervino en la anterior instancia en que dada la ubicación del golpe en el paragolpes trasero derecho del Hyundai

que surge de fs. 1 de la causa penal resulta más verosímil la mecánica expuesta por la conductora de ese vehículo al contestar demanda (cfr. fs. 233 vta./234 y 245) y el relato que el conductor del camión efectuó en la causa penal (ver fs. 14 de ese proceso que fue acompañado en fotocopias certificadas), no encontrando una contradicción entre este último y los términos de la contestación de su aseguradora de una entidad suficiente para descartar sus dichos. A ello se suma que la ubicación del daño en su paragolpes trasero derecho ya señalada permite establecer que fue la motocicleta la que revistió el carácter de embistente, contrariamente a lo que esgrime la parte actora en sus agravios. Por lo demás, no esbozan los apelantes un esfuerzo argumental tendiente a rebatir que la motocicleta intentó una maniobra de sobrepaso sin haber constatado que la vía se encontraba libre a su izquierda a una distancia suficiente para evitar todo riesgo, o que ningún conductor que le siguiera estuviera, a su vez, sobrepasándolo (conf. art. 42 inc. a de la ley 24.449). Tampoco se encargan de refutar que el conductor de la moto circulaba en infracción al art. 45 inciso b de la ley 24.449 que requiere que lo hiciera permaneciendo en su carril y por el medio de éste. En ese marco de consideración, resulta necesario recordar que como ha sostenido el Dr. Alberto Bueres "...en la responsabilidad civil la relación de causalidad es un paso previo a cualquier indagación, cuanto menos en la función que tiene de imputar materialmente el daño al sujeto pues el contacto entre el conocimiento y el proceder humano confirmará la existencia de autoría. Entonces, efectuada esta operación se hará el juicio objetivo y de menosprecio del acto respecto de la normal (antijuridicidad) y luego se analizará la culpabilidad o la aposición ex lege de un factor de atribución objetivo "(conf. Bueres "El acto ilícito" p.43, Hammurabi, Bs. As. 1986). De ese modo, la relación de causalidad entre la conducta del accionado y el hecho dañoso es uno de los requisitos imprescindibles de la responsabilidad civil. Es que el sentido común se niega a admitir la existencia de un daño que deba ser soportado por quien no ha contribuido a su realización.

Por ello se ha señalado también que con gran frecuencia el daño deriva de una serie concatenada de acontecimientos o lo que es igual, de una pluralidad muy diversa de causas, y todas ellas con independencia de que sean directas o indirectas, remotas o próximas, constituyen un antecedente sin el cual el resultado final no se hubiera verificado. Cuando esto sucede, estamos frente a la disyuntiva de establecer cual o a cuales de todos corresponde atribuir relevancia jurídica. Es que no resulta suficiente que un hecho haya sido, en el caso concreto, condición sine qua non del daño, sino que se requiere además que, en virtud de un juicio de probabilidad, resulte la causa adecuada de ese daño, de modo que para determinar la causa del daño, se debe hacer ex post facto, un juicio o cálculo de probabilidad: prescindiendo de la realidad del suceso ya acontecido, habrá que preguntarse si la acción u omisión del presunto agente, era por sí misma apta para ocasionar el daño según el curso ordinario de las cosas. En caso de que la respuesta sea negativa, faltará la relación causal, aunque considerado el caso en concreto tenga que admitirse que dicha conducta fue también una conditio sine qua non del daño, pues de haber faltado este último no se habría producido o al menos no en esa manera (Félix A. Trigo Represas y Marcelo J. López Mesa, "Tratado de la responsabilidad civil", Editorial "La Ley", tomo I, pág. 609). Teniendo ello en consideración, no cabe más que concluir que el lamentable suceso tuvo su causa eficiente en la imprudente maniobra realizada por el conductor de la moto, al intentar transitar por el estrecho paso existente entre dos vehículos de mayor porte. De allí que sus quejas no serán admitidas. Respecto de las críticas formuladas por los codemandados Floj, "Transporte Sauer S.R.L." y su aseguradora debo decir que tal como señalan en sus agravios, no resulta posible concluir que la infracción de tránsito en la que incurrió el chofer del camión Scania al circular por el tercer carril de la vía donde sucedió el accidente haya sido la causa eficiente del mismo ni haya tenido una entidad tal para neutralizar, siquiera de manera parcial, la culpa de la víctima. En este sentido cobra vital importancia el hecho -que no se encuentra aquí debatido- de que el tránsito circulaba a "paso de hombre" al momento en que ocurrió el acontecimiento, de modo que la trayectoria de aquél vehículo no constituía para el motociclista un factor imprevisible y tampoco realizó, en definitiva, ninguna maniobra imprudente que haya contribuido al resultado. En razón de ello es que admitiré, en cambio, sus quejas vertidas al respecto. Por lo expuesto, propongo al Acuerdo que 1) se revoque la sentencia y, en consecuencia, se rechace la responsabilidad que se le atribuyó a los codemandados Floj, "Transporte Sauer S.R.L." y su citada en garantía, determinando la exclusiva responsabilidad de la víctima en la ocasión y se la confirme en todo lo demás que decide, manda y fuera materia de agravios y 2) se impongan las costas de ambas instancias a los accionantes por no encontrar argumento para apartarme del principio objetivo de la derrota (art. 68 del Código Procesal), con excepción de las generadas por la intervención de la codemandada García que fueron impuestas por su orden y no han sido materia de agravios. Por razones análogas, la Dra. Castro y el Dr. Rodríguez adhieren al voto que antecede. Con lo que terminó el acto. Se deja constancia de que la publicación de la presente sentencia se encuentra sometida a lo dispuesto por el art. 164 2º párrafo del Código Procesal y art. 64 del Reglamento para la Justicia Nacional, sin perjuicio de lo cual será remitida al Centro de Informática Judicial a los fines previstos por las Acordadas 15/13 y 24/13 de la C.S.J.N.- MARIA BELEN PUEBLA SECRETARIA Buenos Aires, 8 de abril de 2019.- Por lo que resulta de la votación que instruye el Acuerdo que antecede, SE RESUELVE: 1) revocar la sentencia y, en consecuencia, se rechace la responsabilidad que se le atribuyó a los codemandados Floj, "Transporte Sauer S.R.L." y su citada en garantía, determinando la exclusiva responsabilidad de la víctima en la ocasión, 2) confirmarla en todo lo demás que decide, manda y fuera

materia de agravios y 3) imponer las costas de ambas instancias a los accionantes por no encontrar argumento para apartarme del principio objetivo de la derrota (art. 68 del Código Procesal), con excepción de las generadas por la intervención de la codemandada García que fueron impuestas por su orden y no han sido materia de agravios. Regístrese, notifíquese y devuélvase.-

PAOLA M. GUIADO PATRICIA CASTRO JUAN PABLO RODRÍGUEZ

039269E