----En la ciudad de Trelew, a los días del mes de agosto del año dos mil diecinueve, se reúne la Sala “B” de la Cámara de Apelaciones de esta ciudad, con la Presidencia del Dr. Sergio R. Lucero y la presencia del Sr. Juez del Cuerpo Dr. Aldo Luis De Cunto y Raúl Adrián Vergara, para celebrar Acuerdo y dictar sentencia definitiva en los autos caratulados: **“C., E. V. c/ V., G. M. y Otro s/ Daños y Perjuicios” (Expte. 16 - Año 2016 CAT)** venidos en apelación. Los Sres. Magistrados resolvieron plantear las siguientes cuestiones: PRIMERA: ¿Se ajusta a derecho la sentencia apelada?, y SEGUNDA: ¿Qué pronunciamiento corresponde dictar? y expedirse en orden al sorteo practicado a fs. 958.----------

------**A LA PRIMERA CUESTIÓN**, el Dr. Lucero dijo:----------

-----Vienen estos actuados al conocimiento de este tribunal de alzada con motivo de los recursos de apelación que han sido deducidos por la parte demandada, a fs. 900; y por la parte actora, a fs. 901, en contra de la sentencia definitiva dictada en autos, obrante a fs. 887/899.----------

-----El fallo apelado resuelve acoger parcialmente la demanda condenando a los Sres. G. M. V., F. M. R. y a la Compañía de Seguros L. M. A. S.A., a que en el plazo que fija, abonen a los sucesores de quien en vida fuera M. A. A., la suma de $ 235.585,75, con más los intereses establecidos para cada rubro en el considerando respectivo e impone las costas en el 50% a cargo de cada una de las partes.----------

------A fs. 902, los Dres. M. E. M. y S. E. P., por su propio derecho, plantean recurso de apelación en contra de la regulación de honorarios que se les fijara por estimarlos bajos.-

------A fs. 943/946 vta., luce agregado el escrito de expresión de agravios de la parte demandada.----------

------A fs. 950 y vta., se encuentra glosada la sentencia interlocutoria Nº 07/2019 por la cual se declara desierto el recurso de apelación planteado por la parte actora.----------

------Ordenado el traslado de la expresión de agravios a la parte contraria a fs. 947, éste no fue evacuado. ----------

------A fs. 952 se corrió vista a la Asesoría de Familia la que fue contestada a fs. 953 y vta.----------

-------I.- La parte demandada impugnante cuestiona la evaluación de la mecánica del accidente realizada por el juzgador de grado. Señala que la distancia que toma en consideración el Juez a quo es desde el momento del ingreso a la encrucijada de ambos vehículos (30 mts., para lo moto y 18 mts. para el rodado mayor), sin apreciar que es una encrucijada entre una avenida boulevard y una calle de mano única, lo que pone en evidencia la diferencia de metros recorridos por cada uno de los móviles. Indica que ello lo lleva a una conclusión disvaliosa. Señala con relación a la apreciación de que el conductor del Volkswagen podría haberse concentrado prestando atención hacia el lado

del giro, que ese fundamento está basado en una cuestión presentada como potencial “podría” que es lo mismo que decir que “podría” no haber sido así. Observa que no se tuvo en cuenta que mientras el móvil Volkswagen circulaba por una avenida de doble mano con boulevard en el centro, la moto lo hacía por una calle de única mano. Añade que el impacto se produce en la encrucijada del segundo carril del boulevard por lo que resulta que la moto ya había traspuesto el primero y el cantero del centro y que el automotor circulaba por ese segundo carril, de allí la diferencia entre que la motocicleta se haya desplazado 30 metros y el automotor 18 metros desde el comienzo de la bocacalle. Apunta que, si la moto había traspuesto un carril y el cantero central, el lugar de la encrucijada propiamente dicha en donde se produce el impacto arrojaría que el móvil que más metros había realizado era el automotor y no la moto. Advierte que el a quo deja de lado la velocidad de los rodados, una presunción legal (prioridad de paso) y una presunción hominis (vehículo embistente). Entiende que estas cuestiones son liminares para la resolución del caso y no pueden ser dejadas de lado para llegar a una solución razonable. Con relación a la velocidad expresa que ambos rodados circulaban a la misma velocidad tomando la velocidad informada por el perito oficial, porque lo hacían a 42 y 45 km/h. Recuerda que el automotor circulaba por una avenida con máxima de 60 km/h y la moto por una calle transversal de máxima 40 km/h (Art. 51 Ley 24.449, ley Provincial Nº 4165 y Ordenanza de Rawson Nº 4123/96). Siendo ello así, estima que cobra importancia la prioridad de paso de la que podría gozar alguno de los rodados. En tal sentido afirma que quien tenía en la ocasión una doble prioridad de paso era el rodado. Estas derivan de ser el rodado que aparece por la derecha y por una vía principal (avenida Fontana). Respecto de la velocidad de los vehículos intervinientes pone de resalto la pericia accidentológica del perito A. quien afirmó que al momento del impacto la moto circulaba a 35 km/h (fs. 538) y que el automotor Volkswagen lo hacía a 20 km/h (fs. 539/540), de lo que deduce que el automóvil que gozaba de la prioridad de paso circulaba a una velocidad prudente y reglamentaria, de la misma forma que lo hacía previamente al transitar por la avenida (60 km/h). Previa cita doctrinal pone de relieve el testimonio de la Sra. B. (fs. 478/480), respecto de quien observa que se trata de una testigo cuyo automotor circulaba al lado de la moto y que se detuvo para permitir el pago del automotor Volkswagen indicando que la moto tuvo que acelerar para cruzar. Efectúa cita jurisprudencial relativa a la prioridad de paso del rodado que circula por la derecha como presunción legal y su prevalencia por sobre la presunción iuris tantum derivada de la calidad de ser el vehículo embistente. No obstante, ello, destaca que hay varios elementos de prueba de lo que resulta que la moto no fue la embestida, para lo cual cita lo dicho por el testigo ocular Sr. C. (fs. 124) quien manifestó en la causa penal que “la moto lo chocó casi de frente”, cita la pericia de M. (fs. 97/102 de la causa penal) quien

sostuvo “el choque es oblicuo frontal para la motocicleta”, la conclusión del perito de parte Sr. R. quien indicó que “el vehículo embistente fue la motocicleta”. Concluye de allí que tanto el perito que actuó inmediatamente al accidente, un testigo ocular y el perito de parte en autos, coinciden en que, además de contar con prioridad de paso, la moto fue el móvil embistente. Resume que existe interrupción en el nexo causal entre el hecho y la responsabilidad objetiva como consecuencia de la conducta ilícita del conductor de la moto que no respetó la prioridad de paso del rodado que transitaba por la avenida y por la derecha, al que terminó embistiendo y que circulaba a una velocidad superior a la que corresponde en las bocacalles (35 km/h). Termina solicitando por todo ello que se revoque la sentencia rechazando la demanda en todas sus partes, con costas.----------

------II.- En los límites provistos por el contenido del agravio que se viene de reseñar ingresaré a su tratamiento recordando, antes, cuál fue el eje argumental determinante de la decisión a la que arriba el Sr. Juez de primera instancia. ----------

------Así pues, el juzgador del anterior grado comenzó sus consideraciones estableciendo primariamente que tratándose de cosas riesgosas los rodados que intervinieron en la colisión de marras, determina que sea operativa la responsabilidad objetiva prevista en el art. 1113, 2ª parte, 2º párrafo del Código Civil. Es más, aunque con cita de normas del Código Civil y Comercial de la Nación, que no son de aplicación en la especie atento a la fecha en la que aconteció el accidente de tránsito de marras, apropiadamente señaló que resulta irrelevante la evaluación de la culpa de quienes participaron en el evento dañoso a los efectos de atribuir responsabilidades por cuanto el responsable solo se libera demostrando la causa ajena (Ver: primeros dos apartados del considerando de fs. 889 vta.). ----------

------Con tal plafón normativo que determina la perspectiva del análisis a emprender, sin embargo expresó textualmente más adelante, haciendo suyos los criterios jurisprudenciales que cita y transcribe, lo siguiente: *“..Ahora bien; es sabido que las presunciones, tanto legales como las llamadas hominis, constituyen importantes instrumentos a la hora de decidir respecto a la relación de causalidad; mas no pueden convertirse en una contraposición o yuxtaposición de dogmas que con carácter matemático distribuyan incidencias. La presunción de prioridad de paso, la de atribución de causa al vehículo embistente, la que se refiere al automotor que primero llega a la intersección, la de prioridad conforme a la jerarquía de la vía por la cual se circula, etc, no pueden ser apreciadas con criterios absolutos sino que siempre han de estar referidos a las particularidades de lo real…”,* agregando a continuación: *“…En suma, concordando con jurisprudencia generalizada conteste, entiendo que a fin de demostrar la culpa ajena, tratándose de un accidente de tránsito que se desenvuelve en una intersección, la determinación de quién es culpable, sólo puede decidirse conociendo cuál de dichos*

conductores se encontraba habilitado para el cruce, resultando irrelevantes las presunciones de culpabilidad fundadas en la calidad de embistente, ni la derivada de la prioridad de paso…" (Sic)(Ver: considerando de fs. 890). ----------

------Así pues, corresponde adelantar opinión, desde ahora, en el sentido que lejos de coincidir con lo expuesto en los párrafos transcriptos por el Sr. Juez a quo con apoyo de cita de jurisprudencia de las Cámaras de Apelaciones de Esquel y de Comodoro Rivadavia -sala B-, soy de la opinión que no puede ser soslayado que, en el caso baja examen, concurren al menos dos directivas de tránsito que se acreditó que fueron infringidas por uno de los partícipes del choque productor de los daños y perjuicios cuyo resarcimiento se pretende en este proceso.----------

------Aclaro que, ciertamente, es de compartir que "ni la observancia de las leyes de tránsito basta, en todos los casos, para eximir de responsabilidad al conductor, ni la infracción de las mismas implica necesariamente esa responsabilidad" (Sic) (Vide: SCJBA, 8/7/97 "Conforte de Drago, Matilde A. c/ Newton, Cora M.", A y S. 1997-III-528; id., in re: "Vázquez, Aníbal c/ Romero, Sergio Marcelo y otro", Juba, sum. B24052).------

------En tal sentido cabe interpretar que las normas de tránsito –como específicas normas reglamentarias de la circulación automotor-, deben integrarse de una forma armónica y coherente con las normas de fondo –de aplicación necesaria en materia de atribución de responsabilidad civil-. Y ello, no se logra –repito- remitiéndose a declarar la existencia de responsabilidad civil por accidente de automotores en todos los casos en que medió violación a una norma de tránsito, sino estableciendo que la violación de los reglamentos de tránsito genera contra el infractor una presunción desfavorable, sea de culpa si tal factor de atribución subjetivo fuera el operativo en el caso, o de participación causal del infractor para la producción del accidente de tránsito subsecuente (en el caso de autos opera como presunción de causalidad atribuible a la conducta del sujeto interviniente infractor) (Conf. CNCom. Sala D, 11/4/2001, D.J., 2002-1-29; id., CCCom. de Córdoba, 2ª nominación, 10/10/89, L.L.C., 1991-153; ídem, CCCom. de Corrientes
N° 1, 12/3/97, L.L. Litoral, 1998-I-626). ----------

------En tal inteligencia, entonces, la cuestión relativa a la responsabilidad de un choque producido en un cruce de arterias urbanas debe ser resuelta fundamentalmente a la luz de los principios que regulan la causalidad jurídica (arts. 901 a 906 del Código Civil), debiendose valorar las normas regulatorias del tránsito, en tanto imponen un deber jurídico de obrar y en la medida que su violación incide en esa causalidad. Al respecto, es dable señalar que estas últimas tienen por finalidad ordenar el tránsito y evitar accidentes, previendo las situaciones más comunes en las que éstos se producen y fijando modos de obrar para evitarlos. Su transgresión, por eso, implica, en principio, no haber actuado con la previsibilidad que la norma señala y que por ello resulta exigible

(art. 904, Cód. Civ.).----------

------No obstante, las transgresiones a tales reglas de tránsito deben ser ponderadas junto con otras posibles circunstancias concurrentes, en oportunidad de calificar la conducta de la víctima o del tercero para determinar si ha ocurrido o no –y en su caso, en qué extensión- la situación prevista en la parte final del segundo apartado del art. 1113 del Código Civil" (Conf. CCCom. de San M., sala II, 3/5/2001, Juba7, sum. B2001929)(Ver: L. Mesa, Marcelo J., en " Responsabilidad civil por accidentes de automotores", Ed. Rubinzal Culzoni, ed. año 2005, pág. 20 y sgtes.). ----------

------Insisto en precisar, por otro lado, que la calificación de la conducta no lo es a los fines de establecer una imputación subjetiva, a título de factor de atribución de responsabilidad –*imputatio juris*-, esto es, a efecto de asignar un factor subjetivo del deber de responder por los daños ocasionados (sea título de culpa o dolo), sino a los efectos de la imputación fáctica de sus consecuencias –*imputatio facti*-, en el marco de la evaluación del nexo de causalidad atribuible al hecho de cada uno de los partícipes del accidente en relación al daño producido en el mismo (el factor de atribución de responsabilidad en la especie, recuérdese, es el riesgo derivado de la intervención de los rodados colisionados en la oportunidad).----------

------Finalmente cabe observar que entre los factores de atribución de responsabilidad: culpa y riesgo –uno subjetivo y el otro objetivo-, existe un punto de acercamiento, cual es, que ambos tienen como antecedente un deber de prever y de evitar el daño. Así, el riesgo que supone la introducción en la comunidad de un elemento que acentúa la expectativa de potencialidad de perjuicios, o bien, dicho de otro modo, que produce un consumo de seguridad en la comunidad (por la introducción de rodados circulando por la vía pública), hace que pese sobre los conductores de cualquier tipo de rodado la ineludible carga de adoptar todas las precauciones para que, los mal denominados "accidentes" de tránsito y sus consecuentes daños no ocurran. Carga que vale resaltar, es intensa por ser mayor la probabilidad de que éstos sucedan (por el riesgo que implica un vehículo en circulación).----------

------Ahora bien, la diferencia radica en que, en el supuesto de culpa, se adiciona un juicio de reprochabilidad subjetiva, un disvalor en la conducta del obligado, además del disvalor objetivo ya presente en el daño mismo. En cambio, en el factor de atribución "riesgo de la cosa", es suficiente la injusticia que importa en sí mismo el daño provocado por la intervención en el evento de la cosa riesgosa. (Ver: Goldenberg, Isidoro H., en "La relación de causalidad en la Responsabilidad Civil", Ed. La Ley, 2ª ed., ampliada año 2000, Cap. III, pág. 39 y s.s.; ídem, Zavala de González, Matilde en "Responsabilidad por riesgo", Ed. Hammurabi, 2ª ed., año 1997, pág. 25, & 3). ----------

-----Es decir, corresponde distinguir y tener presente que, en el marco legal en el cual el

propio Sr. Juez a quo estableció que era aquel en el que correspondía subsumir y evaluar el particular caso bajo análisis (Vide: primer párrafo del considerando -fs.889 vta.-), esto es, las previsiones contenidas en el art. 1113, 2º párrafo, 2ª parte del Código Civil, la investigación y el análisis a realizar debe estar focalizado y ceñido a evaluar exclusivamente la "conexión causal" atribuible al actuar de los conductores de los rodados intervinientes en el siniestro automovilístico, como aporte conductual para que este sucediera, y, de allí, imputar en igual proporción las consecuencias dañosas producidas.----------

------Esto es, se debió direccionar el análisis exclusivamente a la ponderación del enlace material entre un hecho antecedente y un hecho consecuente, mientras que la idea de "autoría" se centra más acentuadamente en la imputación subjetiva –culpa o dolo- de un obrar a una persona determinada (juicio de reprochabilidad) que, obviamente, resulta ajeno al ámbito de la responsabilidad extracontractual basada en un factor de atribución objetivo derivado del "riesgo de la cosa" (en la que, insisto, no es menester tal juicio de reprochabilidad de la conducta del sujeto toda vez que basta con probar la intervención de la cosa riesgosa para que se atribuya a su dueño y guardián el deber de responder por el daño provocado por ella), que como factor de imputación objetivo se encuentra previsto en la norma que correctamente fuera citada como la de aplicación en la especie.----------

------Desde tal perspectiva, subsumido el caso en las previsiones de la norma del arts. 1113, 2do. párrafo, 2da. parte del Código Civil necesita la parte actora acreditar el daño sufrido y la intervención de la cosa riesgosa, puesto que la relación causal entre aquél y la actuación de ésta se encuentra presumida por la ley. Ello es suficiente, en principio, para que el juicio de atribución de las consecuencias abrace al dueño o guardián de la misma, en tanto que sobre el último recaerá la carga de acreditar, si pretende eximirse total o parcialmente de tal responsabilidad, invocar y acreditar uno de los factores eximentes o de ruptura del nexo de causalidad presumido, cuales son: un obrar que opere -en algun grado-, como causa adecuada de la producción del daño, sea de la propia víctima o de un tercero por quien no se deba responder. Estos eximentes son los que interrumpen el nexo causal adecuado que presidiera aquel juicio de reproche objetivo, esto es, se debe acreditar el aporte de una causa ajena al riesgo de la cosa -lo repito-, es ajeno a la idea de culpa (art. 1113, 2ª parte, 2º párrafo del Código Civil). ------

------Ello trae aparejado que para eximirse de la responsabilidad que es atribuida objetivamente por la ley, deban invocarse y probarse alguno de los hechos extintivos, invalidativos u obstativos de la pretensión indemnizatoria del damnificado actor en autos (globalmente dicho, invocarse y acreditarse la causa ajena como ruptura del nexo de

causalidad presumido por la ley). ----------
------Como puede verificarse de lo dicho hasta aquí no cuenta con relevancia alguna las distancias transitadas hasta la encrucijada por los rodados previo a suceder el choque ni, como lo indica el juez a quo, el lugar del punto del impacto, por cuanto dichos datos forman parte -en todo caso- de la consecuencia derivada de los actuado por cada uno de los partícipes y no de los aportes causales para la ocurrencia del evento dañoso.-----
------A partir de lo cual descarto que sea compartible la conclusión expuesta por el judicante de la anterior instancia para decidir en el modo en el que se pronunciara, en particular en cuanto expresó textualmente lo siguiente: *"…Sentado lo anterior, y coincidiendo en rigor todos los expertos con el punto de impacto en donde se produjo el accidente, en especial el perito de parte demandada y el perito oficial desinsaculado en autos, concluyo en que la culpa recae en cabeza del dueño y del guardián del automotor…"* (Sic)(Ver: último párrafo del considerando de fs. 890).----------
------Y, digo no compartir tal conclusión, allende de la impropiedad de que se refiriera el judicante de la anterior instancia a la culpa en la órbita de un deber responder por el riesgo de la cosa -factor de atribución de responsabilidad objetivo- por lo ya razonado y expuesto más arriba, sino en virtud de que se soslaya adrede e incorrectamente la presunción de causalidad que deriva de la comprobada infracción a dos reglas de tránsito. Una, la contenida por el art. 41, inc. b) de la Ley 24.449 por parte del conductor de la motocicleta M. A. A., en tanto no respetó la prioridad del rodado que aparecía en la oportunidad por la arteria de circulación derecha (Ley de Tránsito Nacional la cual adhiere la Provincia del Chubut por ley 4165 -Ley XIX Nº 26 según Digesto-, y la municipalidad de Rawson por Ordenanza Nº 4123/96). ----------
------Apunto solo a mayor abundamiento con respecto al tópico que, desde hace mucho tiempo, vengo sosteniendo sin apartamientos que participo de la tesitura jurisprudencial que sostiene que la condición de embistente que se pueda atribuir a uno de los rodados partícipes de una accidente automovilístico no implica que se constituya, sin más y por esa sola circunstancia -por tal calidad-, en la causa adecuada de la ocurrencia del siniestro, de manera tal que deba responder por las consecuencias dañosas que se originan con motivo del mismo. Por el contrario, entiendo que la calidad de embistente resulta en muchos supuestos una circunstancia relativa, por cuanto no puede perderse de vista que al tratarse de dos vehículos en movimiento es muy fácil pasar de una posición de embistente a la de embestido mediante el sencillo recurso de aumentar la velocidad ante la visualización –tardía- de la inevitabilidad del choque y con el fin de adelantarse en el cruce. ----------
------En tal dirección, nótese además, que con esa sola y simple maniobra de aceleración postrera podría transformarse rápidamente la condición de embestidor en embestido.

Respecto a tal señalamiento es pertinente traer a colación el testimonio prestado por la testigo G. N. B., quien manifestó encontrarse transitando con su vehículo en el mismo sentido y por detrás de la motocicleta que era conducida momentos previos al accidente por A., señalando que frenó su vehículo en la intersección donde ocurriera el accidente y que el motoclista no lo hizo sino que "…tuvo que acelerar para cruzar…" (Ver: respuesta a la 7ª pregunta, fs. 479 vta.).----------

------Destaco que tal aceleración referida por la testigo se corresponde y es compatible con la velocidad excesiva para el lugar en el que aconteciera el choque de los rodados y que informaron de consuno todos los peritos que dictaminaran sobre tal circunstancia, tanto en sede penal como civil, aunque ciertamente con diferencias. Empero, en todos los casos, la velocidad informada era excesiva para el cruce de una bocacalle cuya velocidad máxima permitida por la Ley de Tránsito es la de 30 km/h. Así, por caso, las periciales accidentológicas producidas por el Ingeniero Mecánico J. M. M., quien determino la velocidad de la motocicleta al momento del impacto entre los 30 a 40 km/h y la del Ingeniero J. C., quien la determinó en el rango que va de los 36,09 a 46,21 km/h (Ver: fs. 97/102 y fs. 160/172 del legajo penal Nº 14.338); o bien, el consultor técnico, Ingeniero mecánico Adalberto A. R., quien indicó que la motocicleta circulaba a una velocidad superior a los 45 km/h (fs. 517/518); y el perito accidentológico M. L. A. A., quien informa una velocidad en los "premomentos del siniestro" de la motocicleta de 42 km/h (fs. 527/545) (Conf. 390 y 481 del C.P.C.C.).----------

------Destaco la credibilidad de los dichos de la testigo que se citara "supra", toda vez que su relato y los datos aportados por ella corroboran tal apreciación. Ello así, en relación a los momentos previos al siniestro, en tanto refirió haber visto que quien manejaba la moto dejó a una nena en la escuela M. Auxiliadora de Rawson previo al siniestro, siendo ello coincidente con lo señalado por la parte actora en su demanda (Ver: escrito inicial, punto VI, "Circunstancias personales -Grupo familiar", fs. 44) (Conf.: arts. 390 y 460 del C.P.C.C.). ----------

------Lo evaluado hasta aquí es compatible también con lo declarado en sede policial por uno de los testigos presenciales individualizados en el acta de choque obrante a fs. 125 del legajo penal, Sres. M. C. (el restante, Sr. J. L. finalmente no declaró en estos actuados toda vez que se declaró la caducidad de la testimonial ofrecida -fs. 692-). El primero de los mencionados indicó que mientras iba circulando por la calle Luis Costa vio pasar a la motocicleta manifestando que *"…La moto vendría si tengo que suponer a unos 60 kilómetros por hora…"* (Sic)(Ver: acta de declaración obrante a fs. 129 de dicho legajo penal).----------

------Asimismo, desde otra óptica, admitir que esa conducta pudiera alterar la evaluación de la causalidad adecuada, aún cuando no fuera adoptada con la finalidad de "especular"

teniendo en vista que, con el lugar del choque según el avance que se alcance en el cruce, se pueda lograr un mejoramiento en la consideración de la atribución de responsabilidad posterior, sino también para la eventualidad de que se hubiera practicado para intentar evadir –de manera impropia y tardía- el accidente, podría derivar en la consagración de un reconocimiento injusto y carente de toda equidad.----------

------Pero, sobre todo, en lo que resulta puntualmente dirimente para la elucidación del supuesto planteado, implicaría soslayar indebidamente en el análisis de causalidad adecuada, la aplicación de una regla vial violada, como lo es el dispositivo de organización y seguridad vial que atribuye prioridad de paso –con carácter absoluto- al vehículo que circula por la derecha de la encrucijada (Conf.: art. 41 de la Ley 24.449, y ley 4165 de la Provincia del Chubut –Ley XIX Nº 26 según Digesto-, a las que adhiriera el Municipio de Rawson mediante Ord. Municipal Nº 4123/96).----------

------De allí que propugno que se debe descartar que la calidad de embistente pueda ser atributiva de causalidad, ni por ende, de responsabilidad, no eximiendo al actor damnificado embestido en oportunidad de acaecer el siniestro de los daños por él sufridos, si el hecho encuentra su verdadera génesis en la realización de una maniobra ilícita –y, también, negligente o imprudente aunque ello, en el marco de atribución de responsabilidad por el riesgo de la cosa, “prima facie” no tenga en la especie trascendencia alguna-, la que consistió en haber intentado cruzar la intersección que se le presentaba en su recorrido sin observar si algún vehículo transitaba con un sentido de circulación preferente o con derecho de paso prioritario como, en la ocasión, tenía el Volkswagen Polo, dominio X conducido por el co-demandado G. M. V., por encontrarse circulando por su derecha-.----------

------No omito considerar que, efectivamente, se registra profusa jurisprudencia que expone una tesitura en sentido coincidente con la postura hecha suya por el juzgador de grado. Empero, por otra parte, tampoco corresponde ignorar la jurisprudencia de esta Sala B de la Cámara de Apelaciones de Trelew, que ha venido sosteniendo desde antaño esta posición hermenéutica que vengo de exponer, en el sentido que la regla de circulación vehicular contemplada por el citado art. 41 de la Ley de Tránsito, en tanto otorga prioridad de paso a los rodados que circulan por la arteria que aparece por la derecha de una encrucijada, es de carácter absoluta.----------

------Es que debe entenderse que cuando la ley emplea determinados términos, la regla más segura de interpretación es aquella que indica que esos términos no son superfluos, sino que han sido empleados con algún propósito. En tal sentido rememoro que la Corte Federal tiene dicho que la primera regla de interpretación de las leyes es dar pleno efecto a la intención del legislador y la fuente primaria para determinar esa voluntad es la letra de la ley. Es decir, las leyes deben interpretarse conforme al sentido propio de las

palabras que emplean sin molestar su significado específico; máxime cuando aquél concuerda con la acepción corriente en el entendimiento común y la técnica legal empleada en el ordenamiento jurídico vigente (Conf.: C.S.J.N., Fallos, 308:1745; 312:1098; 313:254). ----------

------Tampoco soslayo que, incluso, se registran antecedentes de esta misma alzada con sede en la ciudad de Trelew, que en una interpretación morigeradora de tal regla de seguridad vial ingresa a evaluaciones circunstanciales diversas a la mentada regla (Cito solo a guisa de ejemplo la S.D.C., Nº 67/2011).----------

------Tal precedente que se cita efectivamente se adscribe a una de las posiciones que jurisprudencial y doctrinariamente se encuentran sobre el tópico, la cual se ha dado en llamar “corriente amplia”. La corriente amplia propicia una interpretación menos estricta del citado art. 41 de la Ley de Tránsito Nacional –que insisto rige en todos sus términos en nuestra provincia-, por cuanto sostiene que es necesario analizar las circunstancias del caso concreto. Esta tesitura predica que la prioridad de paso no implica la imposición de una regla en abstracto sino que, al aplicarla, el juez debe examinar la totalidad de las circunstancias del caso, esto es, las condiciones en que se produce el arribo a la encrucijada. Es en tal sentido que efectivamente se ubican diversos fallos jurisprudenciales que, como lo citados por el juzgador de la anterior instancia, sostienen que la prioridad del vehículo que proviene de la derecha está condicionada a que su arribo a la bocacalle haya sido simultáneo con el otro u atendiendos a otras posibles circunstancias.----------

------Tampoco dejo de considerar y atender aquellos argumentos que exponen quienes defienden tal inteligencia “amplia” de la cuestión los que, a pesar de destacar la trascendencia de hacer respetar la aludida prioridad del automotor que circula por la derecha, por constituirse en un factor ordenador de primera magnitud para el caótico tránsito que se padece en nuestro país, a continuación advierten lo que paso a transcribir textualmente, a saber: *“Mas ello no puede conducir a una inteligencia omnicomprensiva, generalizante y puramente mecánica de tal regla. La descripción de la ley permite formular diferenciaciones temporales y espaciales, según el automovilista “llegue a la bocacalle”, esto es, se enfrente con ella o, ya en un momento posterior, haya iniciado el cruce asomando parcialmente el frente de su automotor, o bien se encuentre plenamente atravesando la misma. Y todavía hay situaciones en las que prácticamente se ha traspuesto el cruce o restan escasos metros para ello”* (Confr.: Galdós, “Otra vez sobre la prioridad de paso (y los peatones) en la Suprema Corte de Buenos Aires”, LLBA, 2004-1).----------

------Es más, tampoco prescindiré observar que nuestro Superior Tribunal de Justicia en algún antecedente al parecer participo de tal tesitura hermenéutica amplia con relación

al punto (Confr.: S.T.J.Ch., 26/04/00, S.R.E. N° 09/2000, “Belcastro de Ruiz, Catalina c/ Miksa, Elena M. y otro s/ Daños y perjuicios”, elDial-AS121D).----------

------Sin embargo ya explicité, desde el comienzo del presente análisis, que no comparto tal interpretación “amplia” de la Ley, toda vez que tengo dicho en casos anteriores, análogos al presente, que la interpretación funcional de la norma de tránsito relativa a la prioridad de paso del vehículo que circula en la ocasión por la derecha no puede ser otra que aquella que surge de la propia literalidad de la norma legal que la contempla (Art. 41º de la Ley Nacional de Tránsito). ----------

------No obstante tal inteligencia no la adopto basado en una interpretación ceñida a la mera literalidad de la norma de tránsito individualizada, sino sobre todo porque entiendo y pregono que cualquier otra hermenéutica, en verdad, la inutiliza como regla de prevención vial. De allí, es que entiendo que resulta menester propiciar que se deseche de plano cualquier otra posible evaluación que se quisiere traer a colación, como ser, la relativa a ponderar quién arribó primero a la encrucijada o quién habría traspuesto una porción mayor o menor de la bocacalle en la intersección en cuestión, o bien, atender el lugar del impacto como lo considerara el Sr. Juez a quo en el caso bajo análisis.----------

------Así se expuso, con criterio que reivindico y que, reitero, es aquel que “prima facie” corresponde que sea mantenido al presente caso en numerosos precedentes de este cuerpo. Lo dicho sin perjuicio que, podría consentirse, dejar a salvo excepcionalísimas y muy restringidas situaciones en las cuales esta fundamental regla de tránsito bajo análisis podría declinar. Como podría ser, por ejemplo, si se encontrare involucrado en la especie a juzgar como un factor de análisis patente e ineludible, como podría constituir, a guisa de mero ejemplo, que el vehículo que goza en la ocasión de tal prioridad transitara a una velocidad excesiva suficientemente acreditada, o si la maniobra del automotor que circulaba por la derecha en la oportunidad se acreditare que fue abrupta, intempestiva o peligrosa al punto de desplazar la regla y la presunción que de ella deriva, para pasar a imputar causalmente -con exclusividad- el acaecimiento del evento dañoso a dicho accionar.----------

------Y digo que podría solo excepcionalmente consentirse que violada la prioridad de la derecha, se ingrese a evaluaciones distintas a esa circunstancia fáctica, toda vez que en una interpretación sistemática y contextual de la Ley de Tránsito, no puede ser descartado que, a tenor de lo previsto por el art. 64, 2do. párrafo de la Ley de Tránsito, norma relacionada a las presunciones, en la cual se alude solo a la atribución de “presunción de responsabilidad” *“… al que carecía de prioridad de paso o cometió una infracción relacionada con la causa del mismo,* ***sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponderles a los que, aun respetando las disposiciones, pudiendo haberlo evitado voluntariamente, no lo hicieron****”* (sic)(Lo destacado en

negritas me pertenece).----------
------En tal dirección no omito advertir que también se indicó en algunos de los informes periciales que la velocidad del vehículo Volkswagen Polo de la parte demandada era excesiva para ingresar al cruce de las bocacalles donde acaeciera en siniestro bajo examen (Ver: pericia accidentológica producida por A. A., quien informó para dicho vehículo una velocidad “momentos previos al siniestro” de 45 km/h -fs. 540-). Ahora bien, en tal punto cabe restarle incidencia causal adecuada en la particular ocasión que es analizada en la especie, desde que contando con prioridad de paso, no solo por circular por la derecha sino también por hacerlo en una vía de mayor jerarquía, en la cual se encuentra permitido desarrollar una velocidad de hasta 60 km/h (debiendo disminuir sin embargo a 30 km/h como máximo en cercanías a un cruce de bocacalles), chocó con un rodado que también circulaba a velocidad excesiva pero que, además, debió cederle el paso prioritario con el que contaba.----------
-------Es que no se puede más que coincidir, obviamente, con la previsión de la última parte del párrafo sobre el que se puso énfasis destacandolo, en cuanto que ningún conductor cuidadoso y prudente puede confiar en que por el hecho de circular por la derecha se encuentra habilitado a lanzarse a cruzar una intersección sin tomar ninguna precaución y a cualquier velocidad. Se trata de generar con la norma bajo análisis conductas de prevención de los conductores además de previsibilidad en la circulación vehicular en la vía pública y no otorgar cartas de indemnidad a los imprudentes o arrojados en la conducción de rodados en ella. ----------
------No obstante lo cual, tengo en claro y ratifico mi inteligencia de que la prioridad de paso no opera según sea cómo arribaron a la encrucijada los rodados siniestrados porque, de lo contrario, se esfuma como regla tal dispositivo legal de tránsito tornando relativo, de tal modo, aquello que el legislador explicitamente quiso establecer, sin lugar a dudas u otras interpretaciones, mediante la utilización de los términos “siempre” y “absoluta” en relación a la prioridad de paso que se establece en la norma implicada. ---
------Es que, en tal sentido lo reitero, la ley de tránsito vigente (ley 24.449 y su similar de la provincia Ley XIX N° 26 –antes Ley 4165-, norma ésta a la cual adhiriera la ciudad de Rawson mediante Ord. Municipal Nº 4123/96), al igual a como ya lo estableciera antes el Dcto. 692/92, vino a instaurar explícitamente que la prioridad de paso -que la anterior Ley 13.893, inclusive ya previera en su Art. 49 inc. “b”-, sea absoluta.----------
------Esto es, tengo para mí que resulta conveniente y sano socialmente que la regla de conducta debida sea preferida y sostenida jurisprudencialmente -sin mayores apartamientos-, para establecer sin cortapisas que corresponde apriorísticamente la preferencia de paso del vehículo que circula por la calzada de la derecha de cualquier intersección, para propiciar que sea entendida como una regla de tránsito incuestionable,

resignándose exclusivamente en aquellos supuestos que son enumerados taxativamente por el Art. 41 de la citada Ley Nacional de Tránsito (Conf. S.D.C., sala B, Nro. 14/1998; Nro. 27/2000; Nro. 13/2001; Nro. 23/2001; Nro. 32/2005; Nro. 37/2006; Nro. 07/2006; Nro. 15/2007; Nro. 37/2006; Nº 51/2009; N° 09/2010; Nº 18/2011, 07/2014, entre otras, de CANE) (Conf.: Mosset Iturraspe y Piedecasas, op. Cit., pág. 247; id. Imaz, Joaquín Andrés- Portanko, Lucía Natalia, "La regla de oro en la circulación vial. La prioridad de paso del que circula por la derecha es absoluta", en L.L., Patagonia 2009, febrero, pág. 633; ídem, Tabasso Cammi, Carlos, en "Preferencias del ingreso prioritario, de la derecha-izquierda y de facto. Intentando terminar una polémica interminable", en Revista de Derecho de Daños N° 3 – Accidentes de tránsito III-, Ed. Rubinzal Culzoni, págs.7/47; ibídem, Gallegos, Richar F., "Prioridad de paso por la derecha", en L.L., Patagonia, agosto 2010, pág. 336 y sgtes.). ----------

------Brevemente me detendré a explicarme con relación a la referida preferencia de la vía de mayor jerarquía por la que circulaba el automóvil Volwskgen Polo que fuera aludida. En algún supuesto he aludido a la misma también como eficaz dispositivo de organización y seguridad vial. Se ha dicho por doctrina especializada que el respeto a la preferencia natural que surge naturalmente de la mayor jerarquía de la vía de tránsito no insume recursos económicos, es muy fácil de comprender e internalizar por el usuario. Es notoriamente eficaz y, sobre todo, colma una gran parte de los peligrosísimos vacios de señalización dejadas por la administración vial. Se adujo, que la preferencia en la intersección de vías desiguales es "natural", puesto que la experiencia conductiva, la intuición, el sentido de prudencia y el instinto de supervivencia advierten al conductor que se desplaza por la vía comparativamente menor que el cruce de la mayor implica un cambio sustancial por la multiplicación del riesgo. La lógica simple emanada del sentido común explica que ante tal circunstancia se adopte –o se deba adoptar- la mínima medida de autoprotección de aminorar la marcha del vehículo o, incluso, detenerlo para, antes de decidir el acceso, darse tiempo de observar y explorar ese espacio que por sí mismo sugiere una cantidad y calidad de tránsito especial, aunque no se encuentre presente en ese instante. Y no soslayo al reproducir tal opinión doctrinal que en la especie se da la particularidad de que el choque se produjo en un lugar cercano al ingreso mismo de la intersección entre tres vías de circulación convergentes en una plazoleta, una principal (Avda. Fontana) y dos secundarias o menores (calles Belgrano y Luis Costa). Empero, es evidente que el rodado sobre el cual debe reposar la carga de adoptar las medidas de precaución evitativas de posibles accidentes como el ocurrido es aquel que circulaba en la ocasión sobre algunas de las vías de menor jerarquía como en la especie era carga de asumir por el conductor de la motocicleta Sr. M. A.. Se expone como fundamente de tal regla "natural" del tránsito que el mismo deriva de su sencillez,

en cuanto permite concebirla como la elemental acción instintiva racional de un conductor hipotético manejando “a la defensiva” puesta ante una intersección conformada por una vía cuali-cuantitativa distinta cortando su camino. Es decir, el respeto de tal regla de preferencia resulta “natural” por cuanto comporta la respuesta humana espontánea y razonable a una situación de tránsito ostensiblemente problemática (Conf.: Tabasso Cammi, Carlos “Preferencia de la vía de mayor jerarquía. Eficaz y omitido dispositivo de organización y seguridad vial”, en L.L., 2001-F-1083). ----------

------En resumen, concluiré proponiendo al acuerdo la admisión del recurso de apelación deducido por la parte demandada, propiciando en consecuencia que se revoque el fallo para rechazar la demanda en todos sus términos. Así lo voto.----------

------III.- Conclusión: ----------

------Por todo lo expuesto y razonado propongo al acuerdo revocar el fallo apelado y, en consecuencia, rechazar en todos sus términos la demanda por daños y perjuicios planteada.----------

------Triunfante finalmente la parte demandada, las costas de ambas instancias deberán imponerse a la parte actora vencida en ellas (Conf.: arts. 69 y 282 del C.P.C.C.). ---------

------Por aplicación de la última norma citada, corresponderá asimismo adecuar a esta nueva decisión los honorarios regulados en el anterior grado por lo que deviene abstracto el tratamiento de la apelación de fs. 902. ----------

------En tal dirección, atendiendo a la extensión, calidad, eficacia y el resultado obtenido con las labores profesionales cumplidas en primera instancia, estimo apropiado fijar los honorarios de los letrados intervinientes en ella de la siguiente manera, a saber: a los Dres. S. P. y M. E. M., letrados apoderados de la parte actora, en conjunto, en la suma equivalente al 14%; y, a los Dres. A. A. F. y J. M. F. C., letrado patrocinante y apoderado respectivamente de los co-demandados y la citada en garantía, en conjunto y proporción de ley, en la suma equivalente al 19,6%. Tales porcentuales, así como los establecidos para los peritos en primera instancia se calcularán sobre el monto pretendido en demanda a determinar en la etapa de ejecución de la sentencia, con más el I.V.A. correspondiente (Conf.: arts. 5, 6, 8, 9, 36, 38, 46 y conc. de la Ley XIII Nº 4; y, leyes 23.349 y 23.871).----------

-----Por aplicación de idénticas pautas apreciativas y de lo contemplado por el art. 13 de la ley del arancel, entiendo que los honorarios profesionales por las tareas de segunda instancia correspondientes a los Dres. J. M. F. C. y A. A. F., corresponde fijarlos, en conjunto y proporción de ley, en la suma equivalente al 6,86% de aludido monto pretendido en demanda a determinar en la etapa de ejecución respectiva, con más el I.V.A. correspondiente (Conf.: arts. 5, 13 y 46 de la Ley XIII Nº 4; y, Leyes 23.349 y

23.871). ----------

------De tal manera culmino mi intervención pronunciándome en la presente cuestión por la NEGATIVA. ----------

------**A LA PRIMERA CUESTIÓN**, el Dr. De Cunto dijo:----------

------Dada la claridad con la cual el Sr. Magistrado antes sufragante reseñara la sentencia apelada de fs. 887/899, y los agravios que contra la misma expresara la demandada a fs. 943/946 vta., me remito a dicha reseña en homenaje a la brevedad. ----------

------I.- Seguiré el mismo orden de tratamiento que el Dr. Lucero para un mejor seguimiento de este decisorio, más allá de que se impone el examen del único agravio destinado a hacer caer la distribución de responsabilidad en un 50% dispuesta en la anterior sede, para atribuirla en su totalidad al actor víctima.----------

------1) La apelante cuestiona que para distribuir la responsabilidad entre ambos conductores, el juez *a quo* refirió que obviaba la regla de la prioridad de paso, las velocidades desarrolladas, la calidad de embistente, y que sí consideraba que la moto había transitado más metros en la bocacalle y que el conductor del automotor podría haber estado concentrado en girar de dirección. En cuanto a la distancia transitada, destaca que no se tuvo en cuenta que la encrucijada era entre una avenida con boulevard por donde circulaba el Volkswagen y una calle de mano única por donde iba la motocicleta, lo que evidencia la diferencia de metros recorridos. Agrega que el impacto se produjo en la encrucijada del segundo carril del boulevard por donde circulaba el VW, de allí que la moto transitara más metros por haber traspuesto el otro carril de la avenida. Resalta que el VW contaba con prioridad de paso por provenir por la derecha, por circular por una vía principal y a velocidad reglamentaria, mientras que la moto lo hacía a 35 km./h.. Cita jurisprudencia, la declaración de la testigo B., así como otros elementos de prueba que dan cuenta de que la moto fue el vehículo embistente.----------

-----El juez de grado, relativizó las reglas y presunciones respecto de la prioridad de paso, de las velocidades de los rodados, y de la calidad de embistente o embestido, y fundamentó el reparto de responsabilidad en la circunstancia de que la moto duplicó su introducción en la bocacalle respecto del VW, que la prioridad de paso no otorga un *bill de indemnidad* para quien proviene por la derecha, y que el conductor del automotor podría haberse concentrado en girar y por ello no vio a la motocicleta (ver sentencia a fs. 890 “in fine”/891).----------

----2) De manera liminar habré de concordar con el Dr. Lucero, en que, habiendo acontecido el siniestro en el año 2008, corresponde aplicar la normativa vigente a dicho momento, esto es, el C. Civil. De acuerdo a las circunstancias fácticas de la mecánica del accidente que han sido acreditadas, es de recordar que corresponde analizar el siniestro de autos bajo la óptica del art. 1113, 2do. párrafo “in fine” del C. Civil. Es que

se ha entendido, desde hace tiempo, que ya no se duda de que se aplica la responsabilidad objetiva por riesgo a los daños que derivan de la intervención activa de automotores. El automotor en movimiento, es decir, según su natural destino que es la circulación, constituye una de las cosas especialmente peligrosas que reconoce la sociedad moderna; tan es ello así que los accidentes de ese género se han erigido en una de las principales causas de mortalidad. La responsabilidad por riesgo se mantiene aun cuando la cosa peligrosa (en la hipótesis, el automotor) haya desenvuelto su poder dañoso bajo el impulso del hombre. En efecto, el art. 1113 del C. Civil, responsabiliza por los daños ocasionados por el riesgo de la cosa y no, en cambio, por los causados por la cosa riesgosa. De tal modo se asigna un papel preeminente a la calidad ("riesgo") del objeto y no al modo de intervención de éste (como "hecho de la cosa" o bien como "hecho del hombre"). Además, el peligro que representa la circulación de automotores no se ciñe a los casos en que el vehículo escapa verdaderamente al control del conductor, antes bien, comprende de modo preponderante los supuestos en que hay una persona frente al volante, intentando dominar el desplazamiento. En numerosas ocasiones, hay una mixtura de factores: una falla en el vehículo y la impericia del conductor para superarla con solvencia y sin accidentes (conf. Zavala de González, Matilde: "Responsabilidad por riesgo", Ed. Hammurabi, 1997, págs. 77/78).----------

En el supuesto de colisión entre automotores, como en la especie, la tesis de la neutralización de los riesgos recíprocos entraña un retorno al principio de la culpa (art. 1109 del C. Civil) y la necesidad de acreditar la del demandado como extremo de la acción resarcitoria. La tesis de la concurrencia de los riesgos recíprocos mantiene la responsabilidad objetiva de cada dueño o guardián por el daño ajeno (art.1113, párr. 2do., 2° supuesto del C. Civil), salvo la acreditación de una causa ajena (culpa de la víctima, de tercero por quien no se debe responder o caso fortuito extraño al riesgo). En este último sistema, y debido a la inversión del *onus probandi*, la culpa no es relevante para fundar la acción sino para excluirla: no es menester probar la culpa del demandado sino que es éste, en tanto dueño o guardián comprometido por el riesgo, quien para liberarse de la imputación debe poner de relieve una culpa ajena (u otro factor eximitorio) que enerve la presunción legal de causalidad entre el elemento de peligro y el perjuicio. Cuando en el proceso surge con claridad la culpa de alguno de los protagonistas en la colisión o de un tercero extraño, la solución no es dudosa. Por ejemplo, si el perjuicio deriva de una conducta reprochable del conductor demandado, su responsabilidad es indubitable inclusive a la luz de los más estrictos principios subjetivistas (art. 1109); si en cambio aparece con evidencia que el daño proviene de la culpa del conductor que acciona, ninguna responsabilidad cabe, ni siquiera a título de riesgo creado (arts. 1111 y 1113). La trascendencia práctica de la adhesión a uno u otro sistema adquiere entonces

particular gravitación cuando opera una causa desconocida en la actualización del factor de riesgo; como si no está debidamente esclarecida la culpabilidad de nadie. En efecto, en tales condiciones, para la tesis de la “neutralización de riesgos” la demanda debe rechazarse, y según la de “concurrencia de riesgos” la demanda (y la reconvención en su caso) se acoge. Lo expuesto es así, respectivamente, porque ante una “causa desconocida” no se sabe si ella ha consistido en la culpa del demandado, de modo que faltaría el fundamento subjetivo de quienes aplican el art. 1109; en cambio, en la responsabilidad objetiva (art. 1113), esa incertidumbre deja en pie la relación causal “aparente” entre el riesgo y el daño, que es la base de la imputación resarcitoria, la cual se mantiene de no ponerse de relieve una causa “ajena” al peligro (conf. Zavala de González, op. cit., págs. 78/79).----------

------Amén de que la doctrina se ha pronunciado en general por la concurrencia de riesgos, no puede dejar de mencionarse que la Suprema Corte de Justicia de la Nación, rectificando su anterior criterio, se ha pronunciado a favor de la concurrencia de los riesgos recíprocos. Así ha sostenido que *“La sola circunstancia de la existencia de un riesgo recíproco, no excluye la aplicación de lo dispuesto en el art. 1113, párr. 2°, Cód. Civil, que regula lo atinente a la responsabilidad civil por el hecho de las cosas y, de tal suerte, se crean presunciones concurrentes como las que pesan sobre el dueño o guardián, quienes deben afrontar los daños causados a otros, salvo que prueben la existencia de circunstancias eximentes. Por lo demás la invocación de una neutralización de los riesgos no resulta de por sí suficiente para dejar de lado los factores objetivos de responsabilidad”* (conf. CSJN, 22/12/87, LL, 1988-D-295). Por lo demás existen argumentos complementarios que avalan la concurrencia de los riesgos recíprocos. Así se ha señalado que la colisión con otro automotor no está prevista como eximente, ya que la letra y el espíritu del art. 1113, no autorizan ninguna neutralización de presunciones, ni otra eximición del dueño o guardián que la demostración de una causa ajena (culpa de la víctima o de tercero por quien no se debe responder). Esta causa ajena no se configura por la sola circunstancia de que el daño se ocasione con motivo de la colisión con otro vehículo en movimiento. También se ha esgrimido que la finalidad de la reforma del artículo 1113 y la orientación moderna de la responsabilidad por daños fue ampliar la órbita y fundamento de la responsabilidad civil teniendo especialmente en vista el “fantasma del automóvil”, ante el auge de los daños derivados de éste. Esa finalidad se frustraría excluyendo de la responsabilidad objetiva, precisamente, un supuesto de tanta importancia práctica como la colisión entre automotores (conf. Zavala de González, op.cit., pág. 88).----------

------Esta Cámara ha sostenido, por intermedio de sus dos Salas que cuando la llegada de ambos automotores al cruce es prácticamente simultánea y coincidente, la prioridad

del que transita por la derecha del otro rodado permanece vigente y debe ser observada por quien no tiene la mencionada prioridad. O sea que si bien la prioridad en el cruce del que viene por la derecha puede en algún caso relativizarse en su carácter de absoluta, se transforma o adquiere este carácter cuando el arribo de los rodados es simultáneo o casi simultáneo (conf. CANE, Sala "A", SDC 41/99, exp. 14959; SDC 07/03, exp. 18333 y SDC 22/05 del 06/6/05; Sala "B", SDC 19/08 del 21/05/08). En el mismo orden de ideas se ha sostenido que *"Si ambos vehículos llegaron simultáneamente a la esquina, lo lógico es investigar cuál de ellos tenía prioridad de paso. A falta de semáforos, se impone respetar a ultranza la regla de la prioridad de paso consagrada por normas nacionales o municipales, por lo que el conductor que lleva su marcha por la izquierda, tiene obligación de detenerse y ceder el paso a quienes se conducen por la derecha, no intentar adelantarse calculando por fracciones de segundo, suponiendo que podrán sobrepasar la encrucijada sin colisionar a los que se presentan por su derecha, porque en tal caso es de toda evidencia que son culpables y cometen una infracción que puede tener funestas consecuencias*. *Por lo que la calidad de embistente del que se presenta por la derecha carece de toda trascendencia en la especie, pues ha sido consecuencia de la inobservancia previa del demandado de la regla de la prioridad de ceder el paso a quien circulaba por su derecha"* (conf. Cám. 3era. Civ. y Com. de Córdoba, S. 93 del 30/10/97, cit. en Revista de Derecho de Daños, 2, Accidentes de tránsito-II, págs. 293/294). En el mismo orden de ideas se consideró que *"La prioridad de paso funciona si los vehículos llegan de modo más o menos simultáneo, pues esa regla de oro del tránsito está destinada también a regular esta hipótesis, imponiendo inclusive a quien cuente con alguna ventaja mínima la obligación de ceder la preferencia a quien llega desde la derecha, a no ser que demuestre acabadamente, que si circulando con precaución y atento a las contingencias del tránsito ha terminado ya de trasponer el punto de encrucijada cuando en esa alternativa, con ventaja significativa, resulta embestido en el lateral derecho, o parte trasera de su unidad. Sólo así podrá enervar la presunción favorable de la cual goza el titular del paso preferente"* (conf. Cám. 7ma. Civ. y Com. de Córdoba, S. 111 del 12/11/97, cit. en Revista de Derecho de Daños, 2, Accidentes de tránsito-II, pág. 294).----------

------La aplicación de la regla de la prioridad de paso para quien circula por la derecha contenida en el art. 41 de la ley 24449 (conf. adhesión de ordenanza 4123/96) impone *prima facie* atribuir la responsabilidad de manera exclusiva al actor, ya que circulaba por la izquierda y la aparición de ambos rodados en la bocacalle fue más o menos simultánea. Nótese que A. provenía por la izquierda por la calle Luis Costa, mientras que el VW lo hacía por la avenida Fontana que cuenta con boulevard (ver croquis de fs. 175/179 de la causa penal -caso 14.338-; de fs. 552/554, y fotografía de fs. 527). También

se explica, a partir de los croquis referidos, que la moto transitara más metros de la encrucijada por cuanto había traspuesto un carril de la avenida, mas ello no significa que se hubiera presentado antes a la encrucijada, ya que el punto de impacto estuvo ubicado prácticamente en el centro del carril de la avenida Fontana por donde circulaba el VW.----------Asimismo es claro que el VW circulaba por una avenida, esto es una vía de mayor importancia, por lo cual también tenía prioridad de paso por dicha razón. Esta circunstancia se vincula con lo contemplado en el art. 41, inc. d) de la ley 24449 (conf. adhesión de la ordenanza municipal de Rawson N° 4123/96). Al respecto, y en un accidente ocurrido en una encrucijada con la Avenida E. Perón consideré que esta última arteria es equiparable a semiautopista. En efecto, en el precedente de esta Sala “B”, SDC N° 05/14, del 27/02/14, argumenté que el actor -en dicha causa- contaba con prioridad de paso por cuanto circulaba por una semiautopista (conf. art. 5, inc. s) y art. 41, inc. d) de la ley 24449), concretamente la Avda. E. Perón de Trelew. Es que el art. 41, inc. d) prevé que se pierde la prioridad de paso por provenir por la derecha ante vehículos que circulan por una semiautopista, debiendo los que la atraviesan detener la marcha antes de ingresar o cruzarla. Por su parte el art. 5, inc. s) define a la semiautopista como un camino similar a la autopista pero con cruces a nivel con otra calle o ferrocarril. Asimismo, el art. 5, inc. b) define a la autopista como una vía multicarril sin cruces a nivel con otra calle o ferrocarril, con calzadas separadas físicamente y con limitación de ingreso directo desde los predios lindantes. Ahora bien, en el precedente que menté, entendí que la Avda. E. Perón resultaba un camino equivalente a una semiautopista, a pesar de que no es una vía multicarril en toda su extensión, y que tampoco tiene sus calzadas separadas físicamente en toda su extensión, pero sí tiene en común con las autopistas que no se accede a ella directamente desde los predios lindantes. En otro precedente de esta Sala (SDC N° 02/16, del 17/02/16), apliqué el mismo criterio para la avenida Yrigoyen de Trelew, que sí tiene acceso desde los predios lindantes, en eso difiere de la autopista, pero resulta similar en cuanto es una vía multicarril en todo su trayecto (conf. art. 5, inc. y), y en partes del mismo cuenta con separación física de sus calzadas. Resalto que al definirse a la semiautopista, no se expresa que sea un camino “idéntico” a la autopista, sino “similar”, por lo que puede contar con algunas de las características de ésta aunque no todas. Dadas las características de la Avda. Yrigoyen entendí que resultaba equiparable a una semiautopista y por ello resultaba de aplicación la excepción del art. 41, inc. d) de la ley 24449. Asimismo en el antecedente de esta Sala, SDC N° 15/18, del 06/11/18, efectué el mismo análisis con relación a la Avda. 9 de Julio de Rawson, que guarda estrecha similitud con el presente caso, ya que a la altura en la que se produjo la colisión del precedente citado, la arteria presenta un boulevard divisorio. Es así que en la especie

ello se ve reforzado porque la prioridad de paso la tenía el VW por circular por una arteria de mayor importancia y además por provenir por la derecha.----------

------A fin de reforzar la regla de la prioridad de paso para quien circula por una arteria de mayor importancia y de doble mano como acontece con la avenida Fontana, habré de agregar que en el precedente de esta Sala “B”, SDC N° 02/16, del 17/02/16, argumenté que la equiparación entre una avenida y una semiautopista, y su consecuencia en cuanto quienes circulan por una avenida multicarril cuentan con prioridad de paso respecto de quienes lo hacen por una arteria de menor jerarquía, halla fundamento en autorizada doctrina y jurisprudencia. Así se ha considerado que los sistemas de la derecha-izquierda y del ingreso prioritario operan bajo el presupuesto de tratarse de intersecciones abiertas de vías de igual jerarquía cuali-cuantitativa, pues, en la hipótesis de que la jerarquía sea diferente se vuelven o inútiles o de aplicación muy problemática. Así, tratándose de la intersección de una vía de una mano con otra de dos, se produce una virtual paradoja: quien ingresa con preferencia circulando por la primera, al trasponer al eje de la segunda se transforma automáticamente en impreferente, o a la inversa. Este cambio obligaría a la detención en la zona del eje de la calzada con la consiguiente afectación del binomio seguridad-funcionalidad. La respuesta técnica abstracta- a esta situación es la preferencia de la vía de mayor jerarquía que privilegia en forma general a los que circulan por la relativamente más importante (conf. Tabasso Cammi, Carlos: “Preferencias del ingreso prioritario, de la derecha-izquierda y de facto”, en “Revista de Derecho de Daños”, “Accidentes de tránsito-III”, Rubinzal-Culzoni Editores, 1998, pág. 45).----------

------Asimismo, jurisprudencialmente se ha sostenido que la prioridad de paso no autoriza a concretar un cruce de calles con total desinterés del tránsito que pueda estarse cumpliendo por la vía que queda a la izquierda y mucho menos si ésta es una importante avenida de intensa y permanente circulación de rodados de toda especie (conf. Cám. Civ. N° 1 de San Nicolás, 15/10/87, causa 870.656, Fallos SCJBA, Albremática, 1995, Ref. 110.383). Además se entendió que la prioridad de paso de la derecha debe interpretarse con relación a las normas de tránsito integralmente meritadas (sic), pues hacerla jugar a ultranza y en virtud de ello generar responsabilidad en un accidente de tránsito a quien aparece por la izquierda por esa sola circunstancia, haciendo presumir la misma no en base a disposiciones atingentes del Código Civil en materia de responsabilidad, sino a una ubicuidad cardinal en el lugar, significa apartarse de la interpretación correcta de todas las normas en juego, de la jerarquía de ellas (art. 31 de la Const. Nacional) y de toda circunstancia fáctica dada y acreditada (conf. Cám. Civ. N° 1 de La Plata, sala 2da., 6/8/91, causa 209.520, Fallos SCJBA, Albremática
1995, Ref. 129.771). ----------

------Finalmente agregaré para reforzar la argumentación que vengo sosteniendo, que

se ha reflexionado que al no existir en la ley 24449 una norma explícita que otorgue prioridad de paso a quien circula por una avenida respecto de quien lo hace por una arteria común, debería concluirse que esta prioridad no está reconocida. Se ha destacado que, para organizar y asegurar el cruce de vías jerárquicamente superiores accediendo desde las transversales relativamente secundarias, las reglas de la derecha-izquierda y del ingreso prioritario son insuficientes y peligrosas, pues pueden llevar al usuario a ingresar sin precauciones en un polígono conflictual completamente diferente al de vías similares y someterse con ello a un intenso riesgo de colisión. Igualmente sería inconcebible que la encrucijada quedara abierta y sin reglas organizativas de la maniobra de cruce, de modo que quedan dos alternativas: señalizar todas las intersecciones de vías de distinta importancia relativa, lo que resulta muy oneroso, o estipular normativamente la prelación del tránsito de las mayores sobre el de las menores. Sin embargo, aun en la jurisprudencia actual se advierte una tendencia a conceder prioridad de paso al conductor que circula por una avenida. Así se ha dicho que la prioridad de paso de quien circula con su rodado por una avenida se determina teniendo en cuenta no sólo la anchura y/o doble mano de la mismas, sino también la densidad del tránsito en relación con la calle que la cruza y la modalidad de dicha encrucijada (conf. CN. Civ., Sala J, 22/11/99, LL, 2000-D-894). Tal conclusión resulta impecable, por cuanto en estos casos la intensidad y gravedad de los conflictos potenciales son mucho mayores que en las intersecciones viales formadas por componentes de igual jerarquía dado que, quien circula por la vía cualicuantitativamente mejor lo hace generalmente a una velocidad relativamente más elevada, potenciando así proporcionalmente el resultado del eventual siniestro (conf. Areán, Beatriz A.: “Juicio por accidentes de tránsito”, T° 2, Ed. Hammurabi, 2006, pág. 535).----------3) Sentado lo anterior, habré de hacerme cargo que, de manera excepcional, en el precedente de esta Sala, SDC N° 13/19, del 11/06/19, he sostenido que la regla de la prioridad de paso no implica un *bill de indemnidad*, tal como lo razonó el juez de grado. La conclusión antedicha tiene fundamento normativo en el art. 64, 2do. párrafo de la ley 24449 que establece: *“Se presume responsable de un accidente al que carecía de prioridad de paso o cometió una infracción relacionada con la causa del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponderles a los que, aun respetando las disposiciones, pudiendo haberlo evitado voluntariamente, no lo hicieron”.* Al respecto he de hacer notar que la Suprema Corte Bonaerense, que mantiene una interpretación estricta a favor del carácter absoluto de la prioridad de paso, en algunos casos ha sostenido que aceptar por principio el criterio que emerge de la regla de prioridad de paso para quien avanza por la derecha no releva la necesidad de verificar en cada caso las circunstancias integrales, en particular, la incidencia de otras reglas de tránsito y de

los principios generales de la responsabilidad (conf. SCBA, 19/2/02, elDial-WFE69); o bien que las particularidades del caso aconsejan evaluar dicha prioridad, no de manera autónoma sino imbricada en el contexto general de las normas de tránsito, analizando su vigencia en correspondencia con los preceptos del Derecho de fondo que regulan la responsabilidad por daños (conf. SCBA, 3/10/01, elDial-WFF02); o 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 (conf. SCBA, 4/4/01, DJBA, 160-228) (conf. jurisprudencia citada en Areán, Beatriz A.: “Juicio por accidentes de tránsito”, Ed. Hammurabi, 2006, T° 2, págs. 461/462).----------A lo expuesto cabe añadir que la propia Corte Suprema de Justicia de la Nación ha considerado que la prioridad de paso *“…sólo juega cuando ambos vehículos se presentan en forma simultánea o casi simultánea (veáse doctrina de CSJN-Fallos, 310:2804; 320:2971, entre otros); que no se puede invocar si el conductor que no gozaba de ella estaba más adelantado porque ya había entrado en la bocacalle (véase doctrina de CSJN-Fallos, 306:1988); y que tal prioridad no excluye la observancia de la prudencia compatible con la seguridad de la circulación (véase doctrina de CSJNFallos, 297:210)…que la valoración irrazonable de la prioridad de paso como transgresión reglamentaria definitoria para la atribución de la responsabilidad, sin la proporcionada ponderación de otros elementos obrantes en las constancias del sub examine…importa de por sí, una ligera actividad analítica que dista de constituir la que, por el contrario, exige el deber jurisdiccional para convalidar un decisorio”* (del dictamen del Procurador) (conf. CSJN, 23/09/03, elDial-AA1DE2).----------Y análogo criterio es el sostenido por nuestro máximo tribunal local, que con gran claridad ha expuesto que no puede entenderse qué es lo que pretendieron los sucesivos legisladores con la inclusión de la fórmula acerca del carácter absoluto de la prioridad, puesto que no se resuelve nada práctico sino que se erige en una fuente generadora de emulación y riesgo. Además, no debe hacerse una interpretación fuera de contexto, por cuanto más que sugerir, el ambiguo adjetivo parecería estar declarando que al preferente le estaría acordado un virtual estatuto de inmunidad, lo que de ningún modo es así. Jamás la preferencia es absoluta, sino esencialmente relativa (conf. ST Chubut, 26/4/00, elDial-AS121D). Y en la misma causa “Belcastro de Ruiz, Catalina c/ Miksa, Elena M. y otro s/ daños y perjuicios”, sostuvo que la consagración legal del principio de la absolutez de la prioridad genera en el usuario el peligrosísimo efecto psicológico consistente en la actitud de prepotencia y emulación motivada en la creencia -inmoral y falsa- de encontrarse prejustificado en cualquier trance por la condición de preferente o, lo que es lo mismo, resultar sistemáticamente exculpado, pase lo que pase, por la mera circunstancia de circular por la rama derecha (conf. ST Chubut, 26/4/00, elDial-AS121E).

------Ahora bien, los casos donde se ha considerado la excepción, que por lo general ha motivado una eximente parcial de la responsabilidad, tienen en común una conducta totalmente desaprensiva del conductor que proviene por la derecha, evidenciada generalmente, por la circulación a excesiva velocidad. En cuanto a esta cuestión, cabe recordar que el art. 51, inc. e).1 de la ley 24449, establece la velocidad máxima de 30 km./h. en las encrucijadas urbanas sin semáforo. En las pericias accidentológicas obrantes en la causa penal, a fs. 102 se estableció que la de la motocicleta no pudo haber sido menor a los 30 km./h. ni mayor a los 40 km./h:, no pudiéndose determinar la del VW Polo. A su vez a fs. 171 de la misma causa penal, se dictaminó un rango de velocidad para la motocicleta entre 36,09 km./h. y 46,21 km./h., mientras que para el VW Polo se estableció una velocidad de 27,86 km./h. inmediatamente antes del punto de impacto (ver fs. 168 de la causa penal). En lo que respecta a los dictámenes obrantes en estas actuaciones, a fs. 518 se establece una velocidad para la moto de 45 km./h., y para el VW Polo de 27 km./h. (ver pto. 1). Y en la experticia de fs. 527/545, se calculó una velocidad inicial en los premomentos del siniestro, de 42 km./h. para la motocicleta, mientras que para el VW Polo se estableció una velocidad inicial de 45 km./h., mas la que presentaba al momento del impacto se cuantificó en 20 km./h. (ver fs. 538/540).----------Como se puede apreciar, la velocidad impuesta a la motocicleta era superior a la permitida de 30 km./h., lo cual lejos de evidenciar una eximente parcial en el reparto de responsabilidad, refuerza la atribución exclusiva en contra del accionar de su conductor, quien -reitero- carecía doblemente de la prioridad de paso, por provenir por la izquierda y circular por una arteria de menor jerarquía. En cambio, el conductor del VW Polo, al momento del impacto guardaba una velocidad reglamentaria.----------A fin de completar el análisis de los elementos de prueba, corresponde destacar el testimonio de B. (ver fs. 479/480), quien circulaba detrás de la moto, e iba despacio, pero en la intersección donde se produjo la colisión, la testigo se detuvo, señalando que la moto tuvo que acelerar para cruzar la encrucijada, porque ambos circulaban despacio antes del choque (ver respuestas quinta y séptima). A ello cabe añadir lo manifestado por el testigo C. (ver fs. 129/vta. de la causa penal), quien dijo que la moto circulaba a alta velocidad, a unos 60 km./h., y que al llegar al cruce donde se produjo el trompicón, chocó al VW casi de frente, señalando que este último rodado venía despacio pero no pudo maniobrar elusivamente por la velocidad que traía el biciclo. Dicha velocidad para la moto también fue estimada por el declarante L. a fs. 18/vta. de la causa penal, quien agregó que su conductor no desaceleró en ningún momento. ----------

----El análisis de las pruebas reseñadas dan cuenta que lejos de acreditarse alguna excepción a la regla de prioridad de paso que correspondía al conductor del VW Polo, las mismas dan cuenta del obrar antirreglamentario e imprudente del desafortunado

conductor de la motocicleta, quien, amén de carecer de prioridad de paso, llegó a la encrucijada circulando a una velocidad superior a la permitida, habiendo bastado que el mismo se detuviera o respetara la prioridad de paso del Polo, para que la colisión no se produjera. Es así que la única causa adecuada del siniestro fue la conducta asumida por A., debiéndosele enrostrar exclusivamente la responsabilidad, asistiendo razón a la demandada apelante, en cuanto a que dicha conducta importa una eximente total -en los términos del art. 1111 del C. Civil- a la responsabilidad que se le endilgara en virtud del art. 1113, 2do. párrafo del mismo código.----------

------A la luz de lo expuesto, es que corresponderá revocar la sentencia, y por conducto del art. 282 del CPCC, se habrá de readecuar los emolumentos regulados, por lo que deviene abstracto el tratamiento de la apelación de los mismos de fs. 902.----------

------II.- Atento lo razonado en los considerandos precedentes, corresponde revocar la sentencia apelada, a fin de rechazar la demanda por daños y perjuicios entablada contra G. M. V., F. M. R. y la citada en garantía “La M. A. S.A.”.----------

-----Dada la revocación y la consiguiente desestimación de la demanda, las costas de ambas instancias se imponen a la actora vencida (conf. arts. 69 y 282 del rito). En cuanto a los honorarios de grado, deben ser readecuados en virtud del citado art. 282 del CPCC. Es así que, teniendo en cuenta el resultado del pleito, el mérito y extensión de las tareas realizadas en la instancia anterior, encuentro ajustado a derecho, regular por las mismas, los honorarios de los letrados apoderados de la actora, Dres. S. P. y M. E. M., en conjunto, en un 14%; los de los letrados patrocinante y apoderado de los codemandados y aseguradora, Dres. A. A. F. y J. M. F. C., en conjunto en un 19,6%; porcentajes que, al igual que los establecidos para los peritos y al consultor técnico en la instancia de grado, se calcularán sobre el monto reclamado en demanda a determinar en la etapa de ejecución de sentencia, con más el IVA pertinente (conf. arts. 5, 6, 8, 9, 36, 38, 46 y 60 de la ley arancelaria; y leyes 23349 y 23871). ----------

------En cuanto a los honorarios de esta sede, y teniendo en cuenta las mismas pautas consideradas para los emolumentos de la instancia anterior, se establecen los de los letrados patrocinante y apoderado de la apelante Dres. A. A. F. y J. M. F. C., en conjunto, en un 6,86% del monto pretendido en demanda a liquidar en la etapa de ejecución de sentencia, con más el IVA correspondiente (conf. arts. 5, 8, 9, 13 y 46 de la ley XIII N° 4; y leyes 233349 y 23871).----------

------A la luz de todo lo expuesto y razonado, a la primera cuestión voto POR LA NEGATIVA.----------

-----**A LA SEGUNDA CUESTIÓN**, el Dr. Lucero dijo:----------

-----El pronunciamiento que corresponde dictar es el siguiente, a saber: 1) REVOCAR el fallo apelado; y, en consecuencia, rechazar en todos sus términos la demanda por daños

y perjuicios planteada en contra de los Sres. F. M. R., G. M. V. y la aseguradora citada en garantía “La M. A. S.A.”. 2) IMPONER las costas de ambas instancias a la parte actora vencida. 3) FIJAR, por adecuación a la presente, los honorarios profesionales de primera instancia del siguiente modo, a saber: a los Dres. S. P. y M. E. M., en conjunto, en la suma equivalente al 14%; y, a los Dres. A. A. F. y J. M. F. C., en conjunto y proporción de ley, en la suma equivalente al 19,6%. Tales porcentuales, así como los establecidos para los peritos en primera instancia se calcularán sobre el monto pretendido en demanda a determinar en la etapa de ejecución de la sentencia, con más el I.V.A. correspondiente. 4) REGULAR los honorarios profesionales por las tareas cumplidas en esta segunda instancia a los Dres. J. M. F. C. y A. A. F., en conjunto y proporción de ley, en la suma equivalente al 6,86% de aludido monto pretendido en demanda a determinar en la etapa de ejecución respectiva, con más el I.V.A. correspondiente.----------

---ASI LO VOTO. ----------

---**A LA SEGUNDA CUESTIÓN**, el Dr. De Cunto dijo: ----------

---Atento el acuerdo alcanzado, el pronunciamiento que corresponde dictar es el propuesto por el Dr. Lucero. ----------

---Así lo voto. ----------

----Con lo que se dio por terminado el Acuerdo, dejándose constancia que la presente se dicta por dos miembros del Tribunal por haberse logrado la mayoría (art. 8º Ley V Nº 17), pasándose a dictar: ----------

----------**S E N T E N C I A**:----------

----Y VISTO: Por los fundamentos del Acuerdo precedente, la Sala “B” de la Cámara de Apelaciones de la ciudad de Trelew; RESUELVE:----------

----1) REVOCAR el fallo apelado; y, en consecuencia, rechazar en todos sus términos la demanda por daños y perjuicios planteada en contra de los Sres. F. M. R., G. M. V. y la aseguradora citada en garantía “L. M. A. S.A.”.----------

----2) IMPONER las costas de ambas instancias a la parte actora vencida.----------

----3) FIJAR, por adecuación a la presente, los honorarios profesionales de primera instancia del siguiente modo, a saber: a los Dres. S. P. y M. E. M., en conjunto, en la suma equivalente al 14 %; y, a los Dres. A. A. F. y J. M. F. C., en conjunto y proporción de ley, en la suma equivalente al 19,6 %. Tales porcentuales, así como los establecidos para los peritos en primera instancia se calcularán sobre el monto pretendido en demanda a determinar en la etapa de ejecución de la sentencia, con más el I.V.A. correspondiente.----------

----4) REGULAR los honorarios profesionales por las tareas cumplidas en esta segunda instancia a los Dres. J. M. F. C. y A. A. F., en conjunto y proporción de ley, en la suma equivalente al 6,86 % de aludido monto pretendido en demanda a determinar en la etapa

GUILERA
CÁMARA

de ejecución respectiva, con más el I.V.A. correspondiente. ----------

----Regístrese, notifíquese y devuélvase. ----------

SERGIO RUBEN LUCERO
PRESIDENTE

ALDO LUIS DE CUNTO
JUEZ DE CÁMARA

----REGISTRADA BAJO EL NRO. _____ DEL AÑO 2019 – SDC – CONSTE.----------

UBALDO RENÉ AGUILERA
SECRETARIO DE CÁMARA