



NEUQUEN, 21 de Septiembre de 2016.

**Y VISTOS:**

En acuerdo estos autos caratulados: **"DE LA TORRE JOSE HUMBERTO C/ RUIZ JULIO CESAR S/ D. Y P. X USO AUTOM. C/ LESION O MUERTE"**, (Expte. N° **425220/2010**), venidos en apelación del JUZGADO CIVIL 2 - NEUQUEN a esta **Sala II** integrada por los Dres. Federico **GIGENA BASOMBRIO** y Patricia **CLERICI**, con la presencia de la Secretaria actuante Micaela **ROSALES** y, de acuerdo al orden de votación sorteado, **el Dr. Federico GIGENA BASOMBRIO** dijo:

I.- La sentencia de fs. 507/513 rechaza la demanda deducida por De la Torre, con costas, y hace lugar a la pretensión de Julio César Ruíz y por ende condena a José Humberto de la Torre y la Perseverancia Seguros SA a abonar la suma de 2.856 con más sus intereses y las costas.

1) A fs. 516, la demandada y su aseguradora apelan los honorarios con fundamento en lo dispuesto por el artículo 731 del Código Civil.

2) A fs. 536/538, la aseguradora del actor cuestiona la imposición de costas por la reconvención por cuanto el asegurado compareció con sus propios letrados, no obstante lo cual la sentenciante le impone el pago de las costas y los honorarios de la representación letrada del asegurado violando lo previsto en la cláusula 4 de la póliza.

En segundo término, cuestiona los honorarios al estimar una sola base regulatoria para el cálculo de todos los honorarios, ya que si bien demanda y reconvención versan sobre el mismo hecho, son dos acciones distintas.

A fs. 551/552, la actora responde los agravios.

3) A fs. 539/540, la actora apela la sentencia en cuanto rechaza su pretensión.



Para ello, se basa en que la existencia de un choque en una bocacalle ocurre si ha mediado negligencia de ambos conductores, y así cita los testimonios de Mazzone y Croto que acreditan la negligencia del accionado en su manejo.

Cuestiona, luego, el criterio adoptado por la jueza en relación al carácter absoluto de la prioridad de paso y que no tuvo en cuenta que circulaba por la Av. Olascoaga, por lo cual, se da una de las excepciones previstas por el artículo 41 inciso d de la ley 24.449.

A fs. 546/551 contesta los agravios.

4) A fs. 541/543, apela la demandada reconviniente.

El primer agravio se dirige a cuestionar el rubro reparaciones, por cuanto lo decidido se aparta de lo reclamado y probado en función del presupuesto reconocido a fs. 306.

En segundo lugar, objeta el rechazo del rubro privación de uso siendo que la pericia mecánica reconoce que el vehículo se repara en siete días.

El tercer agravio alude a que se omitió el rubro desvalorización del valor venal, ya que el vehículo ha sufrido daños que disminuyen su valor de reventa.

A fs. 553/556 la aseguradora del actor contesta los agravios.

II.- Teniendo en cuenta los agravios, corresponde examinar, en primer lugar, la responsabilidad que les cupo a los participantes del hecho.

Al respecto, y analizada la prueba producida y tomando en consideración el relato de las partes, es que no cabe duda que la demandada gozaba de la prioridad de paso y toda vez que la actora no respetó dicha prioridad es que la responsabilidad del hecho le corresponde en su totalidad.



En relación al tema de la prioridad de paso y su aplicación en el caso de la avenida Argentina, en el caso Olascoaga, esta Sala ha sentado la postura de que la misma es absoluta, salvo supuestos excepcionales y que rige en la Avenida Argentina o su continuación la Avenida Olascoaga, que es donde ocurriera el hecho que originara estas actuaciones.

Así hemos dicho:

Así en la causa **"VERA GASTON FERNANDO C/CANZIANI PAULO S/ D. Y P. X USO AUTOM C/ LESION O MUERTE"**, (Expte. N° 370695/2008) del 11 de abril del corriente año dijimos en relación al tema:

*Y como la actora no respetó la prioridad de paso de quien circulaba por la derecha, resulta plenamente responsable del accidente razón por la cual su pretensión no puede prosperar.*

*Se destaca que ha sido el propio accionante quien reconoció que venía una camioneta por su derecha, de cuya existencia se percató, y que no pudo determinarse el lugar del impacto razón por la cual no puede afirmarse que había traspuesto la intersección como se afirma en los agravios.*

*Sobre el tema de la prioridad de paso esta Sala se ha pronunciado en forma reiterada adjudicándole un carácter absoluto.*

*En tales condiciones la cuestión debe dilucidarse en base a la preferencia de paso con que contaba la demandada.*

*Al respecto he sostenido:*

*Al expresar agravios, la demandada sostiene a la vez que, del dictamen del perito no se pudo establecer la velocidad a la que circulaban los rodados, y luego que del informe y de las placas fotográficas de la causa penal surge que el auto del actor circulaba a elevada velocidad e insiste*



en que su vehículo arribó en primer lugar al cruce y ello implica que la prioridad de la ley debe ceder.

**Al igual que en otras ocasiones entiendo que el hecho de buscar excepciones a la regla de la prioridad de paso, es justamente esa casuística elaborada por la jurisprudencia la que ha contribuido a que la regla deje de ser tal.**

Al respecto, he tenido ocasión de señalar en numerosos precedentes de esta Sala: "MARCILLA MARCELO OSCAR CONTRA AVILA MANUEL GERARDO Y OTRO S/DAÑOS Y PERJUICIOS", (Expte. N° 270842/1), "SOSA IRMA DEL CARMEN CONTRA SALGADO ALEJANDRO GUSTAVO S/DAÑOS Y PERJUICIOS", (Expte. N° 314527/4) mi postura:

"Principio por señalar que en algunos precedentes propicié igual postura pero, desde hace algún tiempo, tanto en la Alzada (ver "DELGADO CRISTINA MARTA CONTRA D'ANGELO CARLOS ALBERTO SOBRE DAÑOS Y PERJUICIOS", (Expte. N° 1109-CA-0)) como subrogando la Primera Instancia, sostengo que la prioridad de paso del vehículo que se presenta por la derecha, es absoluta.

Para ello me fundo en las siguientes razones: "1) el artículo y la letra expresa de la norma en cuanto dice que: "Art.41.- Prioridades. Todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha. Esta prioridad es absoluta...

"Esto es, del propio texto de la norma y al menos en dos ocasiones, se señala la absolutez del principio adoptado: cuando dice que debe ceder siempre y luego cuando establece la prioridad como absoluta.

"2) los jueces no somos expertos en tránsito y por lo tanto no estamos en condiciones, ni debemos analizar si la prioridad es procedente o no. Ha sido así dispuesta por el



legislador y ello supone un análisis sobre el tema que obliga (salvo supuestos excepcionales) a acatarla.

**"3) con la excusa de hacer justicia en el caso concreto, la relativización de los principios en esta materia, ha contribuido al caos vehicular hoy existente y que produce muertes, heridos, daños materiales, etc, en aumento. Y es lógico que ello ocurra así ya que las reglas de tránsito de objetivas, han pasado a ser subjetivas ya que los jueces, entre otros, se encargan de relativizarlas y dejarlas sin efecto. Eso sí, invocando la justicia en el caso concreto.**

Al respecto me parece oportuno transcribir el voto del Dr. Roncoroni en una sentencia de la Suprema Corte de la Provincia de Buenos Aires en la causa Salinas, Marcela c. Cao, Jorge (Ac. 79.618) dijo, en lo que al tema interesa y sin perjuicio de compartir el restante punto de análisis:

"II. Precisamente buscando el sentido de la preferencia de paso en las encrucijadas que consagra la regla "derecha primero que izquierda" que entroniza el primer párrafo del inc. 2º del art. 57 de la ley 11.430 -como antaño lo hiciera el art. 71 inc. 2º de la ley 5800- hemos sostenido que la subsistencia de una sociedad depende de la existencia de un proyecto vital común, sentido y compartido como tal, que requiere, necesariamente, de la ordenada y, en lo posible, armónica convivencia de sus integrantes. Para ello, la sociedad demanda un orden o pacto social que ordene esa convivencia en torno a una serie o conjunto de normas cuyo acatamiento y cumplimiento ha de imponerse coactivamente a quienes no le presten voluntaria sujeción. Esto es el ordenamiento jurídico de una comunidad. Y como tal, así entendido, el ordenamiento jurídico -como cada una de sus normas- expresa un proyecto coexistencial.



"Si entendemos el profundo significado y trascendencia de ese ordenamiento jurídico (que no es otro que el de permitir y ordenar la convivencia -vivir con los demás, vivir en sociedad-) habremos, también, de aprehender, en su justa medida, el mismo sentido que impregna a cada una de las normas que se integran en el sistema. Todas y cada una de ellas sirven a esa armonía y entendimiento del vivir en conjunto.

"Y desde ya que entre esas todas, se encuentra la norma que otorga el derecho de paso en las encrucijadas. Por ello, cuando en mis anteriores fallos de Cámara me he referido a cómo juega dicha norma en tales circunstancias de lugar, estoy poniendo en foco ni más ni menos que en la necesidad de ese entendimiento vital común que debe ser compartido y respetado y que tiene su cuota de realismo en cada momento de la convivencia. Necesidad que en el supuesto que nos ocupa tiende a ser satisfecha por lo que llamamos una norma de prevención.

"Pero para mejor comprender todo ello y nuestra postura ante el tema, creo conveniente reiterar la línea argumental que venimos insinuando desde nuestros tiempos de juez de primera instancia y más luego en la Cámara donde se nos escuchara decir: "en el escenario de las ciudades multitudinarias y de gran parque automotor -como la nuestra- la presencia preponderante, invasora y casi omnipotente en sus calles de vehículos preñados de velocidad y cargados de potenciales riesgos, **exigen de la comunidad una serie de normas de prevención que se traduzcan en pautas de comportamiento de sus habitantes, como medio de mitigar y evitar, en lo posible, aquellos riesgos.**

"Algunas normas de este tipo, que hacen a la seguridad y educación vial, aparecen contenidas en los Códigos de Tránsito (entre nosotros antiguamente la ley 5800 y hoy la



ley 11.430) y reclaman -pese al desdén que hacia su eficacia saben exteriorizar sus destinatarios y hasta los encargados de velar por su acatamiento- un celoso cumplimiento y un rigor creciente en el reproche a su violación. La solidaridad y las necesidades de defensa y preservación de una sociedad organizada, frente a la violencia mecánica presente en su seno y qué actitudes u omisiones individuales o conductas desviadas pueden hacerla desbordar en daños, así lo requieren.

**"Convencido de que precisamente una de estas normas es aquella que consagra la regla de la prioridad de paso (arts. 71 inc. 2 de la ley 5800 y 57 inc. 2º, ley 11.430) he dicho de ella que juega como cuña del civismo en el desplazamiento urbano de los automotores, desde que objetivamente exige que quién llega a una bocacalle debe ceder espontáneamente el paso a todo vehículo que se presente por su derecha. De lo contrario esa preciosa regla de tránsito (y que la salud de la sociedad necesita que se internalice en todos los ciudadanos conductores) perdería su eficacia y, lo que es más, el desplazamiento vehicular por las calles se sembraría de inseguridad en cada esquina, donde la prioridad no estaría dada por una regla objetiva cual la de las manos de circulación, sino por una regla de juego arbitraria y hasta salvaje, cual la de quien llega primero al punto de colisión y resulta impactado, se libera de culpas (28-IV-1983 R.S.D. 136 bis/83; íd. c. 190.838 del 18-X-1984 R.S.D. 258/1984) o, agrego ahora, por la no menos peligrosa de que quien primero ingresa a la bocacalle está exento de reproches." (C 1ª, sala III; La Plata, Reg. sent. 267/84)." -el resaltado me pertenece-**

"Si como afirma Oliver W. Holmes, la suerte del ser humano se encuentra permanentemente acicateada por el peligro y la incertidumbre ("The Path of Law", Harvard Law Review, t. 10, p. 466), no debe sorprender que como juez



encuentre necesario, en casos como el que nos ocupa, priorizar el valor seguridad, entendido precisamente como protección frente a esos riesgos. El mundo circundante es un mundo de riesgos y, en particular, lo es el tránsito vehicular que se integra en su realidad, el cual debe ser asegurado con normas como las del art. 57 inc. 2º, segundo párrafo de la ley 11.430. Es que como decía Recasens Siches "sin seguridad jurídica no hay Derecho, ni bueno, ni malo, ni de ninguna clase".

"Es bueno recordar, cuando transitamos la vereda de la axiología de la mano del valor seguridad y pretendemos asegurar el mismo en aras de la vida en común, que "desde siempre el hombre ha pretendido conocer con la mayor precisión posible qué acciones de otros hombres pueden interferir con él, y qué acciones suyas pueden incidir en los otros. Lo cual deriva de una de las características de la condición humana que es querer saber a qué atenerse en las relaciones con los demás" (A. Alterini "La inseguridad jurídica"; Abeledo-Perrot, 1993, p. 15).

"Para ello, precisamente para saber a qué atenerse en las relaciones con los demás en las situaciones que los vehículos generan en las bocacalles, está dada la norma de preferencia de paso en las mismas, que con el equilibrado juego de expectativas mutuas que despierta en sus destinatarios está marcando, en cada caso concreto, los deberes de actuación de cada uno: **"el conductor que llegue a una bocacalle o encrucijada debe en toda circunstancia ceder el paso al vehículo que circula desde su derecha hacia su izquierda, por una vía pública transversal"** (art. 57 inc. 2º ley cit.).

"En el mismo sentido el Dr. García ha dicho en autos "ALEGRIA MONTECINOS NORMA E. C/ IRIARTE LUIS ALBERTO Y OTRO S/DAÑOS Y PERJUICIOS" (Expte. N° 580-CA-2) que:





"Tal como alega el recurrente, la cuestión planteada en autos reproduce "mutatis mutandi" la situación fáctica contemplada in re "SOTO WALTER DANIEL Y OTRO CONTRA CAMPOS ROLANDO Y OTRO S/DAÑOS Y PERJUICIOS" (Expte. N° 1028-CA-0), en la que expresáramos: " Hemos tenido ocasión de desentrañar con Tabasso Cammi ("Preferencias del Ingreso prioritario, de la derecha izquierda y de ipso, intentando terminar una polémica interminable", en Rev. Derecho de Daños. Acc, de Tránsito III, págs. 7 y sgtes.), la trascendencia que cabe atribuir a la preferencia en cuestión en procura de la seguridad en el tránsito. También **hemos sostenido con el autor citado, que la preferencia de quien accede por la derecha no cede por el arribo anticipado del otro confluyente, ya que si así fuera la prioridad no existiría, quedando sustituida por la anticipación en el acceso"**.

"De esta manera cabe destacar una vez más que la cuestión que intenta hacer valer la demandada como excepción a la regla, esto, es el ingreso en primer lugar a la bocacalle, ni siquiera es de las excepciones contempladas por la norma.

"Así, el artículo 41 de la ley 24.449 "PRIORIDADES. Todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha. Esta prioridad del que viene por la derecha es absoluta, **y sólo se pierde ante:**

"a) La señalización específica en contrario; b) Los vehículos ferroviarios; c) Los vehículos del servicio público de urgencia, en cumplimiento de su misión; d) Los vehículos que circulan por una semiautopista. Antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha; e) Los peatones que cruzan lícitamente la calzada por la senda peatonal o en zona peligrosa señalizada como tal; debiendo el conductor detener el vehículo si pone en peligro al peatón; f) Las reglas especiales para rotondas; g) Cualquier circunstancia cuando: 1. Se desemboque desde una vía de tierra



a una pavimentada; 2. Se circule al costado de vías férreas, respecto del que sale del paso a nivel; 3. Se haya detenido la marcha o se vaya a girar para ingresar a otra vía; 4. Se conduzcan animales o vehículos de tracción a sangre. Si se dan juntas varias excepciones, la prioridad es según el orden de este ARTICULO. Para cualquier otra maniobra, goza de prioridad quien conserva su derecha. En las cuestas estrechas debe retroceder el que desciende, salvo que éste lleve acoplado y el que asciende no.

**"Los conceptos aludidos hacen hincapié en el carácter objetivo de la regla, aspecto al que resulta imprescindible otorgar prioridad como pauta cultural ordenadora del tránsito.**

**"El respeto absoluto a la regla necesariamente habrá de generar un nuevo modo de comportamiento, al igual que ha ocurrido con otras cuestiones en que al erradicarse las excepciones y exigirse el cumplimiento de la norma tal como fue prevista por el legislador, ha producido cambios radicales en el modo de convivir en la sociedad, pudiendo citar a modo de ejemplo la prohibición de fumar o la obligatoriedad respecto al uso de cinturón de seguridad tanto en el tránsito por rutas como urbano.**

"La subsistencia de pronunciamientos judiciales que a través de la casuística establecen excepciones a fin de contemplar la justicia del caso no hacen más que debilitar el principio, el cual fue concebido en forma absoluta y con solo unas pocas excepciones previstas taxativamente por la misma norma.

"En consecuencia y por todo lo señalado, la prioridad de paso que tenía el actor al venir circulando por la derecha cobra virtualidad plena y provoca la responsabilidad total de la parte demandada en el accidente,



*razón por la cual corresponde rechazar el agravio expresado al respecto y confirmar en ese aspecto, la sentencia de grado. ("Solis Raúl Eugenio contra Bianchi Hugo Alberto y otro s/ D. y P. por uso autom. c/lesión o muerte", (Expte. N° 349208/7) 15/5/12)".*

*A lo dicho cabe agregar un argumento que en el caso de autos es lo que me lleva variar mi postura, y es que la regla de la prioridad absoluta no puede ceder frente al uso local que pueda predicarse respecto a la Avenida Argentina o la envergadura atribuida a esa arteria.*

*En tal sentido el carácter objetivo de la norma a la que hemos aludido repetidamente debe descartar en su aplicación cuestiones relacionadas con ponderaciones personales ya que, insisto, su equiparación con la pauta cultural relativa al uso del cinturón de seguridad debe excluir la valoración subjetiva acerca de la mayor o menor velocidad de llegada a la encrucijada, el impacto del choque en la parte delantera o trasera, o el mayor o menor volumen de tránsito que pueda tener una arteria para equipararla a una semi-autopista.*

*He aludido al "uso local", pues me parece fundamental para insistir en el carácter objetivo de la regla que el mencionado hábito o convencimiento local no pueda argumentarse para evadirla, pues las reglas de tránsito deben ser iguales tanto para los residentes como para aquellos que vienen de otras ciudades, cuestión que de generalizarse ha de redundar en beneficio de quienes siendo de esta localidad en alguna ocasión deban manejar en otra, de la cual desconozcan el particular uso local que se le otorga a sus arterias.*

*En el caso de la regulación normativa del tránsito es indispensable la necesidad de reglas y no tanto de*



principios, teniendo en cuenta la diferencia que de ambas efectúa Alexy.

*El autor citado, aún cuando se refiere a normas fundamentales, efectúa una distinción que refuerza mi idea en el tema.*

*Así afirma que las normas pueden dividirse en reglas y principios: "El punto decisivo para la distinción entre reglas y principios es que **los principios son normas que ordenan que algo sea realizado en la mayor medida de lo posible, dentro de las posibilidades jurídicas y reales existentes**. Por lo tanto, los principios son mandatos de optimización, que están caracterizados por el hecho de que **pueden ser cumplidos en diferente grado** y que la medida de su cumplimiento no sólo depende de las posibilidades reales sino también de las jurídicas. El ámbito de las posibilidades jurídicas es determinado por los principios y reglas opuestos... En cambio, **las reglas son normas que sólo pueden ser cumplidas o no**. Si una regla es válida, entonces debe hacerse exactamente lo que ella exige, ni más ni menos. Por lo tanto, las reglas contienen determinaciones en el ámbito de lo fáctica y jurídicamente posible. Esto significa que la diferencia entre reglas y principios es cualitativa y no de grado. Toda norma es o bien una regla o un principio". (Alexy, Robert (2001). Teoría de los derechos fundamentales, trad. Ernesto Garzón).*

*La dinámica del tránsito vehicular en la actualidad, tanto en ciudades como en rutas impone para los que circulamos la existencia de reglas claras, esto es, que se cumplan a todo o nada, pues de regularlo en base a principios, deberíamos estar pendientes de las distintas interpretaciones acerca de lo que es el buen orden del tránsito, lo que cada uno comprende acerca de la velocidad y la seguridad de cada vehículo, etc., quedando permanentemente abierto a*



*justificaciones acerca de lo que cada uno entiende es lo más conveniente para la circulación.*

*Aquí cabe también como recurso el ejemplo del cinturón de seguridad: su uso obligatorio no depende de lo que cada uno entienda acerca de la velocidad a la que conduce, si es un adulto o un niño, si va en el asiento delantero o trasero, si circula en la ciudad o en la ruta. El uso del cinturón de seguridad es **obligatorio, punto.***

*Además la posibilidad de conflicto entre reglas de circulación está expresamente previsto por la ley, artículo 41: "PRIORIDADES. Todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha. Esta prioridad del que viene por la derecha es absoluta, y **sólo se pierde ante:** a) La señalización específica en contrario; b) Los vehículos ferroviarios; c) Los vehículos del servicio público de urgencia, en cumplimiento de su misión; d) Los vehículos que circulan por una semiautopista. Antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha; e) Los peatones que cruzan lícitamente la calzada por la senda peatonal o en zona peligrosa señalizada como tal; debiendo el conductor detener el vehículo si pone en peligro al peatón; f) Las reglas especiales para rotondas; g) Cualquier circunstancia cuando: 1. Se desemboque desde una vía de tierra a una pavimentada; 2. Se circule al costado de vías férreas, respecto del que sale del paso a nivel; 3. Se haya detenido la marcha o se vaya a girar para ingresar a otra vía; 4. Se conduzcan animales o vehículos de tracción a sangre. Si se dan juntas varias excepciones, la prioridad es según el orden de este artículo. Para cualquier otra maniobra, goza de prioridad quien conserva su derecha. En las cuestas estrechas debe retroceder el que desciende, salvo que éste lleve acoplado y el que asciende no."*



Asimismo, y a raíz del dictado del reciente **Acuerdo N° 48** del Tribunal Superior de Justicia de nuestra provincia en los autos **"MARCILLA MARCELO OSCAR CONTRA ÁVILA MANUEL GERARDO Y OTRO S/DAÑOS Y PERJUICIOS"**, en el que se aludiera a una teoría "inquietante" de esta Sala -en ocasión de integrarla el suscripto con la estimada colega Dra. Osti de Esquivel- relacionada con el carácter absoluto de la prioridad de paso por la derecha y su relación con la velocidad entiendo imprescindible efectuar una precisión.

Señala el alto Cuerpo: "En efecto, la Alzada postula esta inquietante teoría:

"En cuanto a la velocidad de la moto no considero que resulte relevante para la cuestión analizada partiendo de la base, claro está, de que el actor tenía la prioridad de paso y por resultar ello concordante con la postura asumida sobre el punto en cuestión" (cfr. fs. 429).

Tal afirmación no satisface las exigencias de la jurisdicción. Se trata de un fundamento sólo aparente en la medida en que pretende demostrar su tesis mediante la premisa que debe ser demostrada. En efecto, decir que la ley asigna prioridad absoluta a quien viene por la derecha, sin indagar los alcances y extensión de esa prioridad, para decidir el caso prescindiendo de la interpretación legal, de las restantes normas del ordenamiento que reclaman aplicación y de las circunstancias relevantes de la causa, privan a la sentencia de su necesaria condición de ser derivación razonada del derecho vigente."

Pues bien, en orden a despejar las inquietudes que puedan suscitarse he de ahondar en las razones de la afirmación, las que vale destacar se encuentran justamente en la estructura del sistema de responsabilidad civil vigente en nuestro país.



*En el marco de la dinámica vehicular, el carácter decisivo de la prioridad de paso por la derecha se asemeja al que tienen las señales lumínicas de un semáforo, de modo tal que al igual que no se discute que quien tiene el semáforo en rojo debe detener su marcha, la prioridad de paso por la derecha impone como conducta la necesidad de disminuir sensiblemente la velocidad para el caso de requerir que el vehículo deba detenerse.*

*Es lugar común en la jurisprudencia leer que la prioridad de paso no otorga a quien le corresponde un "bill de indemnidad" para conducirse a su antojo por la vía pública, sobre todo relacionándolo con la cuestión del exceso de velocidad.*

*Pues bien, la cuestión de la velocidad que le imprime a su vehículo quien circula por la derecha es preciso relacionarla con el sistema de causalidad que establece nuestro Código Civil.*

*En tal sentido, y como ya hemos reiteradamente expresado en esta Sala, el sistema de causalidad adecuada brinda un doble juego de respuestas en el sistema de la responsabilidad civil de nuestro ordenamiento, pues por un lado sirve para determinar quién es el responsable del hecho y por otro a establecer la dimensión de esa responsabilidad definiendo qué consecuencias debe afrontar.*

*En ese sistema **causa** es aquel acto -u omisión- que "según el curso ordinario y natural de las cosas" es capaz de producir el resultado de conformidad a la experiencia de vida y a lo que regularmente suele ocurrir, de modo tal que el resto de los antecedentes son condiciones de ese resultado y no causa, destacándose aquí en lo que me interesa que quien pone la condición de un acto, no es responsable en el término jurídico que ello trasunta, del resultado de los eventos que*



se desencadenaran, sólo será jurídicamente responsable quien aportó "la causa adecuada".

Así: "La construcción jurídica que emerge de los arts. 901 y sstes. del Código de Vélez Sársfield, permite establecer que para determinar la causa de un daño, es necesario formular un juicio de probabilidad, o sea considerar si tal acción u omisión del presunto responsable era idónea para producir regular o normalmente un cierto resultado. **Ese juicio de probabilidad que deberá hacerlo el juez, lo será en función de lo que un hombre de mentalidad normal, juzgada ella en abstracto, hubiese podido prever como resultado de su acto**" (BUSTAMANTE ALSINA, Jorge, La relación de causalidad y la antijuridicidad en la responsabilidad extracontractual, LA LEY 1996-D, 23)"

"Es así que, para determinar la causa de un daño, se debe hacer **ex post facto un juicio de adecuación o cálculo de probabilidad:** a la luz de los hechos de la causa, habrá que preguntarse si la acción u omisión del presunto agente **-en abstracto y prescindiendo de sus condiciones particulares-**, era por sí misma apta para ocasionar el daño según el curso ordinario de las cosas. Si se contesta afirmativamente de acuerdo con la experiencia diaria de la vida, se declarará que la acción u omisión era adecuada para producir el daño, el que será entonces imputable objetivamente al agente. Si se contesta que no, faltará la relación causal, aunque considerado el caso en concreto tenga que admitirse que dicha conducta fue también una *condictio sine qua non* del daño, pues de haber faltado este último no se habría producido o al menos no en esa manera (TRIGO REPRESAS - LÓPEZ MESA, Tratado de la responsabilidad civil, cit, T I, p. 610; SPOTA, Alberto G., El nexo adecuado de causalidad del daño, La Ley 1984-D-323; SCBA, 20/11/90, "Kieffer c/ Establecimiento Modelo Terrabusi", DJBA 142-1271; ídem, 27/12/88, "Morales c/ El Hogar Obrero Coop. de





Consumo Ltda.", DJBA. 136-1441; etc). El cálculo de probabilidad que involucra el examen causal consiste en lo que se conoce como "planteamiento de probabilidad clásica a priori". En este tipo de análisis probabilísticos, la probabilidad se basa en el conocimiento anterior al proceso involucrado. (Cámara de Apelaciones de Trelew, sala A AR/JUR/13716/2013)

El juicio en abstracto que requiere la determinación de la relación de causalidad es de toda lógica para arribar a conclusiones inequívocas pues en la realidad del hecho todos los antecedentes forman un conglomerado de condiciones sin las cuales el mismo no hubiera ocurrido.

Ahora bien, en ese marco y recurriendo nuevamente a la comparación con el semáforo, es cierto que si quien tiene la prioridad de paso otorgada por el semáforo en verde circula a más de 40 km. de velocidad -velocidad máxima en zona urbana- es impactado por quien cruza un semáforo en rojo, puede válidamente sostenerse que el exceso de velocidad pudo ser una "condición" del resultado, pero la causalidad adecuada en el caso está dada por el cruce del semáforo en rojo y no por el exceso de velocidad.

Así, quien tiene la prioridad maneja bajo la expectativa de que quien no la tiene no va a avanzar, de modo que bajo esa perspectiva -que tiene un origen legal y prescribe una conducta- lo que "ordinaria y regularmente ocurre" es que trasponga la encrucijada sin inconvenientes, pues la regla le impone a quien no cuenta con ella el respeto a la misma, sin que deba "interpretar" a qué velocidad viene quien circula por la derecha.

En ese marco y sin desconocer la fuerza retórica que tiene la expresión "bill de indemnidad" para restarle vigor a la prioridad de paso por la derecha ésta es una pauta



*cultural de conducta -reitero pues me parece central- que debe imperar sin excepciones para un tránsito con certezas y sin inquietudes.*

*Igualmente, la afirmación de que quien goza de la prioridad tendría derecho a circular arrasando todo a su paso entiendo no recepta adecuadamente las máximas de experiencia, pues si circula a una velocidad a todas luces excesiva quien debe otorgarle paso -siempre y cuando realice la maniobra de disminución de velocidad y detención que requiere cumplir con la norma- no tendrá dificultades para advertirlo, pudiendo detener su marcha.*

*Contribuye a la afirmación que precede un hecho de la experiencia que es la dificultad que se plantea para determinar en los procesos la velocidad a la que circulaban los vehículos al momento del siniestro en zonas urbanas.*

*De este modo y sin intenciones de restarle validez probatoria a los croquis elaborados por la policía de tránsito, lo cierto es que las pericias mecánicas que obran en los procesos en muchas ocasiones arrojan diferentes resultados y son motivo de todo tipo de impugnaciones, a lo que cabe agregar que se elaboran luego de un considerable transcurso de tiempo.*

*Para ello tampoco resultan relevantes los testimonios, pues es sabido que la cuestión de la velocidad se percibe de muy distinta manera según donde hubiera estado el testigo al momento del accidente, de modo que no es idóneo para establecer una cuestión que supone relaciones entre fuerza, materia y movimiento y requiere de complejos métodos matemáticos para arribar a conclusiones precisas.*

*Para culminar, la posibilidad de arraigar el respeto de la prioridad de paso por la derecha **como una pauta cultural**, junto al ya aludido uso del cinturón de seguridad,*



como así también la prioridad de circulación del peatón, llevará a que podamos gozar entre nosotros del mentado "respeto a las normas de tránsito" que tanta admiración despierta a nuestros compatriotas cuando tienen oportunidad de viajar al extranjero, y tantas dificultades provoca a los mismos viajeros cumplir una vez traspuestos los límites de Ezeiza.

De todas maneras la cuestión debe reconocerse que se encuentra discutida tanto en la doctrina como en la jurisprudencia sin que pueda predicarse que por adoptar una postura diferente ello la torne en carente de sustento legal ya que el afirmar que la prioridad de paso por la derecha es de carácter absoluto cuenta con un expreso respaldo legal -la redacción del artículo en cuestión- y la propia normativa vial señala que su incumplimiento genera una presunción legal de responsabilidad como lo indica el artículo 64.

Más de siete mil muertos al año, de los cuales el 52% de los accidentes ocurren en zona urbana -conforme las estadísticas de "luchemos por la vida"- obligan a extremar el análisis de la cuestión puesto que el principio rector de la normativa vial es el de la seguridad.

En tal sentido al postular que la prioridad de paso por la derecha no estamos en presencia de un derecho sino la ejecución de una regla obligatoria puesta en interés general, porque todos los usuarios se atienen a ella para regular sus respectivas maniobras. Ella por lo tanto, con carácter de principio no es renunciable o derogable al arbitrio del particular, especialmente si de la derogación puede derivar peligro para los demás (Tabasso Cammi, "preferencias del ingresos prioritario de la derecha izquierda y de facto" citado por el TSJ, en el precedente mencionado).



*Como bien señala el autor citado en el párrafo que antecede no puede sostenerse para morigerar el principio que se alegue la aparición imprevista de un automotor toda vez que las calles están destinadas al tránsito de automotores razón por la cual lo normal es que aparezca circulando un auto ya que sostener que su aparición es imprevista no se compadece con la realidad.*

*Cabe agregar además que dicho autor señala dentro de los ordenamientos que establecen exclusivamente la preferencia de la derecha izquierda no autorizando a inferir la del ingreso previo por vía interpretativa, se encuentra la ley nacional de tránsito, la convención de circulación de París 1926, convención de circulación de Viena de 1.968, ley de tráfico de España, Suiza, Brasil, Chile, Colombia, EEUU, México entre otros, con lo cual dicha regla, entiendo no permite inferir que alude a quien ingresa primero por vía interpretativa.*

*No desconozco por cierto que el autor mencionado postula en definitiva una posición distinta a la aquí expuesta pero como se afirma: "de lege ferenda, el sistema técnico jurídico ideal radica en la combinación simultáneo de ambos arbitrios, pero no dejando alguno de ellos librados a la interpretación y por lo tanto a la discusión -sino formalizados en textos claros, expresos y fácilmente comprensibles por el usuario, pues el reglamento de tránsito no es para juristas, sino un manual práctico de conducta vial -y sobrevivencia- dirigido a hombres medios de todas las condiciones".*

*Para resumir.*

*Mantengo conforme la postura que sustentara en distintos precedentes, al igual que lo propiciaran otros colegas de esta Cámara y de otros Tribunales del país, que la*



prioridad de paso de la derecha es un principio absoluto no renunciable y que hace a la seguridad del tráfico, principio este central de la legislación vial.

Dicho principio es absoluto por cuanto así lo establece expresamente la normativa vigente -artículo 41- y por ello quien la viola es responsable de un accidente de acuerdo a los términos del artículo 64.

La claridad de la preferencia se debe a que la ley de tránsito está dirigida a la gente común y por cuanto la cantidad de accidentes y muertes derivadas de ellos, obligan a que dicho principio deba mantenerse.

No se desconoce que existen otras cuestiones de principio técnicas relacionadas con la velocidad a que se debe circular y que también deben ser respetados.

Concretamente y con relación a la velocidad del automotor preferente entiendo que, **en principio**, la marcha superior a la permitida no es causa del accidente sino condición del accidente conforme lo expusiera.

No se me escapa que la propia ley dispone excepciones al principio de preferencia, pero las mismas son legales y no de interpretación y entre ellas no figura la velocidad superior a la permitida en las encrucijadas.

Tampoco que al afirmar "en principio", estoy admitiendo que puede haber supuestos en que dicha velocidad obre en el caso concreto como causa y no como condición.

Pero tales supuestos deben ser extremadamente graves y abusivos, conforme los principios del derecho civil, y debiéndose tener en cuenta que la aparición de un automotor no es sorpresiva en las calles ya que las mismas están hechas para que circulen autos con lo cual lo lógico es suponer que habrá un automotor.



*Así si el automotor preferente está corriendo una "picada" y ello se demuestra, entiendo que por aplicación de los principios generales del derecho civil, dicho conductor comete una conducta abusiva y como tal y pese a la preferencia la misma no puede ampararlo y liberarlo de toda responsabilidad. Ello supone la acreditación de la conducta abusiva y su gravedad excepcional*

En consecuencia, por haber violado la prioridad de paso, y toda vez que no se ha demostrado en modo alguno que el demandado circulara a velocidad excesiva y que se den algunos de los supuestos legales que eximen de la vigencia del principio aludido, es que estimo que existió responsabilidad exclusiva en el accidente por parte de la actora, razón por la cual su pretensión no debe prosperar.

III.- Corresponde, a continuación, examinar los agravios planteados por el demandado reconviniente.

En relación al monto de las reparaciones, si bien es cierto que se acreditó la autenticidad del presupuesto que adjuntó, no resulta válido remitirse al mismo en su totalidad toda vez que la pericial mecánica de fs. 328 y las fotos demuestran que no es necesario el remplazo de la luz trasera izquierda y la rejilla lateral que figuran en la documental aludida, debiendo destacarse que la accionada no cuestionó dicho aspecto de la prueba pericial.

En tal sentido y tomando en cuenta el monto de la mano de obra, que es el importe que se tiene en consideración en la sentencia y que se basa en la prueba a que se alude en el párrafo que antecede, y toda vez que parte de los daños se encuentran demostrados es que en función de lo dispuesto por el artículo 165 del Código de rito, corresponde fijar el monto del rubro en cuestión en el monto total de \$5.000.



Con respecto a la privación de uso resulta pertinente el rubro, ya que la pericia señala claramente el tiempo que demandará su reparación y la procedencia del rubro no está relacionada con el desarrollo de una actividad productiva.

En tales condiciones y tomando en cuenta los días necesarios para el arreglo del auto y usando como parámetro el costo del colectivo, es que entiendo pertinente fijar en \$2.000 el rubro.

Finalmente, en lo que se refiere a la desvalorización del vehículo y dada la entidad de los daños, es que el mismo debe desestimarse ya que como bien indica la jurisprudencia citada por el quejoso para que sea procedente el rubro se requiere que el vehículo haya sido afectado en sus partes estructurales y que los daños revistan entidad, cuestión que no se ha demostrado en estas actuaciones.

IV.- En cuanto a la apelación deducida por la aseguradora del actor, entiendo pertinente aclarar que las costas derivadas de la reconvención deben estar a su cargo por así establecerlo claramente la ley de seguros.

De todas maneras, observo que lo que se objeta es el pago de los honorarios de los letrados del asegurado en función de lo previsto por la cláusula 4 del contrato de seguro, y a dicho respecto asiste razón a la quejosa toda vez que al haber asumido voluntariamente su defensa por intermedio de sus propios abogados y no haber cumplido con los requisitos que le impone la cláusula en cuestión, los honorarios de sus abogados deben estar a su cargo.

En cuanto a la regulación de honorarios de los letrados y peritos, corresponde nulificar los mismos, toda vez que si bien las acciones derivan de un mismo hecho son diferenciables y con contenido económico diferente.



Es por ello que, si bien la actora carga con las costas de ambas acciones y su aseguradora solo debe solventar las derivadas de la reconvención, es que la base regulatoria no puede unificarse, debiendo determinarse los emolumentos de los profesionales intervinientes en función del contenido económico de cada pretensión.

Los honorarios de los profesionales intervinientes se fijarán cuando se practique la liquidación pertinente de cada acción.

Atento lo dispuesto por el artículo 279 del Código de rito, la apelación arancelaria deducida por la demandada deviene abstracta.

No obstante, se señala que la normativa que invoca el quejoso no puede ser admitida toda vez si bien esta Cámara en distintos fallos sostuvo la aplicación del art. 505 citado (**actual art. 731 del nuevo Código Civil**), en la actualidad y a raíz de lo resuelto por el Excmo. Tribunal Superior de Justicia, en autos: "Yerio, Beatriz c/RIVA S.A. s/escrituración", con fecha 18/12/1996, resulta inaplicable según así lo hemos sostenido en reiteradas oportunidades (expte. 352862 del 9 de agosto del corriente año, entre muchos otros).

V.- Por las razones expuestas, propongo: 1) se confirme la sentencia apelada en cuanto desestima la pretensión del actor, 2) se eleve el monto de condena por la reconvención a la suma total de \$7.000, 3) se deje sin efecto la determinación arancelaria, difiriéndose su fijación para cuando se practique la pertinente liquidación, 4) se dispone que la aseguradora del actor no tenga a su cargo los honorarios de los letrados de su asegurado, 5) costas de Alzada a la actora perdidosa, regulándose honorarios bajo las pautas del art. 15 de la ley de aranceles.





**La Dra. Patricia CLERICI dijo:**

Por compartir los fundamentos vertidos en el voto que antecede, adhiero al mismo.

Por ello, esta **Sala II**

**RESUELVE:**

I.- Confirmar la sentencia de fs. 507/513 en cuanto desestima la pretensión del actor y elevar el monto de condena por la reconvención a la suma total de \$7.000, de conformidad con lo explicitado en los respectivos considerandos.

II.- Dejar sin efecto la determinación arancelaria, difiriéndose su fijación para cuando se practique la pertinente liquidación, y disponer que la aseguradora del actor no tenga a su cargo los honorarios de los letrados de su asegurado.

III.- Imponer las costas de Alzada a la actora perdidosa y regular los honorarios de los profesionales intervinientes en esta instancia en el 30% de lo que se fije para el grado.

IV.- Regístrese, notifíquese electrónicamente y, en su oportunidad, vuelvan los autos al Juzgado de origen.

**Dr. FEDERICO GIGENA BASOMBRIO - Dra. PATRICIA CLERICI**  
**Dra. MICAELA ROSALES - Secretaria**