

San Carlos de Bariloche, Provincia de Río Negro, 18 de febrero de 2016. Reunidos en Acuerdo los Señores Jueces de la CAMARA DE APELACIONES EN LO CIVIL, COMERCIAL Y MINERÍA de la Tercera Circunscripción Judicial, Dres. Carlos M. CUELLAR, Edgardo J. CAMPERI y Emilio RIAT, después de haberse impuesto individualmente de esta causa caratulada "RODRIGO, JOSE LUIS C/ RODRIGUEZ, WALTER Y OTRO S/ ORDINARIO (DAÑOS Y PERJUICIOS)" (R.C. 00782-15) y discutir la temática del fallo por dictar, de todo lo cual certifica la Actuaría, emiten sus votos en el orden establecido en el sorteo practicado respecto de la siguiente cuestión por resolver: ¿qué pronunciamiento corresponde dictar?

A la cuestión planteada el Dr. Cuellar dijo:

Corresponde resolver, de un lado, tanto la apelación interpuesta por el Sr. RODRIGO (fs. 346) como por LA MERCANTIL ANDINA S.A. (fs. 347) y el Sr. RODRIGUEZ (fs. 353) contra la sentencia que hizo lugar parcialmente a la demanda por daños y perjuicios derivados de un accidente de tránsito (fs. 335/338 vta.), concedidas todas libremente con efecto suspensivo (fs. 348 y 354), fundadas (fs. 394/402, 412/413 vta. y 417/419 vta.) y recíprocamente sustanciadas (fs. 421/423, 425/529 y 430/436); y también, de otro, la apelación del Dr. Rodrigo contra honorarios (fs. cit. otrosí digo), concedida según la ley (fs. cit).

1. La responsabilidad.-

Las críticas de LA MERCANTIL ANDINA S.A. y del Sr. RODRIGUEZ direccionadas contra la responsabilidad son parcialmente atendibles.

Este juicio plantea una singular aporía: si la prioridad absoluta de paso (art. 41 ley 24.449) debe o no armonizarse con el inveterado criterio interpretativo elaborado tanto por autores como por fallos, bien que durante la vigencia del anterior régimen de tránsito (art. 49 inc. "b" ley 13.893), conforme al cual aquella debe también relativizarse no sólo en función de las propias excepciones legales sino, por caso, si quien aparece en el cruce por la izquierda hubo ya recorrido una mayor distancia.

En un muy reciente precedente similar hubie sostenido el siguiente orden telético:

Veamos primero unas breves pero drimentes nociones sobre las denominadas preferencias en materia de circulación por la vía pública y la culpa de la propia víctima (art. 1111 Código Civil de Vélez), lo que a mi juicio será de suma utilidad para desentrañar la aparente aporía de este caso.

Concepto. La preferencia consiste, desde el punto de vista formal en una norma organizacional concebida para distribuir el espacio de la vía pública posibilitando su

empleo, por los usuarios potencialmente contendientes, en forma ordenada y no conflictiva o siniestral. El mecanismo básicamente consiste en el privilegio que, bajo circunstancias específicas, se otorga normativamente a un conductor o peatón, el preferente o prioritario, para utilizar un cierto espacio público libremente y sin interferencia correlativo a la obligación de otro u otros involucrados en la misma situación de tránsito, los impreferentes o no prioritarios, quienes deben observar determinadas conductas que habilitan la realización del privilegio otorgado a aquéllos. En su aspecto material el arbitrio es cronológico: lo que se procura es que un mismo espacio sea relativamente utilizado antes por el usuario privilegiado y después por el no privilegiado. Cuando se hace referencia al concepto de privilegio significa que se trata de la concesión de una facultad o beneficio excepcional que normalmente no correspondería. Y es efectivamente así pues ambos involucrados en la situación, preferente e impreferente, tienen idéntico derecho subjetivo a circular por la vía pública. Pero ocurre que en función de un imperativo de seguridad general e individual a uno de ellos se le suspende temporalmente a favor del otro imponiéndosele, además, desplegar conductas positivas o negativas para asegurar el cumplimiento de la excepción otorgada. La institución del mecanismo resolutorio del conflicto potencial se concreta mediante a elección anticipada, abstracta, general, obligatoria y arbitraria, de uno de los eventualmente enfrentados, concediéndole el derecho a utilizar el espacio disputado relativamente antes sin interferencia, paralela a la obligación del otro de cederle el paso franco. La arbitrariedad radica en la libre elección ante facto del legislador, lo que significa que perfectamente pudo haber optado en forma diferente con el mismo propósito (v.gr. privilegiando al que aparece a la izquierda), con límite natural en la seguridad que procura instituir el sistema preferencial lo que aparece en su estado puro únicamente en el caso de la preferencia derecha-izquierda. Las preferencias son, en consecuencia, mecanismos generales y abstractos de distribución del uso de determinados espacios de la vía pública según criterios tèmpero- espaciales indicativos del privilegio otorgado a un sujeto al efecto concomitante a la obligación de otro de no interferirle ni obstaculizarle, lo cual se efectúa mediante normas expresas de derecho de tránsito. Así concebido el arbitrio aquel a quien la norma concede el privilegio goza de un verdadero y propio derecho subjetivo de preferencia, en tanto que respecto al otro se establece una real y concreta obligación de respetar la preferencia o de otorgar la preferencia de fuente legal. De ahí que el beneficiario pueda exigir el cumplimiento por el obligado, tanto como éste imperativamente debe cumplir su obligación frente a aquél.

La preferencia, dada su naturaleza limitadora de un derecho para uno y de un privilegio para otro, debe provenir de una norma jurídica expresa por tratarse de típicos dispositivos de organización; lo cual admite una excepción constituida por la preferencia de hecho o de facto, creada doctrinaria y jurisprudencialmente para resolver los casos conflictivos donde no hay preferencia de derecho establecida explícitamente por la normativa. Acorde con esta línea violar la preferencia de otro es siempre una infracción de tránsito, dado que implica un quiebre de la seguridad por trastornar la operación normal de la circulación que la reglamentación pretende instituir y, como tal, es un conflicto general en el sentido que perturba a todo el flujo de tránsito lo que, sin embargo, no impide que también sea un conflicto individual entre los particulares directamente involucrados. Por lo mismo la condición de preferente implica la exculpación en la causación del siniestro, tanto como la inculpación "prima facie" del impreferente a quien se presumirá culpable (Tabasso, C., "Fundamentos del tránsito", Vol. 2, págs. 355 y sgts.; Daray, H., "Accidentes de tránsito", Tº 1, págs. 188 y sgts.; Mosset Iturraspe, J., "Responsabilidad por daños", Tº III, págs. 133 y sgts.; Moisset de Espanés, L. y Sánchez, C., "Accidentes de automotores, págs. 263 y sgts.; etc.).

Estructura de la preferencia. En cuanto la preferencia constituye un procedimiento técnico de distribución espacial para la resolución preventiva de conflictos potenciales generados por la eventual disputa por una misma área, de lo que puede devenir la intersección colisiva de trayectorias, siempre supone al menos dos sujetos enfrentados que pueden ser conductor-conductor o conductor-peatón. La solución de la situación conflictual consiste en priorizar a uno de los sujetos habilitándole un tránsito libre o no interferido o perturbado, concomitante con la imposición al otro de dejar el paso expedito para lo que se le obliga a cumplir determinados actos positivos o negativos. Esta estructura simple no permite desde el punto de vista lógico ninguna gradación por lo que no puede jamás haber alguien con mas o menos preferencia sino que, inevitablemente, siempre habrá un sujeto totalmente preferente frente a otro totalmente impreferente; y la misma composición binaria de la preferencia así como el carácter antinómico de los términos implican también que no sea concebible que, existiendo un derecho de preferencia para dirimir el potencial conflicto entre dos enfrentados, resulte ambos simultáneamente privilegiados ni que no lo sea ninguno: será uno o el otro pero siempre uno, pues es imposible que haya dos conductores que tengan simultáneamente ambos preferencia en el mismo cruce (Gamarra, "Tratado...", Tº XXII, p. 20).

Preferencia y conflicto. Debe observarse la íntima correlación que existe entre

preferencia y conflicto (en el sentido técnico de probabilidad objetiva de siniestro), que se establece en la medida que aquèlla se instituye en función de èste. Así la zona de conflicto típica es el cruce por ser el área poligonal donde naturalmente se intersectan las trayectorias de los flujos de trànsito y, en consecuencia, siempre hay eventual disputa por el espacio con la consiguiente posibilidad real de colisión; por eso la situación se resuelve de diversos modos: sea señalizando una de las vías con “pare” o “ceda el paso”, sea semaforizando el punto, sea dejándolo librado a la regla general derecha-izquierda o acordando prioridad a quien circula por la vía de mayor jerarquía. Dada la íntima relación entre prioridad y seguridad, hallándose establecida en texto expreso, su violación es siempre un ilícito y de los más graves pues su institución previene el conflicto y por ende el mismo siniestro.

Preferencia de hecho o cronológica y su función. La doctrina y la jurisprudencia nacional y extranjera han discutido el concepto de preferencia de hecho o cronológica la que, como su misma denominación expresa, tendría lugar fuera de las previsiones normativas. Ella surgiría cuando el conductor impreferente, de acuerdo con las disposiciones expresas, llegara antes que el preferente al punto de conflicto. O atravesara el eje medio de la vía transversa, lo que le dispensaría de las obligaciones que le impone su situación (v.gr. detenerse totalmente ante un cartel restrictivo de “pare”). La preferencia de derecho obsta cualquier ventaja de hecho. Este irreprochable corolario lógico, derivado de la misma naturaleza del instituto, es válido exclusivamente para el caso en que existe una preferencia normativamente establecida de manera expresa a favor de uno de los sujetos potencialmente enfrentados por causa del uso del mismo espacio vial; de suerte que en aquel campo donde falte la norma atributiva de prioridad recién halla espacio de funcionamiento la preferencia de hecho, ámbito al que la doctrina y la jurisprudencia dan su plena validez (Gamarra, ob. cit., p. 18). Existen ciertas situaciones en que el derecho no tiene instituido ningún elemento o mecanismo preferencial distributivo del espacio para dirimir el conflicto eventual. No se trata de la equivocada interpretación de la normativa técnica y jurídica de la preferencia derecha-izquierda, que funciona cuando dos vehículos entran a la intersección casi simultáneamente, sino de advertir que cuando no se da tal circunstancia la preferencia de derecho la adquiere el conductor que llegó en primer término al cruce y mantiene dicho derecho durante toda la extensión de èste. Hay legislaciones que no mencionan esa simultaneidad o cuasi-simultaneidad determinante de la preferencia derecha-izquierda lo cual deriva en que, aún cuando ésta no exista, igualmente se considera

transgresor al que aparece a la izquierda cuando técnicamente es el verdadero prioritario. Sin embargo ese derecho adquirido por llegar prioritariamente a la intersección no es un caso de prioridad de hecho sino una auténtica preferencia de derecho, por hallarse instituida expresamente por una norma jurídica; lo único que la aceca a aquélla es el hecho consumado del arribo al cruce en primer término, de lo cual surge el derecho relativo. Precisamente la preferencia de hecho es una extensión o integración analógica de tal mecanismo distributivo, concebida para resolver las situaciones en que falta la preferencia de derecho (Tabasso, C., ob. cit., p. 72).-

Condiciones de ejercicio de la preferencia. En orden a juzgar la conducta del prioritario cuando acaece el siniestro es inadmisibles conferirle un valor absoluto u objetivo en el sentido abusivo de otorgar una inmunidad personal sin responsabilidad correlativa, o una suerte de licencia para matar o lesionar como reiteradamente se dice en muchas alegaciones forenses, ya que como la prioridad derecha-izquierda forma parte de un ordenamiento lógico del tránsito no exime a quien la tiene del necesario deber de prudencia al cruzar la bocacalle con especial referencia a la reducción de su velocidad (Meilij, G., "Efectos jurídicos de los accidentes de tránsito", p. 29). La prioridad debe usarse con contención y mesura, sin abusar de su ejercicio. El preferente debe además hallarse en condiciones de total cumplimiento de la normativa que le atañe, cuya violación puede tener eventual efecto respecto del no preferente; es inadmisibles que el privilegio esfume o disimule la transgresión del privilegiado, cuando ella misma constituye la causa única o parcial del siniestro ocurrido con el no prioritario. Si la preferencia, como vimos, es un mecanismo concebido para dirimir preventivamente mediante una regla fija un conflicto potencial resulta absurdo que se le reconozca a quien precisamente lo crea con su propia transgresión, pues entonces el propio sistema pasaría a constituirse de hecho en un generador de conflictos a través de la impunidad que se daría a los trasgresores (Tabasso, C., ob. cit., p. 364).

Preferencias vehiculares sin señalización o abstractas. Regla derecha-izquierda. En lo concerniente a las circunstancias de este caso la regla comporta dos aspectos esenciales: a) el conductor de un vehículo que llega a una intersección debe ceder el derecho de paso al vehículo que llegó antes; b) cuando dos vehículos entran a la intersección simultáneamente tiene derecho de paso el que llega desde la derecha. La hipótesis de hecho de funcionamiento de la regla de la derecha es el ingreso simultáneo, o casi, de los rodados involucrados al polígono conflictivo. Se trata en realidad de dos mecanismos distintos que funcionan en dos hipótesis a su vez diferentes: a) no habiendo

simultaneidad o cuasi-simultaneidad en el arribo al cruce adquiere la preferencia de derecho quien llegó en primer lugar, debiendo quien llegó después ceder y no obstaculizar el paso; b) verificándose la simultaneidad o cuasi-simultaneidad en el arribo a la intersección, la preferencia pertenece exclusivamente al conductor que aparece a la derecha del otro (Martínez Marquez, "Ingeniería de tránsito", p. 301).

Preferencias vehiculares señalizadas. Privilegios "ad hoc" establecidos por señales. En este caso se instituye una preferencia especial que no existiría de acuerdo con los mecanismos abstractos contenidos en las normas generales de tránsito para lo que se procede in casu señalizando cada punto o lugar seleccionado, en virtud de la situación de hecho permanente o circunstancial que motiva la operación, con el mensaje indicativo de la distribución espacial pretendida sin método. Se trata pues de un supuesto de preferencia instituida por acto administrativo de autoridad competente en materia de tránsito. Múltiples necesidades particulares de seguridad determinan este verdadero excepcionamiento o apartamiento del régimen general que justifican ampliamente privilegiar a determinados usuarios en detrimento de otros.

Cruce de intersecciones. El área poligonal de la intersección o cruce es la superficie limitada por las líneas de prolongación de los cordones de las aceras de las vías que se intersectan, lindante con la superficie inmediatamente contigua constituida por la bocacalle (Cal y Mayor, "Manual de accidentes viales", p. 139). Esta zona vial presenta un altísimo nivel de conflictividad generada en la simultánea interacción de los siguientes elementos dinámicos: a) es el área donde confluyen y se intersectan las directrices de marcha de los vehículos provenientes de las vías que la conforman; b) tiene carácter de zona de giro de los vehículos desde y hacia las respectivas transversales confluyentes; c) es un área de comunidad en cuanto es compartida por usuarios heterogéneos, conductores y peatones, dado que constituye para éstos la zona habilitada de cruce; d) hay una insuperable limitación de visibilidad hacia los lados determinada por las respectivas líneas de edificación, especialmente en las construcciones urbanas; e) la complejidad geométrico-funcional que suele presentar cuando confluyen varias vías y, por tanto, varios flujos de tránsito. Este cúmulo de factores ha llevado a la doctrina especializada a decir que la intersección constituye el punto de conflicto por excelencia o el componente más crítico de la vía. La maniobra de cruce propiamente dicha consiste en atravesar en cualquier sentido la superficie poligonal común a las corrientes de tránsito, lo cual supone cortar o intersectar las directrices de marcha ideales de aquellos que circulan perpendicular u oblicuamente sean automovilistas o

peatones. Pero la simplicidad del acto es pura apariencia: parece innecesario o simplista referirse a la maniobra de arribo a un cruce de calles o caminos pero es de gran importancia, pues a menos que la maniobra del conductor esté programada para prever contingencias es posible que ocurran conflictos por falta de espacio suficiente para reaccionar y maniobrar (Cal y Mayor, ob. cit., p. 149). En la intersección se realizan tres maniobras elementales: llegar a ella, cruzarla y virar cada una de las cuales requiere el cumplimiento de determinados y precisos requisitos de seguridad. Interesan a las circunstancias de este caso las dos primeras. Aproximación y llegada a la intersección. Preferente o no el conductor, antes de llegar al polígono, debe adoptar una conducta de seguridad, es decir ponerse deliberadamente en una actitud psicológica de tensión y atención, acompañada de medidas objetivas de control del vehículo. La primera y esencial de ellas es quitar el pie del acelerador no sólo para cesar la velocidad sino para que el propio motor comience a retener la inercia de la masa, preparando de tal modo una eventual detención ya sea normal o emergencial. No cumplir estos actos significa privarse voluntariamente de un grado considerable de posibilidades de control del vehículo, lo cual constituye una conducta culpable. Esa primer medida representa el primer paso sin solución de continuidad para el segundo: disminuir efectivamente la velocidad cuya ratio obligacional es evidente pues, aparte de la conflictividad potencial que siempre impera en la intersección y fuera de la preferencia que pueda tenerse frente al otro motorista, se trata de un cruce peatonal donde el peatón es siempre preferente sobre el conductor. Lamentablemente en forma muy extendida, sobre todo por falta de educación vial y de la otra, el motorista no sólo no disminuye la velocidad sino que acelera lo cual explica los numerosos embestimientos que allí acaecen. El límite al cual se debe efectuar la reducción de la proyección es aquel que posibilite un frenado total antes de la zona de seguridad de manera que habilite a conjurar aún la aparición intempestiva. Cuando la trayectoria de un vehículo se intersecta con la de otro usuario de la vía pública se deben adoptar pues las siguientes precauciones: disminuir razonablemente la velocidad, deteniéndose si es necesario, sin invadir la intersección para permitir el paso del otro usuario sin perturbar su marcha normal y sin perjuicio del cumplimiento de la eventual señalización existente. Esta conducta de seguridad es consecuencia del llamado sentido de prudencia obligatoria que debe presidir el ingreso en una zona compartida de la vía en la cual, con mayor razón, se debe tener presente el comportamiento ajeno como factor de siniestralidad (Nisini, "La reconstrucción cinemática de accidentes", p. 267). Cruce de la intersección. Es obvio que para poder

emprender el cruce del polígono, con preferencia o sin ella, éste debe hallarse despejado de la corriente que fluye por las vías transversales. Avanzar en condiciones contrarias significa despreciar absolutamente las consecuencias de lo que pueda ocurrir. Es muy esclarecedor el comentario de muy calificada doctrina con respecto a la defensa que se arguye en el siniestro acaecido en el cruce de intersección: Es común observar en las declaraciones vertidas ante las autoridades policiales o judiciales que los conductores digan que al llegar a la intersección con una calle transversal a la que circulaban "imprevistamente" apareció por la primera un vehículo con el cual colisionaron. Pero sin embargo nada más lejos de la realidad que la supuesta "imprevisibilidad" de la aparición del segundo vehículo ya que ¿acaso que se espera que aparezca por una calle destinada al tránsito automotor. En esta negligencia conductiva, sumada a la de los casos de culpa con representación (rayana o no con el dolo eventual) se centra toda la problemática del derecho de preferencia de paso; es decir que si todo conductor tuviera en cuenta esta sencilla regla de manejo establecida por la ley (anterior art. 49 inc. "b" ley 13.893 y actual art. 41 ley 24.449) no habría prácticamente colisiones en las bocacalles (Meilij, ob. cit., p. 27/28).

El marco jurídico de toda la cuestión propuesta se integra con lo referente a la culpa de la víctima como supuesto exonerativo de responsabilidad, conforme parámetros que inicialmente hube expuesto ya como Juez de grado en otros casos (cf, "SOTERA", SD del 5-12-03, "MICOZZI", "GOLDEMBERG", "LOSINO", etc. del Juzgado Civil y Comercial N° 3) según el siguiente orden ideario:

La conducta de la víctima sólo tiene trascendencia liberatoria cuando ha influido causalmente en el mismo momento de producirse el hecho generador de los daños, especialmente cuando fue su causa directa, inmediata, adecuada y exclusiva (cf. Cammarota, J., "Responsabilidad extracontractual", T° I, pág. 232; Mosset Iturraspe, J., "Responsabilidad por daños", T° III, pág. 62; Colombo, C., "Culpa aquiliana", T° II, p. 74; etc.). No debe haber por consiguiente provocación alguna del hecho por el demandado, pues de otro modo la acción de la víctima sería una consecuencia del acto del ofensor; la culpa debe ser autónoma y no derivada de la conducta del otro (Orgaz, A., "La culpa", pág. 89). Aunque resulte una perogrullada conviene recordar que se requiere culpabilidad de la víctima para que la exoneración del presunto responsable se vuelva operativa. Y finalmente la prueba de dicho supuesto liberador debe ser certera y clara, pues no sólo se trata de un hecho impeditivo sino que además constituye una excepción al régimen de responsabilidad.

Según una muy importante doctrina civilista el presunto agente o causante de un daño puede eximirse de responsabilidad aportando la prueba acerca de que el origen verdadero del perjuicio se debió al comportamiento de la misma persona que lo sufre, es decir que hubo un hecho de la víctima, lo cual se relaciona con el presupuesto de la autoría y, por lo tanto, *strictu sensu* hasta sería equivocado referir a la "culpa" en el obrar de la víctima pues, en efecto, sea su conducta culposa o no -aunque fuere involuntaria- es ella misma la que desencadena el daño. Lo cual, a su vez, hace que la exoneración del autor presunto no deba buscarse por el lado de la culpa sino más bien por el de la relación causal, de forma que si el supuesto autor demuestra que su obrar no es la causa (adecuada) del daño, porque la misma se halla en la propia conducta del perjudicado, se exime como consecuencia de la falta de uno de los requisitos para que exista responsabilidad civil. No se trata, pues, de juzgar culpas sino autorías (cf. Mosset Iturraspe, J. "Responsabilidad por daños", Tº IV, págs. 72 y sgts.). Otra doctrina ciertamente no menos importante, distinguiendo entre culpa y hecho de la víctima, razona que lo que libera al autor del daño es la culpa de la víctima -así lo dicen expresamente los arts. 1111 y 1113 Cód. Civil- no meramente el hecho no culpable de ésta; con lo cual la víctima debe ser un sujeto imputable. Y otra igualmente señera, coincidentemente, recuerda que sólo en sentido figurado se habla aquí de culpa de la víctima, puesto que la culpa refiere a una conducta reprochable frente a los demás y en esta situación no hay una falta con respecto a otro sino un desacierto que perjudica a quien lo comete y que, en rigor, nadie puede censurarle; si se trata de la llamada culpa del damnificado, que supone su discernimiento, la prueba de que es esa culpa exclusivamente la causa del daño elimina sin más la posible responsabilidad del demandado mientras que, en cambio, el hecho de la víctima sólo libera si reúne los extremos del caso fortuito (cf. Orgaz, A., "La culpa", p. 226; Llambías, J., "La culpa de la víctima como causa eximente de responsabilidad", JA Doctrina 1974-6).

De todas formas, en cualquier caso, lo relevante y/o determinante para una justa solución es advertir que la conducta de la víctima, ya sea su hecho o su culpa, tiene trascendencia cuando ha influido causalmente en el mismo momento de producirse el hecho generador del daño. Es por eso que se suele aludir en estas hipótesis al autodaño o daño que una persona se causa a sí misma y, por carácter transitivo, también se hace referencia a la autoresponsabilidad concebida como una hipótesis responsabilidad que, en vez de hacia un sujeto extraño, se proyecta hacia la misma víctima siempre, por cierto, que se reúnan todos los recaudos de un delito o cuasidelito civil (cf. De Cupis,

A., "Il danno", Barcelona, 1975, con referencia a la doctrina italiana de los autores Messineo, Pugliati y Chironi).

Y llegamos así al punto: ¿cuáles son los requisitos que ha de reunir la culpa de la víctima como causa de exoneración total de la responsabilidad del dueño o guardián de la cosa riesgosa o viciosa?

Tales requisitos son: a) Causalidad: para que el hecho o la culpa de la víctima liberen totalmente al demandado, éstos han de haber sido la causa adecuada y exclusiva del daño; b) Inimputabilidad al demandado: el hecho de la víctima no debe ser imputable al demandado, es decir éste no debe haberlo provocado, pues de otro modo la acción de la víctima no sería la causa del daño sino la consecuencia del acto del ofensor; la culpa ha de ser pues autónoma y no derivada de la conducta del otro; c) Imputabilidad a la víctima: se discute si la víctima debe ser un sujeto imputable, en los términos y con los alcances ut supra resumidos; d) Culpabilidad: no hay duda de que si el hecho de la víctima es culposo el art. 1111 Cód. Civil adquiere plena aplicación, y si no lo es sólo libera cuando ha sido imprevisible e inevitable (caso fortuito; pero resulta más adecuado concluir que la exoneración del presunto autor no debe buscarse en la culpa sino, ut supra vimos, en la relación causal (Mosset Iturraspe) de manera que si se demuestra que, en efecto, el obrar del agente no es la causa del daño porque esa causa preexistía, independientemente de la conducta del propio perjudicado, no se da con relación al demandado un presupuesto de la responsabilidad civil; e) Imprevisibilidad e inevitabilidad del hecho de la víctima: si el hecho de la víctima se presenta con estos caracteres el demandado se libera, pues se ha roto el nexo adecuado de causalidad entre su acción y el daño; aunque se discute si para funcionar como eximente el hecho de la víctima debe reunir necesariamente estos recaudos, pues mientras para unos esto sólo acontece cuando la víctima es un inimputable o cuando el hecho es no culposo para otros, en cambio, sólo es exigible cuando se pretende la exoneración total; f) Certeza: la culpa de la víctima debe acreditarse claramente, pues se trata de un hecho impositivo que constituye una excepción al régimen de la responsabilidad cuya prueba, por tanto, incumbe a quien lo alega (cf. in extenso Belluscio, A. y Zannoni, E., "Código Civil", T° 5, págs. 390/393).

Ahora bien: en este nuevo caso, por imperio de sus propias circunstancias, cabe seriamente preguntarse si pese al carácter absoluto que literalmente predica la ley la prioridad derecha-izquierda es realmente absoluta.

Compartiendo el criterio inmensamente mayoritario de nuestra doctrina y jurisprudencia

imperante ya durante la vigencia del anterior régimen legal de tránsito (ley 13.893), siguiendo al efecto las enseñanzas de autores de nota que han continuado "afinando" el tema incluso durante la vigencia del nuevo régimen (ley 24.449 cit.) y repensando, en fin (ver caso "TAPIA", SD del 5-5-2010, fallado por mí como Juez del Juzgado Civil y Comercial N° 3 aunque en una intersección de diferentes características a las que aquí nos convoca) el ancestral problema de los accidentes viales en Argentina (verdadera "marca país" de la disnomia que nos caracteriza) me convengo strictu sensu de su carácter ciertamente relativo con base en los siguientes motivos a mi juicio dirimentes: a) la misma norma que declara absoluta la prioridad de paso prevé, inmediatamente después, una cantidad tal de excepciones que tornan insostenible aquel carácter; b) las preferencias o prioridades de paso no constituyen derechos subjetivos, con lo cual mal podrían ser absolutas; c) todo derecho es relativo y debe por tanto ejercitarse con la finalidad que tuvo el legislador; d) aún más relativas todavía son las prioridades de paso, que no pueden ejercerse de modo disfuncional o abusivo y dependen de diversas circunstancias de hecho. Pero sin embargo debe tenerse cuidado: aún sentado lo anterior cabe prevenir que el establecimiento de la prioridad de paso por la ley torna insustancial e inidóneo el anticipo artificial a otros conductores, algo también tan prototípico argentino, acelerando la marcha de modo peligroso para ganarles de mano en llegar antes al punto de confluencia. Por eso, con criterio virtualmente atemporal, se ha dicho que aún cuando las reglas que establecen prioridades no se aplican indiscriminadamente quien pretenda soslayarlas debe aportar concluyentes pruebas en apoyo de su tesis, pues se trata nada menos que de invalidar la aplicación de una norma positiva; lo cual es así porque el conductor que tiene preferencia de paso puede creer, con justa razón, que quien guía el otro automóvil, obligado como está a conocer las disposiciones vigentes (art. 20 Código Civil de Vélez), se lo cederá por lo que continúa su marcha normal y al ocurrir la transgresión se ve sorprendido por esa irregular conducta lo cual, en definitiva, le impide contar con el tiempo necesario para maniobrar y evitar el choque (López Mesa, M., "Responsabilidad civil por accidentes de automotores", págs. 191 y sgts. con infinidad de citas de otros autores y fallos).

Y en lo que al cruce de encrucijadas y bocacalles específicamente se refiere, desde luego además de aquel primer límite legal, adquiere significativa e intrínseca trascendencia el referido límite de base doctrinario-jurisprudencial sobre la prevención de que la prioridad de quien circula por la derecha sólo juega, como vimos, cuando ambos vehículos se presentaron en el lugar en forma simultánea o casi pero no si el que

venía por la izquierda estaba considerablemente adelantado (Daray, H., ob. cit., p. 113, con infinidad de citas jurisprudenciales; López Mesa, M., ob. cit., p. 203, idem; Mosset Iturraspe, J., "Responsabilidad por daños" T° VII, págs. 145 y sgts.; etc.). Esto, como ya vimos al tratar sobre la preferencia vehicular sin señalización o abstracta, es más que razonable ya que se vincula con el cúmulo de deberes jurídicos exigibles a cualquier conductor. Y es más: bien puede suceder que esa presunción legal *iuris tantum* que constituye la prioridad de paso derecha-izquierda se enfrente con otra de fuente jurisprudencial, como la que asigna culpa al conductor del automotor que embiste a otro con la parte delantera de su coche en la trasera o en el costado del otro vehículo en cuyo caso, de un lado, algunos fallos han resuelto que debe prevalecer la presunción legal salvo que medien muy claras razones que aconsejen lo contrario y otros, en cambio, que existe culpa concurrente cuando de dos presunciones, legal una y jurisprudencial otra basadas respectivamente en la preferencia de paso de los rodados y en el lugar donde se produce el uimpecto, la primera favorece a un conductor y la segunda a otro (Daray, H., ob. cit., p. 122, con infinidad de citas jurisprudenciales; López Mesa, M., ob. cit., p. 203, idem; etc). La solución adecuada puede obtenerse indagando el verdadero sentido de la expresión presentación simultánea pues en verdad no existe presencia de un rodado que circule a demasiada distancia de la bocacalle, cuando a marcha normal (la fijada por la reglamentación) no puede llegar a colisionar a quien arribe por la izquierda; para el supuesto de quien desde lejos transita a velocidad legal nada puede oponerse al cruce por quien viene desde la izquierda, ya que no existe real presencia del vehículo con paso preferente.

En fin: la relatividad de la preferencia de paso se vincula, de manera directa e inmediata, con la circunstancia, obvia en otros países desarrollados pero no en el nuestro, de que todo cruce debe intentarse adoptando razonables medidas de prudencia y mantenimiento del pleno y seguro dominio vehicular, impuestas hasta por el propio sentido común antes que por la misma ley, precisamente para evitar no ya casualidades sino causalidades bien evitables.

Con todas tales ideas básicas *in mens retenta* vayamos ahora *sì* a las circunstancias determinantes acreditadas.

Tanto Mitre (a esa altura) como 9 de Julio son vías de doble mano e intenso flujo de tránsito (máximas experienciales de cualquier conductor vernáculo corroboradas por la pericia técnico mecánica de fs. 244/257); y por lo mismo son de igual importancia sin que quepa, como pretende LA MERCANTIL ANDINA, asignarle mayor jerarquía a la

segunda por sobre la primera.

El Sr. RODRIGO no probó, como era de su exclusiva y excluyente carga, que el Sr. RODRIGUEZ llegara al cruce de Mitre y 9 de Julio a excesiva velocidad, según alegó en sede extrajudicial (fs. 5) y repitió potenciadamente al demandar (fs. 9), lo cual fue puntualmente corroborado por el perito al tratar el punto (fs. 254).

El rodado conducido por el Sr. RODRIGUEZ fue, al menos, embistente físico del guiado por el Sr. RODRIGO, como surge con elocuencia del croquis siniestral hecho extrajudicialmente por el propio Sr. RODRIGUEZ ante su Aseguradora (fs. 35) y resultó incluso corroborado sin ambages tanto por las fotografías adjuntas (fs. 37) como por la referida pericia (fs. 245, 250 de autos y 29/32 incidente prueba anticipada), cupiendo en cambio alguna duda mínimo minimorum sería, cierta y razonable, sobre si además lo fue con presunción culposa in totum ya que, como se sabe, cuando sobreviene un accidente entre vehículos en movimiento es muy fácil mutar la condición de embistente por la de embestido bastando, al efecto, que uno de los conductores se cruce imprudentemente sobre la trayectoria del otro para que éste, sin culpa (sea toda o en parte), lo atropelle (Daray, H., ob. cit., págs. 94 y sgts. de nuevo con infinidad de citas)

Y si bien es cierto, en fin, que considerando el total de la intersección, o sea las cuatro manos circulatorias que allí confluyen, en vez de la parte en la cual sobrevino el impacto, es decir el cuadrante sur-este (ver de nuevo croquis del demandado y el pericial de fs. 245 más sus conclusiones de fs. 254 in fine/255 y 277/278), puede verosímilmente concluirse que el Peugeot del Sr. RODRIGO estaba más avanzado en el polígono no lo es menos, sin embargo, que con ello no necesariamente queda eliminada in totum la hipótesis de arriba al menos cuasi-simultáneo de ambos automotores a la intersección.

Luego: a diferencia de lo interpretado por el Juez de grado encuentro más intrínsecamente justa y razonable la hipótesis de concurrencia culposa pues, en última instancia, resulta plenamente aplicable otra antigua y reiterada regla hermenéutica conforme a la cual muy difícilmente ocurra un accidente de tránsito en un cruce de calles sin que medie algo de culpa en ambos conductores (Daray, H., ob. cit., págs. 138 siempre con infinidad de citas); así mientras el Sr. RODRIGO hubo debido cerciorarse que podía atravesar la intersección en condiciones del todo seguras, cupiendo exigirle si no la completa detención antes de iniciar el cruce al menos la disminución de su marcha para permitir el paso de la camioneta, por su parte el Sr. RODRIGUEZ aún cuando por

efecto del principio de confianza pudo creer que el actor le cedería el paso, en cualquier caso, hubo debido percatarse de que en los hechos éste se disponía a finalizar su circulación por la encrucijada.

Y es toda esa disvaliosa conjunción circunstancial meritada, que configura en mi opinión el núcleo duro del caso, la que nos está indicando que si ambos conductores hubieran sido recíprocamente prudentes, cuidadosos, respetuosos y atentos, es decir si no hubiera campeado la tristemente célebre picardía criolla que al decir de autores notables es el verdadero impedimento impediendo para poder aplicar satisfactoriamente por estas tierras la prioridad derecha-izquierda (cf. in extenso Mosset Iturraspem J., ob. cit., págs. 146/147) el accidente de seguro se hubiera podido evitar; por lo mismo que ambos conductores incumplieron, insisto, señeros deberes inherentes al tránsito acaso con muy especial referencia, dadas las circunstancias ya meritadas como comprensivas de aquel núcleo fáctico-jurídico determinante aludido, a los principios de seguridad vial, de garantizar la libertad del tránsito, de preservación de normalidad de la corriente (inclusivo de los correlativos de cerciorarse sobre la posibilidad de maniobrar sin provocar daños o alarmas innecesarios, de advertir con suficiente antelación a los restantes conductores la intención de maniobrar en determinado sentido, de abstenerse de realizar maniobras potencialmente dañosas, de respetar la prioridad automática de paso y de realizar la maniobra sin dilaciones), de pericia conductiva, de conocimiento de la normativa vial, de conducta dirigida y deberes conexos, de ostensibilidad visual y, en fin, de conducir respetando el ya referido principio de confianza.

Es justamente con arreglo a todo lo anterior que aplica, en mi criterio perfectamente, el conocido principio de la supresión mental hipotética sucesiva concebido por autores de nota y aplicado por innumerables fallos como clave para desentrañar la culpa concurrente, ya que decididamente no puede ni debe prescindirse de las recíprocas culpas autónomas de los Sres. RODRIGIO y RODRIGUEZ como concausas recíprocamente adecuadas del accidente; lo cual a su vez encuentra perfecto correlato en la hipótesis de culpa de las propias víctimas, cuyos parámetros referenciales ya vimos, cupiendo por ende distribuir la responsabilidad civil en un 50 % a cada conductor.

Todo lo hasta aquí meritado es más que suficiente para discernir la suerte de los recursos porque sólo deben tratarse las cuestiones, pruebas y agravios, conducentes para resolver en cada caso lo que corresponda sin ingresar en asuntos abstractos o sobreabundantes, siendo muy bien conocido cómo desde siempre los Jueces no están obligados a ponderar una por una y exhaustivamente todas las pruebas, ni seguir a las

partes en todos y cada uno de los argumentos que esgrimen en resguardo de sus pretensos derechos, bastando que lo hagan respecto de las que estimaren conducentes o decisivas para resolver el caso, pudiendo preferir algunas de las pruebas en vez de otras u omitir toda referencia a las que estimaren inconducentes o no esenciales (CSJN, Fallos 308:584; 308:2172; 310:1853; 310:2012; etc.; STJRN, 11/03/2014, "Guentemil", Se. 14/14; STJRN, 28/06/2013, "Ordoñez", Se. 37/13, etc.).

2. La indemnización.-

Si bien mi propuesta redundaba en una drástica reducción del monto fijado en la sentencia en crisis, teniendo en cuenta que tanto los agravios del Sr. RODRIGO como los del Sr. RODRIGUEZ se direccionan contra el monto del daño resarcible, estimo de utilidad indagar lo conducente a tal respecto.

Es largamente conocido, pues así lo han prevenido desde siempre tanto la doctrina como la jurisprudencia, que cuando, como precisamente acontece en este caso, el valor de las reparaciones supera el mismo valor de reventa del rodado en el mercado, salvo supuestos tan excepcionales que son verdaderas raras avis en la praxis judicial, tal el supuesto de los automóviles clásicos y/o de colección que suelen valer fortunas, los Jueces deben "topear" el resarcimiento hasta el máximo de aquél valor de la unidad siniestrada en orden a evitar un enriquecimiento incausado de la víctima (cf. in extenso Daray, H., ob. cit., págs. 228 y sgts. con sus citas de jurisprudencia).

Entonces: si en este caso el valor de revista del Peugeot 504 modelo 1987 es de unos \$ 12.000.- mientras que el costo de las reparaciones necesarias para su restitución ad integrum asciende a \$ 13.570.-, no hay nada más que argumentar y ni por tanto agravio ninguno serio, cierto e irrepartable, posible de meritar.

También es muy bien sabido que, salvo afectación de las llamadas partes vitales que decididamente no es el caso, un auto se amotiza por completo, aún en este país, a los 10 años.

Con lo cual si al 6-12-2010, fecha del accidente, el Peugeot registraba ya una antigüedad de 23 años resulta evidente, en cualquier caso, la completa improcedencia de alguna pretextada desvalorización.

Asímismo es interpretación doctrinario-jurisprudencial recibida desde siempre que la mera preivación per se del uso del rodado siniestrado representa para su dueño y/o poseedor y/o usuario un daño indemnizable, aún con independencia de cualquier otra circunstancia (v.gr. tener un rodado sucedáneo).

De manera que este aspecto del daño resarcible se genera ipso iure por la sólo

imposibilidad de contar con el vehículo durante el lapso neto que puedan insumir las reparaciones.

E in extremis cuadra prevenir sobre otro yerro del Sr. RODRIGUEZ, al pretender vincular el valor de reventa del Peugeot con su eventual destrucción total, ya que ut supra vimos no es esa la cuestión que nos convoca sino, al contrario, el supuesto del costo de las reparaciones que superan aquel valor.

3. Los honorarios.-

La consideración del recurso respectivo deviene abstracta de acuerdo con mi propuesta, pues deberán regularse nuevas retribuciones.

4. La conclusión.

En síntesis, de compartirse mi criterio, propongo al Tribunal decidir lo siguiente: I) MODIFICAR la sentencia en crisis, RECEPTANDO al efecto parcialmente los recursos apelativos del Sr. RODRIGUEZ y COMPAÑIA DE SEGUROS LA MERCANTIL ANDINA S.A. y RECHAZANDO el del Sr. RODRIGO, y en consecuencia HACER LUGAR a la demanda entablada CONDENANDO solidariamente al Sr. RODRIGUEZ, a NUEVO MUNDO SRL y a COMPAÑIA DE SEGUROS LA MERCANTIL ANDINA S.A., a esta última en la medida del seguro, a pagar al Sr. RODRIGO la suma de \$ 6.900.- más los mismos intereses fijados en el pronunciamiento de grado; II) IMPONER las costas de ambas instancias en un 50 % al actor y en el 50 % restante a los demandados y su aseguradora; III) DIFERIR la nueva regulación honoraria para cuando se liquide el monto total del juicio (capital + intereses) en la instancia originaria; IV) (De forma).

Así lo voto.-

A la misma cuestión el Dr. Riat dijo:

A diferencia de lo expuesto en el voto precedente, hay razones suficientes para hacer lugar parcialmente a la apelación del demandante (exclusivamente sobre la indemnización del deterioro material de su vehículo) y rechazar íntegramente las apelaciones de los demandados (sobre la responsabilidad en sí).

a) En el caso se han invocado daños causados por un automotor en tránsito y todo automotor en tránsito es una cosa riesgosa (Fallos 315:854) que crea una responsabilidad objetiva del dueño y del guardián, quienes sólo pueden liberarse total o parcialmente probando que la causa del daño fue una conducta reprochable ("culpa") de la víctima o de un tercero independiente (última parte del segundo párrafo del artículo 1113 del CC, según ley 17711 vigente al momento del hecho), o la ocurrencia de un

hecho fortuito, o la intervención de una fuerza mayor (artículos 513 y 514 del CC citado).

Para que opere el régimen objetivo alcanza con el mero contacto o la adecuada conexión entre la cosa riesgosa y los bienes o la persona de quien se dice víctima (Fallos 307:1735, 316:928, 317:1336, etcétera). No interesa si el guardián y el dueño obraron con o sin culpa (Fallos 308:975, 312:145, 318:953, etcétera). Analizarlo desvirtuaría el régimen y lo tornaría inoperante. Ellos responden aunque su conducta sea intachable. Lo único que los exime es la culpa de la víctima, el caso fortuito y la fuerza mayor. Su propia prudencia, en cambio, no los absuelve.

Ese régimen objetivo subsiste aunque hayan participado en los hechos más de una cosa riesgosa como en este caso, porque no hay razón suficiente para interpretar que los riesgos deban compensarse (CSJN, 22/12/1987, Fallos 310:2804; CSJN, 27/12/1990, ED 143-786; CSJN, 26/03/1991, LL 1991-D-476 y Doc. Jud. 1991-2-819; CSJN, 14/10/1993 y 26/10/1993, LL 1994-B-149; etcétera).

El valor práctico de ese régimen se aprecia justamente cuando intervienen varias cosas riesgosas y no se puede precisar la culpa de ninguno de los partícipes. Si se adoptara un régimen subjetivo por neutralización de riesgos habría que rechazar toda pretensión (demanda y reconvención, cuando la última se interpuso). Si en cambio se mantiene el régimen objetivo se deben reparar todos los daños causados de uno y otro pretendiente damnificado (actor y reconviniente) sin perjuicio de la ulterior compensación de deudas si correspondiere (no confundir la compensación de "deudas" con la compensación o neutralización de "riesgos"). En el régimen objetivo la culpa sólo influye como eximente de responsabilidad y no como factor de atribución.

b) En este caso, el mero contacto entre los automotores es un hecho incontrovertido; de modo que los demandados sólo podían eximirse de responsabilidad demostrando alguna de las eximentes mencionadas.

A diferencia de lo expuesto por el primer voto, el demandante no tenía la carga de probar que el demandado Rodríguez había arribado culpablemente al cruce con excesiva velocidad. Al contrario, al demandante le bastaba con probar el hecho, lo cual trasladaba a los demandados la carga de probar las eximentes.

c) La eximente concretamente invocada ha sido la culpa del demandante -es decir la culpa de la víctima- por vulnerar supuestamente la prioridad de paso.

Llegado este punto, no se advierte -a diferencia del primer votante- prueba suficiente de que el demandante haya violado la prioridad de paso ya que -en coincidencia con la

sentencia de primera instancia- es evidente que llegó al cruce con antelación suficiente para ganar la preferencia, aunque el otro vehículo viniera por la derecha, tal como se infiere de las secuelas de su vehículo, del sector de la encrucijada donde se produjo el impacto y del peritaje mecánico (fs. 244/257, particularmente el croquis de fs. 245, y 277).

Según la norma pertinente, todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas a quien cruza desde su derecha, y esa prioridad es "absoluta" y sólo se pierde ante ciertas circunstancias excepcionales expresamente previstas (artículo 41 de la ley nacional 24449; ley provincial 2942; y ordenanza local 518/1995). La calificación de "absoluta" con que la ley bendice a la prioridad de paso no es más que un énfasis destinado al intérprete para advertirle de su importancia superlativa, del celo que debe observarse en su aplicación. Pero nada más; ya que apenas está consagrada en una regla general, no universal, dado que la misma norma contempla diversas excepciones. En un sistema constitucional ningún derecho considerado en abstracto puede presumirse de antemano literalmente absoluto, ilimitado, necesariamente superior a cualquier otro y en cualquier circunstancia. Y si algunos derechos pueden generar ciertamente expectativas dignas de las más altas (la vida, la libertad, etcétera), está claro que la prioridad de paso no puede asumir tantas pretensiones. Además, por muy importante que fuese un derecho, nadie puede ejercerlo abusivamente (artículo 1071 del CC citado). Quizás por eso muchos autores y tribunales perseveran en negarle a la prioridad de paso su condición absoluta a pesar del expreso texto legal.

Despejada esa cuestión semántica, está claro que la prioridad de paso es un derecho importantísimo para el tránsito vehicular y que deben interpretarse restrictivamente tanto sus excepciones cuanto las otras reglas o derechos del tránsito que puedan colisionar con ella. Simplemente es eso lo que ha significado el legislador al calificarla de "absoluta"; y es obvio que interpretar restrictivamente otras reglas no significa sacrificarlas siempre y necesariamente en favor de la prioridad de paso. Por ejemplo, podría darse que un cruce por la diestra a velocidad reglamentaria implicara de todos modos un ejercicio abusivo de la prioridad si, por ejemplo, no se conservara un control suficiente del vehículo -por la razón que fuera- o concurriera otra circunstancia igualmente relevante. En definitiva, salvo prueba en contrario, se presume a quien encara el cruce sin prioridad de paso (artículo 64 de la ley 24449).

Claro que la prioridad de la diestra sólo juega o adquiere relevancia cuando dos o más vehículos ingresan en forma simultánea o casi simultánea a la bocacalle, porque la

prioridad es un concepto de relación que necesariamente vincula a dos más términos en un orden de preferencia. No tiene sentido, o al menos carece de utilidad, hablar de prioridad de paso si sólo un vehículo arriba a la bocacalle mientras nadie transita por la otra vía o quien la transita se encuentra lejos. Ese vehículo solitario tiene sencillamente derecho a pasar, más que prioridad de paso.

Justamente, en este caso la prioridad de la diestra ha perdido virtualidad ante el arribo suficientemente anticipado del demandante. Si, en cambio, el arribo hubiese sido casi simultaneo como propone el primer votante, la prioridad de la diestra operaría plenamente con su presunción de culpa del demandante (artículo 64 citado), equivalente en este caso a la culpa de la víctima (artículo 1113 citado), lo cual implicaría el rechazo íntegro de la demanda en vez de la admisión parcial que se ha propuesto. Contrariamente, por las razones ya indicadas, cabe concluir que el demandante arribó con suficiente antelación desvirtuando la prioridad de la diestra y la presunción de su culpa, con lo cual la responsabilidad debe atribuirse íntegramente a los demandados como se ha resuelto en la instancia originaria.

Por lo demás, quienes son demandados por el riesgo de una cosa deben probar categóricamente alguna de las eximentes para desvirtuar la presunción legal, ya que no alcanza con sembrar dudas. Precisamente, en este caso la culpa de la víctima no ha sido fehacientemente demostrada. El riesgo de todo automotor siempre reduce la seguridad de los demás, así que se justifica un severo régimen de responsabilidad objetiva

d) Respecto de la indemnización concedida son suficientes los agravios del demandante para elevar el resarcimiento del deterioro del automotor.

A diferencia de lo expuesto por el fallo recurrido y lo propuesto por el primer votante, y en coincidencia con numerosos precedentes del país (ver, por ejemplo, (Meilij, Gustavo Raúl, "Accidentes de Tránsito", Depalma, 1991, parágrafos 386 a 389 y sus citas), corresponde en principio integrar la indemnización con las sumas necesarias para reparar los daños del mismo vehículo (y, en su caso, compensar su desvalorización) aunque con ello se supere el valor de plaza de un rodado similar, porque el damnificado tiene ante todo el derecho de reponer las mismas cosas -y no otras- a su estado anterior (artículo 1083 del CC citado).

Por lo tanto, el perjudicado no está obligado a soportar la sustitución de su vehículo por otro, ni verse expuesto al trance de procurarse un vehículo distinto a raíz del injusto accidente, ni a conformarse con un valor suficiente para comprarse un sustituto, lo cual siempre entraña un riesgo considerable.

En definitiva, dado que no se ha desvirtuado aquel principio general demostrando una situación excepcional o un abuso evidente que justifique un apartamiento, cabe acceder a la suma de \$ 13.570 indicada por tal concepto en el peritaje anticipado.

e) En cambio, no hay razón para modificar los restantes rubros indemnizatorios, respecto de los cuales se coincide en lo sustancial con el primer votante.

En particular, la antigüedad del automotor y la ausencia de daños en sus partes vitales desmerecen un resarcimiento por pérdida del valor venal.

f) Como consecuencia de todo lo anterior, deberá modificarse la sentencia al solo efecto de elevar el capital indemnizatorio a \$ 15.370, y dejarse sin efecto la regulación de honorarios hasta que se liquide la base y se practique una nueva regulación.

g) Los honorarios de esta segunda instancia deberán imponerse a los apelantes por no existir razones para soslayar la regla general del resultado (artículos 68 y 69 del CPCCRN).

h) Los honorarios de segunda instancia del Dr. Rodolfo Rodrigo por un lado (abogado del demandante), de la Dra. Alicia Morales por otro (Defensora Oficial del codemandado Rodríguez) y del Dr. Pablo González por otro (abogado de la citada en garantía) deben regularse respectivamente en el 30 %, 25 % y el 25 % de lo que a cada uno se les regule oportunamente por los trabajos de primera instancia, de acuerdo con la naturaleza del asunto y la importancia, calidad y resultado de las tareas (artículo 6, ley G 2212), que justifican las proporciones indicadas (artículo 15, ley citada).

En síntesis, de acuerdo con todo ello y a diferencia del primer votante, propongo resolver lo siguiente: I) MODIFICAR la sentencia del 05/09/2015 (fs. 335/338), en virtud de la apelación del demandante (fs. 346), al solo efecto de elevar el capital de condena a la suma de \$ 15.370 y dejar sin efecto la regulación de honorarios de primera instancia, confirmando el pronunciamiento en todo lo demás en que fue apelado por las partes (fs. 346, 347 y 353). II) IMPONER las costas de esta segunda instancia a los apelantes, Walter Rodríguez y Compañía de Seguros La Mercantil Andina SA. III) REGULAR los honorarios de segunda instancia del Dr. Rodolfo Rodrigo (abogado del demandante) en el 30 % de lo que oportunamente se le regule por los trabajos de primera instancia. IV) REGULAR los honorarios de segunda instancia de la Dra. Alicia Morales (Defensora Oficial del codemandado Rodríguez) en el 25 % de lo que oportunamente se le regule por los trabajos de primera instancia. V) REGULAR los honorarios de segunda instancia del Dr. Pablo González (abogado de la citada en garantía) en el 25 % de lo que oportunamente se le regule por los trabajos de primera

instancia. VI) PROTOCOLIZAR, REGISTRAR y NOTIFICAR lo resuelto, en la instancia de origen. VII) DEVOLVER oportunamente las actuaciones.

A igual cuestión el Dr. Camperi dijo:

Si de acuerdo a las propias manifestaciones del conductor demandado al momento de denunciar el siniestro, su vehículo hubo resultado el embistente y el rodado del actor se encontraba finalizando el cruce de la calle 9 de Julio en su intersección con Mitre, es evidente que la culpa ha de colocarse en cabeza de aquél.

Asimismo, y partiendo del principio de "reparación integral" de los perjuicios que se ocasionen por la responsabilidad extracontractual, comparto el enfoque, en cuanto a los daños, que propone el 2do. votante.

Por lo expresado, adhiero a la propuesta del Dr. Emilio Riat.

Por ello, la Cámara de Apelaciones en lo Civil, Comercial y Minería,

RESUELVE: I) MODIFICAR la sentencia del 05/09/2015 (fs. 335/338), en virtud de la apelación del demandante (fs. 346), al solo efecto de elevar el capital de condena a la suma de \$ 15.370 y dejar sin efecto la regulación de honorarios de primera instancia, confirmando el pronunciamiento en todo lo demás en que fue apelado por las partes (fs. 346, 347 y 353). II) IMPONER las costas de esta segunda instancia a los apelantes, Walter Rodríguez y Compañía de Seguros La Mercantil Andina SA. III) REGULAR los honorarios de segunda instancia del Dr. Rodolfo Rodrigo (abogado del demandante) en el 30 % de lo que oportunamente se le regule por los trabajos de primera instancia. IV) REGULAR los honorarios de segunda instancia de la Dra. Alicia Morales (Defensora Oficial del codemandado Rodríguez) en el 25 % de lo que oportunamente se le regule por los trabajos de primera instancia. V) REGULAR los honorarios de segunda instancia del Dr. Pablo González (abogado de la citada en garantía) en el 25 % de lo que oportunamente se le regule por los trabajos de primera instancia. VI) PROTOCOLIZAR, REGISTRAR y NOTIFICAR lo resuelto, en la instancia de origen. VII) DEVOLVER oportunamente las actuaciones..

c.t.

EDGARDO J.CAMPERI CARLOS M. CUELLAR EMILIO RIAT

Juez de Cámara Juez de Cámara Juez de Cámara

ANGELA ALBA POSSE

Secretaria de Cámara