

Danos Y Perjuicios Accidente De Transito Colision Entre Vehiculo Y Bicicleta Cruce Por La Senda Peatonal Culpa De La Victima

JURISPRUDENCIA

Daños y perjuicios. Accidente de tránsito. Colisión entre vehículo y bicicleta. Cruce por la senda peatonal. Culpa de la víctima

Se mantiene el rechazo de la demanda de daños, pues el actor ha cometido un hecho antijurídico al circular con su bicicleta por la senda peatonal y, arrogándose una hipotética prioridad, pretendió atravesar la referida calle, cuando quien circulaba por ella no contaba con prioridad de paso.

En Mendoza, a los quince días del mes de junio de dos mil diecisiete reunidos en la Sala de Acuerdos, los Sres. Jueces de esta Excma. Tercera Cámara de Apelaciones en lo Civil, Comercial, Minas de Paz y Tributario, trajeron a deliberar para resolver en definitiva los autos N° 251.455/51.783, "DIAZ TERRONES, CÉSAR ANTONIO C/ MURIEL CASTILLA CARLOS ALBERTO Y OT. P/ D Y P» originarios del Décimo Octavo Juzgado en lo Civil, Comercial y Minas de la Primera Circunscripción Judicial, venidos a esta instancia en virtud del recurso de apelación interpuesto a fs. 401 contra la sentencia de fs. 390/5 y 402. Llegados los autos al Tribunal se ordenó expresar agravios al apelante, lo que se llevó a cabo a fs. 401/15. Corrido traslado de los recursos interpuestos, contestan las partes apeladas, quedando los autos en estado de resolver, previo llamamiento de autos para sentencia.- Practicado el sorteo de ley quedó establecido el siguiente orden de estudio: Dres. Colotto, Mastrascusa y Márquez Lamená. En cumplimiento de lo dispuesto por los arts. 160 de la Constitución Provincial y 141 del CPC, se plantearon las siguientes cuestiones a resolver:

PRIMERA CUESTIÓN: ¿Es justa la sentencia apelada? SEGUNDA CUESTIÓN: Costas. A LA PRIMERA CUESTIÓN EL DR. COLOTTO DIJO: 1º) Contra la sentencia dictada por la juez a quo, deduce recurso de apelación la parte actora solicitando la revocatoria de la sentencia. Así- lo hace la actora cuando indica que la a quo entiende que la conducta del actor es reprochable y la causal del hecho, porque no tiene en cuenta la conducta del conductor embistente y en especial por cuanto tienen por acreditada la eximente invocada. Luego de reseñar los antecedentes del accidente indica que de las pruebas rendidas el accidente se produce en la intersección de Almirante Brown y Juan B. Justo, cuando el actor se encontraba cruzando la primera de las nombradas a bordo de su bicicleta, por la senda peatonal, en dirección al Oeste, cuando al llegar casi a la vereda es impactado por el taxi, destacando que este último venía a una velocidad imprudente. También dice que la pericia mecánica fija que el Corsa es el elemento embistente. Agrega que no hay pruebas suficientes para acreditar el actor se conducía con su bicicleta por la calle y en contramano. Se agravia de que la a quo considere que su conducta resulta de trascendencia para ser la causa del accidente en marras, dice que la ley de tránsito sobre la que esta se asienta se basa principalmente en reglas que determina la ley para ciclomotores o motocicletas, más no para bicicletas. Manifiesta que el art. 47 LT citado por la juez fue cumplido cabalmente por este, cuando este reza que "los peatones transitarán...en la encrucijada por la senda peatonal», al hacerlo respetando la referida senda. Que no resulta aplicable los artículos invocados por la citada como el art. 41 inc. 2 y 49 inc. g, puesto que estos hacen referencia a "los velocípedos, ciclomotores o similares de hasta cincuenta centímetros cúbicos», en el que no se menciona entre ellos a la bicicleta, por lo que no quedaría comprendida la conducta del actor. Contrariamente a lo sostenido invoca jurisprudencia en el cual se asimila la bicicleta al peatón, pues marcha mediante el esfuerzo muscular. Le resulta llamativo que se invoque el art. 50 inc. c LT, cuando este no se aplica al caso concreto por tratarse de una zona urbana y no rural, debiendo regirse por el inciso A del referido art. 50. Del mismo modo aplica los arts. 45, 48 inc. b, 57 inc. c, 85 inc. 1 LT de manera condenatoria a la conducta del actor más no así- la del demandado, a la que califica de reprochable, puesto que resulta un profesional idóneo en el transporte de personas quien no respetó los citados artículos, al no conducirse con cuidado y previsión, no mantuvo el dominio de su rodado, no disminuyó la velocidad al llegar a la encrucijada y no respeta las prioridades contenidas en la LT. En cuanto a la afirmación de la conducta reprochable, el perito indica que la bicicleta circulaba por la prolongación de la vereda norte de J. B. Justo sobre Alte. Brown en sentido este/oeste por lo el actor se conducía por la senda peatonal, siendo además que la encrucijada se encontraba iluminada, por lo que podría haber advertido la presencia del biciclo. Se agravia por dar por sentada la exclusiva culpa del actor, cuando la citada no introduce prueba alguna para acreditar sus dichos, como de la falta de luces de la bicicleta. Indica que todo conductor que actúa con cuidado y previsión, al llegar a una encrucijada debe detener su marcha a fin de verificar que tiene la vía libre para continuar y ello implica darles paso a los peatones que cruzan la senda peatonal. Que no puede dejarse de lado la actitud temeraria del conductor del rodado que después del accidente, mueve dos veces el mismo, lo que impidió que Policía Científica pudiese trabajar. Concluye que no queda acreditada la culpa de la víctima, dándole solo entidad a los dichos de la citada, solicitando no deje de lado la gravedad de las lesiones sufridas debido a la negligencia del conductor del taxi. 2º) Corrido el correspondiente traslado, este es contestado a fs. 419/21 por la citada, quedando luego en estado de resolver. 3º) Debo indicar

que me encuentro de acuerdo en reconocer que la solución del caso debe darse a tenor del art. 1.113 C. Civ. por haber participado en el accidente dos cosas que de por sí- generan por lo que se aplica la teoría del riesgo creado. Con respecto a la misma, también llamada de la causalidad material se sostiene de dos premisas dependientes; una es la creación del peligro o proximidad del daño y la otra está dada por el aprovechamiento de determinada actividad por quien crea la posibilidad del perjuicio, que es quien debe afrontar el resarcimiento de los daños que cause no importando que en el caso la actividad que desarrolle el a la postre responsable sea lícita y ajena de culpa. (F. Trigo Represas y r. Compagnucci de Caso, Responsabilidad Civil por accidentes de automotores, t. 2 a, pg. 25 y sig., edit. Hammurabi). Esta teoría a la que adhiero y por ende la norma invocada, resultan aplicable cuando se trata de vehículos de distinta magnitud. Ello por cuanto no puede negarse la calidad de riesgosas que asumen las bicicletas, que presentan tanto o más riesgo que un automóvil, al ser una máquina que circula mediante ruedas en la que el equilibrio, la fragilidad y la versatilidad de la maniobra, y muy a menudo la imposibilidad de control, hacen que dicho vehículo circulando por calles o rutas de tránsito fluido, resulte además ser una cosa peligrosa. Con mayor razón esa conclusión se impone cuando la agilidad de la maniobra para zafar de una situación difícil, depende de tracción a sangre y no de la potencia de un motor. (n°25.783, LS093 - 032).

Por consiguiente en la resolución del caso debe estarse a la normativa de fondo invocada, sin perjuicio de la aplicación en la mecánica del accidente a las directrices establecidas por la ley de tránsito, de la cual procederé en el análisis de los agravios a su estudio. 4°) Por una cuestión de orden comenzaré con el tratamiento del agravio relativo a la mecánica del accidente y su valoración probatoria. Debo recordar que nuestra ley adjetiva (art. 207 C.P.C.) manifiesta plenamente la vigencia del principio valorativo de la prueba por el método de la sana crítica racional. Dicha regla de valoración probatoria supone la existencia de ciertos principios generales que deben guiar en cada caso la apreciación de la prueba, excluyendo la discrecionalidad del juzgador. En consecuencia al valorar las pruebas a través de la regla de la sana crítica implica la unión entre la aplicación de los principios de la lógica y la experiencia ("máximas de experiencia"), sin abstracciones de orden intelectual y que propenda a asegurar un eficaz razonamiento. Por ello que este sistema de valoración ha sido definido como el método científico que tiene por objeto determinar cuál de las posiciones del pleito es la correcta, en punto a los hechos afirmados para incluirla dentro del plexo de la norma abstracta, y así- aplicar el derecho a la cuestión planteada (Falcón, Enrique M., Tratado de la Prueba, Astrea, Buenos Aires, 2003, t. I, p.573 y ss.). Y en aplicación de dichas reglas de la sana crítica racional es que el magistrado resulta soberano en la selección de las pruebas, pudiendo preferir unas y descartar otras. La sola omisión de considerar el examen de determinada prueba, no configura agravio atendible si el fallo apelado contempla y decide aspectos singulares de la cuestión y la resuelve con otros elementos de juicio (CNCom. Cap. B, 22/4/91. LL, 1991-C-339). Por ello la realización por el Juez de la labor de reconstrucción histórica de los hechos, por medio del análisis del material probatorio allegado a la causa, excluye el establecimiento apriorístico de criterio alguno, que distorsionaría la pureza del análisis. Por eso, la sana crítica racional, obliga al Juzgador a analizar los elementos de convicción legalmente reunidos en la causa, confrontándolos, cuando fueren opuestos o diferentes, escogiendo aquellos que a luz de la razón, la experiencia y el sentido común, aparezcan como verdaderos (3ª C.C. expte. n° 145.955/27.925, "Taballione Luis y ots. c/ Renna Rafael y ots. p/ D y P", 28/05/2004, LS 104-32). En autos se critica la interpretación de la mecánica del accidente, al considerar que se imputa como causa exclusiva del accidente a la actividad desarrollada por el actor sin considerar la negligente actuación por parte del demandado, conductor del rodado, como de las cualidades de embistente, por lo que además existiría omisión o deficiente valoración probatoria de la pericia mecánica y en especial en base a dicha interpretación, la deficiente aplicación de la ley de tránsito. Con respecto a dicha relación de causalidad es la que permite, parafraseando a nuestro Superior Tribunal; "determinar con rigor científico a quien debe atribuírsele un resultado dañoso, y brinda los parámetros indispensables para determinar la extensión del resarcimiento, mediante un examen predeterminado de imputación de consecuencias» (Sup Corte de Mza , Sala I , marzo 26 - 1992 en L.S 266 - 433). Por ende ninguna persona resulta civilmente responsable sino se verifica una conexión causal adecuada entre su accionar y el perjuicio reclamado. No basta que ese nexo sea meramente material sino que, entre ambos elementos , el hecho antecedente y el resultado producido en el mundo exterior (consecuente) debe verificarse una vinculación adecuada : el acto ilícito adquiere la jerarquía de causa jurídica cuando , de acuerdo con el curso normal y ordinario de los acontecimientos , sea objetivamente previsible que se genera el perjuicio reclamado. (3º C.C. , nº 30.594, "Hormilla Teresa C/ Vergara , Omar Fabián P/ D y P", 20/12/2007, LS 116 fs. 133). En efecto tal como señala la doctrina: "La relación causal se infiere a partir de las características del hecho fuente, en el sentido si es o no idóneo para producir las consecuencias que el actor invoca; el juicio de causalidad adecuada se sustenta siempre en la valoración sobre la congruencia entre un suceso y los resultados que se le atribuyen ". Ergo si bien el daño es el elemento axial de la moderna responsabilidad civil, fundada en la idea de justicia, la relación de causalidad es el instrumento preciso que permite al operador bucear en el hecho dañoso, para desentrañar las verdaderas causas del perjuicio reclamado (Zavala de González Matilde en " Resarcimiento de daños ", "El proceso de daños ", t 3 , pág 204; L.L. 2004 - B- 001) . La denominada tesis de la "relación causal

adecuada», es aquella que sostiene que no es causa cualquier condición del evento, sino aquella que es, en general, idónea para determinarlo. Así- cuando concurren a la producción de un resultado no una sino varias series causales, independientes en su origen pero comunes en su acción, pueden resultar tres alternativas: a) que los nuevos hechos hagan irrelevantes los anteriores, en cuyo caso los nuevos se convertirán en causa excluyente; b) que los nuevos hechos sean irrelevantes respecto al resultado dañoso, esto es que éste hubiera acontecido igualmente si aquellos no hubieran sucedido y c) que todos los hechos analizados como series causales, hayan conducido al resultado dañoso, siendo este el supuesto de causas concurrentes, en cuyo caso corresponde ponderar el grado de causación que aportó cada una o bien, si sólo se trata de supuestos de agravación del daño, etc. La ponderación que se haga será de vital importancia, toda vez que la causalidad define por una parte "quien" responde, y por otra determina las "consecuencias" por las cuales se responde ya que es resarcible sólo el daño causado por el hecho que se atribuye directa o indirectamente al responsable. (3ª C.C., nº 33.073 (32693) "Lucero Jesús Osvaldo c/ José Oscar Chapla p/ D y P» 23/11/2010, LS 128 fs. 167).

Fijada la forma en la que se evaluará el accidente de marras, contamos que debe estarse a la aplicación específica de la ley de tránsito, puesto que este es la que regula tanto el tránsito de personas y vehículos y tal como lo establece el art. 27 de la ley 6.082, la misma también comprende a todo conductor de vehículo propulsado por el hombre, por animales, o ciclomotores, por lo que la actividad desplegada con el rodado de la actora como el accidente estudiado debe resolverse a la luz de dicha ley. Por otra parte y por más que se dé a entender que las restricciones y condiciones allí- fijadas por el legislador no le resultan aplicable a las bicicletas, fundado en que estas no se encuentran mencionadas en la norma (arts. 41, 49, 57 LT), debo informar que cuando la ley indica a los velocípedos como comprendidos en la norma (el art. 57 inc. m lo describe específicamente) se está refiriendo específicamente a las bicicletas. Obsérvese que la definición que trae el Diccionario de la Real Academia Española de velocípedo es: 1. m. Vehículo formado por una especie de caballete con dos o con tres ruedas movidas por medio de pedales. 2. m. bicicleta. (www.rae.es); por lo que resulta claro y sin discusión que la alusión de dicho vocablo está destinado a identificar a las bicicletas como vehículo comprendido por la norma de tránsito. A consecuencia de ello no puede, conforme la norma de tránsito equipararse la situación del peatón (también regulado por la norma), con quien se conduce en bicicleta, por consiguiente las reglas que el actor dice debe observar en cuanto a la prioridad de aquellos (peatones) no resultan extensivas a quienes como este se conducen a bordo ese tipo de vehículos. Así- si nos atenemos al relato de los hechos invocados por la parte actora, en el que manifestó expresamente que al momento del accidente se conducía por la senda peatonal norte de Alte. Brown y por consiguiente contaba con prioridad debo informar que no resulta de aplicación la referida prioridad de paso, por dos razones, la primera por cuanto sencillamente no goza de prioridad quien circula con vehículos a sangre, como sería una bicicleta, tal como lo establece el art. 50º inc. B), sub. inciso 7º c; en segundo lugar por cuanto las reglas de las prioridades y en especial cuando se intenta el cruce de la calzada por la senda peatonal reserva exclusivamente la prioridad absoluta de paso al peatón (art. 50º inc. A) e inc. B) sub. Inciso 5º), del cual no resulta asimilable la "bicicleta» de la actora. Sin perjuicio de ello, se menciona también el art. 47 in fine de la LT que establece la regla sobre la que deben transitar los peatones sea : a) en zonas urbanas por las aceras, b) en las encrucijadas, por la senda peatonal; c) en las zonas rurales, en sentido opuesto al de circulación de vehículos y por la banquina, etc. , asimilándose a dicha regla a las sillas de lisiados, coches de niños, rodados propulsados por menores de doce (12) años y demás vehículos que no ocupen más espacio que el necesario para los peatones, ni superen la velocidad del paso. No se advierte tampoco que alguno de los vehículos asimilables a los peatones pueda ser con el que circulaba la actora, menos aún la edad autorizada para el caso de los rodados. En efecto no puede hablarse que nos encontremos con una silla de ruedas o cochecito. Podría pensarse que se refiere al vehículo que no ocupa más espacio que el de un peatón o en su caso que no supere la velocidad de paso de hombre, pero por el contrario nos encontramos con una bicicleta de grandes dimensiones, rodado 26, tipo mountain bike que puede generar velocidades mayores al paso del hombre, por lo que en su interpretación tampoco generaría la posibilidad que la actora le estuviese permitido circular por dicha acera, vereda o senda peatonal y que además cuente con prioridad sobre los vehículos que allí- circulan. Una conducta adecuada y previsor de la actora le hubiese impuesto detener su bicicleta descender de la misma y cruzar a pie por la referida senda peatonal, lo que le hubiese asegurado no solo la integridad física de su persona, sino también la prioridad absoluta para cruzar por la referida senda. Evidentemente la actora ha cometido un hecho antijurídico, el de circular por una vía por la cual no podía hacerlo (acera) y arrogándose una hipotética prioridad es que pretendió atravesar la referida calle, cuando quien circulaba por ella, no solo contaba con prioridad de paso por quienes circulaban por Juan B. Justo hacia el Este (recordemos la existencia de un cartel Pare, para los que circulan por esta arteria) y por ende podía continuar su marcha, sino sobre cualquier modo de locomoción que en forma anómala ya sea por la calzada (en su caso lo hubiera hecho a contramano, lo que se encuentra absolutamente prohibido aún para los bicis, art. 57 inc. LT) o en su caso por la acera circular (que tampoco podía realizarlo), por lo que no puedo dejar de considerar que la interpretación probatoria realizado por la a quo, la aplicación de la ley de tránsito y la subsunción de los hechos a la luz de dicha norma resulta correcta. Voto por la afirmativa. Sobre la primera cuestión los Dres.

Mastrascusa y Márquez Lamená adhieren al voto que antecede. SOBRE LA SEGUNDA CUESTION EL DR COLOTTO DIJO:

Las costas de Alzada deben ser impuestas a la parte recurrente salvo en cuanto al agravio relativo a los intereses que debe ser impuesta a la recurrida (art. 36 del C.P.C). Así- voto. Sobre la misma cuestión los Dres. Mastrascusa y Márquez Lamená adhieren al voto que antecede. Con lo que terminó el acto, procediéndose a dictar la sentencia que a continuación se inserta: SENTENCIA: Mendoza, 15 de junio de 2017 Y VISTOS: El acuerdo que antecede, el Tribunal RESUELVE: 1º) Rechazar el recurso de apelación articulado a fs. 401 por la actora en contra de la sentencia de fs. 390/5, la que por consiguiente se confirma. 2º) Imponer las costas de alzada al recurrente (arts. 35 y 36 del C.P.C.).- 3º) Regular los honorarios profesionales a los Dres. Jorge Armando Llanes, Jorge Nicolás Llanes, Martín Allamand, y Magdalena Danza, en la suma de pesos ochocientos dieciocho (\$ 818), dos mil setecientos veintinueve (\$ 2.729), quinientos setenta y tres (\$ 573) y un mil novecientos diez (\$ 1.910) respectivamente (art. 15, 31 y c.c. ley 3.641). Notifíquese, y bajen.- Dr. Gustavo COLOTTO Juez de Cámara Dra. Graciela MASTRASCUSA Juez de Cámara Constancia: La presente es firmada por dos de los Ministros integrantes de la Cámara, atento a que el Dr. Sebastián Márquez Lamená, se encuentra de licencia (Art 141 II del CPC). Dra. Alejandra Iacobucci Secretaria 019311E