

La circulación de motos en autopistas¹

SUMARIO: I. Motocicletas: A) Características de su conducción. El riesgo de circulación; B) Elementos o dispositivos de seguridad – II. Normativa de tránsito y seguridad vial: artículos relacionados con la temática – III. Jurisprudencia en siniestros con motocicletas. La culpa de la víctima (motociclista). A) Mantenimiento o conservación del camino – responsabilidad de la autoridad con competencia sobre la vía (Estado, organismo vial descentralizado y/o ente concesionario vial); B) Mantenimiento o conservación del camino – culpa de la víctima (motociclista); C) Mantenimiento o conservación del camino – culpa concurrente del motociclista; D) Animales sueltos – responsabilidad de la autoridad con competencia sobre la vía (Estado, organismo vial descentralizado y/o ente concesionario vial); E) Vehículo detenido – culpa concurrente del motociclista; F) Falta de licencia de conducir; G) Falta de uso del casco protector reglamentario; H) Exceso de ocupantes; I) Riesgo de la motocicleta – precauciones que debe adoptar su conductor; J) Conducción a exceso de velocidad – maniobra antirreglamentaria - IV. Reflexión final.

I. Motocicletas

A) Características de su conducción. El riesgo de circulación

Nos proponemos abordar el tema en cuestión desde el punto de vista de la accidentología vial –la que a través de la investigación y reconstrucción del siniestro, nos proporciona la causa física o material que lo ocasionó- y del derecho (normativa y jurisprudencia), a partir de las particulares características de diseño, aerodinámica (resistencia al viento), maniobrabilidad, forma y *expertise* de manejo de las motocicletas en las vías de circulación rápidas (autopistas), teniendo en cuenta el mayor riesgo que imprime su rodamiento a raíz de las altas velocidades que se pueden desarrollar en relación a la liviandad y versatilidad de

¹ Por el Dr. Martín Diego Pirota. Abogado Especialista en Derecho de Daños (Universidad de Belgrano – Argentina y Universidad de Salamanca – España). Web site del autor:

su estructura, lo que exige una destreza técnica o idoneidad especial en el conductor a los fines de neutralizar o minimizar dicho riesgo².

Se impone hacer algunas precisiones terminológicas relacionadas con el título del presente trabajo, ya que si bien en reiteradas ocasiones utilizaremos la palabra moto o motocicleta en sentido genérico (incluyendo también al ciclomotor³), en sentido estricto nos referimos a la motocicleta⁴ (conf. la definición plasmada en el art. 5 inc. ñ) Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449)⁵. Además y en lo que hace al ámbito espacial o vía de circulación elegida (autopista), resultaría un contrasentido o una expresión contra *legem* hablar de ciclomotores, ya que su circulación está prohibida en autopistas y semiautopistas (conf. art. 46 inc. b) y párrafo final Ley N° 24.449)⁶.

www.martindiegopirola.com.ar – Artículo publicado en Daño a la Persona y al Patrimonio, T. II, Carlos A. Ghersi (Director), Ed. Nova Tesis, Rosario, 2011, págs. 165/206.

² Debemos reconocer que casi no existen artículos desde la doctrina jurídica que hayan desarrollado el tópico en particular de forma exclusiva, habiendo los autores civilistas enfocado el asunto como un apéndice de los accidentes de automotores, y siendo la jurisprudencia la más prolífica y cuidadosa en su tratamiento. Los estudios más profundos y minuciosos provienen de las llamadas ciencias duras (auxiliares del derecho) como la ingeniería vial y mecánica, la física (modelo físico-matemático) y la accidentología vial. También los aportes provienen desde la medicina forense, la sociología y la psicología.

³ El Diccionario de la Real Academia Española lo define como: “Bicicleta provista de un motor de pequeña cilindrada y que no puede alcanzar mucha velocidad”.

⁴ “Vehículo automóvil de dos ruedas, con uno o dos sillines y, a veces, con sidecar”, según el Diccionario de la Real Academia Española.

⁵ No obstante lo cual consideramos que la distinción que hace el ordenamiento nacional de tránsito entre ciclomotor y motocicleta, a partir del mojón diferencial de los 50 cc., ha quedado desactualizada o desvirtuada a tenor de las nuevas tecnologías, potencia y cilindrada de los motovehículos modernos, por lo que nos parece que la norma vial debiera *aggiornarse* y así contener en forma cierta y actual las características mecánicas apuntadas. “La circulación vehicular es un fenómeno complejo que requiere un estudio multidisciplinario más abarcativo y omnicompreensivo de todos los factores que lo integran y condicionan. La misma naturaleza dinámica del tránsito y sus componentes hacen que el legislador no pueda prever y plasmar en la legislación viaria –en tiempo real- todas las cuestiones y circunstancias fácticas que lo rodean, por lo que podemos decir, sin temor a equivocarnos que, en esta materia como en otras ramas del derecho, las leyes marchan detrás de los hechos que tienen que regular (dinámica del tránsito vs. estatismo de la legislación viaria)”. (Conf. PIROTA, Martín Diego, *La culpa en los accidentes de tránsito*, Revista de Derecho de daños, La culpa – II, Ed. Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 2009, pág. 204)

⁶ Aunque sin embargo ha resuelto la jurisprudencia en una situación similar, pero esta vez tratándose de un ciclista, al que también le está vedado circular por autopistas y semiautopistas que, “la mecánica del accidente, tal como se infiere a la luz de las reglas de la sana crítica, no puede atribuirse exclusivamente a las apuntadas infracciones reglamentarias en que incurrió C. al desplazarse en bicicleta por la Autopista, pues debe computarse, además, la maniobra que provocó el impacto y, a la postre las lesiones mortales del ciclista. Es decir, ambas circunstancias coadyuvaron a la producción del resultado; tanto la actuación del riesgo propio –el camión en movimiento regido por la norma del art. 1113 segundo párrafo, segunda parte del Cód. Civil-, como el hecho imputable a la víctima que contribuyó concausalmente a dicho resultado. Entiendo que la sentencia apelada debe ser confirmada también en este aspecto”. (CNCiv., Sala F, 10-02-03,

También resulta oportuno testimoniar la sensación de placentera libertad, exaltación de todos los sentidos, adrenalina, armonía con el entorno y contacto directo –sin obstáculos o barreras (vgr. vidrios)- con la naturaleza, que provoca guiar una motocicleta por una carretera o autopista. Es una emoción única, incomparable y de difícil asimilación para quien no la ha vivido o experimentado.

Todas estas cuestiones deben ser prudente e integralmente apreciadas y relacionadas por el Juez al momento de valorar la conducta desplegada –en el caso concreto- por el motociclista, y así determinar o descartar si la misma tuvo incidencia causal en el hecho de tránsito o en sus consecuencias⁷, de manera de acercarse o por lo menos lograr acortar esa distancia, a veces larga, que existe entre las ciencias de la accidentología vial e ingeniería (mecánica y vial) y la ciencia jurídica en la temática de análisis.

A continuación enumeraremos algunos caracteres y *tips* a tener en cuenta para la conducción segura de motovehículos⁸:

* Pese a la creencia general, las motos no se mantienen adrizadas o enderezadas debido al equilibrio de sus ocupantes. Lo hacen por la rotación de sus ruedas. Es decir que, a diferencia de los rodados de más ruedas, que gozan de sustentación estática, los bicis se sustentan dinámicamente⁹.

Maciel, Elsa Elvira y otros c. Transportes LLMV S.R.L. y otro s. ds. y ps., ArgentinaJurídica.com, www.argentinajuridica.com/sj/maciel_e.htm). Idem CNCiv., Sala J, 05-06-03, *Uran, Adrián Alberto c. CLIBA Ingeniería Urbana S.A. y otro s. ds. y ps.*, Ediciones DEc., www.edec.com.ar; CNCiv., Sala B, Julio/03, *Cadenazzi, Orquídea Ángela c. Ploza, Miguel Lorenzo s. ds. y ps.*, Diario Judicial, edición *on line*, Buenos Aires, 19 de Setiembre de 2003, www.diariojudicial.com/notashtml/nota14806.asp#AncArchivos; CNCiv., Sala F, 25-02-08, *Sayas, Héctor Rubén c. Giménez, Bacilio y otros s. ds. y ps.* y *Consolidar Aseguradora de Riesgos del Trabajo S.A. c. Giménez, Bacilio s. interrupción de prescripción (art. 3986 C.C.) ordinario*.

⁷ “Debemos terminar con la equivocada idea que los accidentes de tránsito son inevitables o producto de la casualidad, fatalidad o del destino, y comenzar a llamar a las cosas por su nombre: “si se puede evitar, no es un accidente”. Es sabido que una persona frente a lo inevitable se relaja, se resigna, baja la guardia y se encomienda a Dios. Hoy se prefiere la expresión: “hecho o siniestro de tránsito”, por ser la que nos permite tener una visión esperanzadora de la problemática, a través de la búsqueda de soluciones integrales que terminen con la irresponsabilidad (a mí no me va a pasar...), impunidad y resignación colectiva (era su destino...)”. (Conf. PIROTA, Martín Diego, *Iberoamérica unida por la seguridad vial*, LL Actualidad 23-11-10)

⁸ Agradecemos la valiosa y calificada colaboración de los Ingenieros amigos Aníbal Oscar García y Víctor A. Irureta.

⁹ Así como el eje de un trompo o peonza se mantiene vertical mientras el trompo rote, los ejes de las ruedas se mantienen horizontales mientras las ruedas roten, y mantienen en un plano vertical a las ruedas y la estructura del bicis y sus ocupantes. Esto se explica por el llamado “efecto giroscópico”, el que se fundamenta en el “Principio de Conservación del Movimiento Angular”. La rotación hace, no sólo que los ejes se mantengan horizontales, sino que estén orientados siempre en la misma dirección (como los giróscopos), por lo cual para cambiar la dirección es necesario aplicar una fuerza. Esta fuerza, a muy bajas velocidades la proporciona el

* En los biclos de motor el conductor determina si aplica el freno a la rueda delantera, o a la trasera o a ambas, simultáneamente, alternativa o escalonadamente. Cada opción determina una característica de frenado distinta, y en el mejor de los casos, sólo se acerca a la capacidad *standard* de un automóvil. Es decir que, en general, las motos requieren mayor distancia de detención desde una misma velocidad.

* Otra cuestión especial es la mayor maniobrabilidad de los biclos. Esta mayor maniobrabilidad reside en cuatro causas: a) Radio de giro sensiblemente menor; b) Mucho menor tamaño, especialmente, el ancho; c) Escaso peso, por lo cual las fuerzas centrífugas que aparecen en los giros son menores a una misma velocidad, con lo cual el límite de adherencia de los neumáticos ocurre a mucha mayor velocidad, para una curva dada; y d) Menor demora física entre el instante en que el conductor decide efectuar una maniobra y el instante en que empiezan a modificarse los parámetros cinemáticos del móvil¹⁰.

* Cuando se circula en grupo es recomendable: a) Mantener la distancia de seguridad que le permita detener su moto dentro de su campo de visión; b) No circular inmediatamente detrás de su compañero, esto bloqueará su campo de visión y reducirá el espacio longitudinal de control; c) Circular un poco más a la izquierda o a la derecha dentro de su carril y garantizando las distancias seguras de cruce con otros vehículos.

giro del manubrio que comanda la rueda delantera, a más altas velocidades, como lo sabe cualquier motociclista más o menos avezado, se cambia la posición del peso del conductor, inclinando la moto. Por otro lado, este fenómeno (efecto giroscópico) genera un curioso comportamiento ante una maniobra de esquivar brusca de los biclos, que consiste en que, al intentar el giro brusco hacia un lado, la moto inicialmente gira algo hacia el lado contrario (es decir describe una suerte de "S"). Cierta grado de impericia del conductor, o cambios violentos de adherencia entre los neumáticos y el piso (charcos de agua, manchas de aceite y grasa, acumulación de arenas y arcillas en pavimentos, etc.) pueden desembocar rápidamente en la pérdida de control y caída del rodado.

¹⁰ La mayor maniobrabilidad, sumada a factores culturales determina lo que podemos llamar la "filtrabilidad" de los biclos. Es decir que pueden, y de hecho algunos lo hacen, "meterse" donde otros rodados no pasan, filtrándose entre el tránsito, muchas veces sin mucho respeto por la mano de adelantamiento y en zig-zag o "encarando al medio". Es particularmente importante la escasa conspicuidad de los biclos frente a otro tipo de rodados. Aclaremos que en accidentología la "conspicuidad" de un objeto es la capacidad de ser visto sin ser buscado. Está influenciada por muchos factores, no es el menos importante la "potencia" del estímulo a los órganos sensoriales, que está directamente relacionada con el tamaño del objeto. Notemos que, vistos ambos de frente, un motociclista con su moto presenta un tamaño que difícilmente alcance la cuarta parte de un automóvil mediano. Si a la filtrabilidad de los biclos, le sumamos su escasa conspicuidad, y dado que la circulación de biclos no está segregada del resto de tránsito (salvo

* Desde el punto de vista de la contención del tripulante, en términos relativos a los automotores de cuatro ruedas, los bicicletas no proveen ningún tipo de protección. Carecen de casco/carrocería con capacidad de absorber o amortiguar los impactos recibidos. No poseen medio de retención al vehículo (cinturón de seguridad, respaldos, etc.), y no hay modo de proveerle sistemas de este tipo, ya que de hacerlo, la inestabilidad de los bicicletas en las colisiones y bajo condiciones excepcionales de circulación, de mantener vinculado al tripulante al vehículo se magnificaría el riesgo en el 50% de los casos (probabilísticamente).

* Frente a colisiones laterales y traseras (ser embestido), el tripulante de la moto se equipara al peatón en términos de riesgo; carece de protección y retención. La severidad está determinada por la relación de masas del vehículo colisionador contra el conjunto cuerpo/bicicla, y la velocidad relativa del choque. Mientras que en colisiones frontales (la moto colisiona a terceros) la severidad en los ocupantes está determinada por la relación de masas (creciente cuando disminuye la relación masa de bicicleta vs. masa de objeto embestido) y la velocidad. Para relaciones de masa menores a 0,5, la probabilidad de lesiones severas en el ocupante crece exponencialmente con exponente entre 2 y 3, y casi duplica la del ocupante trasero (acompañante) respecto de la del delantero (conductor).

* “En algún momento, antes o después, el motociclista deberá conducir con viento. Cuando el viento es lateral o “cruzado” el peligro se incrementa, y la posibilidad de que el mismo afecte negativamente a la dinámica del manejo se hace presente. Nos interesa compartir con nuestros lectores una breve guía del libro *Conducción de Motocicletas para Policías Locales* del autor Manuel García Guerrero (Ed. CEP S.L., Madrid, Setiembre de 2008), que nos cuenta cómo conducir una moto ante el viento de manera segura: a) Relájese. No apriete demasiado fuerte los puños sobre el manubrio y baje los hombros, permitiendo a la moto ir más libre; b) Circule por el centro del carril. Evitará salirse del mismo en caso de recibir una ráfaga de viento; c) Inclínese hacia adelante y hacia abajo. El ángulo de golpeo del viento será menor; d) Cierre los orificios de su campera: Así

bicicletas en autopistas) tenemos la explicación de la enorme mayoría de los accidentes que involucran a estos rodados.

evita la entrada de suciedad y disminuye la resistencia al viento; e) No incline la moto: Ella lo hará por nosotros. La inclinación es el resultado lógico de una lucha entre fuerzas; f) Use la contradirección para corregir el curso de la moto: El centro de gravedad se moverá hacia el lado en que viene el viento, por ese motivo la moto se mantendrá inclinada contra el viento; g) Negociar las curvas con poca velocidad y poca inclinación: Si inclina mucho esta se sumará a la necesaria para contrarrestar al viento, pudiendo llegar al límite o provocando una pérdida de adherencia¹¹; h) Atención al cruce con otros vehículos: El viento desaparecerá y aparecerá de forma brusca, especialmente con camiones; h) Por último, no debemos pensar que cuanto más pese la moto, mejor irá con el viento. El factor determinante del viento cruzado es el ángulo de ataque. Las motos de mayor porte siempre se verán mayormente afectadas”¹².

* En lo que hace a las personas y efectos transportados, es aconsejable no llevar más de un acompañante¹³, ni tampoco cargar objetos o elementos que impidan al conductor mantener ambas manos en el manubrio, así como la estabilidad y el adecuado control del vehículo.

Ahora bien, las características que permiten mensurar el riesgo en motocicleta son: a) La masa del vehículo; b) La velocidad de circulación (media y máxima); y c) La capacidad de contención de los ocupantes.

El riesgo que promueve la circulación en vehículos motorizados de dos ruedas se puede inscribir en términos relativos a la escala de los protagonistas de tránsito:

1) En ámbito urbano

* Por orden decreciente de masa

Ómnibus

Utilitarios/pickups

Automóviles de turismo

¹¹ Toda curva se debe negociar considerando tres fases básicas, entrada, tránsito y salida.

¹² Conf. *Motos: Conducir con viento*, Infomanejo N° 99, 19 de Agosto de 2010, www.infomanejo.com

¹³ De hecho algunas leyes de tránsito así lo contemplan (vgr. Chile, Bolivia, Paraguay), no así la normativa vial de la Argentina.

Motocicletas (mayor de 100 cc. de cilindrada)

Ciclomotores (menos de 100 cc. de cilindrada)

Bicicletas

Peatones

* Por orden decreciente de velocidad desarrollada

Automóviles de turismo y **Motocicletas (mayor de 100 cc.)**

Utilitarios/pickups

Ómnibus y **Ciclomotores (menos de 100 cc.)**

Bicicletas

Peatones

2) En vías de circulación rápida (rutas y autopistas)

* Por orden decreciente de masa

Camiones y Ómnibus

Utilitarios/pickups

Automóviles de turismo

Motocicletas (mayor de 100 cc. de cilindrada)

* Por orden decreciente de velocidad desarrollada

Automóviles de turismo y **Motocicletas (mayor de 100 cc.)**

Utilitarios/pickups, camiones y Ómnibus

Como se aprecia del ordenamiento, la motocicleta ocupa un lugar medio por su porte (lo que implica mayor riesgo al ser embestido por la población de vehículos de mayor masa), y el lugar alto en la escala de la velocidad (riesgo al embestir). Si se combinan los atributos de masa/velocidad la motocicleta es el vehículo de más alto riesgo en la circulación tanto urbana como rural. Debiendo sumarse a ello el desmedido aumento del parque motovehicular –sobre todo de ciclomotores y motos de baja cilindrada- dado el bajo o mediano costo y las facilidades para la adquisición a través de la financiación con que se

comercializan las motos. Haciendo ello que muchas personas que nunca antes manejaron un vehículo de motor, sin una adecuada formación vial, conciencia del riesgo vial y con una carencia de conocimientos teórico-prácticos de manejo, se conviertan de repente en conductores novatos o primerizos y obtengan licencia para guiar el rodado que aporta o introduce una mayor contingencia o proximidad de daño al tránsito vehicular.

Señala Gherzi que, “sociólogos importantes como *Beck* y *Douglas* se han encargado del tema, de lo que podemos extraer dos premisas: la primera, que la moto genera riesgo en los términos de incorporación de una máquina a la sociedad y a la circulación, y la segunda, que ese riesgo debe reclasificarse en dos mediciones diferentes, una frente a los automotores, en donde se encuentra en inferioridad de condiciones, sin perjuicio de que mantiene su calidad de riesgo, la otra frente a peatones y bicicletas que, por el contrario, aumenta su potencialidad de riesgo”¹⁴.

Sin embargo la subclasificación del riesgo creado por la motocicleta elaborado por Gherzi, no obstante que pudiera ser tomada como una premisa apriorística (una suerte de presunción *iuris tantum*) y desde el punto de vista estrictamente físico o material, no resulta compatible con la visión integradora, jurídica y formal de la jurisprudencia mayoritaria (a desarrollarse en el punto III), que evalúa o atribuye en qué medida el peligro provocado por cada uno de los vehículos involucrados en el siniestro incidió en el evento dañoso, independientemente del porte o tamaño de los móviles¹⁵.

B) Elementos o dispositivos de seguridad

¹⁴ BECK, Ulrich, *La sociedad del riesgo*, Barcelona, Paidós, 1998. DOUGLAS, Mary, *La aceptabilidad del riesgo en las ciencias sociales*, Barcelona, Paidós, 1996; conf. GHERSI, Carlos A., *Accidentes entre automotores y motos. Anales y tendencia jurisprudenciales*, www.microjuris.com - 29-11-10, cita: MJ-JU-M-18192-AR | MJJ18192.

¹⁵ CCiv. Com. y Lab. Rafaela-Santa Fe, 27-05-94, “*Reisenauer c. Orellado*”, JA 1994-III, Índice V° “Daños y perj.”, pág. 83, sum. 188; CNCiv., Sala A, 13-09-01, “*L., A. R. c. Transportes Villa Ballester S.A.*”, LL 2002-B-459; CNCiv., Sala L, 25-04-96, “*Artaza c. Trasente*”, JA 1998-IV, Índice V° “Daños y perj.”, pág. 127, sum. 105; CNCiv., Sala K, 23-03-99, “*Otorguez c. Pereira Blanco*”, LL 2000-A-618, Jur. Agrup. 14.780; SCJBA, Ac. 55.933, 15-11-94, “*Reynoso, Eduardo R. c. Celotto, Ángel R. y Empresa General San Martín s. ds. y ps.*”, A. y S. 1994-376. (Conf. PIROTA, Martín Diego, *La culpa en los accidentes de tránsito*, Revista de Derecho de daños, La culpa – II, Ed. Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 2009, pág. 241)

Todo conductor de un vehículo, motorizado o no, antes de ingresar a la vía pública, debe verificar que tanto él como su móvil se encuentren en adecuadas condiciones de seguridad, de acuerdo con los requisitos legales, bajo su responsabilidad (conf. art. 39 inc. a) Ley N° 24.449). “No obstante el Estado, en ejercicio de sus funciones inherentes de policía de tránsito, debe impedir la circulación de aquellos vehículos que no cumplan con las exigencias de seguridad reglamentarias (conf. art. 72 Ley N° 24.449)”¹⁶.

Los vehículos deben contener componentes de seguridad activa y pasiva que los fabricantes van modernizando (incorporando o adaptando) en función de las normas dictadas por organismos internacionales que realizan investigaciones sobre las causas de los hechos o siniestros viales, con el fin último de proteger la vida y la integridad psicofísica del conductor y sus acompañantes. Los primeros son aquellos aparatos destinados a evitar o impedir la producción del siniestro (por ejemplo, sistemas de dirección, de suspensión, de control de estabilidad – conocido por las siglas ESP-, la iluminación y los neumáticos). Mientras que los segundos actúan cuando se produce el siniestro, cumpliendo la función de atenuar o reducir al mínimo sus consecuencias dañosas (por ejemplo, cinturón de seguridad, *airbags* o bolsas de aire, apoyacabezas o cabezales, frenos ABS con sistema de antibloqueo de neumáticos, entre otros).

En el caso de los rodados motorizados de dos ruedas, además de los requisitos que hacen a la regularidad técnica de la moto, resulta imprescindible que el conductor y acompañante estén provistos de ciertos elementos de seguridad pasiva que pueden amortiguar las secuelas o resultados de una caída¹⁷.

Seguidamente haremos una enumeración de los dispositivos de protección corporal que debe usar todo ocupante de un motorizado:

- Casco reglamentario y normalizado que cubra toda la cabeza, con

¹⁶ Conf. PIROTA, Martín Diego, *Inseguridad vial: ¿Quién es el responsable?*, LL Actualidad 14-02-08.

¹⁷ Algunos son exigidos por la normativa vial y otros no todavía, aunque las investigaciones accidentológicas han demostrado su eficacia protectora y buen comportamiento. No obstante lo cual, en el caso de no utilización de éstos últimos por parte de una persona que se transporta en moto y que resulta lesionada en algún miembro no cubierto o protegido, el Juez –teniendo en miras el principio de legalidad y exclusión analógica que impera en la legislación de tránsito- se

excepción del rostro. Además deberá estar debidamente sujeto por la cinta de retención o barbijo abrochado.

- Antiparras envolventes que eviten el ingreso de objetos extraños y la sequedad ocular generada por la velocidad del aire.
- Ropa o indumentaria adecuada con material fluorescente o reflectante que contrasten con el entorno de la carretera (chaqueta, pantalón y guantes gruesos, botas).
- Protectores de impacto (vgr. a) protectores de brazo: situados a unos 5 cm. por encima del hombro y a lo largo del cúbito hasta la muñeca; b) protector del hombro (hombreira): desde el punto situado entre el hombro y el cuello hasta el brazo, ligeramente inclinado hacia adelante; c) protector de la espalda (espaldera): situado en medio de la espalda; d) protector de cuello (conocido como el *airbag* de la motocicleta): es un novedoso sistema de protección denominado “*Moveo Brace*” que, usado conjuntamente con el casco, es capaz de reducir las lesiones derivadas del propio siniestro, ya sean por rotaciones excesivas o por transferencia de esfuerzos en el hecho de tránsito; etc.)¹⁸.

II. Normativa de tránsito y seguridad vial: artículos relacionados con la temática

Seguidamente daremos un repaso al articulado de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449/95¹⁹ (y modificaciones introducidas por las

verá en la imposibilidad de imponer al damnificado las derivaciones perjudiciales ocasionadas o agravadas por su conducta omisiva (falta de uso del dispositivo correspondiente).

¹⁸ Están diseñados para utilizarlos con el atuendo normal y pueden comprarse por separado o ir incluidos en el equipamiento original. Estos elementos protegen contra las heridas provocadas al caerse o al golpearse contra el suelo en caso de accidente. En cuanto a las ventajas que ofrecen los mismos se pueden mencionar: a) En caso de accidente, evitan la laceración y la abrasión que se producen cuando uno se cae de la moto o se golpea contra la carretera; b) Evitan y reducen la gravedad de las contusiones, fracturas, desgarros musculares y daños colaterales.

¹⁹ B.O. 10-02-05. Sancionada el 23-12-04. Promulgada parcialmente el 06-02-05. Ocurre que la normativa vial citada, aprobada por el Congreso Nacional fue adherida por la casi totalidad de las provincias argentinas, no obstante ello en muchas de ellas la ley nacional todavía no fue reglamentada por lo que no puede ser aplicada. Las únicas tres provincias que no adherieron a la normativa nacional son: Buenos Aires, Córdoba y Mendoza, donde se aplican las respectivas leyes provinciales de tránsito, a pesar de que la ley nacional fue votada oportunamente por los representantes de dichas provincias. Para ampliar ver Mapa de la República Argentina, provincias adheridas a la Ley Nacional de Tránsito y la legislación vial vigente en cada una de ellas

Leyes N° 26.353/08²⁰ y 26.363/08²¹)²² que contiene disposiciones pertinentes a la circulación de motocicletas²³ –de ineludible consulta-, lo que nos permitirá obtener algunos conceptos:

- **Art. 5.- Definiciones.** A los efectos de esta ley se entiende por:...b) Autopista: una vía multicarril sin cruces a nivel con otra calle o ferrocarril, con calzadas separadas físicamente y con limitación de ingreso directo desde los predios frentistas lindantes²⁴...

II) Ciclomotor: una motocicleta de hasta 50 centímetros cúbicos de cilindrada y que no puede exceder los 50 kilómetros por hora de velocidad...

ñ) Motocicleta: todo vehículo de dos ruedas con motor a tracción propia de más de 50 cc. de cilindrada y que puede desarrollar velocidades superiores a 50 km/h...

s) Semiautopista: un camino similar a la autopista pero con cruces a nivel con otra calle o ferrocarril...²⁵.

ingresando a www.martindiegopirola.com.ar - solapa de Apéndice Legislativo - Artículos varios e información general (sección Información vial de importancia).

²⁰ B.O. 27-03-08. Sancionada el 28-02-08. Promulgada de hecho el 25-03-08.

²¹ B.O. 30-04-08. Sancionada el 09-04-08. Promulgada el 29-04-08 por Decreto N° 728/08.

²² Para un comentario más detallado de la nueva normativa de tránsito y seguridad vial, ver nuestro trabajo *El Plan Nacional de Seguridad Vial 2006/2009: ¿más de lo mismo?*, LL 20-05-08.

²³ Aunque es atinado aclarar que también le son aplicables –en cuanto fuera posible y compatible con su estructura- las reglas generales de circulación y exigencias establecidas por la norma vial para los demás vehículos.

²⁴ Son las verdaderas autopistas puras o cerradas.

²⁵ También llamada o conocida como autovía. A propósito existen fallos que “a los fines de merituar la previsibilidad de los riesgos exigible al concesionario vial (conf. arts. 512, 902 y 904 CCiv.), hicieron la distinción entre carreteras de doble carril de circulación -sin separación física entre ambas manos- y semiautopistas o autovías (conf. art. 5 inc. s) Ley N° 24.449) -con divisoria material entre los dos sentidos de circulación- (a las que bautizaron *rutras abiertas*), las que presentan numerosos cruces a nivel con otra calle o ferrocarril y accesos a propiedades privadas directamente desde la ruta, y las verdaderas autopistas puras o cerradas, es decir, vías multicarriles sin cruces a nivel con otra calle o ferrocarril, con calzadas separadas físicamente y con limitación de ingreso directo desde los predios frentistas lindantes a la carretera (conf. art. 5 inc. b) Ley N° 24.449). Siendo mayor los estándares de previsibilidad reclamada al concesionario en éstas últimas (en las que se supone la concesionaria debe extremar los recaudos y los márgenes de error son mínimos) que en las primeras de las nombradas”. (CNCiv., Sala G, Julio de 2006, “*Gregoris, Luis c. Autopistas del Sol S.A. y otro s. daños y perjuicios*”, Diario Judicial, edición *on line*, Buenos Aires, 13 de Octubre de 2006, www.diariojudicial.com/nota.asp?IDNoticia=30914#; CCC, Sala I, Córdoba, 08-08-02, “*Lloves, Gerardo c. Oscar L. Bauk –Ds. y Ps.*”, elDial, www.eldial.com.ar/bases/jurdial2/ex133A.asp; CNCiv., Sala M, 06-07-06, “*Minervido, Hugo Guillermo c. Red Vial Centro S.A. s. daños y perjuicios*”). (Conf. PIROTA, Martín Diego, *Accidentes de tránsito en carreteras concesionadas: evolución de la jurisprudencia argentina desde principios*

* **Art. 11.- Edades mínimas para conducir.** Para conducir vehículos en la vía pública se deben tener cumplidas las siguientes edades, según el caso:

- a) Veintiún años para las clases de licencias C, D y E.;
- b) Diecisiete años para las restantes clases;
- c) Dieciséis años para ciclomotores, en tanto no lleven pasajero...

- **Art. 16.- Clases.** Las clases de Licencias para conducir automotores son: Clase A) Para ciclomotores, motocicletas y triciclos motorizados. Cuando se trate de motocicletas de más de 150 centímetros cúbicos de cilindrada, se debe haber tenido previamente por dos años habilitación para motos de menor potencia, excepto los mayores de 21 años...

- **Art. 29.- Condiciones de seguridad.** Los vehículos cumplirán las siguientes exigencias mínimas, respecto de:...i) Las motocicletas deben estar equipadas con casco antes de ser libradas a la circulación...

- **Art. 31.- Sistema de iluminación.** Los automotores para personas y carga deben tener los siguientes sistemas y elementos de iluminación:

- a) Faros delanteros: de luz blanca o amarilla en no más de dos pares, con alta y baja, ésta de proyección asimétrica;

- b) Luces de posición: que indican junto con las anteriores, dimensión y sentido de marcha desde los puntos de observación reglamentados:

- 1. Delanteras de color blanco o amarillo;

- 2. Traseras de color rojo...;

- c) Luces de giro: intermitentes de color amarillo, delante y atrás. En los vehículos que indique la reglamentación llevarán otras a los costados;

de los años '90 hasta nuestros días (lo que está y lo que vendrá), JA 15-04-09, 2009-II, fascículo Nº 3, pág. 20; y *La Prueba en el Derecho de Daños*, Carlos A. Ghersi (Director), Ed. Nova Tesis, Rosario, 2009, págs. 479/480)

d) Luces de freno traseras: de color rojo, encenderán al accionarse el mando de frenos antes de actuar éste;

e) Luz para la patente trasera...;

g) Luces intermitentes de emergencia, que incluye a todos los indicadores de giro...

i) Los vehículos de otro tipo se ajustarán a lo precedente, en lo que corresponda y:...

3. Las motocicletas cumplirán en lo pertinente con los incisos a) al e) y g)...

* **Art. 36.- Prioridad normativa.** En la vía pública se debe circular respetando las indicaciones de la autoridad de comprobación o aplicación, las señales del tránsito y las normas legales, en ese orden de prioridad.

* **Art. 37.- Exhibición de documentos.** Al solo requerimiento de la autoridad competente se debe presentar la licencia de conductor y demás documentación exigible, la que debe ser devuelta inmediatamente de verificada, no pudiendo retenerse sino en los casos que la ley contemple.

* **Art. 39.- Condiciones para conducir.** Los conductores deben:

a) Antes de ingresar a la vía pública, verificar que tanto él como su vehículo se encuentren en adecuadas condiciones de seguridad, de acuerdo con los requisitos legales, bajo su responsabilidad. No obstante, en caso de vehículos del servicio de transporte, la responsabilidad por sus condiciones de seguridad, se ajustará a lo dispuesto en el inciso a) del artículo 53;

b) En la vía pública, circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo o animal, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito. Cualquier maniobra deben advertirla previamente y realizarla con precaución, sin crear riesgo ni afectar la fluidez del tránsito. Utilizarán únicamente la calzada, sobre la

derecha y en el sentido señalizado, respetando las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos.

*** Art. 40.- Requisitos para circular.** Para poder circular con automotor es indispensable:

a) Que su conductor esté habilitado para conducir ese tipo de vehículo y que lleve consigo la licencia correspondiente;

b) Que porte la cédula, de identificación del mismo;

c) Que lleve el comprobante de seguro, en vigencia, que refiere el artículo 68;

d) Que el vehículo, incluyendo acoplados y semirremolques tenga colocadas las placas de identificación de dominio, con las características y en los lugares que establece la reglamentación. Las mismas deben ser legibles de tipos normalizados y sin aditamentos...;

g) Que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad para la que fue construido y no estorben al conductor. Los menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero...;

i) Que posea los sistemas de seguridad originales en buen estado de funcionamiento, so riesgo de aplicación del artículo 72 inc. c) punto 1;

j) Que tratándose de una motocicleta, sus ocupantes lleven puestos cascos normalizados, y si la misma no tiene parabrisas, su conductor use anteojos...

*** Art. 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.

* **Art. 42.- Adelantamiento.** El adelantamiento a otro vehículo debe hacerse por la izquierda conforme las siguientes reglas:

a) El que sobrepase debe constatar previamente que a su izquierda la vía esté libre en una distancia suficiente para evitar todo riesgo, y que ningún conductor que le sigue lo esté a su vez sobrepasando;

b) Debe tener la visibilidad suficiente y no iniciar la maniobra si se aproxima a una encrucijada, curva, puente, cima de la vía o lugar peligroso;

c) Debe advertir al que le precede su intención de sobrepasarlo por medio de destellos de las luces frontales o la bocina en zona rural. En todos los casos, debe utilizar el indicador de giro izquierdo hasta concluir su desplazamiento lateral;

d) Debe efectuarse el sobrepaso rápidamente de forma tal de retomar su lugar a la derecha, sin interferir la marcha del vehículo sobrepasado; esta última acción debe realizarse con el indicador de giro derecho en funcionamiento;

e) El vehículo que ha de ser sobrepasado deberá, una vez advertida la intención de sobrepaso, tomar las medidas necesarias para posibilitarlo, circular por la derecha de la calzada y mantenerse, y eventualmente reducir su velocidad;

f) Para indicar a los vehículos posteriores la inconveniencia de adelantarse, se pondrá la luz de giro izquierda, ante la cual los mismos se abstendrán del sobrepaso;

g) Los camiones y maquinaria especial facilitarán el adelantamiento en caminos angostos, corriéndose a la banquina periódicamente;

h) Excepcionalmente se puede adelantar por la derecha cuando:

1. El anterior ha indicado su intención de girar o de detenerse a su izquierda;

2. En un embotellamiento la fila de la izquierda no avanza o es más lenta.

* **Art. 43.- Giros y rotondas.** Para realizar un giro debe respetarse la señalización, y observar las siguientes reglas:

a) Advertir la maniobra con suficiente antelación, mediante la señal luminosa correspondiente, que se mantendrá hasta la salida de la encrucijada;

b) Circular desde treinta metros antes por el costado más próximo al giro a efectuar.

c) Reducir la velocidad paulatinamente, girando a una marcha moderada;

d) Reforzar con la señal manual cuando el giro se realice para ingresar en una vía de poca importancia o en un predio frentista;

e) Si se trata de una rotonda, la circulación a su alrededor será ininterrumpida sin detenciones y dejando la zona central no transitable de la misma, a la izquierda. Tiene prioridad de paso el que circula por ella sobre el que intenta ingresar debiendo cederla al que egresa, salvo señalización en contrario.

*** Art. 44.- Vías semaforizadas.** En las vías reguladas por semáforos:

a) Los vehículos deben:

1. Con luz verde a su frente, avanzar;

2. Con luz roja, detenerse antes de la línea marcada a tal efecto o de la senda peatonal, evitando luego cualquier movimiento;

3. Con luz amarilla, detenerse si se estima que no se alcanzará a transponer la encrucijada antes de la roja;

4. Con luz intermitente amarilla, que advierte la presencia de cruce riesgoso, efectuar el mismo con precaución;

5. Con luz intermitente roja, que advierte la presencia de cruce peligroso, detener la marcha y sólo reiniciarla cuando se observe que no existe riesgo alguno;

6. En un paso a nivel, el comienzo del descenso de la barrera equivale al significado de la luz amarilla del semáforo...;

c) No rigen las normas comunes sobre el paso de encrucijada;

d) La velocidad máxima permitida es la señalizada para la sucesión coordinada de luces verdes sobre la misma vía;

e) Debe permitirse finalizar el cruce que otro hace y no iniciar el propio ni con luz verde, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente para sí.

f) En vías de doble mano no se debe girar a la izquierda salvo señal que lo permita.

* **Art. 45.- Vías multicarriles.** En las vías con más de dos carriles por mano, sin contar el ocupado por estacionamiento, el tránsito debe ajustarse a lo siguiente:

a) Se puede circular por carriles intermedios cuando no haya a la derecha otro igualmente disponible;

b) Se debe circular permaneciendo en un mismo carril y por el centro de éste.

c) Se debe advertir anticipadamente con la luz de giro correspondiente, la intención de cambiar de carril;

d) Ningún conductor debe estorbar la fluidez del tránsito circulando a menor velocidad que la de operación de su carril...;

g) Todo vehículo al que le haya advertido el que lo sigue su intención de sobrepaso, se debe desplazar hacia el carril inmediato a la derecha”.

* **Art. 46.- Autopistas.** En las autopistas, además de lo establecido para las vías multicarril, rigen las siguientes reglas:

a) El carril extremo izquierdo se utilizará para el desplazamiento a la máxima velocidad admitida por la vía y a maniobras de adelantamiento;

b) No pueden circular peatones, vehículos propulsados por el conductor, vehículos de tracción a sangre, ciclomotores y maquinaria especial;

c) No se puede estacionar ni detener para ascenso y descenso de pasajeros, ni efectuar carga y descarga de mercaderías, salvo en las dársenas construidas al efecto si las hubiere;

d) Los vehículos remolcados por causa de accidente, desperfecto mecánico, etc., deben abandonar la vía en la primera salida.

En semiautopistas son de aplicación los incisos b), c) y d).

* **Art. 47.- Uso de las luces.** En la vía pública los vehículos deben ajustarse a lo dispuesto en los artículos 31 y 32 y encender sus luces observando las siguientes reglas:

a) Luces bajas: mientras el vehículo transite por rutas nacionales, las luces bajas permanecerán encendidas, tanto de día como de noche, independientemente del grado de luz natural, o de las condiciones de visibilidad que se registren, excepto cuando corresponda la alta y en cruces ferroviarios;

b) Luz alta: su uso obligatorio sólo en zona rural y autopistas siempre y cuando la luz natural sea insuficiente o las condiciones de visibilidad o del tránsito lo reclame;

c) Luces de posición y de chapa patente: deben permanecer siempre encendidas;

d) Destello: debe usarse en los cruces de vías y para advertir los sobrepasos;

e) Luces intermitentes de emergencias: deben usarse para indicar la detención en estaciones de peaje, zonas peligrosas o en la ejecución de maniobras riesgosas...;

g) Las luces de freno, giro, retroceso o intermitentes de emergencia deben encenderse conforme a sus fines propios, aunque la luz natural sea suficiente;

h) A partir de la vigencia de la presente, en la forma y plazos que establezca la reglamentación, los fabricantes e importadores deberán incorporar a los vehículos un dispositivo que permita en forma automática el encendido de las luces bajas en el instante en que el motor del mismo sea puesto en marcha;

i) En todos los vehículos que se encuentren en uso, se deberá, en la forma y plazo que establezca la reglamentación, incorporar el dispositivo referido en el inciso anterior.

- **Art. 48.- Prohibiciones.** Está prohibido en la vía pública: a)...Para quienes conduzcan motocicletas o ciclomotores queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 200 miligramos por litro de sangre...;

m) A los conductores de velocípedos, de ciclomotores y motocicletas, circular asidos de otros vehículos o enfilados inmediatamente tras otros automotores...”.

* **Art. 50.- Velocidad precautoria.** El conductor debe circular siempre a una velocidad tal que, teniendo en cuenta su salud, el estado del vehículo y su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía y el tiempo y densidad del tránsito, tenga siempre el total dominio de su vehículo y no entorpezca la circulación. De no ser así deberá abandonar la vía o detener la marcha.

* **Art. 51.- Velocidad máxima.** Los límites máximos de velocidad son:

a) En zona urbana:

1. En calles: 40 km/h.;
2. En avenidas: 60 km/h.;

3. En vías con semaforización coordinada y sólo para motocicletas y automóviles: la velocidad de coordinación de los semáforos;

b) En zona rural:

1. Para motocicletas, automóviles y camionetas: 110 km/h....;

c) En semiautopistas: los mismos límites que en zona rural para los distintos tipos de vehículos, salvo el de 120 km/h. para motocicletas y automóviles;

d) En autopistas: los mismos del inciso b), salvo para motocicletas y automóviles que podrán llegar hasta 130 km/h. y los del punto 2 que tendrán el máximo de 100 km/h.;

e) Límites máximos especiales:

1. En las encrucijadas urbanas sin semáforo: la velocidad precautoria, nunca superior a 30 km/h.;

2. En los pasos a nivel sin barrera ni semáforos: la velocidad precautoria no superior a 20 km/h. y después de asegurarse el conductor que no viene un tren;

3. En proximidad de establecimientos escolares, deportivos y de gran afluencia de personas: velocidad precautoria no mayor a 20 km/h., durante su funcionamiento;

4. En rutas que atraviesen zonas urbanas, 60 km/h., salvo señalización en contrario.

* **Art. 52.- Límites especiales.** Se respetarán además los siguientes límites:

a) Mínimos:

1. En zona urbana y autopistas: la mitad del máximo fijado para cada tipo de vía;

2. En caminos y semiautopistas: 40 km/h., salvo los vehículos que deban portar permisos, y las maquinarias especiales;

b) Señalizados: los que establezca la autoridad del tránsito en los sectores del camino en los que así lo aconseje la seguridad y fluidez de la circulación...

- **Art. 68.- Seguro obligatorio.** ...Igualmente resultará obligatorio el seguro para las motocicletas en las mismas condiciones que rige para los automotores...

III. Jurisprudencia en siniestros con motocicletas. La culpa de la víctima (motociclista)

Habíamos adelantado que ha caído en desuso –por resultar contraria a la teoría de la causalidad adecuada (conf. arts. 901 a 906 CCiv.) y la interpretación judicial de la misma- la tesis que postula anticipadamente la responsabilidad del vehículo de mayor porte en colisión con otro menor, aún cuando se admita prueba en contrario, ya que en determinadas circunstancias una bicicleta o una moto pueden generar más riesgo que un camión²⁶.

La idea en este capítulo es analizar detenidamente las decisiones judiciales de los casos en los que ha tenido participación protagónica una motocicleta, para así clarificar o descifrar el razonamiento y hermenéutica utilizados por los magistrados en la tarea de asignar o distribuir el riesgo aportado por cada rodado en la dinámica del siniestro (teniendo en cuenta las características estructurales, técnicas y mecánicas de la moto), y la diligencia puesta de manifiesto en la

²⁶ Recuerda Galdós que “la Corte de Buenos Aires se ha perfilado como uno de los Tribunales Superiores que más tempranamente receptó la teoría del riesgo creado delineando su contenido detenida y exhaustivamente, y así fijarse dos pilares básicos: * se descarta el intento de calificar el riesgo de la cosa (o las cosas según su diferente grado de peligrosidad), por lo que se desecha la existencia ontológica de cosas intrínseca, normal o habitualmente riesgosas o peligrosas; y * se propicia una tesis que atiende a una tipificación *ex post* –y no *ex ante*- del hecho lesivo, al enfatizar que debe determinarse, en cada caso, si el daño provino –o no- del riesgo de la cosa”. (GALDÓS, Jorge Mario, *El riesgo creado en los accidentes de automotores. Aproximaciones a la jurisprudencia de la Suprema Corte de Buenos Aires*, Accidentes de tránsito – II, Revista Derecho de Daños, Ed. Rubinzal-Culzoni, 1998, pág. 202). En dicho precedente (Ac. 33.155, 08-04-86, “*Sacaba de Larosa, Beatriz c. Vilches, Eduardo Roque y otro s. ds. y ps.*”, LL 1986-D-479, con nota de Félix Alberto Trigo Represas; JA 1986-IV-579, con nota de Mónica Giordano y Carlos Alberto Ghersi) se consolidó definitivamente el cambio de doctrina judicial, estableciéndose que “*la teoría del riesgo creado regula la atribución de la responsabilidad civil por el hecho de las cosas y constituye el principio rector sobre el tema...Resulta inadmisibles la supresión de esta teoría cuando se ha producido un encuentro entre dos vehículos...porque el choque que los puede dañar no destruye, de ninguna manera, los factores de atribución de la responsabilidad...La solución en los casos de colisiones entre cosas que presentan riesgos o vicios, es la misma: cada dueño y cada guardián deben afrontar los daños causados a otro...Hay una doble responsabilidad y no una ausencia de ella, pudiendo regir presunciones de causalidad fundadas en el art. 1113, segundo párrafo...No existe norma ni principio jurídico que permita otra interpretación del art. 1113 del Código Civil*”. A su turno, la Corte Suprema Nacional adoptó idéntica posición en su fallo recaído en la causa “*Empresa Nacional de Telecomunicaciones c. Provincia de Buenos Aires*”, al que fueron plegándose las distintas salas de la Cámara Nacional en lo Civil de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, culminando el proceso pretoriano con el plenario de dicha Cámara en donde por mayoría se decidiera que: la responsabilidad del dueño o guardián emergente de accidentes de tránsito producidos como consecuencia de una colisión plural de automotores en movimiento, no debe encuadrarse en la órbita del art. 1109 del Código Civil. (LL 1988-D-296, con nota de Atilio Aníbal Alterini; ED 128-281. Reiterado en otros pronunciamientos de la CSJN: 01-12-88, “*Pcia. de Buenos Aires c. Mustafá*”, ED 133-904, sum. 2508/9 y LL 1989-C-768, Jur. Agrup. 2508/9; 26-03-91, “*Radziwill c. Racco*”, LL 1991-D-476; 26-10-93, “*Pcia. de Buenos Aires c. Massano*”, LL 1994-B-149)

ocasión por el motociclista tanto en el manejo como en el uso de los elementos de seguridad -sobre todo el casco-, a los fines de evaluar su eventual culpabilidad (negligencia, imprudencia o impericia), como eximente del débito resarcitorio del sujeto que aparece como demandado (victimario)²⁷.

Si bien desde hace ya un largo tiempo a esta parte nadie pone en duda la aplicación del riesgo o vicio de la cosa (vgr. vehículos de motor o de tracción a sangre que interactúan en el tránsito) como factores objetivos de imputación de responsabilidad del dueño o guardián en los casos de sucesos dañosos en el ámbito vial, a poco que se lean las sentencias de nuestros tribunales en esta materia, se advierte que si bien se echa manos del riesgo o vicio del automotor como factor de atribución principal o preponderante de la responsabilidad del dueño o guardián, también se recurre a la culpa –a veces en forma expresa y otras en forma solapada o encubierta- para reforzar o completar el análisis de la conducta de los sujetos participantes en el caso concreto. “Se configura, entonces, una imputación dual y concurrente de responsabilidad (riesgo creado más culpa)”²⁸.

Sin dejar de mencionar por supuesto la preponderante función de la culpa como excepción de responsabilidad (conf. arts. 1111 y 1113 párr. 2° y 3°, CCiv.) a los fines de garantizar el derecho de defensa del sindicado como victimario o responsable civil (conf. art. 18, C.N.)²⁹.

A continuación pasaremos revista sumariamente a la jurisprudencia que hemos seleccionado, agrupándola por algunas voces en las que están

²⁷ Sin dejar de mencionar algunas sentencias en las que la falta de mantenimiento, conservación, obstáculos o señalización del camino fue la causa exclusiva -o contribuyó en alguna medida- de la pérdida del dominio de la moto por parte del damnificado.

²⁸ Conf. GALDÓS, Jorge Mario, *El riesgo creado, la culpa y cuestiones conexas*, LL 2006-F, Secc. Doctrina, pág. 1.363. Así también lo interpreta el Tribunal Supremo de España al resolver que: “...de manera constante la doctrina jurisprudencial enseña que si bien el citado precepto del Código Civil (se refiere al art. 1902 que prevé la responsabilidad por culpa) descansa en un básico principio culpabilista, no cabe desconocer que la diligencia requerida comprende no sólo las prevenciones y cuidados reglamentarios sino además todos los que la prudencia imponga para prevenir el evento dañoso, a lo que debe añadirse como criterio complementario, dentro de pautas adecuadas, el de la responsabilidad basada en el riesgo, aunque sin erigirla en fundamento único de la obligación de resarcir...”. (TS, 17-12-86 –RJ 1986, 7675-, se trataba de un atropello de un ciclista que circulaba sin control por un camión cuyo conductor gira a la derecha entrando en la zona por la que aquél marchaba, imputándose responsabilidad compartida a ambos)

²⁹ Para un análisis más puntual de la cuestión recomendamos la lectura del punto IV *La culpa como eximente y factor de atribución: distinción conceptual*, en PIROTA, Martín Diego, *La culpa en los accidentes de tránsito*, op. cit., págs. 219 y ss.

representadas las cuestiones más significativas del tema bajo examen, facilitándole al operador jurídico la búsqueda práctica, cómoda y ágil de la información. A saber:

A) Mantenimiento o conservación del camino – responsabilidad de la autoridad con competencia sobre la vía (Estado, organismo vial descentralizado y/o ente concesionario vial)³⁰

1.- I.- Asevera que el estado de “*montada*” con que portaba el arma que se disparó la causa del entuerto, y agrega que la moto cayó por la imprudencia del peticionario que la comandaba. Esta síntesis recursiva no se aviene a las constancias relevantes demostradas en autos, que bien ponderó el “*iudex*”. En efecto, el testigo ocular Fernando Arce ilustra de la baja velocidad a la que circulaba el bípedestado locomóvil...Y se agrega el resultado de la experticia de ingeniería mecánica, del que surge que quien ahora disiente, en su oportunidad procesal correspondiente, no ofreció como punto pericial, la determinación de la que dijo alta velocidad de la moto en cuestión. Tampoco, el estado de las cubiertas. En cuanto al arma, dos conclusiones se extraen de todo lo actuado. La primera, que conforme tales explicaciones, con fundamento en lo actuado en sede represiva, tenía funcionamiento normal. La segunda, es obvio que al caer con la moto ello produjo el disparo, pero en modo alguno, ese extremo puede divorciarse –como lo sugiere la crítica- de la resbalada a causa del estado del puente allí donde se dio el evento (arts. 901, 906 y cc. de la ley de fondo; 377, 386, 477 y cc. de la de forma).

II.- Estas breves pero contundentes consideraciones que sumo a las hechas por el “*a quo*”, dan por tierra con el intento de la condenada en este puntual aspecto tratado.

III.- Como la propia apelante lo dice, en ese lugar hay carteles de velocidad máxima de 20 km/h., y con los dichos del testigo mencionado, no tengo por qué

³⁰ Para más jurisprudencia recopilada, seleccionada y comentada en igual sentido ver las voces *Mantenimiento o conservación del camino*, *Obstáculos en la circulación* y *Señalización vial*, en PIROTA, Martín Diego, *Compendio jurisprudencial sobre accidentes de tránsito en carreteras y autopistas*, Ed. Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 2003, págs. 293/359, 393/412 y 623/693, respectivamente.

inferir que González la traspusiera. Tanto más si como hecho obstativo constitutivo de tal eximente, le incumbía a la recurrente demostrarlo fehacientemente. De modo que no logrado ello, propongo al acuerdo confirmar la ajustada sentencia bajo crítica inane (arts. 377 y cc. del rito; 1113 parte referida al riesgo o vicio de la cosa TO. ley 17.711/68 del Código Civil).

Hechos: El actor –perteneciente a la Policía Federal- demandó a la Dirección de Vialidad Nacional por los daños y perjuicios emergentes del accidente de tránsito que sufriera en momentos en que guiaba su motocicleta por el puente Nicolás Avellaneda, en dirección al norte, y por lo resbaladizo de la malla metálica allí existente, cae y se le dispara el arma reglamentaria, lesionándolo en uno de sus glúteos y muslo derecho, amén que por el rastrón, sufrió fractura en su pierna y rodilla derechas³¹.

2.- I.- Este reductor de velocidad -me refiero al que encara la víctima, porque es el que interesa para resolver la causa-, estaba construido de tal forma que verdaderamente significaba un obstáculo peligroso para todo aquel que tratara de sortearlo, máxime si se trasladaba en motocicleta como sucedió en este caso.

II.- Es cierto que el lomo de burro como reductor físico de velocidad, se construye para que los conductores, ante su presencia, la disminuyan. Lo que no puede ser, porque contraría la finalidad perseguida logrando un resultado tremendamente grave y no querido, es que el lomo de burro se transforme en una trampa mortal puesta por la autoridad en la vía pública; de modo que si el conductor no reduce su velocidad, pierda la vida, como ha ocurrido en este caso. Si alguien no ve la construcción, porque objetivamente es imposible o difícil que sea divisada a tiempo, o circule distraído, por ejemplo, corre el peligro de morir, o en el mejor de los casos para él, terminar gravemente herido.

³¹ CNCiv., Sala G, 20-10-03, "*González, Miguel Ángel c. Ministerio de Obras y Servicios Públicos y otro s. ds. y ps.*". Idem CNCiv., Sala F, 07-09-04, "*Stieb, Gustavo Andrés c. Autopistas del Sol S.A. y otro s. ds. y ps.*", Diario Judicial, edición *on line*, Buenos Aires, 18 de Octubre de 2004, www.diariojudicial.com/nota.asp?IDNoticia=23154#; CNCiv., Sala M, Marzo de 2004, "*De La Rosa, Edgardo Ariel c. Autopistas Urbanas S.A. otro s. ds. y ps.*", Diario Judicial, edición *on line*, Buenos Aires, 27 de Noviembre de 2007, www.diariojudicial.com/nota.asp?IDNoticia=34245#; CNCiv., Sala K, 07-04-06, "*Lecman, Darío Lionel c. Gobierno Autónomo de la Ciudad de Buenos Aires s. ds. y ps.*".

III.- La circunstancia de encarar un lomo de burro o lomada, aún a una velocidad superior a la permitida por la ley de tránsito, sólo debe ser percibido por el conductor como una molestia, como una señal de alerta, a fin de que en lo sucesivo, circule con mayor atención y disminuya la velocidad para evitar verse en la misma situación. Siempre y cuando sepa de su emplazamiento, por cierto.

IV.- Es conveniente tener presente que el art. 23 del decreto N° 779/95, reglamentario de la misma norma correspondiente a la ley 24.449, a la que adhiere la Provincia de San Juan por decreto N° 1.777 de fecha 28 de septiembre del año 2000 (art. 97), dispone que *“Queda prohibida la instalación de elementos agresivos en la calzada, que por sus características atenten contra la seguridad del usuario de la vía. Sólo se podrán instalar aquellos que por su diseño no agredan ni provoquen incomodidad al mismo, circulando a la máxima velocidad permitida en la vía donde dicho elemento se instale...”*.

V.- Si a la máxima velocidad permitida, el obstáculo no debe causar incomodidad, lo lógico es que si se sortea el mismo a una velocidad superior en algunos kilómetros, la sensación sea la de transmitir incomodidad al usuario, pero nunca ocasionar la muerte. La construcción, como reza la norma citada, jamás puede atentar contra la seguridad del usuario.

VI.- Toda obra que se instale en la vía pública para que en ella surta efecto *“debe ajustarse a las normas básicas de seguridad vial”*, y todo debe hacerse *“bajo el concepto global de seguridad vial”* (Cfr. art. 21 de la ley 24.449 y Dec. 779/95).

VII.- El art. 902 del C. Civil establece que cuando mayor sea el deber de obrar con prudencia y pleno conocimiento de las cosas, mayor será la obligación que resulte de las consecuencias posibles de los hechos. Siendo Arquitecto el imputado, su deber de diligencia era mayor, máxime tratándose del tránsito vehicular que está íntimamente vinculado con la seguridad de las personas. Comentando esta norma del Código Civil, resulta muy elocuente del sentido de la misma, la expresión de Fontán Balestra de que *“no es lógico exigir las mismas precauciones a quien transporta fardos de pastos que al que debe efectuar el traslado de una sustancia explosiva”* (Carlos Fontán Balestra, Derecho Penal Parte Especial, 15ª Edición, Abeledo Perrot, pág. 58).

VIII.- No debió determinar el imputado las medidas de la lomada “por usos y costumbres”, como lo reconoció al declarar, habiendo podido asesorarse debidamente para adoptar una decisión cuidadosa y diligente. Esos usos y costumbres a los que se refiere, resultan a todas luces arbitrarios y no hace otra cosa que poner de manifiesto su falta de cuidado.

IX.- El deber de cuidado es anticiparse a la ocurrencia del hecho, es evitar el peligro; y si otras construcciones como éstas son peligrosas, no deben servir de ejemplo para reincidir en conductas similares. La disculpa que ensaya el imputado no es válida para este caso. Precisamente, subjetivamente *la culpa es la falta de previsión o previsión tardía para evitar el resultado típico* (Cfr. Carlos Fontán Balestra, Derecho Penal Parte General, pág. 333).

X.- El imputado no fue previsor, y se conformó, tomando como modelos para el diseño de la construcción de la lomada, otros casos igualmente peligrosos, sin reparar en la posibilidad de un accidente. El resultado está a la vista, no previó lo que realmente ocurrió, cuando pudo y debió preverlo.

XI.- La orden de construir los lomos por parte del intendente, no lo exime de tomar los recaudos en orden a la diligencia debida para evitar los peligros.

XII.- Debe recordarse, conforme a la teoría de la causalidad adecuada, que una condición es causa de un resultado cuando resulte idónea para producirlo, y lo será la que *“es adecuada a ese resultado por ser generalmente apropiada para producirlo con arreglo a un juicio de probabilidad”* (Cfr. Ricardo Núñez, Manual de Derecho Penal, Parte General, 4ª edición actualizada por Roberto Spinka y Félix González, pág. 128 y sgtes.).

XIII.- *“La teoría pretende así seleccionar de la cadena causal, aquellos eslabones que, según pautas de previsibilidad fundadas en la regularidad del acontecer real, se acomodan o son adecuados para el resultado. De este modo se descartan aquellas causalidades anteriores, contemporánea o posteriores que no se acomodan con dichas pautas (concausas)”*. (Humberto S. Vidal, Derecho Penal Argentino, Parte General, Editorial Advocatus, pág. 102).

XIV.- El imputado actuó con falta de precaución, con indiferencia frente al acto de construir y señalar la lomada, no adoptando los recaudos del caso. En esto consistió su negligencia.

XV.- “ 1) *En los delitos culposos el resultado es objetivamente imputable cuando la acción produjo un aumento del riesgo de que aquel aconteciera, esto es que hubo una acción que contribuyó al peligro preexistente y se concretó en el resultado.* 2) *Probada una conducta descuidada..... como factor productor del impacto que ocasionó la fractura comenzando así la secuencia que terminó con la muerte de la víctima, este resultado fatal será imputable al violador del debido cuidado.....C.N. Crim. Sala III (Correc.) -Massoni, Ocampo, Loumagne (Correc. J, sec. 67) c. 29.042, SAVERIO, Enrique, Boletín de Jurisprudencia. Año 1991. Nº 3...”.*

Hechos: Un importante funcionario mandó construir lomos de burro en determinadas calles y con especiales características que ocasionaron la muerte de la víctima. El juzgador, entendió probada la acción típica, así como la culpabilidad del imputado, ya que los reductores de velocidad utilizados generaron un peligro mayor, no estando debidamente señalizados, por todo lo cual, el hecho encuadró en el tipo del Art. 84 Código Penal, ordenando trabar embargo por la suma de \$ 40.000 en los bienes del condenado. Al así decidir, tuvo particularmente en cuenta que, cuanto mayor sea el deber de obrar con cuidado y previsión, mayor será la obligación que resulte de las consecuencias que se generen³².

3.- I.- El sentenciante de la anterior instancia tuvo por probado que la motocicleta conducida por el accionante derrapó sobre una curva de la autovía en razón de la existencia de una mancha de gasoil sobre el pavimento. Sostuvo que la relación entre el concesionario vial y el usuario se enmarca dentro del derecho privado y constituye una relación de consumo de la cual emana la obligación de aquél de asegurar una circulación libre de peligros y obstáculos. Entendió que no se había probado que el motociclista circulara a velocidad excesiva ni que, a velocidades permitidas, el accidente no se habría producido. Concluyó, pues, que incumbía responsabilidad a la demandada en razón de su obligación de remover todo obstáculo, material o sustancia que se hallare sobre la autopista, en razón

³² 1º JCorrecc., San Juan, Expte. Nº 27.277/01, “*Con motivo del fallecimiento de Chirino Silvia Noemí - Actuaciones por fallecimiento*”. (Ver fallo completo en

del riesgo que supone para la circulación vehicular, máxime tratándose de una curva pronunciada el lugar donde acaeció el accidente.

II.- Desde la óptica mencionada, no cabe duda de que mantener la autopista en condiciones seguras de transitabilidad es un deber de la concesionaria vial, sea que se lo interprete como una obligación emanada del deber de seguridad propio del vínculo contractual mantenido con el usuario, sea que se lo derive de la relación de consumo celebrada por el usuario con el prestador de un servicio. Aunque es de destacar que, aun desde la óptica que encuadra la relación dentro del Derecho Público, igual deber emana del plexo de obligaciones que contienen los contratos de concesión vial celebrados con el Estado.

III.- Es cierto que se desconoce cuánto tiempo permaneció la predicha mancha en la calzada. No obstante, como se ha expresado en el considerando anterior, pesa sobre el concesionario vial un deber de seguridad para con los usuarios de la autopista que, como tal, representa una obligación de resultado: el concesionario debe responder, pues, por la simple omisión en su cumplimiento y pesa sobre él la carga de la prueba sobre su falta de culpa; en este caso, que el derrame del fluido en cuestión era tan que no se contó con el tiempo suficiente para detectarlo y eliminarlo.

IV.- El perito ingeniero mecánico explicó que el informe diagnóstico de Seguridad Vial emitido por CESVI Argentina que se acompaña, que se basa en pruebas de adherencia a distintas velocidades para determinar el punto en que un vehículo comienza a perder estabilidad al atravesar una mancha de gasoil sobre una curva, no corresponde a la hipótesis de autos, por lo que sus conclusiones no son aplicables. Destacó el experto que el accidente de autos no tuvo por protagonista a un automóvil sino a un vehículo de dos ruedas que apoyan sobre una línea y presenta, por ende, un equilibrio inestable; que la distribución de la mancha de gasoil y su tiempo de escurrido pudieron ser diferentes y que el hecho

www.martindiegopirola.com.ar, Solapa de Jurisprudencia). Idem CNCiv., Sala F, 04-07-01, "Barletta, Francisco Orlando c. Gobierno Autónomo de la Ciudad de Buenos Aires".

se produjo en horas de la noche y resultó una situación imprevista para el conductor³³.

4.- I.- Tales deficiencias en el pavimento fueron materia de consideración por parte del perito ingeniero Bourdieu el cual indicó que conforme se desprende del informe del Servicio Meteorológico Nacional, el día del accidente hubo tormenta eléctrica de 7:20 a 9:40 horas y lluvia o llovizna de 7:20 a 10:40 habiendo caído 7,6 ml de agua, por lo que al haber agua estancada en una amplia zona de la calzada, más de 6 horas después de terminada la lluvia, sólo puede concluirse que los drenajes allí existentes no funcionaban correctamente y que seguramente estaban obstruidos por falta de mantenimiento.

II.- Cabe recordar que, las deficiencias y peligrosas condiciones de una calle de intenso tránsito de vehículos, comprometen el deber que pesa sobre el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires de atender a la seguridad de los habitantes y de controlar que la vía pública se mantenga en forma apta para la normal circulación, siendo de aplicación la normativa del art. 1113 del Código Civil, en cuanto contempla la responsabilidad del dueño o guardián jurídico de la cosa riesgosa o peligrosa, ya que la responsabilidad objetiva del Gobierno está sustentada en la creación del riesgo y en su deber de seguridad (conf. Llambías, “Código Civil Anotado”, t. II-B, pág. 861), no pudiendo excluir su obligación resarcitoria cuando no podía sino prever que el deficiente funcionamiento de los desagües constituye un peligro inminente para quienes circulan por el lugar.

III.- Por último, el quejoso insiste con que la motocicleta circulaba a excesiva velocidad y que en la emergencia no pudo tener el pleno dominio del vehículo. Lo cierto es que de la pericia mecánica surge que al no haber ninguna información en la causa penal de relevamientos que se hubieren llevado a cabo en el lugar del accidente para determinar huellas de frenado, derrape y/o arrastre metálico, posicionamiento en la calzada del lugar donde se cayó el motociclista, y de distancia existente entre la zona de caída y final de detención, no es

³³ CNCiv., Sala D, 30-11-07, “Artuso, Juan Andrés c. Autopistas del Sol S.A. s. ds. y ps.”, www.microjuris.com – Sección Jurisprudencia Nacional, cita: MJ-JU-M-18192-AR | MJJ18192. Idem Tribunal Superior de Justicia de Madrid, España (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª), 16-12-99, RJCA 1999, 5053.

técnicamente posible determinar la velocidad de circulación de la moto al caerse el actor, por lo que considero que la crítica del demandado no pasa de ser una afirmación dogmática carente de todo respaldo probatorio³⁴.

B) Mantenimiento o conservación del camino – culpa de la víctima (motociclista)

1.- I.- La jueza de primera instancia hizo lugar a la demanda promovida por Ramón Munuce y Ana María Piscucci contra Autopistas del Sol S.A. para obtener el resarcimiento por los daños y perjuicios causados al caer de la motocicleta Honda VE 1100, dominio BRU 522 cuando ésta se desplazaba por un arreglo efectuado en el asfalto en la avenida General Paz a la altura de la avenida Cabildo el día 3 de agosto de 2002. La condena prosperó por las sumas de \$ 88.826,28 y \$ 47.400 a favor de Munuce y Piscucci respectivamente y se hizo extensiva a la citada en garantía La Meridional Compañía Argentina de Seguros en los términos del art. 118 de la ley 17.418.

II.- Resultan centrales en este ámbito las obligaciones derivadas principalmente del contrato de concesión y que giran alrededor del perfeccionamiento de la obra misma tales como el diseño de una vía asfáltica sin peligros (ver al respecto voto del Dr. Dupuis en la causa 366.260 del 7-9-04), incorporación de un sistema estático de avisos respecto al diseño de la autopista (curvas, lugares de paso, cruces), la construcción de obras en lugares que no hagan peligrar la vida del motorista (casillas de peaje identificables o barreras adecuadas), elaboración de un sistema de pasajes alternativos dirigidos a evitar las intersecciones peligrosas (rotondas, pasarelas para peatones), la ejecución de un diseño relativamente cerrado que evite, en lo posible, la incorporación de obstáculos en la trayectoria hipotética de los motoristas, diseños de vegetación inoocuos, sistemas de drenaje seguros o elaboración de sistemas de paso para los peatones cuando fuera necesario. El concesionario debe verificar, entonces, que la obra en sí no contenga un diseño que afecte la seguridad del usuario.

III.- En este punto y en orden a la consideración genérica del deber de seguridad es conveniente ponderar que el concesionario de la autopista no es un

³⁴ CNCiv., Sala F, 26-12-05, *"Isla Casares, Eduardo Fernando c. Gobierno de la Ciudad de*

asegurador del motorista frente a todo riesgo que éste pueda enfrentar mientras circula por la vía asfáltica. Se trata, más bien, de imponer un estándar de seguridad más elevado, que se encuentra a cargo de la concesionaria para que ésta construya y controle una autopista razonablemente segura pero no segura frente a toda hipótesis eventual. La responsabilidad no implica tampoco proteger al motorista en relación al mal uso del producto o de la prestación (art. 5 de la ley 24.240) o frente a la violación de avisos o a la transgresión de los límites legales de velocidad. El mal uso de la autopista por el conductor, la culpa de la víctima, el caso fortuito u otros supuestos –como la taxonomía locativa de las autopistas elaborada por la Corte Suprema en Bianchi- son circunstancias que el juez debe considerar en cada caso para evitar que se imponga un umbral utópico de seguridad basado exclusivamente en consideraciones fundadas en falsas expectativas de los consumidores.

IV.- De la prueba pericial producida en la causa no resulta que la sección del asfalto de la avenida General Paz en el curso de la cual se produjo la caída, tenga defecto alguno. No se ha probado que la diferencia de textura produzca la caída de motociclistas u otros vehículos. No se ha evidenciado que la cinta asfáltica carezca de los requisitos exigidos por la OCCOVI o que ellos sean peligrosos para la seguridad de los motociclistas.

V.- Se sostuvo allí que las juntas longitudinales deben cumplir las pautas de especificaciones tanto del fabricante como del Ente de Control detallando que las motos son de cierta inestabilidad por su geometría, que el coeficiente de fricción depende del tipo de moto, que se agrava el tema en pavimento mojado por lo que pudo acaecer que el estado de la junta longitudinal no se compadeciera con las posibilidades de fricción de la moto dado su textura superficial. Aclaró también el perito que existe la posibilidad de una maniobra de circulación de la moto concurrente y contestó –al responder las impugnaciones de la actora- que los coeficientes de fricción en pavimento mojado disminuyen sensiblemente y que las motos son menos estables que los autos.

VI.- Más allá de esta controversia relativa a otro proceso sin nexo alguno con el presente, el caso es que el perito que actuó en esta causa fue concluyente

al señalar que no se puede hablar de peligrosidad de las juntas de dilatación para precisar que podría ser factible que no posean el mismo coeficiente de rozamiento por el simple hecho de estar fabricadas con asfalto modificado. Incluso al señalar la allí denominada “sumatoria de acontecimientos” afirmó que se está en presencia de un caso puntual de tránsito sobre la junta de dilatación una motocicleta con dos cubiertas sobre el pavimento y dos personas a bordo de la misma, pero con piso mojado sobre una junta de 25 y/o 30 centímetros de ancho sabiendo que la motocicleta no posee la misma estabilidad que puede presentar un automóvil, con cuatro cubiertas apoyadas sobre el piso.

VII.- No es que se haya probado aquí la ausencia de culpa del demandado. Lo que ocurre es que ni siquiera se ha demostrado que exista un nexo causal entre la caída y la prestación del servicio asumido por la concesionaria del servicio de peaje.

VIII.- Por otro lado la inclusión de este tipo de planteos dentro del marco del derecho del consumidor no exime al actor de la carga de demostrar –mediante la prueba pericial técnica relevante- el factor que ha causado concretamente el daño (ver voto del Dr. Kiper, CNCiv., Sala H, del 9-2-05, RCyS 2006, 1.355) y la subsistencia del principio de la causalidad adecuada incluso en casos regidos por la ley 24.240 (ver también voto del Dr. Kiper en CNCiv., Sala H, del 13-5-09, RCyS 2009-XI, 202).

IX.- Ante la falta de acreditación del nexo causal entre el riesgo de la cosa o la prestación del servicio por parte de la concesionaria no resulta posible considerar configurada la responsabilidad de la demandada, razón por la cual estimo que corresponde revocar la sentencia y rechazar la demanda por resarcimiento de los daños y perjuicios.

X.- Considero que las costas deben imponerse en ambas instancias en el orden causado toda vez que los actores basaron su planteo en una hipótesis aparente –el supuesto carácter resbaladizo de la franja- que sólo ha podido ser descartada mediante las conclusiones del perito técnico, razón por la cual existían fundadas razones para litigar en el caso (art. 68, segundo párrafo del Código Procesal)³⁵.

³⁵ CNCiv., Sala E, 12-07-10, “*Munuce, Ramón y otro c. Autopistas del Sol S.A. s. ds. y ps.*”.

2.- I.- De acuerdo al informe de la Secretaría de Obras Públicas de fs. 176, el Contrato de Concesión no estipula las cantidades de elementos, vehículos ni personal que deben afectarse al desarrollo de tareas de Seguridad Vial, Mantenimiento y Conservación, dado que la Concesionaria está obligada contractualmente a cumplir con dichas funciones, implementando los medios necesarios y suficientes. Señala, asimismo, que la concesionaria Autopista del Sol S.A., realiza inspecciones permanentes en el área concesionada para detectar las novedades que se puedan producir en el camino, contando para ello con un sector de Seguridad Vial y de Conservación y Mantenimiento.

II.- Con los precedentes informes juzgo acreditado que la demandada había adoptado recaudos de seguridad para evitar la producción de accidentes en la ruta. Es que la responsabilidad del concesionario aparece clara cuando se origina en algo inherente a la vía misma (baches, vicios de construcción o conservación, mala señalización, etc.), no así cuando se trata de animales sueltos, donde pueden darse diversas situaciones que contribuirán o no a responsabilizarlo; empero, en casos como el que se examina, donde la caída de una goma de gran porte, presumiblemente de un camión, a la ruta, sin que medie prueba alguna del momento o la circunstancia en que ello acaeció, resulta materialmente imposible que los concesionarios puedan advertir de inmediato, entonces, de que los representantes de Autopistas del Sol estén autorizados u obligados a retirar del camino los objetos inertes que caen en el mismo, no implica hacerla responsable, sin excepción, de todo accidente que por tal motivo ocurra, todo lo cual, unido a la poca experiencia en la conducción por parte del motociclista, como resulta de su propia relación de los hechos efectuada en la demanda, con respecto a la maniobra de frenado que se vió obligado a hacer, que revela que no prestaba toda la atención al estado de la ruta y no haber llevado su velocidad de marcha a un punto que le fuera posible evitar el embestimiento, ya que según lo declara el testigo que iba en automóvil detrás de la moto, la velocidad de aquél sería de 90 kms., que la testigo también pasajera de dicho automóvil, estima entre 80 a 90 kms/h., o sea, que si bien se encuentra autorizada por el art. 51 de la ley 24.449 (en autopistas hasta 130 kms/h.), está condicionada

por el art. 50 a las condiciones de la vía y el tiempo y densidad del tránsito, como asimismo al total dominio del vehículo, siendo público y notorio el elevado número de vehículos que transitan por el lugar, tal como surge del informe de fs. 176/177, punto 4, según el cual se contabilizaron el día del hecho a la altura del Km. 42, 30.901 vehículos en sentido ascendente y 29.535 en sentido descendente.

III.- Juzgo, así, que debe revocarse el decisorio de grado, con el consiguiente rechazo de la demanda e imposición de las costas de ambas instancias al actor pues no hay motivo para apartarse del principio general de la derrota establecido por el art. 68 del Código Procesal, declarando, asimismo abstracto el agravio del actor referido al rechazo de uno de los rubros indemnizatorios que solicitara.

Hechos: El 13-12-2002, alrededor de las 8,30 hs., el actor al comando de su motocicleta marca Honda, modelo CBR 1100 XX, avanzaba por el carril central de la Ruta Panamericana, ramal Pilar, en dirección a Capital Federal; que a la altura de Km. 43.5, un objeto de gran tamaño que se encontraba sobre el pavimento, obstaculizando el paso de los automóviles, fue embestido por un rodado que circulaba delante suyo, siendo despedido directamente sobre el frente de su motocicleta, a la que causó diversos daños, obligándolo a realizar difíciles maniobras para no perder el equilibrio y caer en medio de la ruta; que el objeto era la banda de rodamiento de la cubierta de un vehículo de gran porte³⁶.

3.- I.- De lo precedentemente expuesto, la Señora Juez tuvo por acreditada la existencia de un accidente en el cual el actor sufrió excoriaciones. No obstante, consideró que no se demostró que éste perdió el control de la moto que conducía debido a la existencia de una gran mancha de gasoil derramada en el pavimento de la autopista, extremo éste que fue negado por la demandada y la citada en garantía.

II.- Al ponderar la prueba testimonial rendida, la magistrada subrayó que los testigos Vázquez y Ganduglia no presenciaron el accidente ni declararon que vieron la mancha de gasoil invocada por el actor como causa de su caída.

³⁶ CNCiv., Sala A, 20-12-06, "Ronco, Horacio Alberto c. Autopistas del Sol S.A. s. ds. y ps.", Diario Judicial, edición *on line*, Buenos Aires, 22 de Marzo de 2007, www.diariojudicial.com/nota.asp?IDNoticia=32320#

Tampoco aportó datos en esa dirección la testigo Casco, quien aseveró que en la empresa demandada no existe registración acerca de la ocurrencia del accidente.

III.- Consecuentemente, aquélla concluyó que no surge en forma fehaciente el motivo del accidente pues el actor no acreditó la relación causal por él invocada en la demanda como base de su pretensión. Consideró que ante esa falencia no cabe admitir la imputación de responsabilidad pretendida por lo que decidió el rechazo de la demanda entablada.

IV.- El apelante sostiene en síntesis que una vez acreditado que el hecho ocurrió la demanda debió admitirse al tratarse de la obligación de seguridad que existe por parte del concesionario, quien debía probar los eximentes de responsabilidad.

V.- En el caso, el apelante solo manifiesta un mero disenso con lo decidido, más sin aportar argumentos jurídicos que demuestren el desacierto de los fundamentos sobre los que el juez ha asentado el rechazo de la demanda. Corresponde a la parte actora la prueba de la existencia del hecho y los daños relacionados causalmente que de éste derivaron.

VI.- Por lo tanto, al no haber logrado probado el actor que perdió el control de la motocicleta debido a la existencia de una mancha de gasoil en el pavimento por lo cual se cayó, hecho sobre el que apoyó su reclamo, ni rebatido de manera idónea la parte central de los fundamentos de la sentencia (art. 265 del CPCC), cabe proponer al acuerdo que se haga efectivo el apercibimiento que contiene el artículo 266 del citado Código y que se declare desierto el recurso de apelación. Con costas a la parte actora vencida (art. 68 del CPCC)³⁷.

C) Mantenimiento o conservación del camino – culpa concurrente del motociclista

1.- I.- Se establece la cuota de responsabilidad del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires en el setenta por ciento (70%) por las lesiones sufridas por un motociclista, a raíz del accidente sufrido por la existencia de un bache en el pavimento y la ausencia de señalización. Al actor le corresponde el 30% restante

³⁷ CNCiv., Sala H, 21-12-06, "*Lembo, Jeremías c. Autopistas Urbanas S.A. s. ds. y ps.*", Diario Judicial, edición *on line*, Buenos Aires, 5 de Abril de 2007, www.diariojudicial.com/nota.asp?IDNoticia=32473#

de responsabilidad en el hecho, pues no se advierte la razón, salvo que se considere impericia o imprudencia de su parte, por la cual no atinó a evitar el bache virando hacia el carril que estaba a su derecha o simplemente a frenar.

II.- Probada la existencia del bache, a los fines del tránsito, hace que juegue un papel activo o causal respecto del daño, razón por la cual dicha situación fáctica encuadra jurídicamente en el hecho de las cosas que prescribe el segundo párrafo, último apartado, del art. 1113 del CCiv.. De ahí que el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires deberá responder, aunque sea en forma parcial, por los daños derivados del accidente, máxime que no se acreditó que hubiera adoptado medida alguna a fin de garantizar la seguridad del tránsito, no obstante que la existencia del bache importaba un claro riesgo para la circulación del tránsito vehicular³⁸.

2.- I.- Corresponde atribuir a los montículos de piedra o asfalto sobre la arteria por donde circulaba el actor producidos a raíz de las tareas realizadas por la empresa demandada, la condición de cosa riesgosa o peligrosa en los términos del art. 1113 del Código Civil. De ahí que, debe responder por los daños derivados del accidente, máxime si las medidas de seguridad adoptadas por aquélla no son lo suficientemente adecuadas a los fines de que se trata, en tanto debió extremar la protección de la zona de trabajo con medidas adecuadas que garantizaran la seguridad del tránsito (carteles de prevención, vallados, cinta de peligro, iluminación, etc.) y no sólo con estopa y aceite quemado, toda vez que la existencia de tales obstáculos importan la presencia de un claro riesgo para la circulación del tránsito vehicular, en una zona por otra parte poco iluminada.

II.- No obstante la existencia de obstáculos en la arteria por donde circulaba el actor cabe también atribuir culpa a la víctima si la existencia de niebla y la poca iluminación municipal existente en el lugar, le obligaban a extremar la prudencia y la diligencia en la conducción del rodado a su mando, cuando tratándose de una motocicleta, dado su desarrollo técnico, su capacidad de desplazamiento, potencia de cilindraje y versatilidad de maniobra, constituye una

³⁸ CNCiv., Sala C, 19-04-07, "*Stratico, Alfredo c. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires s. ds. y ps. (acc. trán. c/ les. o muerte)*", www.microjuris.com – Sección Jurisprudencia Nacional, cita: MJ-JU-M-13926-AR | MJJ13926.

cosa generadora de riesgo, que obliga a su conductor a extremar precauciones aún mayores que las de los automovilistas, debiendo tenerse en cuenta, la escasa estabilidad con que cuenta su conductor, y los hechos (esto es haber evitado impactar con el primer bloque y perder el equilibrio con el segundo), demuestra que su forma de conducir no le permitió reaccionar de manera adecuada perdiendo el control del vehículo³⁹.

3.- I.- Corresponde hacer lugar a la demanda de daños y perjuicios incoada por los padres de los menores fallecidos en ocasión de circular en una moto -conductor y acompañante-, contra la empresa dueña del cartel que obstaculizaba la ruta -en el caso, se le atribuyó un 30% de responsabilidad-, pues, la existencia del cartel indicador metálico que invadía parte de la mano de circulación está acreditado no sólo por los dichos de la autoridad policial y por las fotos que se tomaron en el lugar de los hechos sino también por el testimonio de otro conductor, y aun cuando no existiese ningún elemento probatorio que demostrase el contacto de la moto con el cartel, tal como también lo señala la recurrente, lo cierto es que la ubicación inadecuada de aquél constituyó un obstáculo en la línea de circulación de la moto que debió contribuir al fatal desenlace, más allá de la responsabilidad del conductor de la motocicleta.

II.- Los padres del menor conductor de la moto siniestrada deben responder por la muerte de la menor que viajaba como acompañante, desde que el conductor, también fallecido, resultó responsable del accidente -en un 70%-, ya que no puede dejar de señalarse que las características de la motocicleta en cuestión, tipo cross y diseñada para un solo tripulante demuestran que dicho vehículo no admitía la transportación de tres personas, como ocurrió en el caso, además, la velocidad que llevaba debía ser alta, ya que por más que el perito no haya podido precizarla, lo cierto es que las deformaciones provocadas por el accidente y los desplazamientos de los cuerpos y de la moto respaldan esa afirmación, por lo que se advierte la notoria imprudencia en que incurriera el conductor de la moto.

³⁹ CNCiv., Sala K, 29-04-03, "*Tranfo, Fabián Alberto c. Decavials S.A. s. ds. y ps.*".

III.- La falta de la licencia de conducir no resulta ser un elemento que coadyuve a demostrar la responsabilidad en la producción de un accidente, ya que ésta no implica más que una infracción administrativa que, en su caso, da lugar a las sanciones administrativas respectivas.

IV.- La responsabilidad que cabe imputarle al padre del menor que conducía la moto siniestrada se funda en lo dispuesto por el segundo párrafo, segundo apartado del art. 1113 del CCiv., pues, tal como surge del boleto de compraventa es quien adquirió el rodado, por lo que no puede sino considerársele dueño de la cosa⁴⁰.

D) Animales sueltos – responsabilidad de la autoridad con competencia sobre la vía (Estado, organismo vial descentralizado y/o ente concesionario vial)⁴¹

Así las cosas, queda probado que el animal de autos es propiedad del apelante, que en la noche del accidente se encontraba fuera del área de control de su propietario, es decir escapado o extraviado, y que con él colisiona la motocicleta de referencia dentro de la calzada destinada a la circulación, siendo indiferente que el punto de impacto estuviera más o menos cerca del arcén. Hasta aquí, el alcance de responsabilidad del apelante es pleno; sólo quedan por examinar las excepciones que el propio precepto contempla, la de fuerza mayor, que no viene al caso, y, la culpa del que sufrió el daño en su persona y bienes, culpa esta no declarada en vía penal -el Auto de 21 agosto de 1996 ordenó el archivo de las actuaciones, sin que conste impugnación-, ni en vía administrativa -siquiera tampoco consta en autos ningún extremo al efecto-, por lo que sólo cabe la vía civil, en primera instancia denegada, y cuyo criterio también comparte la Sala, pues el hecho de circular por vía destinada a vehículos, incluso a 110 ó 120 km. hora no puede entenderse como causa de los daños, sin perjuicio de su sancionabilidad por otras vías, sino que la causa de éstos no fue otra que la de un perro suelto a media noche que súbitamente se atraviesa en la

⁴⁰ CNCiv., Sala F, 22-12-08, “T. de B. E. E. c. Conyca S.A. y otro s. ds. y ps. - E. M. N. c. Conyca S.A. y otro s. ds. y ps. - B. J. C. c. Conyca S.A. s. ds. y ps.”, www.microjuris.com – Sección Jurisprudencia Nacional, cita: MJ-JU-M-41579-AR | MJJ41579 | MJJ41579.

⁴¹ Para más jurisprudencia recopilada, seleccionada y comentada en igual sentido ver la voz *Animales sueltos*, en PIROTA, Martín Diego, *Compendio jurisprudencial...*, op. cit., págs. 35/209.

calzada, sin que, por otra parte quede acreditado que el conductor de la motocicleta hubiera ingerido bebidas alcohólicas y menos aun en cantidades superiores a las permitidas⁴².

E) Vehículo detenido – culpa concurrente del motociclista⁴³

I.- De conformidad con las constancias de autos tengo por acreditado que el hecho que se ventila en autos ocurrió el día 29 de mayo de 2002, en la Av. General Paz a la altura del Km. 1,700, en oportunidad en que la actora se desplazaba, por la misma, en dirección hacia el Riachuelo, colisiona con la parte frontal de la moto en la que circulaba, contra la parte trasera del rodado Peugeot 505 del demandado, que se encontraba detenido.

II.- Ahora bien, el hecho de que un vehículo sufra desperfectos mecánicos que le impidan su normal circulación, y lo lleven a su detención, no exime a su conductor de tomar medidas de seguridad tendientes a no provocar daños en los demás vehículos que circulan. Asimismo resulta oportuno destacar que más allá del operativo policial que se encontraba desarrollando el conductor del rodado demandado, éste debió tomar las medidas del caso para señalar correctamente su detención, esto es colocar las respectivas balizas triangulares, a una distancia tal que permita a los conductores advertir la presencia del vehículo detenido.

III.- Por su parte la actora, sostiene que precediendo la marcha de su moto, circulaban dos rodados, los cuales se abren abruptamente para la izquierda (lo que no ha sido demostrado en autos), eludiendo de esta manera el vehículo del demandado, ante esta situación ella colisiona con el Peugeot. Como bien lo ha señalado el "a quo", la misma no ha manifestado el porqué ella no ha podido adoptar igual comportamiento que los coches, que según sus dichos, la precedían. Va de suyo que por estar ella más atrás que éstos, disponía de mayor distancia para efectuar una maniobra evasiva teniendo en cuenta que la motocicleta posee mayor maniobrabilidad.

IV.- Conforme el estudio hasta aquí efectuado respecto de las constancias

⁴² Audiencia Provincial de Córdoba, Secc. 3ª, España, 20-01-98, AC 1998\108.

⁴³ Para más jurisprudencia recopilada, seleccionada y comentada en igual sentido ver la voz *Vehículo detenido*, en PIROTA, Martín Diego, *Compendio jurisprudencial...*, op. cit., págs. 701/717.

y pruebas colectadas en autos, considero que corresponde atribuir la responsabilidad en un 50% a cargo de cada una de las partes, rechazándose los agravios formulados por las partes con el alcance señalado⁴⁴.

F) Falta de licencia de conducir

1.- En lo que respecta a la ausencia de carnet habilitante para conducir motos, no se advierte que ello resulte determinante para responsabilizar en su totalidad al actor. Es que si bien el accionante no se encontraba habilitado municipalmente para conducir motocicletas, sí lo estaba para otros rodados, lo que no permite inferir sin más impericia en el manejo o desconocimiento del tránsito. Así, se ha entendido que la falta de registro habilitante para conducir motos no pasa de ser una mera infracción de carácter administrativo, pero no se erige en factor de imputación respecto del accidente, ya que, en todo caso, lo que debe demostrarse es la impericia o desconocimiento total del conductor en el manejo de dicho rodado. No es correcto, la atribución parcial de responsabilidad del actor se refiere a que no hubiera eludido el bache, no a la falta de uso de casco⁴⁵.

2.- La falta de la licencia habilitante para conducir debe ser apreciada, en función de las circunstancias del caso y considerando si tal infracción se configura respecto a una persona que reunía las condiciones exigidas por la reglamentación o por quien carecía de ellas. También debe distinguirse, en orden a la relevancia, que tal infracción tiene en la determinación de la responsabilidad, entre la ausencia total de registro -o sea, el conductor que nunca gestionó su carnet- y la mera omisión de su renovación, atribuyendo menor entidad a esta última circunstancia. La ausencia de registro habilitante para conducir motos no pasa de ser una mera infracción de carácter administrativo, que da lugar a sanciones de ese tipo de responsabilidad, no es menos cierto que dicha circunstancia no puede

⁴⁴ CNCiv., Sala C, Setiembre de 2007, "*Arcay, Anabela c. Machado, Hernán Gabriel y otros s. ds. y ps.*", Diario Judicial, edición *on line*, Buenos Aires, 14 de Diciembre de 2007, www.diariojudicial.com/nota.asp?IDNoticia=34370#

⁴⁵ CNCiv., Sala C, 19-04-07, "*Stratico, Alfredo c. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires s. ds. y ps. (acc. trán. c/ les. o muerte)*", www.microjuris.com – Sección Jurisprudencia Nacional, cita: MJ-JU-M-13926-AR | MJJ13926.

ser considerada como un factor -ni subjetivo ni objetivo- de imputación respecto del accidente, ya que lo que se debe demostrar es la impericia o desconocimiento total del conductor en el manejo de dicho vehículo⁴⁶.

3.- La falta de licencia por no tener la edad reglamentaria no es por sí misma atributiva de responsabilidad, pero crea una grave presunción en contra del conductor, ya que debe suponerse que las personas menores de la edad exigida por la ley, no están capacitadas todavía ni física, ni psíquica ni técnicamente para guiar vehículos según la categoría que se trate. Así cabe presumir la culpa del menor de 15 años que conducía sin licencia el ciclomotor involucrado en el accidente.⁴⁷

G) Falta de uso del casco protector reglamentario

1.- A pesar de no haberse probado en autos si al momento del evento dañoso el actor estaba utilizando casco protector, si éste hubiera llevado puesto un casco reglamentario que cumpliera con la normativa legal antes referenciada, aunque no cubriera la cara, igual hubiera padecido las lesiones en su nariz y boca, que resultan definitivas conforme lo informa el Cuerpo Médico Forense, por lo que no se advierte que la cuestión atinente al uso del casco incida causalmente en el accidente, lo que no obsta a que ello sea meritado al tratar los rubros indemnizatorios que fueron materia de agravios⁴⁸.

2.- Si bien la circunstancia que el motociclista embestido en un accidente de tránsito no tuviera casco protector carece de relevancia para determinar la causación del accidente, sí debe tenerse en cuenta al momento de evaluar los

⁴⁶ Cám. Apel. Civ. y Com. Córdoba, 29-03-07, "G., J. A. y otro c. T. M. y otro s. ordinario – ds. y ps. - accidentes de tránsito - recurso de apelación", www.microjuris.com – cita: MJ-JU-M-11410-AR | MJJ11410 | MJJ11410.

⁴⁷ CNCiv., Sala G, 14-05-07, "Barrios, Oscar A. c. C.P.F. y otros s. ds. y ps.", www.microjuris.com – cita: MJJ12927. Idem CCom. Quilmes, Sala II, 20-10-97, "Grafigna, Delia G. c. Czop., Sergio s. ds. y ps."

⁴⁸ CNCiv., Sala C, 19-04-07, "Stratico, Alfredo c. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires s. ds. y ps. (acc. trán. c/ les. o muerte)", www.microjuris.com – Sección Jurisprudencia Nacional, cita: MJ-JU-M-13926-AR | MJJ13926. Idem C1ª CCom. San Isidro, Sala I, 29-10-98, "Albarracín, Mario c. Villalba, Julio s. ds. y ps."

daños y determinar la consiguiente indemnización⁴⁹.

H) Exceso de ocupantes

1.- I.- No se ha logrado demostrar el contacto entre la moto y el vehículo, pues no se han podido detectar daños en el automóvil en las constancias con las que manifestó contar el perito.

II.- La inestabilidad de la moto, diseñada para trasladar sólo dos personas adultas, que no portaba dos como falsamente se dice en la demanda- sino tres, surge del dictamen que explica que el equilibrio podría mantenerse con tres o más personas siempre que las mismas estuvieran adiestradas para esta situación atípica como ocurre en los actos circenses.

III.- Nada indica que el demandante y sus dos ocasionales pasajeros hubieran recibido adiestramiento en un circo, y la circunstancia de que uno de ellos estuviese portando muletas permite inferir el difícil equilibrio de la moto y la imprudente conducta de quien la manejaba. Más aún si se repara en que la calle se hallaba mojada por la llovizna caída, como ha reconocido el propio actor que la guiaba.

IV.- Tampoco puedo soslayar que en los antecedentes personales de la alegada víctima que se hallan en la historia clínica acompañada se hace constar una ingesta de dos litros diarios de alcohol.

V.- En su mérito, después de haber examinado los argumentos y prueba conducentes, propongo al acuerdo revocar el pronunciamiento recurrido y rechazar la demanda con costas de ambas instancias a la parte actora (art. 68 del Código Procesal)⁵⁰.

⁴⁹ CApelCC Quilmes, Sala II, 11-12-07, "*Amadore, Ramona M. c. Turic, Carlos E. s. ds. y ps.*", www.microjuris.com – cita: MJJ17687. Idem C1ªCCom. La Plata, Sala III, 10-10-96, "*Robles, Cecilia c. Toñanes, Andrés M. s. ds. y ps.*". Idem CCom. Pergamino, 16-08-95, "*Farroni, Marcelo c. Sabas, Jorge s. ds. y ps.*"; CApel. Civil y Com., Córdoba, 31-03-09, "*Gasparini, Verónica c. Aba, Oscar del Valle s. ordinario – ds. y ps.*", www.microjuris.com, cita: MJ-JU-M-43146-AR | MJJ43146 | MJJ43146.

⁵⁰ CNCiv., Sala G, 08-09-10, "*Cuellar, Marcelo Agustín y otros c. Kozak, Pedro y otro s. ds. y ps.*", eIDial, www.eldial.com.ar – AA6447.

2.- Incurrió en una conducta que incidió en el resultado dañoso, quien transportaba en un ciclomotor de baja cilindrada a dos menores⁵¹.

I) Riesgo de la motocicleta – precauciones que debe adoptar su conductor

1.- La motocicleta es una cosa generadora de riesgo tanto para el que la conduce como para el medio en que se desplaza, dada su agilidad para insertarse en el entramado del tránsito, su fácil ascensión a velocidad, su posibilidad de acceso y paso por lugares constreñidos con relación a otros automotores y la versatilidad de maniobra. Ello obliga a su conductor a extremar las precauciones, aún mayores que las de los automovilistas⁵².

2.- Las motocicletas, por su velocidad, por su aceleración, por su masa, implican un riesgo para la sociedad en general. Es más, no sólo debe considerarse a la moto como “cosa riesgosa” únicamente cuando participa en un accidente con un peatón, sino también enfrentada con un automóvil, dado que el concepto y el standard de “riesgo” son genéricos frente a terceros, más allá de la masa y/o velocidad y/o aceleración de la parte contraria. En los accidentes de tránsito en los que participan motos, en general debe aplicarse la responsabilidad objetiva, dado que existe un riesgo propio de este tipo de vehículo. Los riesgos que conlleva circular en este peligroso medio de transporte conoce a ciencia cierta, los importantes riesgos para sí mismo que implica el uso de la moto, por ende, no puede

51 SCJBA, 14-07-98, “Oviedo, Daniel G. c. Fischer, Ana M. s. ds. y ps.”. Idem CApel. Civil y Com., Córdoba, 31-03-09, “Gasparini, Verónica c. Aba, Oscar del Valle s. ordinario – ds. y ps.”, www.microjuris.com, cita: MJ-JU-M-43146-AR | MJJ43146 | MJJ43146.

52 CNCiv., Sala M, 30-10-00, “Zárate, Ernesto Rodolfo c. Cuenga, Alejandro Sergio s. ds. y ps.”. Idem CNCiv., Sala A, 27-02-91, “Cuenca, Agripina c. Durman de Kratsman, Sara L.”, LL 1991-E-7; DJ 1991-2, 950; CCCom. Santiago del Estero, Sala 2ª, 23-12-98, “Herrera de Odino, Rosa y otros c. Eustaquio Apolinar Sayago”, Juba7, sum. Z0105200; CNCiv., Sala H, 04-10-96, “Cosentino, José M. c. Cohn de Harari, Noemí S.”, LL 1998-A-473 (40.132-S); CNEspecial Civil y Com., Sala III, 08-02-78, “Benítez Lanz, Domingo y Otro”.

pretender reclamar todos los daños a un tercero, derivados de la participación causal de la propia cosa riesgosa⁵³.

3.- No puede asimilarse el riesgo inherente a una motocicleta al de un biciclo y menos al de un peatón; ello, por su escasa estabilidad y su evidente mayor peligrosidad para el conductor, acompañantes y terceros, lo que obliga a quienes la guían a adoptar precauciones mayores, o por lo menos de igual entidad, que las de los automovilistas⁵⁴.

J) Conducción a exceso de velocidad – maniobra antirreglamentaria

1.- Corresponde confirmar la sentencia que atribuyó al demandado un 70% de responsabilidad en el accidente ocurrido como consecuencia de su maniobra de girar hacia la izquierda en una calle de doble circulación y cruzarse en el camino de la motocicleta en la que viajaba la actora de acompañante que a su vez venía a excesiva velocidad⁵⁵.

2.- Debe atribuirse responsabilidad por las consecuencias de un accidente de tránsito, en forma concurrente al conductor del automotor embistente -se le asignó el 40%- quien circulaba a una velocidad imprudente, excesiva y antirreglamentaria y al motociclista embestido -que se le asignó el 60%- por haber intentado girar en U en una ruta provincial,

⁵³ CCom. Santiago del Estero, Sala 2ª, 13-12-99, "*Castellanos, Gustavo c. Santillán, Marcial s. ds. y ps.*".

⁵⁴ CCom. Pergamino, 15-02-94, "*Reynoso, E. R. c. Celotto, A. R. s. ds. ps.*".

⁵⁵ CApel. Civil, Com., Laboral y de Minería General Pico, 04-08-08, "*Cannella, Sivia G. c. Robledo, Elías A. s. ds. y ps.*", www.microjuris.com – cita: MJJ38261.

partiendo de la banquina atravesándose en el carril de circulación por lo que contribuyó a la producción del siniestro⁵⁶.

3.- Debe rechazarse la demanda de daños y perjuicios por la concubina del hijo del causante, quien fuera embestido por un automotor mientras intentaba atravesar una autopista con su moto, en lugar prohibido, de noche y sin luces, lo que constituye la culpa de la víctima⁵⁷.

⁵⁶ CApelCC Quilmes, Sala II, 11-12-07, "*Amadore, Ramona M. c. Turic, Carlos E. s. ds. y ps.*", www.microjuris.com – cita: MJJ17687. Idem SCJBA, 12-03-08, "*G., L. O. y otro c. Hospital Zunilda Marcela s. daños y perjuicios*", www.microjuris.com – cita: MJJ21448.

⁵⁷ SCJ Mendoza, 11-04-08, "*G., H. por sí y por su hijo menor c. Luis C. Fernández s. p/d y p/s inc. cas.*", www.microjuris.com – cita: MJJ21222. Idem C2ª CCom. La Plata, Sala I, 15-09-94, "*Bazán, Mariana c. Zuazo, Jorge s. ds. y ps.*".

IV. Reflexión final.

Después de haber analizado con detenimiento la trama de la circulación de motocicletas por las vías de tránsito, se advierte que la mayor capacidad de maniobra y adaptación al espacio vial que las mismas estructuralmente poseen, exige que su conductor deba extremar los recaudos y previsiones en el manejo y atención al acto conductivo, colaborando en el resguardo de su integridad corporal mediante la utilización habitual y permanente de los elementos de seguridad. El no uso de éstos constituye conducta desaprensiva que como tal acrecienta o “acelera” la inherente contingencia o proximidad de daño del motovehículo.

En virtud de ello debe el Juzgador develar en el caso concreto dos cuestiones. La primera en lo que hace al comportamiento (forma y modalidad conductiva) con que guió el motociclista a su máquina, de manera de descifrar la porción causal del mismo en el resultado dañoso (causalidad adecuada); y la segunda, relativa al “comportamiento auto-protectorio” del conductor -y su acompañante- a través del uso de los mecanismos de seguridad pasiva, a los fines de verificar su incidencia en las consecuencias perjudiciales que pudiera acarrear su no uso (cuantificación del daño).

Reviste vital importancia que todo motociclista tenga plena conciencia del incremento del riesgo vial que implica estar al mando del rodado más peligroso de la circulación terrestre (alta previsibilidad del riesgo), y de esa forma seguir disfrutando -con seguridad y de manera responsable- de esa saludable sensación de placentera libertad.