



Tesis doctoral dirigida por el profesor D. Eugenio LLAMAS POMBO.
Catedrático de Derecho Civil de la Universidad de Salamanca
y realizada por D. Miguel Ángel DE DIOS DE DIOS en el
Programa de Doctorado “NUEVAS TENDENCIAS EN DERECHO DE DAÑOS”

CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA EN LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN



UNIVERSIDAD DE SALAMANCA



La imprudencia de la víctima no puede crear, por si misma, la prudencia del conductor.

«SAP de Huelva de 25 de octubre de 1974»



– S U M A R I O –

ABREVIATURAS..... 7

INTRODUCCIÓN10

– **Capítulo primero** –

RESPONSABILIDAD CIVIL EN LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN.

1.- Influencia del Derecho europeo.18

2.- Régimen aplicable en el ordenamiento español.27

 2.1.- Antecedentes legislativos de la nueva LRCSCVM.....27

 2.1.1.- *El cambio del régimen general del CC a la regulación especial.*27

 2.1.2.- *Desarrollo legislativo especial de la responsabilidad civil y seguro en materia de tráfico: La Ley 122/1962, de 24 de diciembre, de Uso y Circulación de Vehículos de Motor y sus posteriores modificaciones.*29

 2.1.3.- *El cambio operado por la Ley 21/2007, de 11 de julio. Norma que modifica el Texto Refundido de la LRCSCVM, aprobado por el RDL 8/2004.*.....34

3.- **Ámbito material de aplicación de LRCSCVM: El concepto de “accidente o hecho de la circulación” y de “vehículo a motor” como principales presupuestos del sistema.** 39

 3.1.- El alcance del concepto de accidente de circulación.39

 3.1.1.- *Concepto genérico.*40

 3.1.2.- *Concepto normativo o legal.*41

 3.2.- Concurrencia cumulativa de factores.45

 3.3.- Los supuestos que quedan al margen de la LRCSCVM.47

4.- **El riesgo como título general de imputación.**57

 4.1.- La responsabilidad objetiva frente a los daños corporales.....60

 4.2.- La responsabilidad por culpa frente a los daños materiales.65

 4.3.- Los sujetos responsables: Propietario y/o conductor.67

5.- **Las causas de exoneración de responsabilidad: La culpa de la víctima y la fuerza mayor.**77



– **Capítulo segundo** –

LA CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA COMO CAUSA DE EXONERACIÓN.

1.- Consideraciones previas.....	90
2.- Antecedentes de la culpa exclusiva de la víctima.....	90
2.1.- Derecho romano.	90
2.2.- Derecho medieval.	97
2.3.- Derecho de la edad moderna y contemporánea.	100
3.- Primeras consideraciones jurídicas sobre la conducta o negligencia del perjudicado.	105
4.- Concepto.	109
5.- Presupuestos de la culpa exclusiva de la víctima.	119
6.- Conducta o negligencia del perjudicado.	125
6.1.- Fragosidad de la conducta diligente.....	125
6.1.1.- <i>Objetivación de la culpa, verdadera esencia del sistema.</i>	127
6.1.2.- <i>Patrón de diligencia exigible. Standard.</i>	131
6.2.- Culpa de los inimputables.....	142
6.3.- Víctima y/o perjudicado; frágil distinción de dos términos afines.....	148
7.- Principales lineamientos jurisprudenciales del TS.	152

– **Capítulo tercero** –

LA REDUCIDA APLICACIÓN DE LA CIRCUNSTANCIA EXONERADORA DE RESPONSABILIDAD.

1.- Consideraciones generales.....	159
2.- Interés jurídicamente tutelable.	160
3.- Protección a las víctimas, una función reparadora y no exoneradora.	164
3.1.- Algunas medidas legales que, con carácter general, favorecen a las víctimas del daño.....	168
3.2.- Otras medidas amparadas por convenios entre aseguradoras.	175
3.2.1.- <i>Convenios de Asistencia Sanitaria.</i>	176
3.2.2.- <i>Los convenios de indemnización directa y el sistema de gestión de siniestros de daños materiales. CIDE/ASCIDE y SDM.</i>	178
4.-Equitativa moderación de responsabilidad; vía de escape de la autorresponsabilidad del perjudicado.	181
4.1.- Concepto y terminología empleada.....	187
4.2.- Concurrencia de la responsabilidad culposa de una parte con la conducta imprudente de la contraria.....	190



4.2.1.-Atribución de responsabilidades por cuotas o porcentajes.	196
4.2.2.-Forma de resarcimiento; proporcionalidad de la atribución causal de responsabilidad con el quantum indemnizatorio.	203
4.3.- Sistema experimental sobre cuotas de atribución causal en los atropellos a peatones.	205
4.3.1.- Cuestiones previas.	205
4.3.2.- La razón, estructura y funcionamiento del sistema.	207

– Capítulo cuarto –

EL DAÑO PERSONAL CAUSADO A LA VÍCTIMA RESPONSABLE DEL ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN.

1.- Consideraciones generales.....	224
2.- Concepto, naturaleza y tipificación del daño.....	227
3.- Especial consideración a la vulnerabilidad de peatones y ciclistas.	236
3.1.- Circunstancias que contribuyen a mermar o a extinguir la indemnización de la víctima.	242
4.- Reclamación de los daños causados en un vehículo como consecuencia del atropello.....	250
5.- Prueba quimérica de la culpa exclusiva de la víctima en los accidentes con daños personales.....	253
5.1.- Inversión de la carga de la prueba.....	254
5.2.- Valoración probatoria como actividad judicial.	258
5.3.- El carácter del atestado policial como prueba objetiva en los siniestros con víctimas.	269

– Capítulo quinto –

TRATAMIENTO DE LA CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA EN EL SOA Y EN EL CCS.

1.- Cuestiones previas.	278
2.- El SOA como seguro de responsabilidad civil.....	279
2.1.- Consideraciones generales.	279
2.2.- Concepto y régimen jurídico.	280
3.- Deber de suscripción del seguro. La pieza clave del sistema.....	283
3.1.- La obligación de asegurarse.	283
3.2.- Los sujetos intervinientes en el contrato: Propietario del vehículo, Tomador, Asegurado, y Asegurador.....	287



3.3.- El objeto asegurado: Vehículo a motor con estacionamiento habitual en España.	289
3.4.- Límites cuantitativos de cobertura del seguro obligatorio.	294
4.- Repercusión de la conducta negligente del conductor víctima del accidente en el SOA.	296
4.1- Los daños sufridos por el conductor del vehículo.	298
4.1.1- <i>La problemática doctrinal acerca de la extensión interpretativa de la exclusión de cobertura al conductor del vehículo.</i>	<i>301</i>
4.1.2- <i>Desdoblamiento doctrinal y jurisprudencial en cuanto a la obtención de la indemnización a favor de los terceros perjudicados.</i>	<i>302</i>
4.1.2.1- <i>Teorías estimatorias.</i>	<i>302</i>
4.1.2.2- <i>Tesis desestimatorias.</i>	<i>305</i>
4.1.3- <i>La ambivalencia interpretativa “ex lege” en lo referente a la exclusión de cobertura del conductor del vehículo.</i>	<i>309</i>
5.- Repercusión de la culpa exclusiva de la víctima «CEV» en el Consorcio de Compensación de Seguros «CCS».	311
5.1- Breve referencia a su regulación legal, régimen jurídico y funcionamiento.	311
5.1.1- <i>Daños corporales producidos por vehículo no identificado.</i>	<i>318</i>
CONCLUSIONES	322
BIBLIOGRAFÍA.	329
JURISPRUDENCIA CITADA	344
LEGISLACIÓN ESPECÍFICA	365



ABREVIATURAS

-AP	Audiencia Provincial
-ARP	Sentencias base de datos jurídica Actualidad Civil
-ASCIDE	Acuerdo Suplementario del Convenio de Indemnización Directa Español
-BD	Sentencias base de datos jurídica Bdifusión
-CC	Código Civil
-CC. AA	Comunidades Autónomas
-CCo	Código de comercio
-CCS	Consortio de Compensación de Seguros
-CE	Constitución Española
-CEE	Comunidad Económica Europea
-CICOS	Centro Informático de Compensación de Siniestros
-CIDE	Convenio entre Entidades Aseguradoras de Automóviles para indemnización Directa de Daños Materiales a Vehículos
-CIESE	Centro Europeo de Investigación Social de Situaciones de Emergencia
-CP	Código Penal
-DAA	Declaración Amistosa de Accidente
-DGT	Dirección General de Tráfico
-DIRAT	Departamento de Investigación y Reconstrucción de Accidentes de Tráfico



-EEE	Espacio Económico Europeo
-ELCCS	Estatuto Legal del CCS
-ERAT	Equipo de Reconstrucción de Accidentes de Tráfico de la Guardia Civil
-FIVA	Fichero Informativo de Vehículos Automóviles
-FJ	Fundamento jurídico
-JUR	Sentencias base de datos jurídica Aranzadi Westlaw
-LCS	Ley Contrato de Seguro
-LECiv	Ley de Enjuiciamiento Civil
-LECrím	Ley de Enjuiciamiento Criminal
-LO	Ley Orgánica
-LOPJ	LO del Poder Judicial
-LOSSP	Ley de Ordenación y Supervisión de Seguros Privados.
-LPD	Ley de Protección de Datos de Carácter Personal
-LRCSCVM	Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor
-LTSV	Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial
-LUCVM	Ley sobre Uso y Circulación de Vehículos Motor
-MMA	Masa Máxima Autorizada
-OFESAUTO	Oficina Española de Aseguradoras de Automóviles



-PIB	Producto Interior Bruto
-RD	Real Decreto
-RDL	Real Decreto Legislativo
-RGCir	Reglamento General de Circulación
-RGCon	Reglamento General de Conductores
-RGVeh	Reglamento General de Vehículos
-RSORCCVM	Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad civil en la Circualción de Vehículos a Motor
-SDM	Siniestros de Daños Materiales
-SINCO	Fichero Histórico del Seguro del Automóvil
-SOA	Seguro Obligatorio del Automóvil
-STS	Sentencia del Tribunal Supremo
-TC	Tribunal Constitucional
-TIT	Tarjeta de Inspección Técnica
-TJCE	Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas
-TOL	Sentencias base de datos jurídica Tirant lo blanc
-TS	Tribunal Supremo.
-UNESPA	Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras



INTRODUCCIÓN.

El sistema jurídico estatuido en el ámbito de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor está siendo sometido a juiciosas y frecuentes críticas. Todo este singular movimiento, conducido tanto por la doctrina como por la jurisprudencia, ha puesto de relieve la importancia de esta parcela del derecho de daños en la que el automóvil, alentado por el progresivo desarrollo de la sociedad del riesgo, se ha convertido en el verdadero protagonista del régimen de responsabilidad civil automovilística.

El automóvil aparece liderando una revolución que, desde hace algo más de un siglo, ha supuesto la transformación de los aspectos que trazan la identidad de una sociedad dinamizada por los medios de transporte. Este espectacular crecimiento geométrico ha alcanzado cotas extraordinarias, inimaginables para quien o quienes lo pusieron en marcha. En el momento actual contamos con un parque automovilístico en España que alcanza los 32 millones de vehículos, frente a un censo de conductores de 25 millones.

Estos cambios, que sin duda han conllevado mejoras incalculables para el progreso y el bienestar de la Humanidad, entrañan a su vez una segunda lectura de riesgo materializada en los datos de siniestralidad por accidentes de tráfico.

La cruel realidad conduce a que tengamos que convivir asiduamente con el gravísimo problema de las víctimas por accidente de tráfico, de innegable actualidad y que trae de cabeza tanto a instituciones públicas como privadas, pese al encomiable esfuerzo¹ que se está desarrollando. Sin embargo, da la impresión de que el sentir general de la población muestra cierta indiferencia al elevado porcentaje de víctimas mortales relacionadas con el tráfico. Quizás sea porque los muertos de tráfico son números, no tienen nombre y apellidos, o porque las muertes por accidentes de tránsito vehicular son asumidas sin más por la habitualidad a la que estamos acostumbrados. Las estadísticas hablan por si

¹ El 23 de marzo de 2011, el Director General de Tráfico, PERE NAVARRO presenta la nueva estrategia de Seguridad Vial que España desarrollará entre los años 2011-2020. El plan estratégico recoge, al menos, 172 medidas concretas para mejorar la seguridad vial, consensuadas con los agentes sociales y económicos. Entre algunas de ellas destacan, todas aquellas medidas tendentes a mejorar la protección a los usuarios vulnerables. La fragilidad de ciertos colectivos (niños, mayores, peatones y ciclistas) hace que sea necesario tomar medidas que garanticen su especial protección y poder así ejercer su derecho a la movilidad.



solos: 1.730 muertos en 2010, cifra que a pesar de ser sustancialmente mayor a las 73 personas muertas por violencia de género o a los 556 accidentes de trabajo mortales no provoca la misma reacción en la población. No obstante, el panorama es alentador, en 2010 se produjeron 173 muertos menos que en el año anterior en los más de 165.000 kilómetros de carreteras de nuestro país. Los accidentes provocados por la circulación de vehículos a motor constituyen una de las mayores tragedias humanas, sólo comparable con el número de víctimas que ocasionan los grandes conflictos armados o las catástrofes naturales.

Estos y otros aspectos reclaman que el accidente viario ocupe un puesto preferente en los objetivos políticos del gobierno español. Conocemos los planes de prevención de Seguridad Vial mediante campañas de concienciación, reiteramos persistentemente la educación vial como instrumento necesario para instruir y sensibilizar a niños, jóvenes y ancianos, invertimos sumas importantes de capital en la creación y mejora de infraestructuras viarias, pero nos cuesta digerir que el accidente, desgraciadamente, acaece y sus consecuencias indeseables se ceban con la víctima. Secuelas que se manifiestan en forma de lesiones físicas, dolor psicológico, pérdidas económicas, cambios en el entorno social y laboral, desconfianza hacia el sistema institucional, entre otras.

Agotados los recursos preventivos para aminorar esta epidemia, sólo nos queda combatir el rastro de sufrimiento dejado por los siniestros con medidas tendentes a amortiguar el duro golpe que suponen. No podemos olvidar que a consecuencia de los trágicos daños corporales, morales y materiales se dan unos altísimos costes de toda índole. Aunque es difícil de calcular se piensa que los daños relacionados con el tráfico cuestan en España el 2% del PIB.

Como bien dijera DE MIGUEL GARCILÓPEZ² «la necesidad es madre de leyes» y es precisamente esta necesidad la que obliga al legislador a adaptar el tornadizo régimen de la responsabilidad civil derivada del tránsito vehicular a la cambiante realidad de los tiempos.

² DE MIGUEL GARCILÓPEZ, A. HERRERO ZARZOYA, B.: «La Responsabilidad Sin Culpa. Teoría jurídica del delito en Italia» Revista ibérica. Nuevas Gráficas Madrid 1931, 1935. Cita que sintoniza con la reflexión atribuida a TITO LIVIO (4, 28, 5. H. 5091. 5715). «*Necessitas ultimum et maximum telum est*» «la necesidad es madre de inventiva».



Pues bien, es esta necesidad acuciante la que de forma alarmante hace ineludible la presencia de mecanismos jurídico-procesales que coadyuven a paliar o lenificar el daño irrogado a la víctima o perjudicado como consecuencia del accidente de circulación. La magnitud del problema demanda, entre otras medidas, una mayor protección jurídica del ordenamiento a las víctimas. No en vano la Comunidad Europea ha tratado de solventar este inconveniente mediante la creación de Directivas encaminadas, principalmente, a garantizar la defensa del perjudicado por accidente de circulación. Así, la Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2005, denominada “Quinta Directiva” ha supuesto un nuevo cambio en el sector. Su primera consecuencia en España dio como fruto la Ley 21/2007 de 11 de julio por la que se modifica el Texto Refundido de la LRCSVM, aprobada por el RDL 8/2004 de 29 de octubre. Ley, desarrollada por el esperado RSORCCVM, aprobado por RD 1507/2008, de 12 de septiembre.

El conjunto de todos estos factores está sentando las bases que auguran una metamorfosis jurídica en la concepción del nuevo derecho de daños, un giro copernicano de los postulados clásicos de la responsabilidad civil. Como sostiene LLAMAS POMBO³, la responsabilidad objetiva ha desplazado por completo a la culpa. Hemos asistido a un cambio de protagonista dentro del teatro de operaciones de la responsabilidad civil: el “primer actor” ya no es (como en el artículo 1902 del CC) “el que causa daño a otro”, ni tampoco (como en el artículo 1101) “los que incurran en dolo, negligencia o morosidad...”, sino precisamente ese “otro” que es víctima de un daño extracontractual o contractual, de manera que importa poco por quien o porque motivo se va a afrontar la indemnización de ese daño, con tal de que dicha reparación se produzca. La objetivación de la culpa en los regímenes especiales ha contribuido de forma directa a reforzar la posición de la víctima del daño. Tanto es así que las únicas fisuras del sistema las representa la culpa exclusiva de la víctima y la fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. A pesar de ser dos las circunstancias que doblan la aplicación de una responsabilidad objetiva sin paliativos el verdadero talón de

³ LLAMAS POMBO, E.: *“Prevención y reparación, las dos caras del Derecho de daños”*. Coord. por JUAN ANTONIO MORENO MARTÍNEZ. Ed. Dykinson, Madrid 2007. Págs. 443 a 478. Revista de responsabilidad civil y seguro, núm. 29. Año 2009. Págs. 35 a 60.



Aquiles lo encontramos en la primera de ellas. En este sentido, la culpa o conducta negligente de la víctima no está exenta de polémica.

Parecería ocioso a priori permitir, sin más, que la eximente de responsabilidad por culpa exclusiva de la víctima actuara como válvula de escape en aquellos accidentes donde se insinuase la participación negligente de la víctima. Todo lo contrario, a lo largo de este estudio se han detectado múltiples recursos doctrinales y jurisprudenciales que vedan el relativo margen liberatorio de responsabilidad que ostenta el agente causante del daño ante el eventual accidente de circulación.

Ahora bien, no por ello debemos caer en el error de pensar que la culpa exclusiva de la víctima libera a ésta de la responsabilidad en la que hubiera incurrido por su reprochable proceder. Sostener esta afirmación sería como hacer plausible, sin escándalo, la cuadratura del círculo. Una posición aristotélica frente a esta circunstancia nos hace recapacitar y considerar que el carácter de la virtud radica en el término medio; ni todos los culpables son inocentes, ni todos los inocentes son culpables. Será el conjunto de vicisitudes que rodean al hecho dañoso las que determinen el grado de participación causal de cada uno de los agentes intervinientes.

La interpretación extensiva de la Ley no dejaría lugar a dudas sobre la responsabilidad en que pudiera incurrir el perjudicado o víctima del infortunio automovilístico como consecuencia de su conducta negligente. Sin embargo, el trasfondo jurídico de la cuestión, saliendo al paso de la máxima: «*ubi lex non ditingui, non distinguere debemos*» “donde la ley no distingue, no debemos distinguir”, obliga a forzar una interpretación acorde a la realidad social del momento.

Ha sido la jurisprudencia la que se ha encargado de precisar el sentido de la exención de responsabilidad por culpa exclusiva de la víctima. Sus resoluciones han impreso un carácter restrictivo a la estimación de la culpa exclusiva de la víctima. Su transversalidad en el régimen de responsabilidad automovilística no ha lugar a dudas. Inversión de la carga de la prueba, supradimensión del patrón de



diligencia debida, principio «*favor victimae*», son algunos de los mecanismos que se han utilizado para acentuar este carácter restrictivo.

De forma análoga, también la Ley ha incidido sobre este ámbito del derecho protegiendo a la víctima. En el marco legal de afección se detecta un conjunto de garantías que frenan la incursión de los efectos negativos de la sociedad del riesgo. Detrás de todas ellas late con fuerza el espíritu victimista del legislador que, desde la Ley 122/1962 de 24 de diciembre sobre Uso y Circulación de Vehículos a Motor hasta la reciente publicación de la Memoria de la Fiscalía de Seguridad Vial, pasando por el elenco de Directivas europeas, busca a ultranza la protección de las víctimas de tráfico.

En otro orden de cosas, por lo que se refiere a la cuestión metodológica, el presente trabajo aspira a aglutinar los aspectos más relevantes que rodean a la exigencia de responsabilidad por culpa exclusiva de la víctima dentro del concreto régimen de la responsabilidad civil automovilística. Sistema que gira en torno al singular título de imputación de la responsabilidad por riesgo. El denominador común de todo el estudio, la base principal que sustenta el desarrollo razonado de la tesis, pone de relieve el escollo judicial que supone apreciar la exigencia de responsabilidad analizada.

No obstante, antes de entrar al estudio concreto del motivo principal que me impulsa a realizar este trabajo he querido reflejar aquellas cuestiones que afectan de manera capital al régimen de la responsabilidad civil automovilística. Por ello, el primer capítulo predica dos cuestiones fundamentales, por un lado trata la imperante ordenación Europea, esto es la frecuente producción de Directivas en materia de tráfico; y por otro, su necesaria transposición al sistema español de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. A partir de aquí, el estudio se condensa en desgajar las principales consecuencias de la imputación culpabilística, ya sea objetiva o subjetiva. Una vez expuestas todas las normas legales europeas que marcan la andadura del legislador nacional se estudia el sistema interno español. Parte de cierta importancia, destinada a la revisión y explicación de cada uno de los conceptos fundamentales del sistema para poder hacer los esbozos teóricos que se desarrollan más adelante. Este



capítulo se perfila como la parte genérica e introductoria del trabajo, dado que aborda aspectos determinantes como son: «concepto de accidente» o «hecho de la circulación», «vehículo a motor», «responsabilidad por riesgo», «conductor» y «propietario del vehículo». Términos que han experimentado notables cambios a raíz de la entrada en vigor de la Ley 21/2007 RCSCVM, 11 de julio y que el propio RSORCCVM también desarrolla. El esfuerzo por esclarecer cada cuestión es acompañado por un consolidado apunte doctrinal y jurisprudencial de indubitada actualidad, generalmente de la Sala 1ª y 2ª de TS y Audiencias provinciales.

Por su parte, el capítulo segundo se encarga de analizar todo lo concerniente a la culpa exclusiva de la víctima. A través de este capítulo se desarrolla el pasado, presente y futuro de la exención de responsabilidad, desde sus más remotos antecedentes hasta la tendencia doctrinal y jurisprudencial del momento, todo ello aderezado con una metodología dinámica, que no vacila en ofrecer aquellos aspectos más controvertidos del régimen. Asimismo, se incluye en sus últimos apartados, una reflexión genérica sobre el canon, patrón, estándar o nivel de diligencia exigible al agente del daño.

Analizado el marco normativo externo e interno, vistos los términos conceptuales y sus principales consecuencias prácticas con las aportaciones de tribunales, doctrina y derecho comparado, la reflexión se centra, en su afán por resquebrajar los postulados clásicos, en el principal precursor que alberga el carácter restrictivo de la aplicación por los tribunales de la culpa exclusiva de la víctima, esto es el camaleónico principio «*pro damnato*», «*indubio pro damnato*», «*favor victimae*», «*pro operario*», «*pro consumidor*», «*indubio pro victima*», «*favor debilis*», «*pro laeso*», «*in dubio pro asegurado*», «*in dubio contra proferentem*». Viene esto a colación por cuanto, su influencia sobre el sistema ha quedado suficientemente demostrada y no admite lugar a dudas. Tanto es así, que se está convirtiendo en algo más que un principio, dicho de otra forma, está operando como un verdadero derecho. De ahí que el examen de las circunstancias que rodean a la exención de responsabilidad debe ser tamizada por este principio antes de su aplicación al caso concreto.

Resultados obtenidos de la práctica y no de un laboratorio especulativo avalan este razonamiento. Ello explica la fuerza que está cobrando, como sucedáneo de



la culpa o conducta negligente de la víctima, el fenómeno de la responsabilidad compartida o la mal llamada concurrencia de culpas que se trata con detalle en el capítulo tercero de la tesis.

A renglón seguido, antes de pasar al capítulo cuarto, el trabajo ofrece un novedoso sistema basado en la casuística y la experiencia. Como respuesta a la problemática que rodea a la asignación de influencia causal a cada una de las partes implicadas en el accidente de tráfico propongo un novedoso, con la cautela que ello conlleva, método o sistema objetivo capaz de afrontar situaciones de concausalidad concurrente en los atropellos a peatones. Se trata de un método que se sirve del razonamiento inductivo, cuyo propósito principal aspira a la obtención de un resultado objetivo que se conforma alrededor de la conducta que despliega el peatón atropellado en los accidentes de circulación.

El capítulo cuarto se ocupa de la consecuencia inmediata de la conducta negligente de la víctima o perjudicado. El daño personal, considerado como daño corporal, se reconvierte en el caldo de cultivo de la liberación del agente dañador. Hasta tal punto que si no existen daños en las personas no opera la exención de responsabilidad, es decir el sujeto agente del daño que pretenda eximirse de responsabilidad no necesita probar únicamente la conducta o negligencia del perjudicado. Singularidad probatoria, inversión de la carga de la prueba, que no escapa al estudio planteado, siendo analizada con minuciosidad en el mismo capítulo.

Siguiendo con el hilo conductor de la tesis, se trae a colación los supuestos más hirientes en lo que a los daños personales se refiere. Con buena lógica se analizan accidentes de circulación en los que han resultado lesionados peatones y ciclistas. Ambos ocupan una posición preminente por su especial vulnerabilidad.

Al final del presente capítulo se aborda el tema processal de la inversión de la carga de la prueba y su repercusión para la víctima del daño. Asimismo, se procede a desfragmentar el ejercicio valorativo que realiza el Juzgador en consonancia con la escasez de los medios probatorios de los que dispone, entre los que destaca el atestado o informe técnico policial por accidente de tráfico.

Como broche final, la investigación afronta el estudio de la repercusión de la culpa exclusiva de la víctima en el SOA y en el CCS.



El SOA, como seguro de responsabilidad civil, ha tenido en España un fuerte desarrollo en los últimos años debido al incesante crecimiento del parque de vehículos. Por consiguiente, será el capítulo quinto el encargado de aclarar el significado del SOA como seguro de responsabilidad civil y las relaciones existentes ente asegurado, aseguradora y propietario del vehículo. A continuación, se examina la transversalidad de la eximente completa por culpa exclusiva de la víctima en la cobertura del SOA. Así se detecta que el SOA no cubre los daños que sufre el propio conductor del vehículo cuando éstos han sido causados por su conducta negligente. Esta situación de hecho ha dado lugar a diferentes corrientes doctrinales con fundamentos dispares.

En cambio, por lo que se refiere al CCS es de hacer notar su carácter garantista por cuanto va a hacer entrar en acción, con carácter subsidiario, el SOA y sólo en aquellos caso donde lo establezca su estatuto legal. Sin embargo, existe algún supuesto que cabalga sobre las vaguedades propias del sistema legal que lo rige. Es el caso de los daños personales causados por vehículos desconocidos, no identificados. La presencia de culpa exclusiva de la víctima en este tipo de accidentes genera no pocas incongruencias que elevan la dificultad probatoria a niveles sorprendentes, dando cabida a la estrategia fraudulenta.

Fialmente, el trabajo realizado culmina con un decálogo de conclusiones dirigidas a doblegar el actual funcionamiento del sistema de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehiculos a motor, que provoca una reflexión crítica sobre la actual protección que brinda el ordenamiento a las víctimas de los accidentes de circulación.



– Capítulo primero –

RESPONSABILIDAD CIVIL EN LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN.

1.- Influencia del Derecho europeo.

Con anterioridad al Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, hecho en Roma el 25 de marzo de 1957, surge una disposición que va a sentar las bases sobre el sistema del seguro obligatorio de responsabilidad civil de automóviles en Europa. Se trata de la Resolución número 5 (E/ECE/TRANS 145) del Subcomité de Transportes por Carretera de la Comisión Económica para Europa de la Organización de las Naciones Unidas, de enero de 1949.

El objetivo que persigue la norma no es otro que el de tratar de ofrecer una regulación homogénea al tema de la responsabilidad civil de vehículos y así garantizar un sistema que cubra los daños causados en un determinado Estado por vehículos matriculados en otro. No obstante, la resolución aparece en el panorama internacional de forma paralela a otras normativas de los propios países europeos, que ya habían implantado seguros de esta naturaleza⁴.

Con carácter general, la Recomendación establece una serie de principios que aconsejan a los Estados miembros la promulgación de una Ley sobre el Seguro Obligatorio de Automóviles y la creación de una organización central reconocida por el gobierno que en adelante será designada con el nombre de Oficina. Entre sus funciones destaca la de crear un documento uniforme, denominado Certificado Internacional de Seguro Obligatorio de Automóviles o Carta Verde. Estos certificados representan un seguro frente a todos los supuestos de responsabilidad cubiertos por un seguro obligatorio en el país visitado en relación con los daños causados a terceros por las personas responsables según la ley de este país. Posteriormente, la organización central, llamada Oficina Nacional, pasará a ser reconocida por el Gobierno del país respectivo como “*le bureau*”.

⁴ MORILLAS JARILLO. M. J.: “*El seguro del automóvil*”, J. M. Bosch Editor. Madrid 1992. Págs. 143 y ss.



Otro acuerdo, que supuso un gran paso hacia el establecimiento de un régimen uniforme en el aseguramiento de la responsabilidad civil de vehículos, fue el Convenio del Consejo de Europa de 20 de abril de 1959. En él los países europeos conducen sus esfuerzos hacia el objetivo común de aunar la regulación concerniente al seguro de automóviles. Compromiso que asumen para garantizar los derechos de las personas que hayan sufrido un daño causado por un vehículo automóvil. Ahora bien, en este sentido, cabe señalar que las razones esenciales que conducen a las instancias europeas a preocuparse por el seguro de Responsabilidad Civil del automóvil desde finales de los años sesenta han sido, en primer lugar, el deseo de desarrollar el espíritu europeo y dar una muestra de la realidad del mercado común, facilitando el paso de las fronteras intercomunicarías mediante la supresión del control de los certificados de seguros de los vehículos (Carta Verde), a falta de poder suprimir el control de identidad de las personas y el control de aduana de las mercancías. En segundo lugar, la preocupación de dar satisfacción a la opinión pública, que expresándose en voz de los parlamentarios europeos, protestaba contra el hecho de que las víctimas de los siniestros de automóviles en el extranjero reciban la mayoría de las veces unas indemnizaciones más reducidas que aquellas a las que hubieran tenido derecho en su país de origen⁵.

Esta necesidad de facilitar el tráfico interestatal entre los Estados miembros de la Comunidad Económica Europea fue acogida dentro de los planteamientos políticos de la Unión. Tanto es así, que desde ese momento la tónica general de los parlamentarios europeos ha sido la de consolidar un sistema de aseguramiento de la responsabilidad civil de los vehículos a golpe de directivas. Hay todo un «*iter*» marcado por estas disposiciones que conduce, principalmente, a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en este sector del ordenamiento.

Las Directivas han sido y siguen siendo, en el ámbito de la responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos automóviles, una de las herramientas

⁵ PETRUCCO: «Las medidas comunitarias en materia del Seguro de Responsabilidad civil del automóvil». Ponencias publicadas por UNESPA, Madrid, octubre 1985. Pág. 1 y ss.



utilizadas para la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros de la órbita europea.

La finalidad a la que obedecen estas disposiciones es múltiple y variada. No obstante, todas ellas se centran en favorecer la libre circulación de mercancías, de vehículos automóviles y de personas, así como en proteger los intereses de las víctimas de los accidentes de circulación.

El proceso legislativo se inicia con la Primera Directiva, cuyo propósito fundamental era la supresión de los controles fronterizos de la Carta Verde, que constituían uno de los principales obstáculos a la libre circulación de personas y mercancías entre países miembros. Por tanto, desde la aparición de esta primera directiva hasta la actualidad con la Directiva 2009/103/CE del parlamento Europeo y del Consejo de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad el derecho europeo, en lo tocante a la materia objeto de análisis, ha tolerado constantes reajustes, por otra parte necesarios, para consolidar un régimen uniforme, siendo la directiva el remedio más útil hasta el momento.

A continuación pasaré a analizar la incidencia y los cambios que estas normas han aportado al ordenamiento español.

– La Primera Directiva [72/166/CEE] del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros, sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad. Surge como el primer intento serio del Consejo de las Comunidades Europeas para armonizar el sistema de responsabilidad civil en materia de tráfico. En líneas generales, la norma tiende, entre otras cuestiones, a establecer unos parámetros básicos de actuación sobre la aproximación de las legislaciones de los diferentes Estados miembros. Se trata por tanto, de comenzar a unificar, a limar las divergencias entre los ordenamientos de los países comunitarios.

Entre los propósitos más inmediatos de la Directiva encontramos dos aspectos fundamentales, por una parte, hace extensiva a todos los países comunitarios la



obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil de vehículos automóviles y por otra, prevé la supresión de controles fronterizos, cuya finalidad estuviera encaminada exclusivamente a la comprobación de la existencia o inexistencia del preceptivo SOA.

– La Segunda Directiva [84/5/CEE] del Consejo, de 30 de diciembre de 1983, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de los vehículos automóviles.

Con este nuevo acuerdo comunitario, fruto del Consejo de las Comunidades Europeas, revestido en forma de Directiva, comienza la batalla por la protección de las víctimas de los accidentes de tráfico. Es evidente, que una de los principales aspectos de la disposición comunitaria lo presenta el notable incremento de garantías para paliar los efectos negativos de los daños causados con motivo de la circulación sobre las personas perjudicadas por los mismos. En consecuencia y teniendo en cuenta lo anterior, se pueden establecer dentro de su articulado, entre otros, los siguientes ámbitos de actuación: la fijación de los importes a los que deben ascender las indemnizaciones de las víctimas que se vean perjudicadas por los siniestros, la prohibición de oponer determinadas cláusulas que recorten los intereses de las víctimas por accidente de circulación y la protección a los miembros de la familia del asegurado del conductor comparable a la de cualquier otra persona.

Con la inclusión del «*quantum*» de los resarcimientos se alcanza un cierto grado de homogeneidad en el sistema indemnizatorio europeo. No se trata de precisar el importe exacto de cada supuesto concreto, sino de crear un mínimo obligatorio para los Estados miembros, si bien es cierto que éstos podrán aumentar el monto cuando así lo consideren oportuno.

La Segunda Directiva prevé dos cantidades, una para los daños corporales que asciende a 350.000 Ecus⁶ cuando no haya más que una víctima; cuando haya varias víctimas de un solo siniestro, dicho montante será multiplicado por el

⁶ A pesar de la referencia monetaria de la Segunda Directiva donde se maneja el ECU, el Reglamento CE número 1103/1997 del Consejo, de 17 de junio de 1997 (DOL. 162, de 19 de junio) establece que toda alusión a esta moneda debería de entenderse como la equivalencia siguiente; 1Ecu =1Euro.



número de víctimas, y otra para los daños materiales⁷ de 100.000 Ecus por siniestro cualquiera que sea el número de víctimas.

Sin embargo, según el apartado primero de la artículo 1, se deja cierta libertad de movimiento a los Estados miembros para establecer importes mínimos de 500.000 Ecus por los daños materiales, cuando haya varias víctimas de un sólo y mismo siniestro o, por los daños corporales y materiales, un importe global mínimo de 600.000 Ecus por siniestro cualquiera que sea el número de víctimas o la naturaleza de los daños.

De forma explícita queda constatado en el artículo 2 de la Segunda Directiva la prohibición de oponer frente a los terceros perjudicados por accidente de tráfico cláusulas que redunden en un detrimento de sus intereses. Con esta medida taxativa se crean un conjunto de estipulaciones que obligan a los aseguradores a pechar con las reclamaciones de las víctimas. Aún es más, si dado el caso apareciera una cláusula que contemplara alguna de las circunstancias a las que hace alusión el citado precepto ésta sería reputada sin efecto en lo que se refiere al recurso de los terceros, víctimas de un siniestro.

Se prevé que no podrán oponerse por el asegurador al tercero perjudicado por accidente de circulación:

- que el vehículo causante estuviera conducido por persona no autorizada para ello, ni expresa ni tácitamente,
- que el vehículo careciera de permiso de circulación, o
- que incumpliera las obligaciones legales de orden técnico relativas a su estado y seguridad.

— La Segunda Directiva prohibió, definitivamente, la exclusión de la cobertura del SOA de los miembros de la familia del asegurado, del conductor o de cualquier otra persona cuya responsabilidad civil esté comprometida por el seguro. Con anterioridad a su publicación, las aseguradoras hacían valer para este supuesto concreto el seguro denominado de accidentes individuales de ocupantes o, simplemente, Seguro de Ocupantes por el que se cubren los daños

⁷ Esta cobertura que supuso un logro significativo en nuestro ordenamiento, dado que reactivó la normativa interna española que hasta la fecha había permanecido hibernada desde la entrada en vigor de la LUCVM de 1962.



corporales sufridos por todo pasajero del vehículo asegurado, incluidos el conductor, el asegurado y el tomador.

– La Tercera Directiva [90/232/CEE] del Consejo, de 14 de mayo de 1990, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor.

El texto viene a cubrir los vacíos normativos que habían dejado las dos directivas anteriores, profundizando en los aspectos que generan más problemas de aplicación. Se abre, por tanto, una etapa en el derecho europeo de responsabilidad automovilística que tiende a solventar la nebulosa surgida por la incorporación de las directivas europeas a los distintos ordenamientos de los países comunitarios. Ante las nuevas directrices se hace necesario reajustar los engranajes para que siga funcionando el motor que impulsa la homogeneización normativa de cada Estado miembro.

Otro paso importante hacia la consecución de un sistema de garantías en favor de las víctimas por accidentes de tráfico se dio con la ampliación de la cobertura del seguro. Una nueva protección ejercida sobre los daños sufridos por los ocupantes del vehículo. Sin embargo la norma, enclavada en el apartado segundo del artículo 1, excepciona la mencionada garantía al conductor del automóvil.

En lo que respecta a los daños materiales soportados por los ocupantes del vehículo, la Tercera Directiva omite cualquier pronunciamiento al respecto de manera que establece a los Estados miembros plena libertad para determinar el alcance de la cobertura del seguro sobre este tipo de daño.

– La Cuarta Directiva [2000/26/CE], del Parlamento europeo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles.

A pesar de la solidez compuesta por el bloque jurídico de las tres Directivas anteriores, nuevamente, el Parlamento europeo apuesta por la introducción de otra Cuarta Directiva en materia de tráfico y seguro. En este caso, el objetivo primordial reside, no ya en el caso común de accidentes acaecidos en el país de residencia de la víctima, causados por vehículos matriculados y asegurados en el mismo país o en otro Estado miembro, sino en el supuesto de que el accidente ocurra en un país distinto al de su residencia y por lo tanto tenga que hacer valer



su derechos contracorriente. Es decir, la víctima “visitante” o “transeúnte” debe acometer la reclamación sin demasiadas garantías, dado el inconveniente que supone llevar a cabo la tramitación fuera de su territorio nacional. Lo cierto es que, por regla general, cuando una persona se ve envuelta sin culpa en un accidente de circulación por carretera durante un viaje al extranjero, es más que probable que se encuentre con un sinfín de problemas para que sus daños sean indemnizados en la misma forma en que lo serían en su propio país.

El grado de complejidad se presenta a la hora de ejercer el derecho de indemnización en un país foráneo: legislación desconocida, lengua extranjera, problemas para obtener la liquidación del siniestro, dilación injustificada del proceso, inconvenientes para la averiguación de la entidad aseguradora, seguimiento del proceso, etc.

Ante esta situación, el órgano legislador europeo trata de completar el régimen instaurado por las tres primeras directivas a fin de garantizar a quienes hayan sufrido perjuicios o lesiones como consecuencia de accidentes de circulación una atención comparable, sea cual sea el lugar de la Comunidad en que haya ocurrido el accidente. De igual forma, se pretende lograr un resarcimiento rápido a las víctimas y la creación de un sistema de compensación entre los diferentes organismos, articulado sobre la base de la acción directa y de los representantes para la tramitación y liquidación de siniestros.

– La Quinta Directiva [2005/14/CE].

Si en las anteriores directivas los temas estrellas han brillado con luz propia, no sucede lo mismo con la denominada Quinta Directiva. En este sentido, el Parlamento Europeo se ha limitado a modificar las previsiones de las cuatro anteriores. La norma afronta el cambio legislativo desde la posición de la víctima. Trata de ofrecer un abanico de garantías que tienden en concreto a la consecución de un efectivo resarcimiento por los daños causados. La nueva ordenación comunitaria no camina hacia la creación de nuevos mecanismos jurídicos, sino que tiende a pulir los ya existentes. Si bien es cierto que en algunos aspectos pasa de puntillas en otros, por el contrario, ofrece un desarrollo minucioso, como si de un reglamento se tratase.



Al igual que lo hiciera la Primera Directiva, la Quinta Directiva vuelve a tratar el concepto de estacionamiento habitual, en este caso, se ocupa de matizar algunas particularidades que se presentan con las placas de matrículas provisionales o temporales, sin obviar el problema de los vehículos importados, dada la notable demanda de estos turismos. Continuando por estas lindes, la Directiva obliga a los Estados miembros a que se abstengan de llevar a cabo controles tendentes a verificar la existencia o inexistencia del seguro obligatorio de vehículos en determinados supuestos.

Tocando algo ya planteado por la Segunda Directiva, se amplían los límites cuantitativos de cobertura. Ahora se marcan importantes cantidades indemnizatorias para la compensación de los daños irrogados a las víctimas de los accidentes.

En lo tocante a la fijación de las cuantías indemnizatorias de la cobertura del seguro obligatorio de vehículos, la norma fruto del consenso europeo, dibuja un paisaje más alentador sobre la posición jurídica de la víctima. Así, blande unas cifras notablemente superiores a las propuestas por la Segunda Directiva. Con ello pasamos de los importes de 350.000 € en el supuesto de daños corporales, cuando no haya más de una víctima (se prevé que cuando hayan varias víctimas en un sólo siniestro, la cantidad anterior será multiplicada por el número de víctimas) y de 100.000 € en el caso de estar ante un siniestro donde se producen daños materiales, con independencia de cual sea el número de víctimas a las cuantías indemnizatorias siguientes:

- 1.000.000 de euros por víctima o 5.000.000 de euros por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas para los daños corporales.
- 1.000.000 de euros por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas para los daños materiales.

Esta modificación, a pesar de parecer sorprendente, no nos debe de extrañar, dado el olvido perpetuado en el transcurso de dos décadas, en cuyo periodo de tiempo no ha sido ampliado por parte del legislador comunitario. Lo que si es cierto, es que la mayor parte de los Estados de la Unión Europea han adoptado medidas de forma unilateral. Tal ha sido el caso de Bélgica, Finlandia, Luxemburgo, Francia, Reino Unido e Irlanda, países que han establecido una



cobertura ilimitada para los daños corporales. En otros casos, los países han decidido decantarse por la opción de ofrecer importes de cobertura muy superiores al mínimo establecido en la Directiva tanto para la compensación de los daños corporales como materiales.

En la misma línea victimista destaca la previsión que hace a los Estados miembros sobre la parte más débil de los accidentes de circulación. Así, frente a la vulnerabilidad de peatones y ciclistas, en el considerando 16 establece que los daños corporales y materiales sufridos por peatones, ciclistas y otros usuarios de las vías públicas no motorizados, que son generalmente la parte más débil en un accidente, deben estar cubiertos por el seguro obligatorio del vehículo implicado en el accidente, cuando tengan derecho a indemnización de conformidad con el Derecho civil nacional. Esta disposición no prejuzga la responsabilidad civil ni el nivel de indemnización por daños en un accidente concreto frente a lo que pudiera parecer..

– Directiva [2009/103/CE] del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de septiembre de 2009 relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.

La norma de rango europeo afronta la dispersión legislativa existente en materia de responsabilidad civil automovilística. La publicación sucesiva de directivas ha contribuido a dificultar la localización de las directrices marcadas para los Estados miembros. El texto no prevé grandes cambios en el panorama europeo, si bien agrupa la materia legislada con anterioridad y la codifica en forma de texto articulado donde se definen todos y cada uno de los conceptos claves en la materia a lo largo de 31 artículos. En consecuencia, la característica principal es que tiene por objeto codificar la Directiva 72/166/CE del Consejo de 24 de abril de 1972, la Directiva 84/5/CEE del Consejo de 30 de diciembre de 1983, la Directiva 90/232/CEE del Consejo de 14 de mayo de 1990 y la Directiva 200/26/CE del Parlamento europeo y del Consejo de 16 de mayo de 2000, todas ellas relativas a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de seguro de responsabilidad civil que resulta de los accidentes de circulación de vehículos automóviles.



2.- Régimen aplicable en el ordenamiento español.

2.1.- Antecedentes legislativos de la nueva LRCSCVM.

Como en todo sistema legislativo que se precie la regulación actual de una materia viene precedida de normas genéricas, cuyo contenido marca los principios fundamentales que serán objeto de un ulterior desarrollo. En este caso, son los artículos 1902 y ss. del CC los que sientan las bases del Derecho de daños en la circulación de vehículos automóviles. La cuestión no es baladí, ya que el conocimiento de la evolución legislativa de la responsabilidad automovilística ayudará a comprender la complicitad entre la realidad social del tiempo en el que fueron aplicadas y la finalidad que perseguían. Con estos prolegómenos, trataré de analizar el régimen aplicable en el ordenamiento español desde el desdoblamiento del CC en leyes especiales, hasta la Ley 21/2007 sobre RCSCVM.

2.1.1 -El cambio del régimen general del CC a la regulación especial.

El movimiento descodificador, sustanciado mediante la proliferación de leyes especiales en materia de Derecho privado, ha originado un desarrollo legislativo paralelo al CC. Atrás quedaron los principios inspiradores de la codificación europea en las postrimerías del siglo XVIII, comienzos del siglo XIX. En nuestro país, tímidamente, en el año 1821 aparece el primer intento de proyecto codificador, atribuido a MANUEL MARÍA CAMBRONERO.⁸ No obstante, habrá que esperar hasta el año 1851 para examinar la cuajada propuesta de CC de GARCÍA GOYENA, antesala del definitivo CC de 1889.

Concluida la época codificadora se abre un periodo de tranquilidad doctrinal, donde no se plantean cuestiones esenciales sobre el concepto y materias que conforman el Derecho Civil. En cambio, la tranquilidad se me antoja aparente, dado que el ideal codificador continúa vivo de ahí la divulgación de nuevos códigos civiles, a los que DIEZ PICAZO denomina Códigos de segunda generación.⁹

⁸ Proyecto que atiende a las exigencias del artículo 258 de la Constitución de 1812; “El CC y Criminal y de Comercio serán unos mismos para toda la monarquía.”

⁹ Son los casos del CC holandés, 1976 y 1992, el CC portugués de 1967 y el CC italiano de 1942. Cfr, DIEZ PICAZO. *Codificación, descodificación y remodelación*. A.D.C. 1992. Pág. 474.



En contrapartida a esta ideología, ya en el siglo XX se presenta una corriente legislativa encarnada en un fenómeno de dispersión y atomización que se registra en las fuentes de manifestación del Derecho Civil. Así pues, a la unidad a la que se inclina el fenómeno codificador se va a oponer la pluralidad normativa de las leyes especiales.

En el análisis de esta crisis, y siempre desde una perspectiva panorámica, cabe reseñar dos vías de actuación. Por un lado, lo que podríamos llamar los elementos técnicos de la misma; por otro, los cambios normativos que han sido provocados por la mutación de valores sociales. Ambos son aspectos de un mismo fenómeno, el cual es la evolución del concepto de Derecho Civil.

Por último, y por lo que se refiere a nuestro país, varias son las causas¹⁰ que explican la bifurcación del CC. En primer lugar, destaca el hecho de que en 1978 se aprobara la Constitución, con lo que vino a producirse el fenómeno de adaptación a través de leyes especiales. En segundo lugar, aparece el efecto que supuso para nuestro país el haber entrado a formar parte de la CEE en 1986. En este sentido es destacable el grado de influencia del organismo supranacional tanto en la tarea de incorporar una jerarquía normativa distinta a la propia del ordenamiento jurídico, con los problemas de competencia que ello plantea, como la incorporación del acervo comunitario, con sus propios principios al sistema español. En definitiva, esta diáspora de leyes especiales, además de ser causa del alejamiento de Código de los procesos socio-económicos también se podría mantener que la gran dispersión de leyes especiales responde a una legislación de urgencia. Si antes de publicarse el CC resultaba complicado conocer la legislación vigente ahora no es mejor, sino probablemente peor, por la suma de textos que, en progresión creciente, van surgiendo en el BOE.

En la regulación de algunas actividades se establecen regímenes de responsabilidad civil especial. Se trata de supuestos donde se prevé una responsabilidad objetiva por dos razones fundamentales: bien por la peligrosidad¹¹

¹⁰ CASTAÑEDA MUÑOZ, J. E.: "Avatares del CC en el último tercio de siglo. Historia de la propia descodificación". Cuadernos de Estudios Empresariales núm. 5, págs. 33 a 67. Madrid 1995.

¹¹ Sobre tipos de responsabilidad objetiva especial se pueden ver los comentarios a la Ley 48/1960, de 21 de julio de Navegación Aérea, a la Ley 25/1964, 29 de abril, completada con el Decreto de 22 julio 1967, que aprueba el



de la actividad llevada a cabo, bien como sistema para garantizar la efectividad de las indemnizaciones previstas en la legislación. En consecuencia, deberán aplicarse preferentemente sus normas reguladoras cuando ocurra un accidente previsto en la legislación específica, en virtud de la regla según la cual la ley especial deroga a la general. Lo cual no es óbice para que, a falta de esta regulación especial, se apliquen las disposiciones generales del CC.

El resultado de la legislación en tropel de leyes especiales afectó sobre manera al derecho de la circulación, a la sazón responsabilidad civil automovilística. Así, en la década de los años sesenta aparecieron los regímenes especiales de la responsabilidad civil: uso y circulación de vehículos a motor, la navegación aérea, protección de consumidores y usuarios, etc. La característica común de todos ellos es la preferencia hacia la objetivación de la responsabilidad.

Esta realidad social no pasa desapercibida para el Derecho y en el año 1962 germina, enraizada en el campo de la responsabilidad civil por daños y extramuros del CC, la Ley 122/1962 de 24 de diciembre sobre Uso y Circulación de Vehículos a Motor (BOE-núm. 310). Norma motivada, en parte, por el constante aumento del tráfico, consecuencia del uso, cada vez más frecuente, de vehículos de motor, el progreso y perfeccionamiento ininterrumpido de la técnica automovilística y de las necesidades de la vida moderna, como así se desprende de su singular exposición de motivos.

2.1.2.- Desarrollo legislativo especial de la responsabilidad civil y seguro en materia de tráfico: La Ley 122/1962, de 24 de diciembre, de Uso y Circulación de Vehículos de Motor y sus posteriores modificaciones.

El inicio del particular régimen especial aplicable a los daños producidos por la circulación de vehículos a motor se remonta en nuestro ordenamiento a la Ley de 24 de diciembre de 1962, e igualmente al Texto Refundido aprobado por Decreto 632/1968, de 21 de marzo, ambas normas legales concibieron en términos de

Reglamento sobre cobertura del Riesgo de Daños Nucleares y a la Ley 1/1970, de 4 de abril, de Caza de ROCA E.:“*Derecho de Daños. Textos y materiales*”. Valencia 2007. Editorial Tirant lo Blanch. Págs. 359 y ss.



generalidad y amplitud la responsabilidad civil. Fue la ley 122/1962¹² la que sentó las bases de lo que hoy se denomina Derecho de la Circulación. El texto legal aborda una temática variopinta en lo que al derecho se refiere. Mezcla disposiciones del orden penal con otras de tipo procesal, acabando con preceptos del Ordenamiento Civil. Es a este orden al que la ley le dedica el Título Tercero, cuyo contenido se distribuye en 3 capítulos: de la responsabilidad civil, del seguro obligatorio y del Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación. Dentro de esta estructura todavía en mantillas se enuncia el artículo 39, *«el conductor de un vehículo de motor que con motivo de la circulación cause daño a las personas o a las cosas estará obligado a reparar el mal causado, excepto cuando se pruebe que el hecho fuera debido únicamente a culpa o negligencia del perjudicado, o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. No se considerarán como casos de fuerza mayor los defectos de éste ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos»*.

La redacción de este artículo significó la superación del régimen romanista²⁴ de responsabilidad civil con apoyo en el enunciado del artículo 1.902 del CC, inadecuado al fin último de la protección de las víctimas. Con ello se instaura un sistema objetivista necesario ante la insuficiencia del patrón jurídico tradicional de la culpa.

La ley excluía el deber de reparar cuando el accidente fuera debido únicamente a culpa propia y exclusiva del perjudicado bajo el principio *«sibi imputet»*. Y es

¹² Para ampliar información ver SANTOS BRIZ, J.: *«Derecho de la Circulación: Problemas actuales»*. Madrid 1976. Motecorvo, REYES MONTREAL J. M.: *«Comentarios a la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor»*. Barcelona 1965. Ediciones Nauta. Págs. 11 a 35, CARRETERO PÉREZ, A.: *«Nueva Ley de Uso y Circulación de Vehículos a Motor»*. Valencia 1963. Págs. 158. FRAGUAS MASSIP: *«El ordenamiento civil en la Ley de 24 de diciembre de 1962»*. Libro de comentarios en torno a la Ley de 24 diciembre de 1962 sobre circulación de vehículos de motor, Valencia, 1963. Pág. 211. REGLERO CAMPOS, L.F.: *«Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro»* Madrid 2004. Ed. Aranzadi. Págs. 171 a 196. MEDINA CRESPO, M.: *«Responsabilidad Civil Automovilística: De las culpas absueltas a las inocencias condenadas»*. Granada 1996. Comares. Págs. 19 y ss, SOTO NIETO, F.: *«Responsabilidad civil derivada del accidente automovilístico»*. Madrid 1989. La Ley. Págs. 83 y ss.

²⁴ Régimen que procede de la *Lex Aquilia de damno iniuria dato* del Derecho Romano de fecha incierta (año 286 a JC), aunque, en todo caso, posterior a las XII Tablas, propuesta, al parecer por un tribuno llamado Aquilio y votada en plebiscito. Dentro de su estructura destaca el *«Damnun iniuria Datum»* que comprende los daños ocasionados a las cosas. Se considera como requisito indispensable para ejercer la acción la *«iniuria»*. Quien hubiese infligido con *«iniuria»* cualquier daño a una cosa de otro debía pagar al dañado. Como iniuria debemos entender; la violación del derecho, el acto contrario al derecho, sin razón, injustificadamente. CASTRESANA HERRERO, A.: *«Nuevas lecturas de la responsabilidad aquiliana»*. Ediciones Universidad de Salamanca. 2001.



que el orden establecido por la Ley de 1962 arrastra reminiscencias subjetivistas¹³ del pasado. La culpa continua latiendo con fuerza en un empeño del legislador de no seccionar del todo el cordón umbilical que une a este título de imputación con el hecho dañoso. De igual forma la obligación de resarcir cesa cuando quede acreditado que el hecho fue debido únicamente a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo.

Se trata de una normativa sin precedentes, respecto de la cual se mantuvo en principio una postura de reserva y expectación. Actitud ligada a la incertidumbre sobre un más que posible encarecimiento del precio del seguro. De ahí que el Decreto-Ley de 22 de marzo de 1965 recortara su ámbito de aplicación a los daños causados a las personas.

Aproximadamente, tres años más tarde, acontece la promulgación del Decreto de 6 de mayo de 1965, por el que se adoptó la aplicación de la Ley de Uso y Circulación y el Reglamento del Seguro Obligatorio al sistema limitado. La obligación de reparar el mal causado impuesta por el artículo 39 de la Ley de 24 de diciembre de 1962 se habría de entender referida sólo al daño a las personas y dentro de los límites y condiciones que para el ámbito del Seguro Obligatorio se establecía en el Reglamento de 19 de noviembre de 1964.

Posteriormente, la Ley sufrió una profunda reforma merced del Decreto 632/1968, de 21 de marzo, que derogó sus dos primeros títulos.

La adhesión de España a la Comunidad Europea en el año 1986 hace necesario adaptar la normativa interna a las exigencias de las Directivas europeas. Con este significado, surge el RDL 1301/1986, de 28 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la LUCVM y el RD 264/1986 de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro de Responsabilidad Civil derivada del Uso y Circulación de Vehículos de Motor, de suscripción obligatoria. En el preámbulo de la Ley se destaca que la adhesión de España a las Comunidades Europeas exige la suscripción obligatoria de un Seguro sobre Responsabilidad Civil que cubra, en los términos y con la extensión prevista en la Directiva tanto los daños corporales,

¹³ SOTO NIETO, F.: *“La Responsabilidad Civil en el Accidente Automovilístico. Responsabilidad Objetiva”*. Madrid 1969. Ed. Gesta. Págs. 25 a 31.



como los materiales. No obstante, con anterioridad a este hecho, desde la promulgación de la LCS de 8 de octubre de 1980, se había producido una aproximación en el modo de operar del Seguro Obligatorio de Vehículos.

El régimen instaurado por el texto refundido de la LUCVM arroja una configuración en sintonía con el derecho interno de los restantes Estados miembros comunitarios. Según el artículo 1.1 *«el conductor de un vehículo de motor que con motivo de la circulación cause daños corporales o materiales, estará obligado a repararlos conforme a lo establecido en la presente Ley»*. Seguidamente a este aserto, la norma introduce dos tipos de regímenes de responsabilidad, el primero para los casos en que se irroguen daños corporales y el segundo para los supuestos donde se causen daños materiales. De este modo, sobre los daños corporales orbita una responsabilidad objetiva, mientras que en lo atinente a los daños materiales se predica una responsabilidad subjetiva.

El siguiente paso supuso un giro importante en la legislación sobre responsabilidad civil y seguro derivada de la circulación de vehículos a motor, dado que el cambio afronta la implantación de nuevas garantías para las víctimas de accidentes de tráfico. Aparece, por tanto, la Ley 30/1995 de 8 de noviembre de Ordenación y Supervisión de Seguros Privados¹⁴, la cual introduce, a través de su disposición adicional 8ª, una nueva denominación del sistema. A partir de ahora el enunciado del texto legal se identificará como *«Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor»*. De modo que, la imputación y reparación de daños en la circulación de vehículos de motor se somete a este régimen especial respecto del cual las normas sobre responsabilidad civil contenidas en el CP y en el CC se ofrecen como régimen general.

Una de las características más importantes del texto, en lo que a la responsabilidad civil se refiere, hace referencia al sistema indemnizatorio

¹⁴ SÁNCHEZ CALERO, F. J.: *“Consideraciones generales en torno a la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados”*. La Ley: Revista jurídica española de doctrina, jurisprudencia y bibliografía. N° 1, 1996, págs. 1672 a 1674.



articulado a través de un cuadro de importes fijados en función de los distintos conceptos indemnizables, que permiten, atendidas las circunstancias de cada caso concreto y dentro de unos márgenes máximos y mínimos, individualizar la indemnización derivada de los daños sufridos por las personas en un accidente de tráfico.

Constituye una cuantificación legal del daño causado al que se representa en el artículo 1902 del CC, y de la responsabilidad civil a que hace referencia el artículo 19 del CP.

En definitiva, la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro mantiene de la redacción anterior (Decreto 632/1968, de 21 de marzo, Texto Refundido de la Ley 122/1962 de 24 de diciembre de Uso y Circulación de Vehículos de Motor) los artículos 9 a 16 y 19. Sin embargo, la presente Ley da una diferente composición a los preceptos legales 1 a 8. Por último, la LECiv 1/2000 deroga los artículos 17 y 18 del original Texto Refundido de la LUCVM.

El RD de 12 de enero de 2001, número 7/2001 (BOE 13/01/2001) que aprueba el Reglamento de Responsabilidad Civil y Seguro en la circulación de vehículos a motor, completa la normativa reguladora de la responsabilidad civil y su aseguramiento, de manera que, como afirma su exposición de motivos, «el conocimiento de la normativa reguladora de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor requiere de la comprensión conjunta de la LRCSCVM y del presente Reglamento».

Como paso previo al actual régimen, surge el RDL 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la LRCSCVM. El texto legal, atiende al mandato conferido al Gobierno por la disposición final primera de la Ley 34/2003, de 4 de noviembre, de modificación y adaptación a la normativa comunitaria de la legislación de seguros privados. Dicha disposición autoriza al Gobierno para que elabore y apruebe un texto refundido de la LRCSCVM.

En consecuencia, la norma deja establecido, definitivamente, las claves del sistema sobre la responsabilidad automovilística. Así, el artículo primero del Capítulo I del Título I prevé que el conductor de vehículos a motor es responsable,



en virtud del riesgo creado por la conducción de éstos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación.

Junto a esta consideración aparecen, entre otras cuestiones, los regímenes de responsabilidad objetiva para los daños a las personas, la responsabilidad subjetiva para los daños irrogados a los bienes, las causas de exoneración por fuerza mayor o por culpa exclusiva de la víctima, la equitativa moderación de la responsabilidad por concurrencia de culpas, así como también la inclusión dentro de la indemnizaciones del daño emergente y el lucro cesante.

Finalmente, el sistema se cierra con la entrada en vigor de la Ley 21/2007, de 11 de julio, por la que se modifica el Texto Refundido de la LRCSCVM, aprobado por el RDL 8/2004, de 29 de octubre y el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, aprobado por RDL 6/2004 de 29 de octubre y su reglamento de desarrollo.

2.1.3.- El cambio operado por la Ley 21/2007, de 11 de julio. Norma que modifica el Texto Refundido de la LRCSCVM, aprobado por el RDL 8/2004.

Como consecuencia de la Quinta Directiva europea y teniendo en cuenta el plazo de transposición al ordenamiento español previsto por la misma (11 de junio de 2007), el Consejo de Ministros previo informe del Consejo de Estado, remitió al Congreso de los Diputados la que hoy es Ley 21/2007 por la que se modifica el Texto Refundido de la LRCSCVM, aprobado por RDL 8/2004, de 29 de octubre, y el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, aprobado por el RDL 6/2004, de 29 de octubre. La técnica legislativa seguida no consiste en la aprobación de una “nueva ley” reguladora de la materia, sino en la mera modificación y reforma de las dos grandes normas reguladoras del seguro de responsabilidad civil ya existentes en nuestro ordenamiento.

En líneas generales, los cambios más significativos respecto de la legislación anterior los podríamos resumir en los siguientes:

– El texto vigente obliga a mantener en vigor un contrato de seguro por cada vehículo del que se sea titular. Con anterioridad a esta nueva redacción, el



artículo 2.1 párrafo primero establecía la misma obligación, pero sin embargo no hacia alusión al deber de mantener la vigencia de la cobertura del SOA.

- Se amplía la definición de estacionamiento habitual del vehículo en España, cuestión fundamental para determinar quien debe hacer frente a la indemnización en caso de siniestro. Así se considera vehículo con estacionamiento habitual en España.

- El que lleva matrícula española, ahora con independencia de sí dicha matrícula es definitiva o temporal.

- El importado desde otro Estado miembro de la Unión Europea, durante un máximo de 30 días a contar desde que el comprador aceptó la entrega del vehículo, aunque éste no haya sido matriculado en España.

- El que ocasione accidente en España y que carezca de matrícula o que tenga una matrícula que no le corresponde o que haya dejado de corresponderle.

- Aquel para el que no exista matrícula, pero lleve placa de seguro o signo distintivo análogo a la matrícula expedidos por España.

Surgen nuevas obligaciones formales para el asegurador.

- Se obliga a las entidades aseguradoras a expedir el certificado de antecedentes de siniestralidad, previa petición del propietario del vehículo o del tomador del seguro, ampliando el plazo sobre el que se certifica a 5 años desde los 2 años que preveía la normativa anterior. La expedición del certificado ha de hacerse en el plazo de 15 días hábiles desde la receptación de la petición.

- Las entidades aseguradoras tendrán que remitir al Ministerio de Economía, a través del CCS, la información sobre los contratos de seguro que sea necesaria, en la forma que se determinará reglamentariamente. El incumplimiento de esta obligación va a constituir una infracción administrativa muy grave.

- En cuanto a la cobertura del seguro obligatorio, existen importantes novedades que afectan, sobre todo, a la inoponibilidad de condiciones contractuales que hoy constituyen casi cláusulas de estilo en todos los condicionados generales y particulares.

- En el extranjero, se especifica que la cobertura del seguro incluirá cualquier tipo de estancia del vehículo en el territorio de otro Estado miembro de la Unión Europea durante la vigencia del contrato de seguro.



- Quedan fijados, mediante el artículo 4.2, los límites cuantitativos de cobertura del seguro obligatorio de vehículos en las siguientes cantidades,
 - a) en los daños a las personas, 70 millones de euros por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas;
 - b) en los daños en los bienes, 15 millones de euros por siniestro.
- Los importes se actualizarán en función del índice de precios de consumo europeo. El seguro obligatorio no cubre los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o fallecimiento del conductor del vehículo causante del accidente. En la práctica se han planteado problemas en aquellos casos en los que en el siniestro interviene exclusivamente un sólo vehículo falleciendo su conductor. La controversia aparece cuando los familiares del finado reclaman la indemnización a la entidad aseguradora del vehículo por la muerte de aquél, sustentando la pretensión en el hecho de que si bien el conductor está excluido de la cobertura del seguro, no sucede lo mismo con los que resulten perjudicados por su defunción.
- Se consagra la inoponibilidad de cláusulas contractuales que excluyan de la cobertura del seguro al ocupante sobre la base de que éste supiera o debiera haber sabido que el conductor del vehículo se encontraba bajo los efectos del alcohol o de otra sustancia tóxica en el momento del accidente.

Asimismo, el asegurador no podrá oponer frente al perjudicado la existencia de franquicias. Tampoco se podrá oponer frente al perjudicado, ni frente al tomador conductor o propietario, la no utilización de la DAA.

Respecto a la obligación de suscribir seguro:

- La ley autoriza la realización de “controles por sondeo” no sistemáticos, siempre que no sean discriminatorios y se efectúen como parte de un control que no vaya dirigido exclusivamente a la comprobación del seguro.
- Se establece la prohibición de circular por el territorio nacional de los vehículos no asegurados. En caso de incumplimiento de la obligación de portar seguro, se prevé el dispositivo o precinto público o domiciliario del vehículo con cargo a su propietario mientras no sea concertado el seguro, así como una sanción pecuniaria de 601 a 3005 euros de multa, graduada según que el vehículo circulase o no, su



categoría, el servicio que preste, la gravedad del perjuicio causado, en su caso, la duración de la falta de aseguramiento y la reiteración de la misma infracción.

En caso de incumplimiento de la obligación de portar seguro, se prevé el dispositivo o precinto público o domiciliario del vehículo con cargo a su propietario mientras no sea concertado el seguro, así como una sanción pecuniaria de 601 a 3005 euros de multa, graduada según que el vehículo circulase o no, su categoría, el servicio que preste, la gravedad del perjuicio causado, en su caso, la duración de la falta de aseguramiento y la reiteración de la misma infracción.

– La nueva redacción del artículo 7 de la LRSCVM incluye la obligación del asegurador de presentar, en el plazo de tres meses desde la recepción de la reclamación del perjudicado, una oferta motivada de indemnización, si se ha determinado la responsabilidad y cuantificado el daño. Por el contrario, si la reclamación hubiera sido rechazada se hará constar a través de una respuesta motivada.

– Modificación en el régimen del derecho de repetición del asegurado. Este derecho de repetición se dispone en el artículo 10 del texto legal. En consecuencia, se añade el apartado c), donde se habilita al asegurador para repetir contra el tomador del seguro o asegurado, por las causas previstas en la Ley 50/1980, de 8 de octubre de Contrato de Seguro, y conforme a lo previsto en el contrato, en el caso de conducción del vehículo por quien carezca de permiso de conducir.

– Nuevas funciones de cobertura para el CCS.

La Ley introduce un nuevo párrafo en el apartado a) del artículo 11.1 del Texto Refundido de la LRCSCVM en el que se establece, «si como consecuencia de un accidente causado por un vehículo desconocido se hubieran derivado daños personales significativos, el CCS habrá de indemnizar también los eventuales daños en los bienes derivados del mismo accidente. En este último caso podrá fijarse una franquicia no superior a 500 euros». De igual forma, se añade un último párrafo, donde se define lo que ha de entenderse como “daños personales significativos”. En este caso, tendrán tal consideración; la muerte, la incapacidad



permanente o la incapacidad temporal que requiera, al menos, una estancia hospitalaria superior a siete días.

Por lo tanto, entendemos, que cuando el accidente sea causado por un vehículo desconocido la cobertura del Consorcio se extiende, también, a los bienes materiales dañados como consecuencia del siniestro.

Otro aspecto novedoso, respecto de la regulación anterior, hace mención a los daños causados a las personas y en los bienes por vehículos importados. En esta ocasión, el CCS dará cobertura a los siniestros causados por un vehículo importado a España desde otro Estado miembro del EEE, siempre que el vehículo no esté asegurado y el accidente haya ocurrido dentro del plazo de treinta días a contar desde que el comprador acepto la entrega del vehículo.

Se trata con ello de que no queden sin cobertura los siniestros causados por vehículos importados a España que carezcan de seguro y que no tengan matrícula española.

Finalmente, en relación con la función que corresponde al Consorcio como organismo de información se establece un dilatado elenco de personas y organismos que podrán acceder a las bases de datos creadas al efecto. Así, el apartado segundo del artículo 25 dispone el libre acceso al FIVA de los centros sanitarios y servicios de emergencias médicas que suscriban convenios con el CCS y las entidades aseguradoras para la asistencia a lesionados de tráfico. En consecuencia, se permite la consulta al FIVA a los centros hospitalarios y servicios de emergencias que tengan suscritos los Convenios de Asistencia Sanitaria de la sanidad pública y la privada.

La presente norma, objeto de análisis, también regula la aplicación de sanciones por la falta de información de las entidades aseguradoras sobre los contratos que suscriban al CCS y/o por la falta de veracidad de la información remitida cuando con ello se dificulte el control del efectivo cumplimiento de la obligación de aseguramiento o la identificación de la entidad aseguradora que debe asumir los daños y perjuicios en un accidente de circulación.

Regulación minuciosa del los intereses moratorios en la cobertura del siniestro.



En este caso, el artículo 9 de la Ley sufre una significativa modificación. Por una parte, hay que tener en cuenta, que los intereses de demora se producirán a partir de trascurrido el plazo de tres meses sin que se haya presentado la oferta motivada de indemnización y por otra, que no se impondrán intereses por mora si el asegurador acredita haber presentado al perjudicado la oferta motivada de indemnización a que se refieren los artículos 7.2 y 22.1 de esta Ley, siempre que:

- la oferta se haga dentro del plazo previsto en los citados artículos,
- se ajuste en su contenido a lo previsto en las normas de desarrollo reglamentario,
- que el pago no se condicione a la renuncia del perjudicado al ejercicio de futuras acciones que puedan corresponderle.

En el supuesto de que los daños causados a las personas hubiesen de sufrirse por éstas durante más de tres meses o en aquellos casos en que su exacta valoración no pudiera ser determinada a efectos de la presentación de la oferta, el Tribunal, a la vista de las circunstancias del caso y de los dictámenes e informes que precise, resolverá sobre la suficiencia o ampliación de la cantidad ofrecida por el Juzgador. Luego, en estos supuestos se utiliza el mismo procedimiento que el que ya venía establecido legalmente para los casos de pago o consignación judicial realizados por el asegurador dentro de los tres meses siguientes a la producción del siniestro a efectos de enervar la imposición de intereses de demora.

3.- Ámbito material de aplicación de la LRCSCVM: El concepto de “accidente o hecho de la circulación” y de “vehículo a motor” como principales presupuestos del sistema.

3.1.- El alcance del concepto de accidente de circulación.

A pesar de la dificultad que conlleva delimitar la noción de accidente, dado el vasto conjunto de actividades sobre las cuales pueden acaecer sus efectos, existen varios elementos que se dan en todo accidente. Estos son: la acción u omisión y el resultado no deseado. Partiendo de esta base, cabría añadir otros componentes



que contribuyen a concretar aun más lo que debemos entender por accidente¹⁵. Entre ellos: suceso no deseado, esencialmente desgraciado, hecho que se presenta de forma brusca, alteración del entorno donde se manifiesta, hecho fortuito o eventual, suceso involuntario, etc. En consecuencia, de forma apriorística el accidente se puede entender como «*suceso fortuito o eventual que altera el orden de las cosas y que involuntariamente ocasiona daños en las personas u objetos*». Hay que decir, que el fenómeno de la accidentalidad no está necesariamente ligado el destino o la fatalidad, sino que es posible actuar para evitarlos, o al menos, para reducir su número o para mitigar sus consecuencias.

Sin embargo, con la finalidad de concretar el alcance del término «accidente» es preciso especificar el tipo de suceso al cual nos estamos refiriendo (accidentes laborales, deportivos, de transporte, medioambientales, etc.). En este caso, el apellido que acompaña a la acepción de accidente es el vocablo “circulación” o “tráfico”. Luego, el accidente es de tráfico cuando ocurre en las vías públicas como resultado del tránsito vehicular. Así las cosas identificamos, al menos dos definiciones que hacen mención al accidente de circulación, el concepto genérico y el normativo o legal.

3.1.1.- Concepto genérico.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto y siguiendo a J.S. BAKER Y LÓPEZ MUÑIZ GOÑI. M,¹⁶entre otros, el accidente de tráfico es «*un suceso eventual, producido con ocasión del tráfico, en el que interviene alguna unidad de circulación y como resultado del cual se produce muerte o lesiones en las personas o daños en las cosas*». También con carácter general¹⁷, el accidente de circulación se define como «*el producido en las vías públicas de las poblaciones y*

¹⁵ Entre otras consideraciones genéricas del concepto de accidente, las siguientes: transferencia no controlada de energía que produce como consecuencia lesiones o muerte en las personas. “*Informe mundial sobre prevención de traumatismos causados por el tránsito Organización Mundial de la Salud*”. Ginebra 2004. Suceso resultado de la aplicación de algún tipo de energía (química, nuclear, mecánica, luminosa, eléctrica, electromagnética, térmica, etc.) a un objeto, persona, estructura, etc., o un conjunto de estos con resultados no deseables y, cuando menos, potencialmente dañinos. *Dirección General de Protección Civil de España. Centro Europeo de Investigación Social de Situaciones de Emergencia. CIESE.*

¹⁶ BAKER, J.S. & FRICKR., L.B. “*Traffic accidents investigation manual*”. Northwestern: 1986. Ed. Northwestern University traffic Institute. Traducido en Castellano por la D.G.T en 1970.

LÓPEZ MUÑIZ GOÑI. M.: “*Accidentes de tráfico, problemática e investigación*” Revista de Derecho Judicial, D.L. Madrid 1971.

¹⁷ NOËL, L.: “*La notion d’accident*”. Revue générale du droit des assurances 2-2004. Págs. 309-335



en las carreteras por los semovientes o los vehículos (carros, bicicletas motocicletas y automóviles) que por ellas transitan»¹⁸. Como se puede apreciar, los intentos de aquilatar la definición del accidente de tráfico en sentido genérico son numerosos, pero sin embargo, es verdaderamente complicado encontrar una única definición capaz de cerrar herméticamente los factores que convergen en un accidente de tráfico.

3.1.2.- Concepto normativo o legal.

En orden a unificar criterios sobre la producción de accidentes de tráfico, se han creado, con cierto grado de paralelismo, otros conceptos de accidente mediante disposiciones legales, al objeto de poder deslindar correctamente este hecho dañoso del resto de supuestos que quedan fuera del régimen especial de los accidentes de circulación.

En primer lugar, cabe citar el concepto normativo impuesto a través de la Orden Ministerial 18 de febrero de 1993,¹⁹ el cual establece como accidente de circulación «*el producido o que tenga su origen en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, siempre que resulte del mismo, una o varias personas muertas o heridas o sólo daños materiales y esté implicado, al menos, un vehículo en movimiento*». En sentido negativo, diremos «*in prima facie*», que no tendrán la consideración de accidente de tráfico, entre otros, los siguientes supuestos:

- La manipulación de un vehículo para simular un accidente de tráfico.
- El incendio de un vehículo estacionado.²⁰
- La caída de un objeto sobre un vehículo estacionado.
- La apertura fortuita de una portezuela que golpea a un peatón.
- Un peatón que se golpea con una señal de tráfico, tropieza contra una baldosa o cae a una zanja.

¹⁸ JOUVENCEL M.R.: “*Biomecánica del accidente de tráfico*”. Ed. Díaz de Santos S.A. Madrid. 2000. Pág. 5.

¹⁹ Orden Ministerial de 18 de febrero de 1993 por la que se modifica la estadística de accidentes de circulación (BOE 24/02/1993), que deroga a la Orden de Presidencia de Gobierno de 13 de marzo de 1981.

²⁰ Sin embargo, la Sentencia de la AP de Baleares de 18 de enero de 2007 estima el incendio de un automóvil estacionado producido antes o después de circular como hecho o accidente de la circulación amparado por el seguro obligatorio de responsabilidad civil del automóvil.



- La lesión de un ocupante del vehículo por un golpe de otro usuario o por un objeto lanzado desde el exterior.
- Las maniobras irregulares de vehículos sin generar daño alguno, derrapes, trompos, etc.

En segundo y último lugar, ya inmiscuido en el ámbito de la responsabilidad civil, surge la noción de accidente o hecho de la circulación que marcará la pauta decisiva para una correcta aplicación legal del régimen. En consecuencia, para los efectos que aquí nos interesan, la delimitación conceptual en este caso pivota sobre el RSORCCVM. Por tanto, según el artículo 2 del citado texto aprobado por RD 1507/2008, de 12 de septiembre, se debe de entender por accidente o hecho de la circulación *«el derivado del riesgo²¹ creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común»*.

Abundando aún más en la noción de accidente, conviene tener presente la definición dada por el artículo 100 de la Ley 50/1980 de Contrato de Seguro. En esta ocasión, se entiende por accidente; *la lesión corporal que deriva de una causa violenta súbita, externa y ajena a la intencionalidad del asegurado, que produzca invalidez temporal o permanente o muerte*.

Tanto el “accidente” o “hecho de la circulación”, como el “vehículo a motor” son elementos esenciales para la aplicación de la normativa sobre responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor. Que sea o no considerado como accidente de circulación un hecho determinado trae consigo distintas consecuencias jurídicas que marcaran el camino a seguir dentro o fuera del sistema especial estatuido por la LRCSCVM y por ende la aplicación del sistema de valoración del daño, la intervención del SOA y la mediación del CCS como fondo de garantía, entre otras cuestiones.

²¹ La expresión “derivado del riesgo” evoluciona de la contenida en el artículo 4 del RD 2641/1986 por el que se aprueba el Reglamento del Seguro de Responsabilidad Civil derivada del Uso y Circulación de Vehículos de Motor de Suscripción Obligatoria. Esta norma establecía como hecho de la circulación los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor.



Por consiguiente, las mimbres usadas para dar forma al sistema se conforman alrededor de estos dos preceptos básicos que se encuentran entrelazados: “hecho de circulación” y “vehículo a motor”.

En lo atinente al accidente o hecho de la circulación, hay que significar que en la definición prevista en el artículo 3 del RSORCCVM se aprecian dos elementos, uno material; vehículo a motor y otro espacial; lugar donde se produce.

El primero, hace referencia al medio de transporte sobre el cual se cierne el riesgo de sufrir las consecuencias de una accidente de circulación. Una de las primeras definiciones legales del concepto o noción de vehículo a motor aparece en el año 1900 con motivo de la publicación en el mes de septiembre del Reglamento para el servicio de coches automóviles por las carreteras del Estado, norma que deroga la Real Orden de 31 de julio de 1897. En esta disposición legal se define al automóvil como todo carruaje movido por fuerza mecánica, cuya conformación debe garantizar unas condiciones mínimas de seguridad.

En la actualidad²² por vehículo a motor, según el artículo 2 del RSORCCVM, habrá que considerar a todo vehículo, especial o no, idóneo para circular por la superficie terrestre e impulsado por motor, incluidos los ciclomotores, así como los remolques y semirremolques, estén o no enganchados, con exclusión de los ferrocarriles, tranvías y otros que circulen por vías que les sean propias. De igual forma, se aplicarán los conceptos recogidos en el anexo del RDL 339/1990²³, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la LTSV, en su redacción dada por el RD 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el RGVeh. De igual forma, nuestro CP también lanza una definición de lo que se debe de entender por vehículo a motor. Lo hace en el Libro II. Delitos y sus penas, dentro del título XIII «delitos contra el patrimonio y contra el orden socioeconómico».

²² El Derecho italiano trata la definición de vehículo a motor en el artículo 46 del «*codice della Strada (d. lg. 30.4.1992, n. 285): Ai fini delle norme del presente codice, si intendono per veicoli tutte le macchine di qualsiasi specie, che circolano sulle strade, guidate dall'uomo. Non rientrano nella definizione di veicoli quelle per uso di bambini o di invalidi, anche se asservite da motore, le cui caratteristiche non superano i limiti stabiliti dal regolamento*». El art. 47 enuenera un amplio elenco de vehículos: «*veicoli a braccia, veicoli a trazione animale, velocipedi, slitte, ciclomotori, motoveicoli, autoveicoli, filoveicoli, rimorchi, macchine agricole, macchine operatrici, veicoli con caratteristiche atipiche*. En el caso francés *vide C. Route*, en profundidad LUCAS-GALLAY, I.: “*La notion de véhicule terrestre à motear au sens de l'article 1° de la loi du 5 juillet 1985*”, *Gaz. Pal.* 1997, doct. Pág. 1227.

²³ Vehículo: Artefacto o aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2. Vehículo de motor: Vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores y los tranvías



Capítulo IV. Artículo 244 “del robo y hurto de uso de vehículos a motor”. Este precepto incluye expresamente a los vehículos de motor y a los ciclomotores, superando el texto del artículo 516 bis del CP anterior, que trataba de englobar ambas categorías a través de la expresión «*vehículo de motor ajeno, cualquiera que fuese su clase, potencia o cilindrada*».

Quedan al margen de la definición, los vehículos a motor eléctricos que por concepción, destino o finalidad tengan la consideración de juguetes, en los términos definidos y con los requisitos establecidos en el artículo 1.1 del RD 880/1990²⁴, de 29 de junio, sobre normas de seguridad de los juguetes, y normativa concordante y de desarrollo.

Tampoco se encontrarán incluidas en el ámbito del presente Reglamento las sillas de ruedas. En cambio, el Reglamento aprobado en 2008, adaptado a la Ley 21/2007 RCSCVM, considera como vehículo a motor, y por lo tanto susceptible de cumplir con la obligación de aseguramiento, a todos los vehículos que requieran autorización administrativa para circular, ya sean minimotos, patinetes a motor, etc. La autorización administrativa de referencia ha de ser la TIT. Es decir, todo vehículo que ostente TIT deberá estar asegurado. No obstante, se prevén algunas excepciones de forma expresa, remolque cuya MMA sea inferior a 750 kilogramos, vehículos dados de baja, etc.

Por su parte, el elemento espacial “lugar” que complementa al material “vehículo a motor” aparece en la segunda parte de la definición de accidente. Aquí, el legislador trata de deslindar los lugares donde se consideraran como tales los accidentes de circulación. Por tanto, hecho de la circulación será aquel que tenga lugar tanto en los garajes y aparcamientos, como en las vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, ya sean urbanos como interurbanos, así como en vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común. Debido a este carácter fáctico tan marcado de difícil encorsetado, el artículo 1.1 del RGCir hace extensible, su aplicación a las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin

²⁴ Artículo 1.1. Se entenderá por «juguete» todo producto concebido o manifiestamente destinado a ser utilizado con fines de juego por niños de edad inferior a 14 años.



tener tal aptitud, sean de uso común, y, en defecto de otras normas, a los que las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

Como puede advertirse, el concepto o elemento espacial de hecho de la circulación es enormemente amplio, hasta el punto de que sólo cabe excluir de él aquellos lugares en los que sea materialmente imposible el acceso y circulación de vehículos terrestres de motor²⁵.

Al igual que en el caso de la noción “vehículo a motor”, el RSORCCVM, aprobado por RD 1507/2008, de 12 de septiembre, profundiza algo más. La norma llega a pulir las circunstancias que quedan fuera del concepto de “hecho de la circulación”, estableciendo que no son accidentes de tráfico:

Los derivados de pruebas deportivas con vehículos a motor.

– Vehículos destinados a tareas industriales o agrícolas. Un ejemplo paradigmático sería el de las máquinas quitanieves, vehículos que se encuentran en dos posiciones distintas respecto a la consideración de sus trabajos, dependiendo si están realizando las tareas para las cuales fueron concebidas o si por el contrario se encuentran desplazándose de un lugar a otro. En consecuencia, necesitarán dos aseguramientos: SOA y seguro de explotación.

– Desplazamientos de vehículos a motor por vías o terrenos en los que no sea de aplicación la legislación de tráfico (recintos de puertos o aeropuertos). En estos casos la cobertura del riesgo será atribuida mediante el preceptivo seguro de explotación.

3.2.- Concurrencia cumulativa de factores.

A modo de conclusión se puede afirmar, que el ámbito material de aplicación de la LRCSCVM pondera la combinación de “hecho de la circulación” y “vehículo a motor” para considerar un suceso determinado como accidente de tráfico. Relación vehículo-lugar donde también confluyen otros factores, como la actividad

²⁵ Según la normativa vigente sobre tráfico (LTSV) no serán de aplicación las normas en ella contenidas en los lugares siguientes; los caminos, terrenos, garajes, cocheras u otros locales de similar naturaleza, construidos dentro de fincas privadas, sustraídos al uso público y destinados al uso exclusivo de los propietarios y sus dependientes.



que está destinado a desempeñar o si el lugar en el que se produce el accidente es por el que habitualmente circula el vehículo. En definitiva, analizar si estamos o no ante un hecho de la circulación va a ser una cuestión no exenta de cierto grado de complejidad. De modo que será la doctrina en algunas ocasiones y, mayoritariamente, la jurisprudencia los dispositivos encargados de dilucidar el problema.

La concurrencia cumulativa de los factores analizados abre la puerta a la responsabilidad civil y al seguro en la circulación de vehículos a motor. Así, teniendo presente, que existen, entre otras, las siguientes clases de vehículos:

- los destinados fundamentalmente al transporte de personas o bienes (turismos, autobuses, camiones, etc.),
- los destinados a trabajos industriales o agrícolas, cuyo uso principal sea para tales labores, que puedan o no desplazarse de un lugar a otro fuera de aquellos casos en los que desarrollan normalmente sus trabajos,
y los siguientes tipos de vías o bienes;
- vías o bienes, públicos o privados, abiertos a todas las personas o a un número de ellas con derecho de acceso a los mismos,
- vías o bienes, públicos o privados, cerrados al público,
- lugares especialmente destinados o acotados para el desarrollo de trabajos o labores, industriales o agrícolas.

Llegamos a la conclusión de que accidente o hecho de la circulación es:²⁶

El acaecido como consecuencia del uso propio de su destino o un uso análogo, de los vehículos destinados al transporte de personas o bienes en las vías o bienes, públicos o privados, abiertos a todas las personas o a un cierto número de ellas con derecho de acceso a los mismos. Así como también la utilización de los vehículos destinados a trabajos industriales o agrícolas cuando se desplacen por las mismas vías o bienes.

²⁶ REGLERO CAMPOS L.F.: “*Accidentes de circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*” Thomson Aranzadi. Navarra 2004. Págs. 137-138.



3.3.- Los supuestos que quedan al margen de la LRCSCVM.

En sentido negativo, el ámbito espacial de aplicación de la LRCSCVM deja al margen de su aplicación, mediante la definición prevista en el artículo 3 apartado 1 y 2 del RSORCCVM, a otras actividades como son, en primer lugar, los hechos derivados de la celebración de pruebas deportivas con vehículos a motor en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas, sin perjuicio de la obligación de suscripción de un seguro especial.²⁷ En segundo lugar, tampoco se considerarán hechos de la circulación los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello. En tercer, y último lugar, no tendrá la consideración de hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes. En todo caso, será hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor en cualquiera de las formas descritas en el CP²⁸ como conducta constitutiva de delito contra la seguridad vial.

Asistimos, por tanto, a un sinfín de supuestos propios de laboratorio, pero que sin embargo son alimentados por la realidad práctica. El accidente de tráfico es un suceso en el que pueden concurrir diversas causas y en el que el propio desarrollo tecnológico y la complejidad social contribuyen aportando elementos nuevos. La existencia de tales circunstancias, hacen que la pretensión del legislador por acotar o delimitar el concepto jurídico del accidente sea una empresa de complicada consecución. El factor de la causalidad es tan influyente que la normativa no ofrece un remedio eficaz para todo tipo de accidente. En consecuencia, todo apunta a que sea la aportación jurisprudencial la que contribuya a esclarecer los supuestos fronterizos entre hecho de la circulación u otro tipo de accidente.

²⁷ Artículo 16.2 del RSORCCVM para los riesgos derivados de las pruebas deportivas en las que intervengan vehículos a motor, celebrados en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas, deberá suscribirse un seguro especial destinado a cubrir la responsabilidad civil de los conductores intervinientes, como mínimo por los importes de las coberturas obligatorias establecidas en este Reglamento.

²⁸ Modificación operada por la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del CP en materia de Seguridad Vial. Todo ello en relación a la última modificación en virtud de la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio.



En líneas generales, se puede afirmar, que existen algunas exclusiones sobre el régimen de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor en las que la vis atractiva del aseguramiento obligatorio de los vehículos se impone frente a cualquier otra consideración jurídica. Ciertamente, parece que hay una predisposición a incardinar dentro de la cobertura del SOA casi cualquier cosa que suceda con un vehículo.

Veamos a continuación algunos tipos de exclusiones que se muestran rehaces al encorsetado normativo y huyen en auxilio de la jurisprudencia. Si bien ésta, tampoco acaba de establecer un criterio homogéneo.

a) Las pruebas deportivas.

Las competiciones deportivas con vehículos a motor quedan al margen de los hechos de la circulación, dado el carácter extraordinario de los lugares donde se celebran. En la mayor parte de los casos, tienen lugar en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas. Éste sería el supuesto de vías abiertas al tráfico pero que sin embargo durante la práctica del evento se cierran al mismo «*rallies*». Cuando hacemos referencia a pruebas deportivas de este tipo, debemos considerar que las mismas deben contar con las oportunas autorizaciones administrativas. Lógicamente, fuera de este ámbito legal quedarían las realizadas en la más absoluta clandestinidad, como pueden ser las carreras de vehículos no autorizadas en las vías públicas.

Por su parte el RSORCCVM, a través de su disposición adicional segunda, prevé la obligación de suscribir un seguro especial²⁹ destinado a cubrir la Responsabilidad Civil de los conductores intervinientes en pruebas o competiciones deportivas con vehículos a motor, como mínimo por los importes de las coberturas. La obligación de asegurar a los vehículos participantes en estas pruebas deportivas es clara. No ocurre lo mismo cuando nos topamos con vehículos que, estando diseñados para pruebas deportivas, también lo están para circular por las vías públicas. En este

²⁹ Existen otras normas que regulan la obligatoriedad de este tipo de aseguramiento, entre las cuales destaca el RGCir aprobado por RD 1428/2003 desde que dedicase una sección (artículo 55) y un prolijo anexo II a la regulación de dichas competiciones. En el Anexo se establecía la obligatoriedad de suscribir el seguro de responsabilidad civil al que se refiere el Reglamento del seguro del automóvil y un seguro de accidentes que tenga, como mínimo, las coberturas del seguro obligatorio deportivo, y sin ellos no se podrá celebrar prueba alguna.



caso, la obligación es doble, por un lado pesa sobre ellos el deber del aseguramiento obligatorio del automóvil y por otro, la obligación de estar en posesión del seguro especial para la celebración de pruebas deportivas.

Por lo que se refiere a la intervención del CCS en los accidentes acaecidos con ocasión de la celebración de pruebas deportivas autorizadas es evidente su no intromisión, aunque los propietarios de aquellos vehículos o la entidad u organismo que organiza tales pruebas no hayan suscrito el seguro especial a que se refiere el RSORCCVM. Por el contrario, si estaría obligado este organismo de garantía a indemnizar en el supuesto del accidente acaecido en pruebas o competiciones no autorizadas en vías públicas con vehículos no asegurados (STS -sala 2ª- de 3 octubre 2000). El Alto tribunal condenó a indemnizar los daños causados por una motocicleta robada y no asegurada que participaba en carrera de motos clandestina y sin ningún control.

Otra situación fronteriza entre la intervención o no del CCS, que se plantea con cierta frecuencia, es el accidente sufrido en las vías y terrenos públicos por motocicletas autorizadas y diseñadas exclusivamente para su participación en competiciones deportivas, generalmente en circuitos de tierra. Uno de estos casos fue resuelto por la STS -sala 2ª- de 22 mayo de 1989. Se trata del accidente de una motocicleta fabricada específicamente para rodar en circuitos de tierra de carácter privado y no para circular por las vías y terrenos públicos, donde tuvo lugar el siniestro. El TS viene a establecer que el accidente queda fuera de la cobertura del CCS. La Sala entiende, que las características singulares de la motocicleta, destinada al uso específico para el cual fue diseñada, estando prohibida su circulación por las vías públicas y que, en todo caso, la falta de matriculación y de seguro no la hacía susceptible de ser considerada como un vehículo a motor a los efectos de quedar sujeta al régimen del Seguro Obligatorio y, por ende, quedaba fuera de la cobertura del CCS.

b) Tareas industriales o agrícolas.

La exclusión de las tareas industriales o agrícolas de la consideración de hechos de la circulación, prevista en el apartado 2 b) del artículo 2 del RSORCCVM, se circunscribe a los terrenos o ámbitos destinados a dichas tareas, pero serán hechos



de la circulación los que protagonicen los vehículos de motor agrícolas o industriales cuando circulen por las vías abiertas a la circulación de otros vehículos o peatones.

En una primera aproximación al contenido y significado del artículo, se observan dos situaciones de hecho, la primera se cierne sobre el peligro creado por este tipo de maquinaria, (cosechadoras, tractores, camiones-grúas, plataformas elevadoras móviles, carretillas, maquinas para los trabajos de asfaltado, etc.) en el desempeño de las funciones propias para las cuales fueron fabricadas; y la segunda recae sobre el riesgo derivado de la circulación por vías o terrenos públicos cuando se autodesplazan por los mismos. Esto supone que si esos vehículos pueden circular por tales vías sus propietarios estarán obligados a suscribir el correspondiente SOA que cubra los daños que puedan derivarse de esa circulación, pero no los que tengan su causa en el desempeño de aquellas labores industriales o agrícolas.

Por su parte, la jurisprudencia, a la que necesariamente hay que acudir en estos casos, defiende el planteamiento más lógico. Arguye que todo daño causado por esta clase de vehículos es hecho de la circulación cuando sea consecuencia de un autodesplazamiento del mismo, por mínimo que sea, y con independencia del lugar donde se produzca. De este modo, los accidentes ocurridos con ocasión de los trabajos propiamente agrícolas o industriales no estarían dentro del ámbito del SOA.

Frente al carácter interpretativo extensivo de los tribunales, a comienzos de la década de los años setenta, de los conceptos de hecho de la circulación se opone un línea jurisprudencial, a partir de mediados de los años ochenta³⁰, que focaliza su argumentación en discernir si existe autodesplazamiento o por el contrario únicamente concurre trabajos industriales o agrícolas. Sirva de ejemplo algunos casos recientemente tratados por el TS y algunas Audiencias provinciales.

Cabe destacar el accidente en el que falleció un trabajador, ocurrido durante los trabajos de descarga de coches prensados de un camión a otro. Para efectuar esta actividad, el operario manejaba la grúa de uno de los camiones, estando detenido

³⁰ Por ser de mayor interés esta última etapa sirva de ejemplo las sentencias: STS de 7 de mayo de 1998, STS 10 de febrero de 1998, STS 10 de octubre de 1996.



el mismo. Era previsible que, al cargar en un camión objetos de unos quinientos kilos mediante una grúa instalada en otro, se produjeran oscilaciones y que la carga se moviera e, incluso cayera. La muerte sobrevino al caerse encima del finado uno de los vehículos achatarrados. El presente supuesto de hecho fue tratado por el TS (Sala Civil) en la sentencia, Sección 1ª, núm. 1244/2007 de 29 noviembre. El Alto tribunal entiende plenamente correcto admitir que los riesgos causados al cargar un camión detenido, con objetos procedentes de otro dotado de una grúa, que estaba siendo utilizada como instrumento para la ejecución de las operaciones, no son identificables con los previstos en el contrato de seguro celebrado por aquella, los cuales estaban limitados a la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor. Asimismo, tampoco considera hecho de la circulación el Alto tribunal (sentencia de 6/05/2010) los trabajos de tala de árboles realizada con un vehículo industrial (carroceta) cuando el operario que lo accionaba fue alcanzado por un cable de ésta. La demanda que formuló frente al propietario de la carroceta y la aseguradora, para reclamar los daños que le fueron ocasionados, fue desestimada porque el daño se produjo con ocasión de desarrollar actividades agrícolas o industriales -riesgo excluido- y no, por tanto, como consecuencia directa de la circulación.

Otro pronunciamiento lo vierte la sentencia núm. 1379/2008 de 3 enero. Se trata del accidente acaecido en un almacén de materiales de construcción por una carretilla destinada al transporte dichos materiales. El conductor del vehículo al ver a su hijo en las proximidades donde éste estaba trabajando, desciende de la carretilla y se dirige a recibirlo. Antes de abandonar el vehículo acciona el freno de servicio sin parar el motor. Instantes después, y debido a la pendiente, la carretilla comienza a moverse hasta atropellar al hijo del conductor. Como consecuencia del incidente se producen lesiones graves con resultado de amputación de una de las piernas del lesionado.

El fondo de la controversia gira en torno a la consideración del accidente como hecho de la circulación, ya que en uno u otro sentido la responsabilidad será imputada a la aseguradora que cubre el riesgo derivado de la circulación de vehículos o bien a la compañía de seguros que asume el riesgo de la explotación.



No obstante, el caso sometido a casación pondera la existencia de seguro cumulativo de responsabilidades civiles.

Propio de la vida cotidiana en las ciudades es la convivencia de las personas con ciertos vehículos destinados por sus características singulares a la limpieza de viales públicos. Esta actividad orientada a satisfacer las necesidades de limpieza con relativa frecuencia produce consecuencias negativas en forma de accidentes de tráfico. Así, la AP de Toledo en sentencia de 12 de mayo de 2006 se encarga de juzgar el accidente ocasionado por una máquina barredora que en pleno ejercicio de su actividad irroga daños materiales a un vehículo estacionado en la calle. La compañía aseguradora recurrente argumenta que los daños son producto del desempeño de las tareas propiamente industriales y, por ende, la atribución de responsabilidad por el suceso acontecido queda al margen de la cobertura del seguro obligatorio del automóvil. En cambio, el Tribunal, con buen criterio, contesta a las alegaciones manteniendo la evidencia, según la prueba de los hechos, de que el vehículo se encontraba circulando, barriendo la calle con unos cepillos que se alojan debajo del mismo y que el golpe con el vehículo del actor, que se encontraba debidamente estacionado en la vía pública, se produjo al no circular el conductor demandado con la debida atención y no calcular debidamente las distancias. Del mismo modo, se considera que no puede deducirse que la máquina barredora debiera resultar excluida del régimen del SOA pues el vehículo poco o nada tiene que ver con una grúa, un tractor o una cosechadora, por ejemplo. Ni tampoco su cometido, barrer las calles, tiene mucho que ver con una labor industrial o agrícola.

En lo referente a tareas agrícolas, valga el caso visto por la AP de Zaragoza, cuya sentencia es de 11 noviembre de 2004 a resultas del accidente por vuelco de un tractor agrícola y su remolque con resultado de un fallecido en finca privada. En este caso, la Audiencia de Zaragoza desestima el recurso del demandante sobre reclamación de cantidad derivada de una póliza de accidentes. La cuestión litigiosa se ciñe a resolver si el accidente de autos puede ser calificado o no como de circulación para que en su caso sea de aplicación el capital adicional que por tal concepto prevén las condiciones generales de la póliza suscrita, la Sala señala que



estando acreditado que el fallecimiento se produce cuando el esposo de la actora se encontraba subido en el remolque avícola realizando labores de esa naturaleza, en la cabina del tractor no había nadie, el motor del mismo se encontraba parado y por defecto de la pendiente, al no tener el freno de mano puesto, el tractor y el remolque se precipitaron hacia una piscina en cuyo borde se golpeó el fallecido, por lo que, añade la Sala, no puede considerarse a éste como pasajero ni conductor del tractor, ni estamos ante un hecho derivado de la circulación.

En sentido análogo, la SAP de Sta. Cruz de Tenerife (secc. 3ª), de 29 noviembre 2002, consideró como no ocurridos con motivo de la circulación los daños sufridos por un vehículo remolcado por una auto-grúa, que procedió a retirarlo de la calzada y trasladarlo al depósito municipal por obstaculizar la circulación. La Audiencia desestimó el recurso de apelación y con ello la demanda en la consideración de que el hecho dañoso no se produce con ocasión de la circulación, sino en la ejecución de la actividad a la que estaba destinado el vehículo asegurado en la demanda, de recoger y trasladar otros vehículos.

c) Los daños dolosos.

Dentro de las exclusiones que hasta ahora hemos analizado, quizás sea ésta la que mayores problemas ofrece en el plano doctrinal y jurisprudencial. Lejos, por tanto, de un estudio pormenorizado de cada uno de los supuestos, si cabe discernir dos corrientes doctrinales. Una de ellas estaría formada por quienes niegan la cobertura sobre la base de que los seguros de daños no cubren los siniestros causados por mala fe del asegurado. La otra tesis se muestra partidaria por la solución contraria, aducen el contenido del artículo 76 de la LCS, el cual otorga al asegurador de responsabilidad civil un derecho de repetición en el caso de daños causados dolosamente por el asegurado. Sin embargo, la jurisprudencia en los últimos 15 años se ha mostrado proclive a favor de que el dolo del asegurado no debía excluir la cobertura del asegurador. Resultado de ello fue la doctrina que aboga por la inoponibilidad a los perjudicados de los daños causados dolosamente por el conductor de un vehículo de motor.³¹

³¹ Doctrina que se consolidó a partir de la STS de 29 mayo 1997, ponente Excmo. CÁNIDIDO CONDE PUMPIDO y a la que siguieron las SSTS de 24 de octubre de 1997, 28 abril de 1998 y 4 noviembre 1998.



En definitiva, podemos mantener, que no se consideran como derivados de un hecho de la circulación los daños dolosamente causados mediante la utilización de un vehículo de motor. Así lo prevé el apartado 4 del artículo 1 de la LRCSCVM³² y el artículo 2.3 del RSORCCVM. *«En todo caso no se considerarán hechos de la circulación los derivados de la utilización del vehículos a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes»*. Por tanto, si el conductor pone en funcionamiento el vehículo con ánimo manifiesto de matar o lesionar a otra persona, no podrá decirse que estemos ante un riesgo propio de la circulación. En este caso, el vehículo es un mero instrumento para la consecución del fin perseguido, como podría serlo un arma de fuego. Luego, entonces, tales casos quedarán excluidos de la cobertura del SOA.

No obstante, a pesar de esta argumentación, la Sala 2º del TS mantenía la doctrina de las sentencias que condenaban a la entidad aseguradora, dentro de los límites del seguro obligatorio, cuando el hecho generador del daño constituía un delito doloso cometido con vehículo a motor³³.

En cambio, un nuevo giro jurisprudencial, motivado por la sentencia de 8 de mayo de 2007, ha llevado a la Sala 2º del TS a celebrar un nuevo pleno³⁴ para acordar los criterios a seguir en el ámbito de los daños dolosos mediante vehículo a motor. En el pleno de 24 de abril de 2007 el Alto Tribunal acordó que la cobertura del SOA sólo quedará excluida excepcionalmente cuando se utilice el vehículo como instrumento del delito, a través de una acción totalmente extraña a la circulación. En este sentido, única y exclusivamente, deben quedar fuera de la cobertura del Seguro Obligatorio los daños causados por dolo directo (intencionalidad de querer un daño determinado). Por consiguiente, no responderá la aseguradora con quien tenga concertada el seguro obligatorio de responsabilidad civil cuando el vehículo de motor sea instrumento directamente buscado para causar el daño personal o material derivado del delito. Línea jurisprudencial

³² Mediante la Ley 14/2000, de 29 diciembre de Medidas Fiscales Administrativas y del Orden Social se incorporó al artículo 1.4 a la LRCSCVM una previsión según la cual no se consideraban como derivados de la circulación los daños dolosamente causados mediante la utilización de un vehículo de motor.

³³ STS 7 febrero 2001, 8 abril 2002, 28 octubre 2003, 23 junio 2004, 20 julio 2004, 29 junio 2006.

³⁴ Para ver en profundidad el acuerdo plenario del Alto Tribunal ver; *“Los daños dolosos y el hecho o accidente de la circulación”*, (notas a la Sentencia de la sala 2ª del TS de 8 de mayo de 2007). REGLERO CAMPOS, L. F. Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro. número 7 julio-agosto 2007. Pág. 48-51.



confirmada por las sentencias del TS núm. 427/2007 de 8 mayo y Sentencia del Supremo (Sala de lo Penal, Sección 1ª), núm. 437/2007 de 10 mayo.

d) Atropello de bicicleta a peatón.

Hay que tener presente que no es del todo cierto que el atropello a peatón por conductor de bicicleta deba ser entendido como si de un accidente de circulación se tratase. De otra parte, si es cierto que los conceptos genérico y normativo de accidente de tráfico albergan o contemplan esta posibilidad, pero no lo es menos que el ámbito de aplicación de la LRCSCVM deja al margen este tipo de accidente desde el momento en que el artículo 1 del texto legal establece que el conductor de un vehículo a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación. Resulta evidente que el legislador ha establecido la condición «*sine qua non*» de que se trate de un vehículo a motor (con la excepción de los remolques y semirremolques, considerados como vehículos a pesar de que carezcan de motor) para diferenciar el accidente de circulación de aquello que no lo es.

Ahora bien, nada que objetar a la clasificación de este hecho como accidente de tráfico en sentido lato, esto es, cuando se produce como consecuencia o con ocasión del tráfico o circulación, entendiéndose por tal el desplazamiento de personas, animales o vehículos por las vías públicas. No en vano, la LTSV no vacila en identificar al ciclista como la persona que guía un vehículo y de sujetar su conducta a la legislación de tráfico, salvo alguna excepción³⁵.

Por tanto, con relación a este tipo de accidente por atropello de ciclista a peatón cabe poner de manifiesto que estamos ante un accidente de circulación pero que, sin embargo, no será tenido como tal por la legislación sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

e) Otros supuestos, incendio, explosión o generación de gases.

³⁵ En los delitos contra la seguridad vial no se contempla sanción penal alguna al conductor de una bicicleta que lo haga con tasa superior a 0,60 miligramos del alcohol por litro de aire espirado o bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, artículos 379-385 ter. del CP.



De forma análoga a las anteriores exclusiones, al margen de la literalidad normativa de la Ley y del Reglamento, nos encontramos con otros casos de especial consideración, dada la caprichosa realidad donde acontecen.

Uno de estos supuestos sería el de los accidentes en los que intervienen vehículos parados o estacionados. Parece que en estos casos no está tan clara la exclusión del vehículo estacionado como participante de un hecho de la circulación. De hecho, en el ámbito judicial surgen sentencias contradictorias.

Dentro de este epígrafe estarían presentes los supuestos de incendio, explosión o la generación de gases del motor. Cuando hablamos de los daños causados por los gases emanantes de la combustión de un vehículo a motor, a todos nos viene a la cabeza el caso de la pareja de jóvenes fallecidos en el interior de su vehículo al estar éste arrancado dentro de un garaje. Accidentes, cuyo factor desencadenante lo constituye la inhalación de monóxido de carbono procedente del motor del vehículo.

Con ocasión de uno de estos sucesos se pronunció la Sala de lo Civil del TS en la sentencia 692/2002, de 4 de julio. El Tribunal considera que el accidente mortal no puede ser considerado como hecho de la circulación. Entiende que el gas letal procedía del vehículo pero no de la circulación del mismo, pues aunque la Sala ha afirmado que no se exige que el coche esté en funcionamiento, sino que puede estar detenido, en reposo, sin embargo, es preciso que esté en circulación, y no cabe situación aneja, extraña o independiente de la circulación.

Cuestión diferente acontece con los accidentes ocasionados como consecuencia del incendio de un vehículo estacionado en la vía pública. Son bastantes las sentencias que abordan este tipo de accidentes. Tanto es así, que de todas ellas se puede establecer algunas conclusiones generales.

Si se trata de un incendio de un vehículo estacionado, a veces, incluso, en evidente estado de abandono y provoca daños a otros vehículos próximos, inmuebles u otros elementos, existe una línea jurisprudencial coincidente en señalar la orfandad probatoria, y consecuentemente, la excardinación de estos hechos como susceptibles de encuadre dentro de la cobertura del SOA.



En cambio, hay otros supuestos, como es el caso tratado por la AP de Baleares, sentencia 18 enero 2007. La AP de Palma de Mallorca estima el recurso de apelación contra la sentencia desestimatoria del Juzgado de Primera Instancia número 3 de Elvissa, sobre responsabilidad extrapatrimonial por daños materiales. El incendio del automóvil estacionado, producido antes o después de circular, constituye hecho de la circulación amparado por el seguro obligatorio de responsabilidad civil del automóvil, ya que puede generar riesgos y uno de ellos es que por no ejercer el propietario la necesaria vigilancia sobre sus componentes mecánicos se produzca un incendio dañando a vehículos también aparcados, como aquí ocurrió. Por lo que el propietario del vehículo y su aseguradora deben indemnizar los daños causados a la perjudicada.

4.- El riesgo como título general de imputación.

El peligro o el riesgo que sufren las personas en la actualidad, derivado de la propia movilización de los peligros³⁶ junto con el principio «*favor victimae o pro damnato*», que protege a las víctimas de los accidentes de circulación, se han convertido en dos de los elementos más influyentes en los sistemas de responsabilidad civil. Ambos razonamientos tendenciales, contribuyen a modular las decimonónicas estructuras del «*nominen laedere*»³⁷.

El tratamiento de la culpa como elemento esencial para la atribución de la responsabilidad ha sufrido un cambio trascendental³⁸ provocado, en gran parte, por lo que supuso el fenómeno de la Revolución Industrial entre la segunda mitad del siglo XVIII y principios del XIX. Época en la que se produce el mayor número de transformaciones socioeconómicas, tecnológicas y culturales de la Historia de la Humanidad. En esta floreciente etapa de desarrollo y bienestar subyace una más que evidente industrialización reflejada en el incremento de talleres y fábricas y en el uso de nuevas máquinas para el transporte de personas y cosas. En

³⁶ Debe tenerse en cuenta el constante riesgo que sufren las sociedades desarrolladas, basadas en el conocimiento y la información, con el uso habitual, masivo y simultáneo de los automóviles. URICH BECK.: «Retorno a la Teoría de la Sociedad del Riesgo». Boletín Asociación de Geógrafos Españoles, 2000, número 30. Pág. 9 a 20.

³⁷ Bajo esta idea del daño está presente la mano divina que pone a prueba el temple de quien lo sufre con la resignación como respuesta. DIEZ-PICAZO.: «La Responsabilidad Civil hoy». Bilbao 1979. Publica Universidad Deusto. Págs. 9 y ss.

³⁸ LÓPEZ PEÑA, F.: «La culpabilidad en la responsabilidad civil extracontractual». Ed. Comares. Granada 2002, Pág. 42.



contrapartida, la utilización de estos medios lleva consigo un gran volumen de daños colaterales, dado que las personas se encuentran rodeadas por numerosas fuentes de peligro³⁹ susceptibles de provocar accidentes. Con ello, asistimos al surgimiento de la teoría del riesgo, provocada como consecuencia del fenómeno del maquinismo⁴⁰.

El siguiente paso, en respuesta a la nueva atmósfera enrarecida por el aumento exponencial de nuevas tecnologías, lo dio la doctrina con la elaboración teórica de la socialización del daño. Esta corriente parte de la idea de que el fin fundamental de la responsabilidad civil es el proteger a las víctimas del accidente. Así, el beneficio individual y social que reporta la utilización de medios peligrosos para la salud y los bienes exige que sea la sociedad la que provea un sistema mediante el cual se garantice una efectiva reparación del daño al distribuirlo entre todos sus miembros. «*Aquel que percibe los emolumentos producidos por el empleo de una máquina susceptible de dañar a los terceros debe ser consciente de que ha de reparar los daños que tal máquina cause*⁴¹».

Con la introducción de la teoría del riesgo surge un nuevo mecanismo de modificación del sistema establecido en el artículo 1902 del CC. Se aplican así los criterios «*cuius commodum eius incommodum, o ubi emolumentum, ibi onus*», todo ello para facilitar a la víctima la reclamación y trasladar la carga de la prueba al demandado, presumiblemente autor del daño, y en consonancia con la denominada teoría de la culpa social⁴², en el sentido de que quien explota en su beneficio un bien, cualquiera que sea su naturaleza, viene obligado a emplear

³⁹ Los primeros sectores en reclamar un trato especial para los daños ocasionados por la operatividad del maquinismo fue el de los ferrocarriles (*Ley Prusiana del Transporte Ferroviario de 30 de noviembre de 1838, Ley alemana de ferrocarriles de 7 de junio de 1871*) y el de los trabajadores (*Loi sur les accidents de travail, 9 de abril de 1898*). La clase asalariada sufrió la amenaza constante de las nuevas tecnologías, ya que se enfrentaba a unos sistemas de producción que necesitaban un alto grado de mecanización. Durante las primeras décadas del siglo XX, subyacen grandes aportaciones doctrinales que contribuyen a dar más seguridad al sistema. A mediados del siglo XX aparecen juristas de hondo calado, a la cabeza STEFANO RODOTÁ con su obra; «*Il problema della responsabilità civile*». DE CUPIS como ferviente defensor de la responsabilidad por culpa en sentido clásico. Los hermanos MAZEUD con su trabajo sobre la distinción de «*culpa in abstracto y culpa in concreto*» en el «*Traité de la responsabilité civile delictuelle et contractuelle*»

⁴⁰ REGLERO CAMPOS, L.F.: «*Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*». Pág 171.

⁴¹ Cita de LABBÉ tomada de LÓPEZ PEÑA, F.: «*La Culpabilidad en la Responsabilidad Civil Extracontractual*». Comares, Granada 2002. Pág. 42.

⁴² ROMERO COLOMA, A. M.: «*Accidentes de tráfico: Los supuestos de culpa exclusiva de la víctima, caso fortuito u fuerza mayor*». Revista de responsabilidad civil, circulación y seguro. 1998 Madrid. Págs. 528 a 530.



todos los medios a su alcance para prevenir daños a terceros, exigiéndolo así la convivencia social, de acuerdo con la Moral y el Derecho.

El riesgo es un principio que existe y ha existido siempre y que se afirma mediante la causalidad dialéctica⁴³ como criterio de imputación de la responsabilidad civil. Este principio aparece inexpresado en el CC, pero sin embargo se encuentra regulado en alguno de sus preceptos y, en concreto, en el artículo 1905 que, bajo la pauta del riesgo, regula la responsabilidad civil del poseedor de animales por los daños que estos causen. En palabras de MEDINA CRESPO, se es responsable porque se es causante y se es causante cuando hay causa propia y no la hay cuando hay causa ajena. En consecuencia, existe causa ajena cuando el origen del daño es extraño al creador del riesgo, por resultarle imprevisible o, siendo previsible, inevitable.

Por lo que se refiere a la responsabilidad automovilística se puede entender que se ha pasado de una concepción individualista, en la que resultaba amparado el agente dañoso, a una concepción igualmente individualista en que resulta protegido a ultranza el sujeto paciente, pero a costa del agente.

La pista de la positivización del riesgo la encontramos, por tanto, en el artículo 1905 de nuestro CC, pasando a continuación con algunas imprecisiones terminológicas al artículo 39 de la Ley de 24 diciembre de 1962, que se traspuso al artículo 1 del Texto Refundido de 1968, para convertirse después, con referencia ya sólo a la responsabilidad civil por daños personales, al artículo 1.2 del Texto Refundido, tal como quedó compuesto por el legislador en 1986, para posteriormente saltar a integrar el párrafo segundo del artículo 1.1 del Texto Refundido, en redacción dada por la disposición adicional octava de la Ley de OSSP de 8 de noviembre de 1995.

Finalmente, tras la aprobación del RD 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la LRCSCVM surge la última reformulación referente a la responsabilidad automovilística y a la obligación de concertar un

⁴³ Según MEDINA CRESPO el principio de causalidad dialéctica consiste en la estimación de que el título de imputación está constituido por la causa propia aportada por el conductor en la medida en que no resulte desmentida por una causa ajena. “*Revista Noticias de la Unión Europea*”, número 139-140. 1996, pág. 85 y ss.



seguro, mediante la Ley 21/2007, de 11 de julio contribuyendo, aún más si cabe, a reforzar los derechos de las víctimas de los accidentes.

Denominador común de todas estas disposiciones es el enunciado del artículo primero, donde se asienta todo el sistema. Por tanto, el conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación. A continuación, se especifica el régimen de responsabilidad que le corresponde a cada uno de los daños irrogados, bien sean estos personales o materiales.

Para los primeros establece una responsabilidad objetiva y para los segundos una responsabilidad por culpa, siguiendo con ello la consideración genérica del artículo 1902 del CC.

4.1.- La responsabilidad objetiva frente a los daños corporales.

Se denomina objetivo al sistema que consiste en atribuir a una persona la obligación de indemnizar a otra con independencia de que haya o no intervenido culpa o negligencia en la producción del daño. En palabras de SALVADOR CODERCH⁴⁴, en la responsabilidad objetiva, quien cause daños responderá por ellos con independencia del nivel de precauciones que haya adoptado siempre que la Ley así lo hubiera establecido.

Este tipo de responsabilidad, reconocida por la doctrina y jurisprudencia de múltiples formas (responsabilidad objetiva atenuada, responsabilidad cuasiobjetiva, responsabilidad con culpa pero con inversión de la carga de la prueba, sistema de culpa expandida, presumida e inventada y otros más), se ha servido del riesgo como título general de imputación. Para la jurisprudencia la técnica de la responsabilidad objetiva o por riesgo viene a significar, como así lo pone de manifiesto la Sentencia 31 de enero de 1992, que las consecuencias dañosas de ciertas actividades o conductas, aun lícitas y permitidas, deben recaer sobre el que ha creado un peligro para tercero, doctrina que, llevada a sus últimas consecuencias, conduce a la pura objetivación del daño y desemboca en la

⁴⁴ “Causalidad y responsabilidad”. Revista para el Análisis del Derecho, número 2 y 3, 2002.



obligación de responder por el peligro puesto por si mismo, pudiendo decirse que no es necesario basar la responsabilidad en la culpa del sujeto⁴⁵.

Las características⁴⁶ de esta clase de responsabilidad las podemos agrupar en tres:

1. Se atribuye la responsabilidad por razón de la actividad desarrollada, independientemente de que el responsable haya o no incurrido en culpa.
2. Los casos de responsabilidad objetiva han de estar determinados por una norma legal que así la imponga.
3. Las causas de exoneración del responsable son solamente la culpa exclusiva de la víctima y la fuerza mayor.

No obstante, el sistema no alcanza un grado absoluto de objetividad, ya que la LRCSCVM prevé varios supuestos de exoneración de la responsabilidad. La norma, mediante el parágrafo segundo del artículo 1.1, estima oportuno dejar fuera del ámbito de la responsabilidad a quienes prueben que los daños fueron debidos únicamente a la conducta o a la negligencia del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. A continuación, especifica, que no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas. La objetividad inicial, producto de la teoría del riesgo, se ve modulada por estas dos formas de exoneración sobre la responsabilidad. De ahí el marchamo que acompaña al criterio de objetividad: atenuada, moderada, cuasiobjetiva, etc. La jurisprudencia,⁴⁷ al interpretar estas normas sobre responsabilidad civil automovilística entiende que se trata de una responsabilidad cuasiobjetiva, en el sentido de que se habla de moderación del culpabilismo originario (STS 1984), pero no se había excluido la culpa. Sin embargo, no es ésta la solución que ofrece el artículo 1.1 de la LRCSCVM, puesto que después de afirmar que el conductor es responsable por el riesgo derivado de la conducción, admite unas causas de exoneración tasadas, cuya prueba corre a su cargo. Esto significa que nos encontramos ante un supuesto de responsabilidad

⁴⁵ STS 28 mayo 1990, 20 mayo 1993, 21 noviembre 1995 y 31 enero 1997, entre muchas otras.

⁴⁶ ROCA. E.: "Derecho de Daños. Textos y materiales". Valencia 2007. Tirant Lo blanch, 5ª Edición. Pág. 302.

⁴⁷ SSTs 10 octubre 1985, 16 febrero y 19 octubre 1988, 21 julio y 21 noviembre 1989 y 21 mayo 1990, entre otras.



claramente objetiva, cuando los daños con motivo de la circulación se hayan ocasionado a las personas. Según LLAMAS POMBO, la obligación de indemnizar o bien se justifica en la culpa, o bien se basa en el riesgo. No existe, por tanto, un “medio camino” entre ambas. Se trata de una obligación objetiva pura⁴⁸, sin paliativos. En el caso que nos ocupa (responsabilidad civil automovilística), respecto a los daños irrogados a las personas se debe responder siempre a no ser que se haya producido la ruptura del nexo causal: por acción de tercero (un tercero empuja al peatón cuando pasa el coche), por acción del propio perjudicado o por fuerza mayor, y ésta debe ser extraña a la conducción y al funcionamiento del vehículo.

La responsabilidad objetiva ha desplazado por completo a la culpa⁴⁹. Hemos asistido a un cambio de protagonista dentro del teatro de operaciones de la responsabilidad civil: el “primer actor” ya no es (como en el artículo 1902 del CC) “el que causa daño a otro”, ni tampoco (como en el artículo 1101) “los que incurran en dolo, negligencia o morosidad...”, sino precisamente ese “otro” que es víctima de un daño extracontractual o contractual, de manera que importa poco por quien o porque motivo se va a afrontar la indemnización de ese daño, con tal de que dicha reparación se produzca.

En cambio, un estudio mas detallado sobre el precepto objeto de análisis nos induce a reflexionar sobre si la ambivalencia de responsabilidades riesgo-personas y culpa-bienes o cosas esta bien planteada desde el punto de vista técnico. En este sentido, el artículo 1.1 de la LRCSCVM hace referencia al riesgo creado con carácter general, otorgando este criterio de imputación tanto para los daños personales como materiales. Si bien, a renglón seguido deslinda los dos supuestos. Este matiz, no sólo tiene como consecuencia una mera reprobación académica, sino que puede servir de fundamento a decisiones judiciales que den soluciones objetivadoras a los casos en los que se produzcan daños materiales. Por ello, parece que es ir contra el mismo espíritu y finalidad de la Ley interpretar que dos

⁴⁸ O'CALLAGHAN MUÑOZ. XAVIER.: “*La responsabilidad objetiva.*” Coord. por JUAN ANTONIO MORENO MARTÍNEZ. Ed. Dykinson, Madrid 2007. Págs. 799 y ss.

⁴⁹ LLAMAS POMBO. E.: “*Prevención y reparación, las dos caras del Derecho de daños.*” Coord. por JUAN ANTONIO MORENO MARTÍNEZ. Ed. Dykinson, Madrid 2007. Págs. 443 a 478. Revista de responsabilidad civil y seguro, núm. 29. Año 2009. Págs. 35 a 60.



párrafos más abajo, el mismo artículo, deja sin vigor esta afirmación para remitirse de nuevo al artículo 1902 del CC. Sin embargo, a pesar de este traspié académico del legislador los Tribunales siguen manteniendo la dualidad de criterios de imputación.

Pero no queda ahí la cuestión, es más, a día de hoy y tras la entrada en vigor de la Ley 21/2007 LRCSCVM no existe razón doctrinal que obstaculice la aplicación de la teoría del riesgo también a los daños materiales. Así, en el caso de la colisión mutua entre vehículos⁵⁰, donde el TS mantiene, a través de reiterada jurisprudencia, la exclusión de la carga de la prueba por el equilibrio de fuerzas intervinientes en la colisión, parte de la doctrina sostiene la tesis contraria. Se posicionan a favor de que el peligro causado por un vehículo a motor no se neutraliza por efecto de la colisión sino que se multiplica⁵¹. Esto es, la existencia de riesgos no completamente controlables se incrementan en proporción geométrica al número de personas que utilicen un instrumento generador de peligro. Por tanto, consecuencia inmediata del riesgo son las colisiones múltiples y recíprocas, luego en estas circunstancias sería preceptivo la aplicación de la doctrina del riesgo.

Otra de las cuestiones a favor de la inversión de la carga de la prueba en las colisiones recíprocas de vehículos hace referencia al supuesto en el cual el accidente sobreviene entre vehículos cuyas característica técnicas son marcadamente diferentes. Como por ejemplo, el impacto entre un ciclomotor y un turismo. Pues bien, si la aplicación de la doctrina del riesgo tiene presente el desequilibrio de fuerzas, ¿por qué la jurisprudencia sigue apoyándose en la responsabilidad por culpa? Todas estas dudas nos conducen a plantearnos la homogeneización de la responsabilidad objetiva tanto para daños materiales como

⁵⁰ Los supuestos de daños recíprocos deben diferenciarse de la colisión en cadena, ya que en el primer caso, A y B son dos vehículos que colisionan entre sí. Luego, A es agente y perjudicado de B o viceversa B es agente o perjudicado de A. Por el contrario, cuando se presenta una colisión en cadena, por ejemplo A, B y C. A colisiona por alcance con B y éste a su vez impacta con la parte trasera de C. En este supuesto de colisión en cadena, B es agente respecto a C y perjudicado respecto a A. Véase MOTERROSO CASADO. E.: *“Responsabilidad Civil por Accidentes de Circulación. la concurrencia de culpas”*. Aranzadi. Navarra 2001. Pág. 127.

⁵¹ Siguiendo a GÓMEZ MARTINEZ en las consideraciones acerca de la colisión recíproca de vehículos los Tribunales deberían tener en cuenta la teoría del riesgo. Esta sería la tesis minoritaria frente a la mayoritaria que postula la aplicación de la culpa como criterio de imputación.



personales. No en vano, gran parte del derecho comparado⁵² aplica la teoría del riesgo a los supuestos de daños recíprocos causados en mutua colisión.

Por su parte la jurisprudencia, concedora de la problemática, opta por aplicar mayoritariamente el criterio culpabilístico en la mutua y recíproca colisión de vehículos.

Para llegar a esta conclusión el TS⁵³ sostiene, casi con unanimidad, que en estos casos de colisión de vehículos no es aplicable la inversión de la carga de la prueba ni la teoría de la responsabilidad por riesgo, al generar ambos el mismo riesgo para la circulación. La justificación se encuentra en el hecho de que en estos casos los conductores encartados en el siniestro contribuyen de forma análoga a la creación de la situación de riesgo con su falta de diligencia o negligencia en la conducción.

Como conclusión final, cabría añadir que existe en la LRCSCVM base suficiente para sostener que el sistema de responsabilidad por daños materiales se basa, al igual que el de daños personales, en la teoría del riesgo. La única consecuencia, respecto al cambio atributivo de responsabilidad recaería sobre el ámbito procesal, ya que se mantendría la inversión de la carga de la prueba en los accidentes donde se ocasionen daños materiales y/o personales.

La objetivación de la responsabilidad sobre los daños personales atiende a los peatones como víctimas que no crean la situación del riesgo propio de la circulación. Junto a éstos, también debemos tener en cuenta a los ocupantes no conductores de los vehículos. En ambos casos se responde de forma objetiva, con independencia de la situación del perjudicado en el accidente. En este sentido, aunque el efecto de la técnica objetivadota se concreta en amparar a la víctima,

⁵² Así el CC italiano prevé en su artículo 2054 parágrafo 2 «*Nel caso di scontro tra veicoli si presume, fino a prova contraria, che ciascuno dei conducente abbia concorso ugualmente a produrre el danno subito dai singoli veicoli*». En igual sentido el artículo 506 del CC portugués establece: «*Se da colisão entre dois veículos resultarem danos em relação aos dois ou em relação a um deles, e nenhum dos condutores tiver culpa no acidente, a responsabilidade é repartida na proporção em que o risco de cada um dos veículos houver contribuído para os danos*».

En Francia la Cour de Cassation ha interpretado el artículo 1348 del Code Civil en el sentido de que en los supuestos de daños recíprocos, en los que no consta la culpa del accidente, cada uno de los conductores responderá de la totalidad de los daños sufridos por el otro.

⁵³ SSTS 17 junio 1996, 24 enero y 29 de abril de 1995 y 29 abril 1994.



el acento que justifica su operatividad se halla en los riesgos que genera el conductor de un vehículo.

No obstante, el criterio de imputación objetivo quiebra cuando en los casos de colisión ente vehículos, donde, además de los daños materiales, se ocasionan daños personales a los conductores de ambos vehículos. La solución la proporcionan los tribunales, ya que el artículo 1 de la LRCSCVM no dice nada al respecto.⁵⁴ El TS en reiterada jurisprudencia⁵⁵ considera inaplicable la teoría del riesgo en los casos de mutua y recíproca colisión de vehículos en los que es imposible determinar a cuál de los conductores cabe atribuir la culpabilidad del accidente.

4.2.- La responsabilidad por culpa frente a los daños materiales.

En este caso, la Ley se aparta del criterio de imputación objetiva, para someter la responsabilidad civil al principio de la causalidad culpable. El parágrafo tercero del artículo 1.1 de la LRCSCVM hace referencia a los supuestos donde se produzcan daños en los bienes. De modo que, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1902 y siguientes del CC, artículos 109 y siguientes del CP. En este sentido, la responsabilidad civil por daños materiales está sujeta a la presunción de la culpa del conductor causante, correspondiendo a éste enervarla mediante la demostración de su completa diligencia. La consecuencia de lo que se acaba de decir sería que en estos supuestos de desperfectos materiales por colisión recíproca sólo puede obtener la indemnización aquel de los conductores que acredite que el contrario incurrió en culpa.

⁵⁴ Si bien el artículo 13.1 de Reglamento de 1964 preveía que cuando a consecuencia de un mismo hecho en el que intervengan dos vehículos se produzcan daños recíprocos, cada uno de los certificados cubrirá el daño causado por el vehículo que ampara. Norma que sigue al artículo 827 del CCo sobre el abordaje de buques «si el abordaje fuese imputable a ambos buques, cada uno de ellos soportará su propio daño»

⁵⁵ SSTs de 6 marzo de 1998, 17 junio 1996, 29 abril 1994, 28 enero 1994 entre otras. Línea seguida por multitud de sentencias de las Audiencias Provinciales.



Sobre este tema, hay autores⁵⁶ que achacan a la despenalización de las faltas de daños por imprudencia simple (operada por la LO 3/1989, de 21 de junio) el brete probatorio de este tipo de accidentes. Sus planteamientos se basan en el hecho de que la Policía no está amparada por la cobertura legal suficiente para instruir atestado en los accidentes con resultado de daños materiales. Evidentemente, en estos casos lo más acertado sería dejar paso a los convenios o acuerdos privados entre compañías aseguradoras.⁵⁷ Sin embargo, en la actualidad lo que prima es la intervención policial, bien sea a través de Guardia Civil o de las Policías Locales por requerimiento expreso de cualquiera de los conductores encartados en el accidente, siendo este último supuesto el más socorrido, dadas las circunstancias del accidente. Luego, teniendo en cuenta, que un altísimo porcentaje⁵⁸ de accidentes con resultado de daños materiales son tratados por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, no puede sostenerse de forma genérica, que la falta de respaldo legal para el ejercicio de estas funciones prive al accidentado de apoyarse, para argumentar su impunidad, sobre los frutos de la inspección ocular policial.

Por otra parte, hay que reconocer que el accidente de “chapa y pintura” no precisa de una investigación exhaustiva, claro está. Aún así, la mayor parte de las Policías Locales elaboran un informe técnico⁵⁹ que da buena cuenta de la forma en como se produce el accidente, y de sus causas y factores. Dicho lo cual, considero

⁵⁶ Entre otros: MEDINA CRESPO, M. “Los criterios de imputación de la responsabilidad civil automovilística. Comentario a los cinco párrafos del artículo 1.1 de la LRCSCVM”. Noticias de la Unión Europea número 139-140. 1996. Págs. 83-90. GÓMEZ MARTÍNEZ, C.: “Responsabilidad por daños materiales en el ámbito del seguro obligatorio de vehículos a motor. Especial referencia a los daños recíprocos”. Revista de Responsabilidad Civil Circulación y Seguro, noviembre 1997. Págs. 600-604. REGLERO CAMPOS L.F.: “Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro”. Thomson Aranzadi. Navarra 2004. Pág. 209.

⁵⁷ Convenios entre compañías; CICOS, CIDE, ASCIDE Y SDM (Reglamento articulado del Sistema Siniestros Daños Materiales, Madrid, 1 septiembre de 2002.

⁵⁸ Entre otras fuentes: MEMORIA DE LA POLICÍA LOCAL DE SALAMANCA: “Datos estadísticos sobre accidentes de tráfico con resultado de daños materiales donde interviene Policía Local.” 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 y 2010. MEMORIA DE LA POLICÍA LOCAL DE VALLADOLID: “Datos estadísticos sobre accidentes de tráfico con resultado de daños materiales donde interviene Policía Local.” 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 y 2010. MEMORIA DE LA POLICÍA LOCAL DE LEÓN: “Datos estadísticos sobre accidentes de tráfico con resultado de daños materiales donde interviene Policía Local.” 2004, 2005, 2006 y 2007. MEMORIA DE LA POLICÍA LOCAL DE BURGOS: “Datos estadísticos sobre accidentes de tráfico con resultado de daños materiales donde interviene Policía Local.” 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 y 2010.

⁵⁹ Documento policial donde se hacen constar por escrito las circunstancias en las que se produce un accidente de tráfico, la identidad de los conductores, vehículos y pólizas de seguro. Así como también las huellas, vestigios, punto de colisión, causas mediatas e inmediatas. El cierre del documento se lleva a cabo, mediante la plasmación del juicio crítico de cómo se pudo producir el accidente y el croquis compresivo del lugar donde acaece.



que no es tal la dificultad probatoria a la que se enfrenta el perjudicado por accidente.

En otro orden de cosas, y por lo que respecta a la redacción de la norma legal, la doctrina mayoritaria viene sosteniendo que el binomio de criterios de imputación riesgo y culpa hubiera quedado reducido a uno sólo sino hubiese sido por el uso excesivo de atribuciones del legislador gubernamental de 1986. Este operador jurídico, autorizado a modificar la legislación vigente sobre aseguramiento de la responsabilidad civil automovilística según las Directivas comunitarias, se extralimitó en sus funciones al cambiar el régimen de imputación de los daños materiales. Hasta ese momento, la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor con ocasión de perjuicios materiales, estaba sujeta igualmente al principio del riesgo. En definitiva, el legislador aprovechó la ocasión para deslindar uno y otro criterio cuando lo establecido por la norma supranacional obligaba a incluir los daños materiales dentro de la cobertura del SOA.

4.3.- Los sujetos responsables: Propietario y/o conductor.

Con la modificación operada por la LRCSCVM, mediante el Decreto Legislativo 1301/1986⁶⁰ de 28 de junio, se introduce por primera vez en nuestro ordenamiento la responsabilidad del propietario no conductor. En la actualidad, tras las sucesivas adaptaciones⁶¹ de la Ley no ha sufrido cambios de importancia, si bien la última de las reformas maniobrada por la Ley 21/2007 RCSCVM ha añadido un sexto párrafo al artículo 1.1, de cuya inclusión hablaré más adelante.

La Ley establece la responsabilidad civil del propietario no conductor en el párrafo quinto del precepto primero apartado 1, *«el propietario no conductor responderá de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por el conductor cuando esté vinculado con este por alguna de las relaciones que*

⁶⁰ Cambio suscitado para cumplir con las exigencias comunitarias que obligan a moldear nuestro régimen al sistema supranacional. Norma que incorpora una nueva denominación al sector. A partir de ese momento sustituye al título Ley de Uso y Circulación de Vehículos a Motor.

⁶¹ Ley 30/1995 de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados. RDL 8/2004, de 29 de octubre por el que se aprueba el Texto Refundido de la LRCSCVM. Ley 21/2007, de 11 de julio por la que se vuelve a reformar la misma.



regulan los artículo 1903 del CC y 120.5 del CP. Esta responsabilidad cesará cuando el mencionado propietario pruebe que empleó toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño». El artículo propone una remisión a dos preceptos no equiparables a la hora de imputar la responsabilidad. El primero de ellos, consólide una responsabilidad directa por hecho ajeno a la vez que exige para su correcta aplicación una relación de dependencia, ya sea la de los padres respecto de los hijos que se encuentren bajo su guarda, la de los tutores respecto de los menores o incapacitados que estén bajo su autoridad y habitan en su compañía, o la de los dueños o directores de un establecimiento o empresa en relación con los perjuicios causados por su empleados. De esta responsabilidad quedará exonerado de ella el que demuestre que empleó la diligencia de un buen padre de familia⁶². Prueba de exoneración que debería aludir a la diligencia de un buen conductor de vehículo.

Por su parte el artículo 120.5 del CP, que establece la responsabilidad civil subsidiaria derivada del delito o falta, imputa la responsabilidad al propietario no conductor por el mero hecho de la propiedad del vehículo, susceptible de crear riesgos para terceros.

En base al precepto 1.1 párrafo 5 extraemos dos requisitos fundamentales para declarar al propietario no conductor como responsable. Necesariamente, debe sobrevenir:

- a) que con motivo de la circulación se haya causado un daño a las personas o en los bienes.
- b) que exista entre el causante y el propietario alguna de las relaciones que prevé el artículo 1903 del CC.

⁶² Se ha trasladado aquí la frase que aparece en el artículo 1903, “*el buen padre de familia*”. Esto es, la diligencia de la que debe hacer alarde el conductor del vehículo para no resultar responsable de los daños originados. Tanto el CC como el ramillete de leyes especiales que regulan sectores específicos del derecho de daños siguen manteniendo esta referencia decimonónica de la diligencia. En este sentido, hay que decir que el agente responsable del daño se enfrenta a una exigencia de responsabilidad indeterminada, ya que de forma abstracta la diligencia exigida actúa como una barrera infranqueable, un obstáculo difícil de sortear. Valga el ejemplo siguiente. El caso del saltador de altura que se aproxima hacia el área de salto, observa a que altura está puesto el listón, talona la distancia, se concentra en el salto, etc. A continuación le dan la salida, comienza la carrera se posiciona de espaldas al listón y en ese instante le subimos la marca. Pues bien, «*mutandis mutatis*» a esta manipulación de los elementos jurídicos, (*en el ejemplo anterior subida del listón*) que conforman la responsabilidad es la que propicia ese engaño en la exigencia de la diligencia debida. Diligencia que en contadas ocasiones se puede alcanzar.



Nada que decir respecto al primer requisito, que no se haya analizado ya. Sin embargo, la duda se plantea sobre, ¿quién o quienes son los propietarios del vehículo? y/o ¿a que tipo de relación se refiere el artículo 1903?

b. 1) ¿Quién o quienes son los propietarios del vehículo?

En cuanto a la esta cuestión la ley, por si sola, no deja suficientemente claro el concepto de propietario. La doctrina viene considerando que aunque la ley se refiera de manera específica al propietario del vehículo, la misma responsabilidad recaerá sobre el usufructuario o adquirente con reserva de dominio del vehículo o el adquirente mediante el sistema de leasing, casos en los que el control del riesgo no lo ejerce el propietario. Por tanto, no debe concebirse como propietario, a estos efectos, al que ejerza la titularidad sobre el vehículo, sino su detentación⁶³. Luego, detentador o tenedor del automóvil sería aquella persona física que utiliza el vehículo⁶⁴ por cuenta propia y tiene sobre él el poder de disposición que semejante utilización supone o la persona que sin ser propietaria del vehículo dispone de éste en virtud de un título que le legitima para el uso, disfrute o explotación.

Si echáramos un vistazo a nuestro alrededor, veríamos como el derecho comparado acepta la noción del tenedor o detentador en sus ordenamientos respectivos. Con ello, se alcanza una notable certeza a la hora de depurar las responsabilidades del propietario del vehículo sobre el conductor del mismo. Sirva como ejemplo el caso alemán, con el parágrafo 7 de la «*Straßenverkehrsrechtsgesetz de 19 de diciembre de 1952*», que establece la responsabilidad del «*halter*». Así como también el artículo 2054.3 «*circolazione di veicoli*» del *Codice civile* italiano al prever, «*il proprietario del veicolo, o, in sua vece, l'usufruttuario o l'acquirente con patto di riservato dominio, é responsabile in solido col conducente, se non prova che la circolazione del veicolo é avvenuta contro la sua volontà*». Por tanto establece la responsabilidad solidaria a los tres sujetos, propietario, usufructuario y adquirente con reserva de dominio. En su caso, el artículo 1384 del *Code civil*

⁶³ Véase YZQUIERDO TOLSADA. “*La responsabilidad del propietario no conductor del vehículo en el nuevo CP*”. RRCCS, [junio, 1997]. Pág. 334 o en Revista de Derecho Privado [julio-agosto, 1998] pág. 517.

⁶⁴ Se trata de un vehículo a motor, susceptible de crear riesgo. Sin embargo no ha faltado quien dice que resulta también aplicable a las bicicletas, vehículos de tracción animal y a los patinetes o momopatinetes. Véase VÁZQUEZ IRUZUBIETA: “*Nuevo CP comentario*”. Madrid, 1996. Pág. 191.



establece la responsabilidad del *guardián* de la cosa, estimando como guardián al tenedor o detentador de la cosa, «*on est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde*». Finalmente, el Código portugués alude a este concepto en el artículo 503.l.

En otro orden de cosas, fuera del ámbito conceptual examinado en el apartado precedente, poniendo en relación el contenido del artículo 1.1 párrafo 5ª con la LTSV, subyace una triada de responsabilidades que persiguen o importunan al propietario no conductor. Así, el artículo contiene: una responsabilidad civil directa derivada del artículo 1903 del CC, una responsabilidad subsidiaria por la comisión de hechos delictivos emanada del artículo 120.5 del CP, únicamente por el mero hecho de la propiedad del vehículo y por último, extramuros del propio precepto, una responsabilidad administrativa imbuida en el artículo 72 de la LTSV.⁶⁵

En conclusión, después de haber diseccionado las interpretaciones doctrinales más sugerentes sobre la noción jurídica de propietario no conductor de un vehículo frente al tenedor del mismo, se puede sostener que la cuestión no es trivial, dado el alto grado de factores que confluyen, no obstante, con buen criterio, la doctrina mayoritaria apuesta por la interpretación extensiva del propietario a los casos anteriormente expuestos.

En el artículo 4 del RSORCCVM se establece, a los efectos de la obligación de aseguramiento, que la condición de propietario del vehículo corresponde a la persona natural o jurídica a cuyo nombre figura áquel en el registro público correspondiente. Por consiguiente, se mantiene la presunción inicial de responsabilidad sobre el titular administrativo registral, aunque esta presunción sería «*iuris tantum*», admitiendo prueba en contrario en el orden civil siempre

⁶⁵ Ley 19/2001, de 19 de diciembre, de reforma del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por RDL 339/1990, de 2 de marzo. La norma se refiere a la responsabilidad del titular registral del vehículo respecto de las infracciones relativas a la documentación del vehículo [SOA, SOV, Autorización Administrativa para Circular, Inspección Técnica de Vehículos, etc.], así como también por las relativas al estado de conservación cuando las deficiencias afecten a las condiciones de seguridad del vehículo y por las derivadas del incumplimiento de las normas a reconocimientos periódicos. En este mismo precepto se incluye la responsabilidad del propietario por la omisión del deber de identificar al responsable de la infracción sobre las normas de tráfico.



que pueda evidenciarse una efectiva transmisión de la titularidad aunque falte el requisito del cambio registral⁶⁶.

b.2) ¿A que tipo de relación se refiere el artículo 1903?

La interpretación jurisprudencial del artículo 1.1 apartado 5º en consonancia con el artículo 1903 del Código ha sido el resultado de un extensión artificial y forzada de la relaciones de dependencia del propietario respecto del conductor. La jurisprudencia ha venido exigiendo, en virtud del artículo 1903 del CC, una serie de requisitos para extender al propietario del vehículo la responsabilidad civil del conductor que causa un daño a otro manejando dicho vehículo.

- Que concurra el resultado establecido en el artículo 1902 del CC.
- Que la imputación de responsabilidad derive de la existencia de una conexión personal entre propietario y conductor que permite imputar al primero, incluso con base exclusivamente en el consentimiento para la utilización del vehículo por el segundo, el resultado dañoso producido.
- Que la cesión del uso y disfrute del vehículo establezca una relación de dependencia mediante tres elementos: el pacto ocasional perfeccionado por el conductor, el dominio o libertad dispositiva del vehículo y el conocimiento en la misión que va a realizar.
- Que la demanda entablada por el perjudicado sea contra ambos, en virtud del principio de solidaridad entre conductor y propietario del vehículo.

Los tribunales continúan aplicando indiscriminadamente el artículo 1903 sin que parezca importarles si existe o no relación de dependencia, laboral o contractual entre ambos. En cambio, hay autores, entre otros DIEZ PICAZO, que abogan por una interpretación paralela del artículo 1902 del CC en aquellos casos en los que haya culpa del propietario en la cesión o autorización para la utilización del vehículo. Se refiere a la culpa «*in vigilando*» o «*in eligendo*». No obstante, la aplicación de este precepto por la falta de diligencia o de cuidado del propietario a la hora de prestar el vehículo al conductor se predica para un grupo restringido de casos;

⁶⁶ Sentencia del TS 14 1998 [RJ 1998, 9432]



cuando el propietario cede el vehículo sabiendo que el conductor carece de idoneidad para conducirlo (no tener permiso de conducción, por su conocida participación en carreras clandestinas por las vías públicas, reincidencia delictiva con vehículos a motor, toxicomanía habitual, entre algunas más) o cuando el daño del conductor tenga su origen en defectos del vehículo.

Así las cosas, lo que sigue primando para la jurisprudencia es una aplicación de los artículos 1902, 1903 y 1908.1 del CC al amparo del artículo 3.1, considerando por analogía que los supuestos de comodato por cesión gratuita y temporal del vehículo a otra persona con la que mantiene lazos familiares, cuasi-familiares o de amistad se pueden incluir en el artículo 1903 del CC.⁶⁷

La postura adoptada por los Tribunales tiene una finalidad evidente. Con esta amplitud interpretativa, de la relación de dependencia entre propietario y conductor, se quiere afrontar la traba de la insolvencia del conductor causante del daño, y por ende que la víctima vea frustradas sus expectativas resarcitorias de la compañía de seguros. Una vez más, emerge a la superficie el principio «*favor vicitimae o pro damnato*», al cual se orientan gran parte de los preceptos que regulan el régimen de responsabilidad civil automovilística.

Sin renunciar al vínculo que preside la relación entre propietario no conductor y conductor, atisbamos un especial protagonismo de la autorización o consentimiento formulado tácita o explícitamente por el propietario no conductor del vehículo. Que duda cabe, que si existe autorización o consentimiento por parte del propietario no conductor para la utilización del vehículo por otra persona, la responsabilidad se extiende al asegurado. En estos casos, la jurisprudencia entiende que se da una presunción «*iuris tantum*». Así sucede en la sentencia de la AP de La Rioja de 9 de mayo de 2006. Los hechos ocurren con motivo de un accidente de tráfico por choque de un turismo contra un semáforo en la ciudad de

⁶⁷ Es el caso de la conocida sentencia del TS de 23 de febrero de 1976 (el célebre caso de los novios de Bilbao). La novia dejó el vehículo al novio para que volviera a Algorta desde Bilbao con tan mala suerte que éste falleció en un accidente de tráfico por colisión contra otro vehículo del cual resultaron gravemente heridas otras dos personas. La sentencia describe una evolución de las relaciones de dependencia existentes entre propietario y conductor. Tras reflexionar sobre ello, llega a la conclusión de que la relación simplemente debe existir porque lo que vincula no es la naturaleza de la relación, sino el hecho de su existencia.



Logroño. El demandado, titular registral del vehículo, (Permiso de Circulación y Tarjeta de Inspección Técnica) trata de exonerarse de la responsabilidad del accidente. Argumenta, que el vehículo se lo regaló a su primo hace tiempo, si bien no se había realizado la transferencia del vehículo por ninguno de ellos.

«La AP de La Rioja estima el recurso de apelación sobre reclamación de cantidad; la Sala señala que es jurisprudencia consolidada la que establece que en aquellos casos en que el propietario del vehículo autoriza para la utilización del mismo a un hijo, un familiar e incluso a un amigo, aun cuando sea a título gratuito, tal autorización supone la formalización de una relación de carácter cuasi-negocial entre ambos de indudable trascendencia jurídica de la que puede derivarse una responsabilidad extracontractual por encajar dentro del art. 1903 del CC, debiendo responder el propietario de la conducta de las personas a quienes ha autorizado».

La Sala, en el FJ segundo, consigna las claves jurídicas de relación propietario y conductor.

«El demandado, en su condición de propietario del vehículo y con base a la autorización que para conducirlo dio a un tercero, se encuentra unido con el conductor del vehículo por una relación que encaja dentro del artículo 1903 del CC debiendo responder del mismo, por lo que, no habiéndose practicado prueba alguna en orden a acreditar que empleó toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño, procede condenarle a fin de que responda en las mismas condiciones que procedería respecto del conductor de las indemnizaciones reclamadas en la demanda y cuya procedencia admite la resolución recurrida.

..... Sobre esta responsabilidad tiene resuelto la Jurisprudencia (STS de 23 de septiembre de 1988 y 30 de diciembre de 1992) que en aquellos casos en que el propietario del vehículo autoriza para la utilización del mismo a un hijo, un familiar e incluso a un amigo, aun cuando sea a título gratuito, tal



autorización supone la formalización de una relación de carácter cuasi-negocial entre ambos de indudable trascendencia jurídica de la que puede derivarse una responsabilidad extracontractual por encajar dentro del artículo 1903 del CC, debiendo responder el propietario de la conducta de las personas a quienes ha autorizado.....

Por su parte, en la STS. de 8 de mayo de 1990 se dice que “la complejidad de la vida moderna enseña que se vienen creando manifestaciones nuevas en el ámbito social, a las que la doctrina civilista denomina compromisos sociales, que se caracterizan porque de ellos pueden derivar relaciones contractuales y extracontractuales más o menos típicas, dando lugar a la formalización de una relación de carácter cuasi negocial, entre las que cabe incluir la existente entre la persona titular de un vehículo y la que está autorizada habitualmente para utilizarlo y conducirlo. Lo expuesto, unido a la tendencia que viene manteniendo la jurisprudencia de la Sala acerca de conceder mayor amplitud al contenido del susodicho art. 1903 conduce a considerar...”

Analizado éste y otros supuestos observamos como la jurisprudencia otorga un sentido especial a la cesión temporal del vehículo. Por consiguiente, se pueden extraer ciertas características en torno al consentimiento o autorización para conducir un vehículo propiedad del cedente.

La forma de prestar el consentimiento puede ser expresa o tácita, generalmente sin formalidad aparente. Es posible que el propietario autorice el uso del vehículo bien para realizar un cometido, ya sea por su cuenta y orden, o bien por compromiso social. En ambos casos el propietario del vehículo no conductor debe responder⁶⁸. Ahora bien, el empleador⁶⁹ responderá siempre que el consentimiento, implícito o explícito, sea emitido por éste y la producción del

⁶⁸ SSTS de 24 de junio de 2000 y 20 de diciembre de 1996.

SAP de Zamora de 20 de marzo de 2000, que establece la responsabilidad de la propietaria del vehículo cuyo conductor contaba con su voluntaria autorización

⁶⁹ Responsabilidad vicaria debida a la culpa del dependiente, responsabilidad por culpa del propio empresario «*in eligendo, in vigilando*», del 1903 del CC, que la presume salvo prueba en contrario y responsabilidad del propietario por el riesgo generado con ocasión de la circulación del vehículo.



daño se produzca en virtud de la relación empresario-dependientes. Por ejemplo, no habrá responsabilidad del empresario cuando el conductor del vehículo vulnere una orden expresa dada por el propietario de no aceptar una persona como ocupante del vehículo, o en el supuesto que el empresario no conozca la utilización del vehículo por el empleado.

Sin embargo, el problema se agudiza en los casos en que no existiendo una relación o dependencia o una expresa autorización para conducir el vehículo, se entiende que hay un consentimiento tácito. Por citar alguno de los supuestos más habituales traemos a colación el caso de cesión del vehículo en virtud de una relación familiar o de amistad (padre que deja el turismo al hijo, amigo que presta el vehículo a un compañero de trabajo, etc.). En tales casos, los tribunales entienden que es posible deducir que existe una autorización para la utilización del vehículo a título gratuito y derivada de los compromisos sociales⁷⁰.

Otra cuestión sería la cesión onerosa temporal del vehículo. Como ocurre con los arrendamientos de vehículos, leasing, usufructo o venta del vehículo con pacto de reserva de dominio. En estos casos subyace una relación contractual sin que exista una relación jerárquica, dependiente, familiar o de amistad entre conductor y propietario. La solución para este tipo de problemas no es homogénea, dependerá de la interpretación que se efectúe sobre quien ejerce el control del vehículo o por el contrario de la idea de riesgo que pesa sobre el propietario del vehículo. Por lo tanto, el dilema se plantea ante la disposición del vehículo, sobre si el propietario continua ejerciendo el control sobre su vehículo. En el mismo sentido, podemos aludir al supuesto en que el propietario deja su vehículo en custodia en un garaje o lo entrega a un taller para que efectúen una reparación.

De forma apriorística, se deduce que estamos ante una relación contractual y por ello cabría la aplicación jurisprudencial extensiva del artículo 1903 para imputar la responsabilidad por las actuaciones ajenas. No obstante, una reflexión más profunda revela el problema del consentimiento tácito. Es decir, si existe tal consentimiento para probar el vehículo. La doctrina y jurisprudencia no son

⁷⁰ SSTs 30 de mayo de 1992, 10 de octubre de 1991, 4 de diciembre de 1989.



uniformes a la hora de atribuir la responsabilidad. Así, mientras que para algunos la responsabilidad sigue siendo del propietario del vehículo, entendiendo que existe una autorización tácita⁷¹, para otros autores no es posible dicha imputación por falta del control sobre el vehículo.

Habiendo examinado genéricamente las consecuencias jurídicas de la relación entre conductor y propietario del vehículo. Solo cabe desdeñar las excepciones que interrumpen la conductividad de la responsabilidad entre estos dos sujetos.

- Cuando el vehículo haya sido robado. Con la entrada en vigor de la Ley 21/2007 de RCSCVM se ofrece una nueva aclaración sobre el concepto de robo. Así, el artículo 11.1 c) establece que corresponde al CCS, dentro del ámbito territorial y hasta el límite cuantitativo del aseguramiento obligatorio, indemnizar los daños a las personas y en los bienes ocasionados por un vehículo con estacionamiento habitual en España que esté asegurado y haya sido objeto de robo o robo de uso. El artículo 8 del RD 1507/2008, de 12 de diciembre, por el que se aprueba el RSORCCVM, entiende como vehículo robado, las conductas tipificadas como robo y robo de uso en los artículos 237 y 244 del CP.⁷²
- En los supuestos en los que se haya producido una cesión indefinida⁷³ del vehículo a otra persona. Supuesto en el que existe una renuncia abdicativa o abandono de uso del automóvil, usufructo, leasing o venta con pacto de reserva de dominio.
- Si falta la autorización expresa del propietario para utilizar el vehículo. Caso en el cual el conductor del vehículo no cuenta con el consentimiento del propietario. Autores como, SANTOS BRIZ Y RODRÍGUEZ GUITIAN, requieren que dicha voluntad contraria a su utilización sea manifestada de modo inequívoco.

⁷¹ SSTS 27 de febrero de 1990, o 23 de octubre de 1980. Ambas sostienen la teoría de la responsabilidad del propietario en base al criterio de la culpa «*in vigilando o in eligendo*» o la teoría del riesgo beneficio.

⁷² Véase la SAP de Asturias de 27 de enero y la de la AP de Castellón de 3 de octubre de 2003. En estos casos, se ha considerado, de acuerdo con lo previsto en el artículo 237 del CP, que para poder hablar de robo con fuerza es preciso que la fuerza se ejerza «*ad rem y no in re*». No sobre la cosa misma, sino para el acceso a ella.

⁷³ SSTS 16 de mayo de 1998, 10 de julio y 10 de octubre de 1990 y 10 de diciembre de 1991.



- Otros supuestos aledaños donde la posibilidad de exoneración del propietario suscita razonables dudas. En tales ocasiones habrá que desgajar los factores intervinientes sin obviar la relevante trascendencia de la forma en que se otorga el consentimiento.

5.- Las causas de exoneración de responsabilidad: La culpa de la víctima y la fuerza mayor.

Las causas de exoneración de responsabilidad privan a un sistema objetivo de una responsabilidad absoluta. En el caso que nos ocupa, la LRCSCVM contempla estos dos supuestos en el artículo 1.1 apartado segundo, al establecer la exoneración de responsabilidad sobre los daños causados a las personas cuando el conductor del vehículo a motor pruebe que los daños fueron debidos únicamente a la conducta o negligencia del perjudicado o la fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo, no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos.

Del artículo anterior se desprenden algunos matices técnico-jurídicos que no deben ser pasados por alto, si bien la correcta interpretación del precepto deja al margen estas cuestiones de índole semántica.

a) *Culpa o negligencia del perjudicado.*

Vaya por delante este análisis genérico, que servirá de preámbulo para su posterior desarrollo en el capítulo segundo y siguientes. Así, el primer aspecto que merece ser tratado hace referencia al cambio acaecido sobre la expresión “culpa o negligencia del perjudicado⁷⁴”. Ahora, tras la entrada en vigor de la Ley de 21/2007 de RCSCVM se apuesta, como ya lo hiciera su antecesora, por consolidar el concepto de «conducta o negligencia del perjudicado». En palabras de REGLERO CAMPOS, el cambalache se orienta al propósito de incluir la intervención de los

⁷⁴ Término acogido en el artículo 1.2 de la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor.



inimputables⁷⁵ en el accidente entre las causas de exoneración de responsabilidad. Este objetivo se muestra de forma explícita en el número dos del apartado primero del Anexo de la Ley. «*Se equiparará a la culpa de la víctima el supuesto en que, siendo ésta inimputable, el accidente sea debido a su conducta o concurra con ella a la producción del mismo*».

De todo lo anteriormente expuesto, haciendo uso de una interpretación puramente literal, nos induciría a interpretar que una simple acción, sin negligencia, por parte de la víctima podría exonerar de responsabilidad al agente dañador. Es decir, aunque la intervención de la víctima no fuera culposa podría quedar el agente dañador exonerado de responsabilidad. Sin embargo, a pesar de la deficiente calidad de la norma, no podemos caer en ese error⁷⁶. Tal sería el caso de un menor que se encuentra jugando en una zona peatonal y por un descuido intercepta la trayectoria de un vehículo y como consecuencia es arrollado por éste. Si aplicáramos dicha consideración, esta hipótesis se resolvería exonerando de responsabilidad al conductor del vehículo y dejando, por tanto desprotegidas a aquellas víctimas inimputables. Afortunadamente la interpretación correcta del precepto debe evitar resultados absurdos como el comentado.

Aunque parezca paradójico, la interpretación jurídica más adecuada se fundamentaría en la equiparación de la “conducta” de los inimputables a la “culpa” de la víctima cuando aquella conducta resulte a su vez culpable. Luego entonces, según el Anexo de la LRCSCVM, apartado 1º.2, se equiparará a la culpa de la víctima el supuesto en que, siendo esta inimputable, el accidente sea debido a su conducta o concurra con ella a la producción de éste. De esta forma,

⁷⁵ Será inimputable quien es incapaz de discernir entre lo que está bien o mal hecho, o de representarse las eventuales consecuencias de su conducta.

⁷⁶ En éste sentido véase REGLERO CAMPOS. “*Accidentes de Circulación. Responsabilidad Civil y Seguro*”. Pág. 234-240. Este autor critica al respecto, acertadamente, el artículo 2.1 del Anexo que inserta a los inimputables como causa de exoneración de responsabilidad, denunciando la infracción tanto de la Ley y Acuerdos internacionales de Protección Jurídica del Menor como los intereses sociales tutelados. Entre tales acuerdos cabe citar la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos del niño adoptada por la Asamblea General el 20 de noviembre de 1989 y ratificada por España mediante Instrumento de 30 noviembre de 1990, en cuyo artículo 3.1 se dice que en todas las medidas concernientes a los niños que tomen las instituciones públicas o privadas de bienestar social, los Tribunales, las Autoridades Administrativas o los Órganos Legislativos, una consideración primordial a la que se atenderá será al principio rector del interés superior del niño.



quedarían excluidos aquellos casos en los que la víctima busca voluntariamente el daño.

En consecuencia, podemos extraer como conclusión que lo relevante para declarar el efecto exoneratorio de la conducta de la víctima es que ésta se califique como culpable. Esto es, cuando los jueces, en orden a la valoración de su culpa, se encuentren con menores de edad víctimas de un daño, atenderán a su edad⁷⁷, y con ello, a su capacidad de discernimiento para demostrar su imputabilidad. Este concepto de la culpa presupone la imputabilidad, que se basa en la capacidad valorativa de los propios actos, o en las condiciones de inteligencia y voluntad precisas para que un acto concreto sea reprochable. De ahí que el deber resarcitorio subsista pese a que se detecte la causación única o exclusiva en la conducta del afectado, si el mismo carece de discernimiento o razón.

Ahora bien, la aplicación de la circunstancia exonerativa de responsabilidad de la conducta o negligencia del perjudicado⁷⁸ conlleva una serie de requisitos que de forma reiterada están siendo aplicados por la jurisprudencia “mayor” y “menor”.

— Que la conducta culpable de la víctima sea la única y exclusivamente originadora del daño⁷⁹.

⁷⁷ El derecho comparado nos da algunos criterios al efecto: El BGB alemán artículo 827 y 828. Estados mentales, el estado de inconsciencia o de perturbación enfermiza de la aptitud mental que excluya la libre determinación de la voluntad. En cuanto a la edad, el artículo 828 considera inimputable al menor que no ha cumplido los 7 años. Los ordenamientos jurídicos germánicos vinieron a reconocer la responsabilidad del menor en los supuestos en los que una persona incapaz puede ser obligada a responder si comete un acto ilícito. Así el derecho territorial prusiano (ALR 1 6 § 41- 44), el CC austriaco (ABGB §§ 1308-1310), el Código de las obligaciones suizo (art. 58 CO de 1881 actual art. 54) y finalmente el CC alemán BGB (§ 826 y § 829), en cuyos textos se pone fin al principio tradicional de irresponsabilidad del incapaz, al disponer que los menores que poseyesen capacidad delictiva podían quedar obligados a prestar una indemnización bajo determinados presupuestos y con determinadas restricciones (GUDIN RODRÍGUEZ-MAGARIÑOS, F.: *Naturaleza de la responsabilidad de los menores tras las nuevas reformas procesales*”. Revista Aranzadi Doctrinal número 5/2010. Pamplona, 2010. Pág. 2). Por lo que respecta al caso francés, hay que decir que la Ley «Bandinter» de 5 de julio de 1985 excluye a las víctimas menores de 16 y a los mayores de 70 o cuando tenga declarada una capacidad permanente o invalidez de al menos el 80%, a no ser que se haya buscado intencionalmente el daño.

⁷⁸ Los conceptos de víctima y/o perjudicado no son coincidentes. Llamamos pues víctima a quien sufre directamente una lesión psicofísica o un daño en su patrimonio, y perjudicado a quienes no siendo las víctimas del accidente experimentan un daño moral o patrimonial como consecuencia del mismo. REGLERO CAMPOS. *“Accidentes de circulación...”* Pág. 247.

⁷⁹ STS 27 de enero de 2005. En este caso el Tribunal estima la teoría de la culpa exclusiva de la víctima en un atropello a peatón en vía interurbana. STS de 16 de mayo de 2003 al igual que en la anterior el Alto tribunal aprecia culpa exclusiva de la víctima por irrumpir súbitamente en la calzada fuera del paso de peatones.



- Que la conducta de la persona, a quien se reclama la indemnización, sea enteramente irreprochable⁸⁰. La Jurisprudencia viene exigiendo al conductor del vehículo a motor la máxima cautela mediante la puesta en práctica de una extraordinaria pericia y diligencia respecto de la conducción. El agente no sólo debe actuar conforme a las prescripciones reglamentarias, sino que ha de acomodarse a las circunstancias de las personas, de tiempo y de lugar, además del sector del tráfico y de la vida social en que tal conducta se produce. Al mismo tiempo, también se exige, el haber efectuado a juicio del Tribunal, la maniobra más rectamente dirigida a evitar o aminorar el daño atendidas las circunstancias concurrentes. El conductor circula a una velocidad adecuada en atención a las circunstancias de la vía, iba atento a la circulación, reacciona con diligencia, el atropello se produce de forma imprevisible e inevitable, no mantiene contacto visual con la víctima, prácticamente la víctima se tira sobre el vehículo, el conductor del vehículo no puede hacer absolutamente nada por evitarlo, etc. Sobre este extremo, la jurisprudencia mantiene un criterio restrictivo a la aplicación de esta eximente de responsabilidad, si bien lo habitual es aplicar la concurrencia de causas.
- Imprevisibilidad absoluta por parte de la conducta de la víctima. Entre los factores que ayudan a desdeñar la irrupción súbita del peatón a la cazada, en el caso paradigmático que son los atropellos, se pueden destacar los siguientes; No hay contacto visual con el arrollado, zona escarpada de difícil acceso para los peatones, cerramiento de los accesos a la vía (autopistas, autovías) mediante vallas metálicas y señalización reglamentaria, inexistencia de huellas de frenado, distancia de la acera o zona peatonal a la calzada, etc.
- El término negligencia ha de ser entendido desde una perspectiva amplia, no en el sentido de culpa sino también en el sentido de dolo.

Todos ellos son elementos o requisitos que son argüidos hasta la saciedad por los tribunales. Así lo establece, recientemente, en su FJ 1º apartado cuatro la sentencia de la AP de Badajoz de 22 de enero de 2007.

⁸⁰ Sentencia de la AP de Valladolid de 27 de marzo de 2003 y sentencia de la AP de Burgos de 23 de enero de 2003.



«Por otra parte, es reiterada la jurisprudencia que ha venido sosteniendo, en relación con la excepción de culpa exclusiva de la víctima, en supuestos de accidentes de tráfico, de acción de responsabilidad extracontractual derivada del art. 1902 CC, que la acción ejercitada en la demanda responde al principio, que la informa y configura, de una responsabilidad cuasi-objetiva y la carga de la prueba de dicha excepción recae sobre quien pretende acogerse a dicho supuesto exonerador de responsabilidad, con el máximo rigor, de modo que para la viabilidad de su oposición a la ejecución debe probarse inequívocamente la real e incuestionable existencia de un actuar culposo o negligente en la conducta de la víctima, que resulte relevante causalmente para el daño producido; y, además, por añadidura, debe acreditar que el titular de los elementos generadores del daño, actuó en todo momento no sólo con puntual cumplimiento de los preceptos reglamentarios, sino, también que agotó cuantas posibilidades había para evitar el siniestro, hasta el punto de que se pueda afirmar rotundamente que su actuación estuviera presidida por una exquisita diligencia y por una excelente y delicada prudencia, haciendo que su actuación quede exenta de todo reproche.

Por tanto, el cumplimiento de todos y cada uno de los requisitos enunciados en el apartado anterior dará lugar a la exoneración de responsabilidad del conductor del vehículo. Volviendo sobre ellos, se me ocurre plantar uno de los casos más frecuentes de culpa exclusiva de la víctima. El atropello⁸¹ a peatón aislado o en grupo.

En primer lugar, conviene clasificar los atropellos en atención al lugar donde se producen y posteriormente encuadrar, en esa zona concreta, los factores que contribuyen a considerar el atropello como consecuencia de la conducta o negligencia del perjudicado, «*mutandis mutatis*» culpa exclusiva de la víctima.

⁸¹ Obviando el supuesto de colisión entre vehículos, ya que en la mayor parte de los accidentes se aboga por una responsabilidad compartida por la concurrencia de culpas y la conducta del pasajero del vehículo cuando su comportamiento origina el accidente (saca la mano por la ventanilla, al subir y descender del vehículo, vehículos de dos ruedas y similares).



— Atropellos acaecidos en autopistas, autovías y carreteras convencionales.

En esta clase de vías los atropellos de peatones suelen traer consecuencias muy graves. Lamentablemente, la mayoría de los casos son víctimas mortales. En estas circunstancias, la jurisprudencia considera al peatón arrollado como único responsable del accidente, dando lugar a la exoneración del conductor. Así, el TS en la Sentencia de 27 de enero de 2005 señala que en las cuestiones de invasión en las carreteras por los peatones para cruzarlas, no se atribuye según la jurisprudencia responsabilidad al conductor de modo genérico y menos automático, sino atendiendo a las circunstancias concurrentes en cada caso. Precisamente, el Alto tribunal dicta sentencia estimando la culpa exclusiva de la víctima. La víctima que sufrió heridas graves determinantes de incapacitación permanente, fue arrollada por un taxi en una vía interurbana y de noche. El peatón cruzó la vía voluntariamente sin causa aparente y de forma sorpresiva.

Resulta relevante en dicha sentencia considerar ciertos datos, como la naturaleza del tramo de vía que el peatón atraviesa, el lugar donde sucede el atropello, la visibilidad y la posible previsión del accidente, la señalización reglamentaria, la peligrosidad de la vía debido a que la circulación por las mismas se realiza a gran velocidad y con gran intensidad vehicular. Hay que tener presente, a estos efectos, la conducta del peatón. No es lo mismo que el cruce se realice en una autovía o autopista que en una vía urbana. Ahora bien, cuando estamos en una vía interurbana sin arcén la jurisprudencia entiende que por este motivo el peatón que transita por la misma se encuentra obligado a ocupar, aunque sea mínimamente, parte de la calzada, por lo que, en tales casos, no es posible objetar negligencia alguna al peatón atropellado, especialmente, cuando el conductor es conocedor de dicha circunstancia.



La imputación de negligencia al peatón sobreviene del incumplimiento de las normas sobre tráfico⁸², circulación y seguridad vial, que obligan a cruzar por lugar destinado al efecto y transitar por zona peatonal.

Por citar algún supuesto especial, traigo a colación la sentencia de la AP de Salamanca de 26 de junio de 2000. El accidente ocurrió como consecuencia del atropello a un peatón que guiaba un rebaño de ganado.

El Tribunal entiende que no existió en el caso culpa exclusiva de la víctima que conducía el ganado junto a sus hijos en un accidente de estas características, de noche y por una zona poco iluminada y por la carretera ocupando un carril de la calzada.

Extracto del razonamiento jurídico tercero.

«Doña Manuela, conduciendo el ganado, en compañía de sus dos hijos, no se acomodó en modo alguno a la normativa vigente para éste tipo de conducciones al hacerlo por carretera que no es paso de ganado, en horas de oscuridad, y sin observancia de las exigidas señales luminosas, para advertir su presencia, y la del rebaño, cuando este ocupaba el carril derecho de la calzada, por el que desde atrás circulaba el vehículo, conducta por tanto creadora de evidentes riesgos, y como tal imprudente, sin embargo no cabe silenciar que por parte del conductor del turismo, tampoco se observaron las esenciales normas que el Código de la Circulación establece, cuando la circulación se hace de noche, y de ellas la esencial de acomodar la velocidad del vehículo al espacio luminoso que proyecte la clase de luz que lleve, corta o larga, pues solo así se tiene el verdadero dominio del coche, permitiendo tal visibilidad reaccionar ante cualquier eventualidad viaria que pueda surgir; y evidente resulta que tan exigida normativa no se cumplió por el conductor, quien reconoce desde un principio que no advirtió la presencia de ganado en la calzada, hasta el

⁸² España es el país con peor tasa de peatones muertos por millón de habitantes (15.7) muy por encima de Italia e Inglaterra (11.5) y lejos de Holanda (4.6), Noruega (6.7) y Finlandia (7.2). Tres son nuestros “pecados” más frecuentes: irrumpir o cruzar antirreglamentariamente, no utilizar los pasos para peatones y no respetar la señal del semáforo.



instante mismo del alcance, lo que se confirma además por la ausencia de huellas de frenada, con anterioridad al choque; conducta esta que encuentra su explicación, en ir con luz de cruce, circunstancia reconocida por el mismo, y a una velocidad que tras las pruebas practicadas, en función a la frenada accionada al tiempo del alcance, importancia de éste en cuanto a sus resultados y distancia a que queda muerta la peatón, se calculó en 104 Km/h. (informe del Perito Industrial, señor Martín Rubio, obrante a los folios 349 y siguientes); todo lo cual despeja cualquier duda, respecto de la intervención que el mismo tuvo en la originación del accidente, y que hace desvanecer la aducida excepción de culpa exclusiva de la víctima, razón para la entrada en juego de la resuelta, por el Juzgador de instancia, responsabilidad de la aseguradora demandada cuyo porcentaje de participación en los daños, esta Audiencia comparte, en función al grado de culpabilidad, y resultados sobrevenidos».

— Atropellos ocurridos en vías urbanas.

La morfología de este tipo de vías provoca que el listón de diligencia exigible al conductor para exonerarse de responsabilidad se desplace considerablemente a un estándar de diligencia complicado de alcanzar. Consecuencia de lo anterior es la apreciación, por parte de la jurisprudencia, de la concausalidad o concurrencia.

b) Fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo.

En otro orden de cosas, por lo que respecta a la segunda causa de exoneración de responsabilidad del artículo 1.1 párrafo segundo, nos encontramos con los supuestos de fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. Circunstancia exonerativa que sólo tendrá lugar en el caso de daños a las personas.



La LRCSCVM no contempla el caso fortuito⁸³, aunque la jurisprudencia lo sigue teniendo en cuenta respecto de daños materiales, dado que en estas circunstancias se responde civilmente únicamente según lo previsto en el artículo 1902 y ss. del CC.

En cierta medida, el precepto plasmado en la LRCSCVM se fundamenta en el artículo 1105 del CC⁸⁴, artículo que resulta aplicable tanto a la responsabilidad civil contractual como extracontractual. Es persistente la jurisprudencia en señalar que el caso fortuito, identificado con el del fuerza mayor en el art. 1105 CC, es todo suceso no culposo imposible de prever, o que previsto sea inevitable, y por tanto realizado sin culpa alguna del agente, por lo que el vínculo de causalidad se produce entre el acontecimiento y el daño, sin que en él intervenga como factor apreciable la actividad dolosa o culposa del agente, de forma que para que tal suceso origine extinción de responsabilidad es necesario que sea imprevisible e inevitable -aunque previsible-. Así STS 8 julio 1988 y 11 mayo 1983, entre otras muchas. Se trata de un acontecimiento externo al círculo de actuación del agente, que reúne las notas de imprevisibilidad o de inevitabilidad⁸⁵ o como argumenta REGLERO CAMPOS todo aquel suceso absolutamente imprevisible (desde un punto de vista subjetivo) e inevitable (desde una perspectiva objetiva) que guarda una relación de causalidad externa respecto del específico ámbito material del riesgo.

Las principales notas que caracterizan a la fuerza mayor en el caso de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor son, por un lado la ausencia de culpa del conductor del vehículo y por otro, la falta de un vínculo entre la conducta del demandado y el resultado dañoso. Dándose estas dos peculiaridades, el conductor del vehículo, siempre que esté frente a lesiones corporales de personas, quedará exento de responsabilidad civil. Exención que

⁸³ El concepto de caso fortuito se encuentra ligado al concepto de fuerza mayor. Ello es así hasta el punto de que por caso fortuito debemos considerar que en el mismo no se rompe ese elemento entre acción y resultado, mientras que en la fuerza mayor se rompe radicalmente el nexo causal entre el resultado y el hecho o actividad que lo ha probado.

⁸⁴ Fuera de los casos expresamente mencionados en la ley, y de los en que así lo declare la obligación nadie responderá de aquellos sucesos que no hubieran podido preverse, o que previstos fueran inevitables.

⁸⁵ Definición propuesta por DIEZ-PICAZO: “*Sistema de derecho civil*” vol. II. Madrid, Tecnos 8ª ed.1999.



será extensible a la compañía aseguradora que cubra el riesgo mediante la correspondiente póliza en vigor. Ahora bien, esta desnudez reflexiva nos invita a pensar en la existencia de supuestos de hecho donde la víctima, bendecido protagonista del ordenamiento jurídico, queda desamparada frente a los daños irrogados. En tales casos, el sistema por la LRCSCVM arroja a la parte más enfermiza con la asistencia del Consorcio de Compensación de Seguros⁸⁶. Órgano de garantía que mediante la preceptiva indemnización resarce los daños sobre las personas y los daños materiales sobre los bienes. Sucesos tales como fenómenos naturales extraordinarios (maremotos, terremotos, erupciones volcánicas, ciclones, tempestades, inundaciones, etc.), actos de terrorismo, los tumultos y manifestaciones violentas, guerra, actos de terceros ajenos al fenómeno circulatorio, etc.

De este modo, sólo podrán ser considerados como casos de fuerza mayor extraña a la circulación o al funcionamiento del vehículo los anteriores supuestos. Acciones en las que el vehículo es considerado como mero instrumento de la verdadera causa desencadenante del daño⁸⁷.

Por su parte, los Tribunales han establecido unos requisitos o condiciones para aplicar la eximente de fuerza mayor ajena a la circulación o al funcionamiento del vehículo.

- Que el hecho sea imprevisible, e insuperable.
- Que dicha fuerza sea la única causa del accidente.
- Que no exista responsabilidad del conductor del accidente.
- Que la fuerza mayor sea convenientemente probada⁸⁸.

⁸⁶ Real Decreto Legislativo 7/2004, de 29 de octubre por el que se aprueba el Texto Refundido del Estatuto legal del Consorcio de Compensación de Seguros, que engloba toda la dispersa legislación anterior, al que añadiremos la Ley 12/2006, de 16 de mayo, que lo modifica en materia de riesgos extraordinarios, la Ley 21/2007 de RCSCVM, y por último, la Ley 6/2009, de 3 de julio, por la que se modifica el Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros.

⁸⁷ Por el contrario existe una interpretación restrictiva de lo que se debe de entender por acontecimiento extraño a la circulación o funcionamiento del vehículo. Constituyen ejemplos del mismo, una irregularidad del estado de la vía, el desprendimiento de piedras, la irrupción de peatones o animales en la calzada, etc.

⁸⁸ Sentencia de la Audiencia Provincial de Segovia de 19 de septiembre de 2006 y sentencia de la Audiencia Provincial de Burgos de 3 de enero de 2007. En ambos casos el Tribunal señala al demandado como la parte a quien corresponde probar la alegada excepción de fuerza mayor en sendos accidentes de circulación.



Buena cuenta de ello lo da la sentencia de la Audiencia Provincial de Oviedo de 3 de Junio de 2005. Se trata del accidente de tráfico acaecido el día 3 de enero de 2004. El vehículo circulaba por la carretera autonómica AS 242, sentido Mieres, era de noche, sobre las 21'45 horas, de un día de lluvia cuando, a la altura del Km. 21'500, colisionó con una piedra de unos 25 Kg y otras de menor tamaño que había en la calzada. El demandante que viajaba como ocupante sufrió lesiones por consecuencia de los movimientos bruscos del vehículo al pasar sobre las piedras y colisionar con ellas.

Prácticamente, todo el debate reside en el correcto entendimiento de lo que sea fuerza mayor extraña a la conducción o funcionamiento del vehículo que, como causa de exoneración de las responsabilidades, recogía el artículo 1 de la LRCSCVM, en su redacción dada por la DA 8 de la Ley 30/95 de 8 de Noviembre de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados y que hoy recoge también el Texto Refundido de dicha Ley, en su artículo 1, aprobado por RDL 8/2004 de 29 de octubre.

«El Tribunal Supremo también ha recurrido a criterios de previsibilidad o habitabilidad para apreciar la concurrencia o no de fuerza mayor y así la sentencia de 8-02-92 RA 1.198, relativa a un supuesto de un obstáculo en la calzada y en la que se decide sobre la concurrencia de la causa exoneratoria de la fuerza mayor en atención a tales criterios que, en definitiva, sugieren una concepción subjetiva en el análisis de los presupuestos de imprevisibilidad y fatalidad que, como causa de exoneración de responsabilidades, se contemplan en el artículo 1.105 del Código Civil, que aunque relativo al ámbito contractual, la doctrina extiende al de responsabilidades extracontractuales y lo que nos conduce derechamente al tema que nos ocupa.

En la doctrina científica no es pacífica la distinción entre el caso fortuito y la fuerza mayor. Su diferenciación es contestada, recordando que el artículo 1.105 del Código Civil no se refiere a uno y



otro, sino "a los sucesos que no hubieran podido preverse o que, previstos fueran inevitables."

Como relativa dicha regulación a la responsabilidad por culpa se entienden dichos supuestos de exoneración como ausencia de culpa y, desde esta perspectiva y previsión, se ha propuesto una interpretación de corte subjetivista según la cual la previsibilidad e inevitabilidad debería medirse de acuerdo con criterios de diligencia exigible o, también, según otros, ponderando la referencia del precepto a los "sucesos" como relativa a aquéllos que queden fuera del ámbito o marco de control del deudor, pero bien entendido que dicho marco de control debe ponerse en relación con el tipo de diligencia exigible al deudor, es decir, en todo caso y siempre teniendo por referencia la culpa como razón y sustento del reproche culpabilístico para su responsabilidad.

Entonces, de acuerdo con este criterio de carácter subjetivo, se dice que si se quisiera identificar la fuerza mayor con el suceso irresistible, distinguiéndolo del imprevisible (caso fortuito), resultaría que el ámbito de la inevitabilidad coincidiría, normalmente, con el de la imprevisibilidad, pues lo imprevisible se nos aparece como inevitable, así como que suceso inevitable no equivale sólo al que materialmente lo sea sino al que lo sea, según la diligencia exigible que, en el ámbito de la responsabilidad extracontractual, debe de ser ponderado en relación al momento del suceso o acontecimiento en que la previsibilidad es exigible y no en ninguno otro anterior.

Ahora bien, la doctrina ha puesto en evidencia la necesidad de distinguir entre el caso fortuito y la fuerza mayor al cobrar ésta especial relevancia cuando la propia norma establece efectos distintos para uno y otro, al exonerar de responsabilidad en el caso del segundo y no del primero (en este sentido STS 17-11-89 RA 7889) y siendo que el inciso primero del propio artículo 1.105 del Código Civil exceptúa



del régimen de exoneración que regula los "casos expresamente mencionados en la Ley"».



– Capítulo segundo –

LA CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA COMO CAUSA DE EXONERACIÓN.

1.- Consideraciones previas.

No en pocas ocasiones se han observado paralelismos entre las figuras jurídicas del Derecho romano y el derecho actual, es más, me atrevería a decir que en la mayor parte de los casos se ha alcanzado una trasmutación. Sin embargo, hay que tener presente que la inestable realidad hace necesaria que el «*ius*», la «*lex*» y la «*traditio*» se conformen alrededor de la concepción antropológica, sociológica y económica del los tiempos. De modo que, considerando la impronta endémica de más de una veintena de siglos, los eximios principios romanistas siguen estando presentes en la denominada por unos; culpa exclusiva de la víctima⁸⁹ o perjudicado; por otros, autorresponsabilidad o culpa hacia sí mismo.

En consecuencia, con suma prudencia, salvando algunas diferencias insoslayables, trataré de analizar los albores de esta circunstancia exoneradora de responsabilidad en las distintas etapas de la Historia del derecho. Como dijera BALDO DE UBALDI «*qui vult scire consequentes, debet primo scire antecedentes*». Quienquiera conocer los consecuentes, debe conocer primero los antecedentes (*comm. In. Dig. Veteris, 1.1.1*).

2.- Antecedentes de la culpa exclusiva de la víctima.

2.1.- Derecho romano.

Las referencias jurídicas que anteceden a este aforismo se encuentran en una de las obras más sobresalientes de la Historia del Derecho, concretamente, en el

⁸⁹ Reconocida de muy diversas maneras por la doctrina y jurisprudencia, entre algunas de ellas: responsabilidad individual, conducta o negligencia del perjudicado (artículo 1.1 de la LRCSCVM), en derecho italiano «*colpa del danneggiato*», «*colpa verso se stesso*», así denominada por PUGLIATTI. S.: «*Responsabilità Civile*». Doit. A. Giuffrè Editore. Milano, 1968. Pág. 14; «*colpa propria*» en derecho Francés «*faute de la victime*», en derecho portugués «*Culpa da lesado*», en derecho alemán «*eigenschulden*» o «*eigenes Verschulden*».



inveterado «*Corpus Iuris Civilis*⁹⁰», «Digesto» o «Pandectas» del Emperador César Flavio Justiniano. Compilación que aspira a reducir a una sola concordancia toda la legislación romana desde la fundación de Roma hasta los primeros días del imperio, que abarca casi mil cuatrocientos años.

No obstante, la arqueología jurídica immortaliza otros textos anteriores al propio Digesto que revelan las consecuencias del «*damnum*». Es el caso, entre otros⁹¹, del «*Código Hammurabi*⁹²», obra que data del siglo XX a. C. Se trata de una de las primeras tentativas legislativas del ser humano en la antigua Babilonia. De forma análoga a este Código surge la «*Lex Talionis*» en el «*Antiguo Testamento*». La Ley del Talión aparece en *Éxodo 21:23-25*, en *Levítico 24:18-20* y en *Deuteronomio 19:21*. Ambos textos legales evidencian el *súmmum* de la justicia retributiva. En el caso del «*Código Hammurabi*», llama poderosamente la atención que en la ley 240 aflore lo que podría ser el precedente del abordaje entre buques de nuestro actual CCo de 1885⁹³. En este supuesto la ley atestigua:

«Si una embarcación remontando un río ha chocado y hundido una embarcación que era arrastrada por la corriente, el propietario de la embarcación, cuya embarcación fue hundida, declarará en presencia de dios cada cosa que se hubiera perdido en su embarcación y el barquero de

⁹⁰ Obra que abre una etapa del derecho que perdurará hasta nuestros días. Promulgada en Constantinopla, a quince de diciembre del año 530, siendo cónsules ilustres Lampadio y Orestes. <cod. Just. 1,17,1>. Denominado por el propio emperador, como así consta en <Const. «Deo auctore»>; «...también que esa compilación Nuestra que, Dios, mediante, veas a hacer lleve el nombre de Digesto o Pandectas, y que ningún jurisperito se atreva en el futuro a añadirle comentarios, ni a echar a perder la ventaja de dicho volumen...». La compilación esta formada por 50 libros divididos en siete partes: la primera «*próta*» consta de 4 libros, la segunda de 7, la tercera de 8, la cuarta de 8, la quinta de 9, la sexta de 8 y la séptima y última de 6. D'ÓRS A., HERNÁNDEZ – TEJERO F., FUENTESECA P., GARCÍA GARRIDO M. Y BURILLO J., «*El Digesto de Justiniano*». Aranzadi, Pamplona 1968. Para profundizar sobre textos del *Corpus Iuris Civilis* que tratan el tema de la culpa de la víctima *vide* GORGI, G.: «*Teoría de las Obligaciones en Derecho Moderno*», vol. 5º, 2ª edic. Madrid, 1980. Págs. 245 a 246.

⁹¹ Derecho sumerio —fragmento de un código (Y.B.T.I. 28), artículo 9. Si del establo un buey ha huido o el padre le ha dejado huir, el padre es responsable, Leyes de Eshnunna, Leyes de Manú—, Derecho hebreo —Tratado de Babá Camá, Perek I, (fol. 17). Con mayor profundidad ver FERNÁNDEZ MARTÍN-GRANIZO, M.: «*Los Daños y la Responsabilidad Objetiva en el Derecho Positivo Español*». Editorial Aranzadi. Pamplona 1972. Págs. 13 a 72.

⁹² LARA PEINADO, F.: «*Código Hammurabi*». Editora nacional. Madrid, 1982; COLOMBO, L. A.: «*Culpa aquiliana*». Editora argentina. Buenos Aires, 1974. Págs. 96 y ss.; BONILLA Y SAN MARTÍN, A.: «*El Código de Hammurabi*». Madrid, 1909; SCHEIL, V.: «*La loi de Hammurabi*». Paris, 1904.

⁹³ Título IV. De los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo. Sección III. De los abordajes. Artículos 826 a 839. Artículo 826. *Si un buque abordase a otro, por culpa, negligencia o impericia del Capitán, Piloto u otro cualquiera individuo de la dotación, el naviero del buque abordador indemnizará los daños y perjuicios, previa tasación pericial.* En el derecho alemán la regulación de la colisión de buques se encuentra en el parágrafo 734 del HGB. Sólo en caso de que se demuestre que hay culpa mutua de las tripulaciones implicadas surge, sobre la base de su gravedad (y en caso necesario a partes iguales), una obligación proporcional de resarcimiento de daños.



la embarcación que remontaba el río y que ha hundido la embarcación que bajaba, le compensará su embarcación y cada cosa que haya perdido»⁹⁴.

El precepto trata de regular la circulación de embarcaciones fluviales de la antigua Mesopotamia, así atribuye prioridad o preferencia a la embarcación que sube en contra corriente sobre la que lo hace a favor de la misma. Entiende que la navegación a merced de las aguas, cuando estas arrastran la nave, resta eficacia a cualquier intento de gobernar la embarcación por el barquero. Se establece, con carácter objetivo, una conducta culposa para quien o quienes no respetan el canon. Por tanto, en caso de colisión, la responsabilidad será siempre del propietario de la embarcación que navega contracorriente. A éste, y sólo a él, le tocara pechar con las consecuencias que deriven del accidente o abordaje. De modo que el barquero que baja sin control, el que navega a merced de la fuerza de las aguas no es el responsable, sino todo lo contrario, será responsable quien obste la circulación de quien navegue a favor de las aguas.

La carestía de la ley encierra varias circunstancias exoneradoras de responsabilidad, entre ellas: fuerza mayor o caso fortuito. Esta terna de acontecimientos daría lugar a que el propietario del barco que desciende quede al margen de cualquier tipo de responsabilidad.

En otro orden de cosas, siguiendo la estela de las primeras normas jurídicas que forjan el Derecho propio de los «*cives romani*»⁹⁵ nos topamos con la Ley de las XII Tablas «*fons omnis publici privatique est iuris*»⁹⁶. Bajo un mismo paraguas las leyes allí escritas y aprobadas en el año 449 a.C nacen con vocación de alcanzar la equiparación jurídica entre patricios y plebeyos. Así, la tabla número VIII dedica algunas letras a la reparación del daño causado, «*si membrum rup(s)it, ni cu meo pacit, talio esto*». “Si alguien rompe un miembro a otro, a no ser que pacte con él, aplíquesele el talión”. En estos casos, en cuya producción no intervenía conducta

⁹⁴ Según esta ley en caso de colisión de dos embarcaciones el responsable es aquél que remonta el río, toda vez que puede dominar mejor su barco en el que baja un tanto descontrolado, a favor de la corriente... LARA PEINADO, F.: “*Código Hammurabi*”. Editora nacional. Madrid, 1982. Págs. 250 a 251.

⁹⁵ En contrapartida a los Griegos, preocupados por la práctica del *theorin* e inclinados al *teoréticos*, esto es el modo de vida de aquel que contempla, que observa la naturaleza de las cosas, el propio ser, está el *Ius Romanorum* que se decanta por la practicidad, es decir el modo de vida que se dedica a la acción y a la producción. Los romanos dan su preferencia al *Bios praktikós*. DI PIETRO, A.: “*La tradición jurídica romana en la formación del jurista de nuestro tiempo*”. Universidad Católica de Argentina.

⁹⁶ En expresión de Tito Livio “*fuerza de todo el derecho público y privado*”. Livio 3,34,6.



humana alguna, surge una responsabilidad objetiva por la simple producción del resultado lesivo, «*damnum*».

Sin embargo, como afirmaba al comienzo de este apartado, al margen de una regulación específica del concepto de “culpa exclusiva de la víctima”, cabe inferir cierto paralelismo con la regulación jurisprudencial del Derecho romano. Culpa o negligencia del perjudicado que, a pesar de estar expósito del apellido «*transfigicare*»⁹⁷, ya irradia lo que la actualidad defiende como circunstancia lenitiva de responsabilidad.

La mayor parte de la doctrina romanista⁹⁸, concilia que el albor de la autorresponsabilidad hunde sus raíces en el añoso caso que acaece en «*campum iaculatorium*», previsto en el Digesto 9,2,9,4, (*Ulp. 18 ad ed.*):

“Sed si per lusum iaculantibus servus fuerit occisus, Aquiliae locus est: sed si cum alii in campo iacularentur, servus per eum locum transferit, Aquilia cessat, quia non debuit per campum iaculatorium iter intempestivae facere. Qui tamen data opera in eum iaculatus est, utique Aquilia tenebitur”.

“Más, si lanzando jabalinas por diversión hubiese sido muerto un esclavo, tiene lugar la Lex Aquilia. Pero si cuando otros están lanzando jabalinas en el campo, hubiera cruzado un esclavo por aquel lugar, cesa la Aquilia, porque no debió pasar intempestivamente por un campo en el que se arrojaban jabalinas. Sin embargo, quien lanzó deliberadamente contra él queda obligado por la Aquilia”.

ULPIANO al estudiar el caso considera que la Aquilia cesa cuando el «*dominus servus*» atraviesa intempestivamente el campo destinado al lanzamiento de jabalinas⁹⁹. Entiende que no acontece «*iniuria*» en el sujeto agente. Plantea una

⁹⁷ Término latino que viene a significar cambio de sitio. El concepto “Tráfico” se incorpora al mundo del Derecho durante el reinado de Carlos III. La primera ley que recoge esta acepción es la promulgada el 28 de febrero de 1772 que establecía las reglas que deben observarse para la conservación de los caminos generales del reino.

⁹⁸ WACKE, A.: “*Accidentes en deporte y juego según el Derecho romano y el vigente Derecho alemán*”. Anuario de Historia del Derecho Español núm. 59. 1989, págs. 555 a 556. LLANOS PITARCH, J. M.: “*Consideraciones sobre D.9.2.9.4 (Ulp. 18 Ad. Ed) como antecedente de la culpa exclusiva de la víctima*”. Revista General de Derecho Romano núm. 2. 2004.

⁹⁹ La jabalina destinada al ejercicio gimnástico no estaba afilada, ni tenía una punta de hierro; no obstante llevaba el «*augmentum*» o «*ankyle*» o correa corta con sus dos puntas fijas en el centro de la vara para introducir los dedos y darle un movimiento giratorio que estabilizara su trayectoria; vid. sobre ello, GUILLEN, J.: “*Urbs Roma*”, *vida y costumbres de los romanos II. La vida pública*. Salamanca 1978. Págs. 293 y ss. Para una interpretación actual y detallada de la Ley



responsabilidad asentada, única y exclusivamente, en la conducta negligente del esclavo. Lejos, aún, de la concausalidad concurrente cómplice del apotegma «*ciuis commodum, eius incommodum*». De igual forma, sobre este tipo de supuestos se ha pronunciado POMPONIO al establecer que no se considera que sufra un daño quien lo soporta por su propia culpa. «*Quod quis ex culpa sua damnum sentit, non intellegitur sentire*».¹⁰⁰

La primera reflexión acerca del caso que nos ocupa se centra en las características que rodean al lugar donde se desarrolla la acción. No es lo mismo que la conducta desplegada por el sujeto agente se efectúe en espacio idóneo al efecto, que si, por el contrario, ésta se genera en otra zona. De manera que, «*mutandis, mutatis*» no tolera idénticos resultados, a los ojos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, el atropello a peatón aislado en autopista o autovía que cuando éste tiene lugar en vía urbana. Y ello es así, porque el principio de confianza en la normalidad del tráfico en autopista o autovía, como sabemos, vías garantes de un notable grado de seguridad, conlleva cierta relajación en la exigencia de responsabilidad frente a la imprevisible irrupción de peatones en la calzada. Ahora bien, en el caso de vías urbanas las circunstancias cambian. Éstas se consideran como zonas “cuasipeatonales”. En consecuencia, culpa exclusiva en las primeras o concausalidad de conductas en las segundas, fijaran el punto de partida hacia la depuración de responsabilidades.

Junto a este caso D.9.2.9.4 (Ulp. 18 ad ed.) aparecen un sinfín de supuestos que brotan espontáneamente con la vocación de conformar el régimen de la culpa o negligencia Aquiliana que con el paso de los siglos cristaliza en el artículo 1902 de nuestro CC, atemperada, eso si, con la objetividad inherente al riesgo de determinadas actividades propias del progreso. Entre alguno de ellos: juego de la «*pila percussa*» D. 9,2,1,1 (Ulp. 18 ad ed.) «*harpastum*» D. 9,2,52,4 (Alf. 2. dig.), D. 9,2,52,2 (Alf. 2 dig.), daños provocados por la circulación del «*plaustrum*» tirado por «*boves*», también por la caída de mercancías D. 9,1,1,9. (Ulp. 18 ad ed.), D.19,2,13 pr («*Ulpianus libro trigesimo secundo ad Edictum: Item quaeritur,*

Aquila vide SCHIPANI, S.: “Responsabilità «ex lege Aquilia». Criteri dei imputazione e problema Della colpa». G. Giappichelli Editore, Torino, 1969.

¹⁰⁰ D. 50. 17, 203. Lib. 24 ad Quint. Muc.



si cisiarius, id est carucharius, dum ceteros transire contendit, cisium evertit, et servum quassavit vel occidit puto, ex locato esse in eum actionem: temperare enim debuit: sed utilis Aquilia ei dabitur), el pasaje trata el accidente sufrido por un carro a causa de un peligroso y temerario adelantamiento realizado por el cochero. No obstante, en relación con la materia objeto de estudio, merezca ser destacado éste último supuesto. Se trata del atropello a un niño esclavo en el «clivo capitolino».

“In clivo Capitolino duo plostra onusta mulas ducebant; prioirs plostri muliones conversum plostrum sublevabant, quo facile mulae ducerent; inter superius plostrum cessim ire coepit, et cum, qui inter plostra fuerunt, e medio existent, possterius plostrum a priore percussum retro redierat, et puerum cuisusdam obtriverat: dominus pueri consulebat, cum quo se agere oporteret?”.

“En la cuesta del Capitolio, subían dos carros tirados por mulas. Los muleros del carro que iba delante levantaban el carro por detrás para que las mulas tiraran con más facilidad. Sin embargo, el carro comienza a ceder y quitándose de en medio los muleros que se hallaban entre ambos carros, el primer carro empuja al que subía detrás que atropella a un esclavo. El dueño del esclavo consultaba contra quien debía demandar.”

ALFENO sitúa el suceso en uno de los puntos de mayor tráfico de la Roma republicana, en el «clivus Capitolino», zona eminentemente comercial. El tránsito vehicular y peatonal era exacerbado, tanto es así que los accidentes, según las fuentes¹⁰¹, acaecían con demasiada frecuencia hasta el punto que los romanos tenían pavura¹⁰² cuando se disponían a cruzar las calles. En el Digesto se recogen

¹⁰¹ GRIMAL, P.: “La civilización romana”. Editorial Paidós Ibérica. Barcelona 2007. CHOISY, A.: “L’art de bâtir les Romains” París, 1873. Pág. 87. COZZO, G.: “Ingegneria Romana”. Roma, 1928. Reproducción anastática, 1970. Pág. 5. BLAKE, M.: “Ancien Roman Construction in Italy, from the Prehistoric Period in Augustus”. Washington, 1974. MARTÍNEZ SARRIÓN, A.: “Las raíces romanas de la responsabilidad por culpa”. Bosch. Barcelona, 1993. Págs. 501 a 517.

¹⁰² No son pocos los textos que en la literatura clásica se preocupan por cuestiones que tienen que ver con el tráfico viario, JUVENAL *sat.*, III, 235: «ruedarum transitus arto uicorum in flexu et stantis conuicia mandrae eripient somnum Druso uitulisque marinis», hace referencia estas palabras al bullicio de la circulación como causa principal de perturbaciones del sueño. El mismo autor en *Sat.*, III, 255-260 escribe: «scinduntur tunicae satae modo, longa coruscat serraco ueniente abies, atque altera Tinum plastra uehunt, nutant alte populoque minantur. Nam si procubuit qui saxa Ligustica porta axis et euersum fudit super agmina montem, quid superest de corporibus? Quis membra, quis ossa inuenit?». LÁZARO GUILLAMÓN, M. C.: “La responsabilidad civil de Roma al Derecho moderno: La medida de la responsabilidad por accidente de tráfico a propósito de D.19.2.13 pr”. Universidad de Burgos 2001. Págs. 443 a 453.



normas de uso y conservación de la calles y de los lugares públicos. Es el caso del «*Edictum pretori Edili: de locis et itineribus publicis* (D.43.7); *nequid in loco publico vel itinere fiat* (D.43,8,2pr.). Las vías urbanas¹⁰³ albergaban gran intensidad de tráfico rodado, en la mayor parte de los casos carros¹⁰⁴ tirados por animales de carga «*onusta mulae*», sustentados sobre dos ruedas con ejes muy estrechos. La intensidad del tráfico y el desasosiego que este producía en la ciudadanía hizo necesario que el propio Julio Cesar promulgara la ley «*urbe augenda*» que prohíbe la circulación durante el día para terminar con la congestión del tráfico¹⁰⁵. Sólo se permite circular a los carros de las Vestales, del Rey, los procesionales y los que habían de participar en los juegos públicos.

En cuanto al aspecto jurídico del atropello, los juristas clásicos centran sus reflexiones en descubrir al verdadero culpable del accidente. Tratan el supuesto desde la óptica de una responsabilidad subjetiva dirigida a la búsqueda de la «*actio aquilia*» ya sea contra los muleros del carro, o bien contra el propietario de las mulas «*actio pauperie*», acción que revela cierta dosis de objetividad a pesar del grado de desconocimiento que genera en aquel momento. Ambos razonamientos huyen de calificar al accidente como un supuesto de culpa exclusiva de la víctima. Existe, por tanto, una fuerza centrífuga de culpabilidad que despliega sus efectos hacia los sujetos que interactúan en el accidente. En

¹⁰³ Roma llegó a disponer en su imperio de más de 150.000 kilómetros de calzadas -unos 8.500 en la península Ibérica-. MONTORO GONZÁLEZ, L.: «*Antropología viaria: un enfocament humanistic. Tráfico y seguridad vial: 6.000 años de historia*» Las dos vías más importantes, la Sacra y la Nova dentro del recinto amurallado, oscilaban en su extensión, según los tramos, entre 4,80 y 6,50 metros de anchura. MARTÍN SARRION, A.: «*Raíces romanas de la responsabilidad por culpa*». Bosch, Barcelona 1993. Págs. 506 y ss.

¹⁰⁴ Cabe distinguir entre diferentes medios de transporte accionados mediante tracción animal, entre algunos de ellos: — «*Esseda*», medio tirado por dos mulas o dos caballos utilizado para viajes rápidos que con el tiempo se convierte en un refinado y lujoso medio de transporte. — «*Cisium*», tirado por dos mulas o caballos y usado para el transporte ligero. — «*Carpentum*», vehículo de origen etrusco introducido en Roma en tiempo de Tarquinio, propio de las familias imperiales. Era un carro cubierto. — «*Carruca*», carruaje confortable, permitía al pasajero dormir. Tenía cuatro ruedas y en el interior dos asientos para el pasaje y uno delantero para el conductor. — «*tensa*», era un vehículo de dos ruedas, utilizado para el transporte de objetos sagrados de la divinidad. — «*Pilentum*», vehículo de cuatro ruedas, destinado al transporte de Vestales y Sacerdotes. Se usaba también en ocasiones de grandes matrimonios, para transportar a la esposa hacia la casa del esposo. — «*Thiymphalis currus*», se trata del propio carro triunfal, basado en el carro de carrera y de guerra griego. Este carro era reservado a los generales. — «*Carro de carrera*» Las ruedas estaban situadas al extremo posterior del carro, todo el peso gravitaba sobre la parte anterior. Era el utilizado por los «*aurigas*», tirado por cuatro caballos. No obstante, también existían medios de transporte de tracción humana: «*Lectica*» utilizado en los desplazamientos por la ciudad donde estaba prohibido el tránsito animal. Este medio, generalmente, era portado por seis u ocho esclavos. — «*Sella gestatoria*», se trataba de una especie de silla portada por dos esclavos.

¹⁰⁵ Más información en, GUILLEN, J.: «*Urbs romana. Vida y costumbres de los romanos. II La vida pública*». Ediciones Sígueme. Salamanca 1986. Pág. 176 y lo en él citado.



cambio, el movimiento antagonista descubre una autorresponsabilidad objetivizada por el riesgo impropio del incipiente desarrollo social y económico de la época. En consecuencia, las circunstancias del lugar (centro de la antigua Roma) exoneran a la víctima de cualquier grado de responsabilidad.

2.2.- Derecho medieval.

En este periodo se intenta interpretar restrictivamente y superar el indiscutible carácter penal de los textos romanos que versan sobre la acción de la Ley Aquilia. De la fusión del Derecho romano vulgar con el consuetudinario germánico surge un Derecho popular que preside la vida jurídica de la Alta Edad Media. Asistimos a una atomización de derechos locales vinculados a un determinado territorio. En definitiva, un sistema jurídico embrionario, disperso y enrarecido. Ni rastro, por tanto, de cualquier atisbo o conato de afinidad con el actual régimen de responsabilidad civil derivada del tránsito vehicular.

Una de las manifestaciones más destacable de este derecho fue la sistematización y clasificación de las distintas culpas. Culpa «*lata*», que corresponde a un nivel de diligencia mínimo, innato en cualquier hombre; «*levis, diligentes o exacta diligentia*» y «*levissima diligentissimi o exactísima diligentia*»¹⁰⁶. Esta gradación de la culpa encaja con los niveles de diligencia exigibles, aquello que cabría prever por un hombre diligente o «*diligentísimo*». Más allá de la «*levísima*», categoría que hunde sus raíces en el aserto de la ley Aquilia «*et levísima culpa venit*», están las causas que exoneran de responsabilidad: caso fortuito, fuerza mayor¹⁰⁷ y otras causas objetivas como la legítima defensa y el estado de necesidad. En ningún caso aparece la eximente completa de culpa de la víctima o del perjudicado.

¹⁰⁶ PEÑA LÓPEZ, F.: «*La culpabilidad en la responsabilidad civil extracontractual*». Comares. Granada, 2002. Págs. 19 y ss. Las modalidades de la culpa (*lata*, *leve*, *levísima*) se atribuye a la GLOSA (*Gl. Debet a Praetera Inst. Tit. Quibus modis re contrahitur obligatio*). «*Aliud est dolum, ut quando est machinatio studiosa... Aliud latam culpam ut non intelligere quod omnes intelligunt... Aliud levem, ut desidia et non praevideat... Aliud levissimam ut si quocumque modo puit praevidere et non praevideat. Aliud causam fortuitum qui scilicet praevideri non potest*».

¹⁰⁷ La Glosa defiende la teoría de la igualdad entre el caso fortuito y la fuerza mayor. Allí donde existe «*casus fortuitus*» existe también «*vis maior*»; «*intra levissimam culpam el casum fortuitum nihil est medium*». EXNER, A.: «*De la fuerza mayor en el Derecho mercantil y en el actual*». Madrid, 1905. Págs. 31 a 38.



Parece como si detrás de esta sistematización permaneciese latente el espíritu indemnizatorio de la responsabilidad civil. La culpa «*levissima diligentissimi* o *exactissima diligentia*» sienta las bases del actual régimen al establecer lo que con el paso del tiempo se convertirá en una responsabilidad objetiva. Se es culpable por omitir una conducta diligente, por no obrar como un buen «*pater familias*»¹⁰⁸.

Así, de forma paradójica cabe poner de manifiesto que en el la actualidad la culpa «*levissima*» ha sufrido una metamorfosis que la ha llevado a macerar la conducta diligente¹⁰⁹ del conductor, que, en virtud del riesgo creado, es responsable de los daños irrogados. Quiere esto decir que, en la mayor parte de los casos, la culpa está presente antes de que sobrevenga el accidente. Resulta un hecho comprobado, que en los atropellos a peatones, por lo general en vías urbanas, la culpa «*levissima*» gravita sobre el comportamiento «*diligentísimo*» del conductor. Se espera que la circunstancia exoneradota frente a daños irrogados a peatones por la conducta o negligencia del perjudicado sobrevenga cuando el conductor haya probado que el accidente sucedió por culpa exclusiva de la víctima. Por tanto, el conductor está obligado a probar su conducta diligente, un comportamiento que supera la diligencia estándar del conductor modelo, arquetipo, sensato, reflexivo, con una especial capacidad de previsibilidad, de representación del evento dañosos, de observancia a las normas de tráfico. De manera que el riesgo o peligro inherente a la sociedad coetánea es el resultado de la fusión de la culpa en su ínfimo grado y la conducta crecidamente diligente.

¹⁰⁸ Patrón de diligencia que ya postulaba el Derecho romano y que responde al arquetipo o modelo de conducta que tiene en cuenta el CC español en varios de sus artículos, entre otros: (art. 1.094, 1.104.2, 1.903 in fine). Obliga a emplear una diligencia exigente, superior a la simple diligencia media, pues la responsabilidad extracontractual cesará cuando las personas a las que el artículo menciona prueben que emplearon toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño (artículo 1903). En el ámbito de la Responsabilidad civil automovilística será el artículo 1 de la LRCSCVM quien establece que el propietario no conductor responderá de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por el conductor cuando esté vinculado con éste por alguna de las relaciones que regulan los artículos 1903 del CC y 120.5 del CP. Esta responsabilidad cesará cuando el mencionado propietario pruebe que empleó toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño.

Más información en BELTRÁN DE HEREDIA Y ONÍS, P.: «*El buen padre de familia*». Estudio de Derecho civil en homenaje al profesor J. BELTRÁN DE HEREDIA Y CASTAÑO, 1984. Págs. 85-100.

¹⁰⁹ La noción de “diligencia” aparece unido a los términos “precaución necesarias” en RDL 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y en el artículo 3 del RD 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el RGCir para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el RDL 339/1990, de 2 de marzo.



Ahora bien, según la doctrina de la época, en la imputación por culpa todavía perdura la idea canónica de que la reparación de los daños constituía la penitencia, el castigo que se ligaba a la conducta diligente, y en la que la función compensatoria no desempeña sino un papel meramente complementario. Como sostiene DIEZ PICAZO¹¹⁰, está presente la mano divina que pone a prueba el temple de quien sufre un daño con la resignación como respuesta.

Una de las primeras manifestaciones en el «*ius commune*» sobre la incidencia de la circulación de vehículos¹¹¹ y sus consecuencias la ofrece el gran jurista BARTOLO DE SASSOFERRATO. Partiendo del principio de ULPIANO, por el que todos los «*cives*» tienen el mismo derecho a usar y disfrutar de la vía como medio de comunicación, enuncia uno de las reglas fundamentales que está presente en la normativa de tráfico de cualquier Estado. Trata de establecer la preferencia de paso entre los usuarios de la vía. En este sentido, sostiene que aquel que primero haya iniciado el ejercicio de su derecho tiene la posibilidad de imponer al otro ciudadano ese derecho. Éste último debe abstenerse y permitir que el “primero” acabe su ejercicio. Si no lo hiciese y se produjera un daño, el “primero” tendrá razón para obtener del Juez el resarcimiento del daño ocasionado según las normas de la responsabilidad aquiliana.

«Quaero, ponamus, quod dua plaustra in aliqua arcta via se invicem obviant, utrum alter possit dicere alteri retrocedas? Videtur quod non per hunc textum quia quilibet habet tantum juris, et sic est locus gratification: et tunc si unus poterit sibi praevidere, ne poneret se in illa necessitate, cum tanem videret alium occupasse, tunc ille debet retrocedere. Ita dicit glossa magna. Itam glossam allego in l. quominus, Infra, de fluminibus (D. 43,12,2) in materia potest eum impedire. Dic, ut ibi dico (Commentaria, V, in I dig. Novi partem, Venetiis 1602, D. 43, 8, 2, 1. praetor ait, hoc interdictum, pag. 134, n. 1)».

En otro orden de cosas, si se hiciese una prospección legislativa sobre las normas de aquel periodo, en los albores del siglo XV, se adivina la repercusión de la labor

¹¹⁰ “La Responsabilidad civil hoy”. Publics. Universidad Deusto. Bilbao, 1979. Pág. 9

¹¹¹ RASI, P.: “Bartolo da Sassoferrato. Studi e documenti per il VI centenario II: I problemi della circolazione stradale nell’opera di Bartolo da Sassoferrato”. Giuffrè Editore. Milano 1962. Pág. 434 a 439.



legislativa del monarca Alfonso X en lo que a la recepción del Derecho común en Castilla se refiere. Así, en el Libro IV, Título 4, «*de las fuerças et de los danos*», Ley XVII «*si por culpa de alguno viniere dano a otro*» del Fuero Real¹¹² y en el Título XV de la partida VII de las Partidas se recoge el criterio de imputabilidad culpabilístico. Abundando un poco más, la Ley VI del mismo cuerpo legal revela una de las primeras manifestaciones de la culpa del perjudicado como eximente de responsabilidad en los atropellos de animales a viandantes.

«...si algún hombre corriese a caballo o rocín o bofardase o lanzase en lugar señalado de los otros costumbrase de facer esto en penado por la carretera atravesase alguno y topase con el, entonces no sería tenido de hacer enmienda del daño que en tal manera le hiciese por que el otro es en culpa de ello y no el que corre la bestia, más si aquel que corriere la bestia ve al hombre atravesar y puede retenerla quisiese hacer, o si hace estas cosas en lugar por donde pasan muchos en que no lo deban de hacer, porque semeja que hizo a sabiendas del daño. Eso mismo decimos que debe ser guardado de los que tiran con ballesta por aquellos lugares por donde pasan los hombres si hiciesen algún daño...»

De este fragmento legal se infiere la relevancia que tiene para el derecho de esta época la generación de una actividad peligrosa. En esta ocasión, como ya hiciese ULPIANO en el Digesto, se distingue el ejercicio de un derecho en lugar acostumbrado a ello de otro espacio que no lo es. Por tanto, la víctima, con su reprochable proceder, debe de pechar con el daño inferido por el agente dañoso. De tal forma que la responsabilidad no se desplaza, queda en el ámbito de la conducta autorresponsable del perjudicado.

2.3.- Derecho de la edad moderna y contemporánea.

El Derecho de la edad moderna se instaura como la antesala al derecho contemporáneo, si bien su idiosincrasia territorial sigue presente en el panorama legislativo español. El primer intento serio de incorporar al mundo del Derecho el concepto “tráfico” se produce durante el reinado de Carlos III, en la ley

¹¹² MARTÍNEZ DIEZ, G.: “*Leyes de Alfonso X. II Fuero Real*”. Ávila, 1988. Págs. 411 y ss.



promulgada el 28 de febrero de 1772 que establecía las reglas que deben observarse para la conservación de los caminos generales del reino.

La obra de referencia es la Novísima Recopilación de las Leyes de España de 1805, mandada formar por el señor D. Carlos IV. Dentro del Libro IV, la Ley XVI formula una de las normas que prohíben o restringen la circulación de vehículos en aras de una verdadera protección al tránsito peatonal. Se trata de la Real Orden de 21 de junio de 1787. En esta ocasión se establece la prohibición de correr de los coches¹¹³ dentro de las poblaciones, y a cierta distancia de ellas.

«Enterado de ser frecuente el abuso de correr por las calles públicas de los pueblos los coches de rúa, de cuyo desorden se han seguido y siguen perniciosas consecuencias, pues se ha verificado, que no sólo en varias ocasiones se ha atropellado y maltratado a diversas personas, sino que en muchos casos se les ha causado la muerte....»

En esta etapa del Derecho aparecen las primaras normas¹¹⁴ objetivas que amparan al peatón de las ciudades. Establecen la pena que ha de cumplir el cochero¹¹⁵ que atropelle y derribe a una persona, teniendo presente la entidad del daño irrogado para la agravación de la condena y los daños y perjuicios causados.

¹¹³ El concepto de vehículo queda excardinado de lo que hoy entendemos como vehículo a motor, dadas las circunstancias del tiempo y lugar. No obstante, a pesar de ello, si que aparecen infinidad de medios de transporte tirados por animales, entre otros, los siguientes: bávaras, berlinas, birlochos, calesas, calesines, carretelas, carriolas, carros, carrozas, charretes, coches de colleras, cupés, diligencias, estufas, faetones, forlones, galesas, góndolas, landós, milores, simones, tartanas, tigras, etc.

¹¹⁴ Edictos publicados por la Sala de Alcaldes en 6 de Febrero de 1782 y 28 de febrero de 1787 se manda que ningún cochero se separe del coche, mulas o caballos, siempre que esté parado y sin dueños dentro de las calles, paseos y demás sitios de la Corte, ni deje ir solo al ganado, ni corra con él cuando vaya a las cocheras a sacarlos o a encerrarlos: que los dueños de los calesines de alquiler vayan precisamente asistidos del freno del caballo, y lo mismo en los coches de colleras...que los pasajeros que van montados conduzcan sus ganados a un paso regular. La Real Orden de 2 de enero de 1785 manda observar y guardarlo prevenido en otro de 6 de febrero de 1782, y en otro de 9 de junio de 1774 bajo las penas que incluyen, y de la vergüenza pública a los cocheros que atropellen y derriben alguna persona, aunque sea por primera vez; cuya pena se ejecute dentro de las veinticuatro horas como en los casos de resistencia a la Justicia, escalamiento de cárcel, y otros semejantes de pragmática, sin perjuicio de agravar la pena según el mayor daño que resulte, y el resarcimiento de éste, y además en el dicho caso ha de perder el dueño el coche y las mulas, si fuere dentro de él, aplicado todo a la parte ofendida, prohibiéndose expresamente bajo las penas expresadas, y la de doscientos ducados, que nadie pueda llevar cochero que no pase de 17 años.

¹¹⁵ A pesar del grado embrionario de desarrollo de este periodo, en el 1725 surgen las primeras manifestaciones del vehículo a motor actual. Aparece el Charriot de Newton, vehículo que funcionaba con vapor. No obstante, fue NICOLA CUGNOT (1725-1804) quien en 1773 diseña su famoso Cabriot, un vehículo “peligrosa nueva máquina” con motor de vapor de dos cilindros que podría transportar cinco toneladas a una velocidad de casi seis Km/h. El atropello producido por este automóvil despierta la necesidad acuciante de regulación y control de este tipo de vehículos. MONTORO GONZÁLEZ, L.: “Tráfico y seguridad vial: 600 años de historia”. Intrás, Uv.



Por lo que respecta al Derecho contemporáneo, hay que señalar que en este periodo asistimos al linaje de la codificación del Derecho. Hasta ahora la inexistencia del CC durante casi la totalidad del siglo XIX no significaba que no hubiese Derecho civil. Lo que sucedía es que las normas civiles continuaban siendo las contenidas en las Partidas o en el Ordenamiento de Alcalá o en las Leyes de Toro o, como en el apartado precedente, en algunas otras leyes recopiladas en la Novísima.

Tras los intentos fallidos de elaborar el CC español¹¹⁶ cuaja la propuesta de FLORENCIO GARCÍA GOYENA en 1851 que se convierte en el antecedente inmediato del actual Código de 1889. Éste mantiene la misma «*ratio juris*» que establecían las leyes anteriores. No hay, por tanto, una norma escrita que prevea la circunstancia exoneradora de la conducta o negligencia del perjudicado en el régimen de la responsabilidad civil automovilística. En cambio, si que está presente, en lo que a animales se refiere, en el artículo 1905 de nuestro CC¹¹⁷. El precepto establece la responsabilidad objetiva para el poseedor de un animal o el que se sirva de él teniendo en cuenta el potencial peligro que acarrea un animal suelto. De igual forma, establece que sólo cesará por fuerza mayor o culpa del que lo hubiere sufrido, es decir por la culpa de la víctima. Como puede observarse, dicho precepto presenta identidad de razón con el artículo 1º de la LRCSCVM. Ambos artículos regulan supuestos de responsabilidad objetiva con las mismas

¹¹⁶ En 1821 aparece el primer intento de codificación presentado por la Comisión Especial de las Cortes. Su estructura presenta un Título preliminar y dos primeros libros de la primera parte. Las partes proyectadas se centran: 1ª De los Derechos y de las Obligaciones, 2ª De la Administración General del Estado en el ramo judicial. Por su parte las fuentes utilizadas responden a la tradición jurídica española y algunos códigos extranjeros como son: el austriaco, el prusiano y el de Napoleón. En 1936 se presenta el proyecto de CAMBRONERO que no llegó a discutirse en Cortes. Constaba de cuatro libros y 1458 artículos. En 1851 la sección Civil de la C: G. S compuesta por GARCÍA GOYENA, BRAVO MURILLO y SÁNCHEZ PUIG revisan los trabajos anteriores. El proyecto de código contiene un título preliminar: De las leyes y sus efectos y de las reglas generales para su aplicación; tres libros: I De las personas, II de la división de los bienes y de la propiedad, III de los modos de adquisición de la propiedad. Es el más importante de los proyectos.

Proyectos sucesivos fueron los siguientes: 1869 ROMERO ORTIZ, 1880 NAVARRO ARMANDI, 1881 Proyecto de Bases del Ministro ALONSO MARTÍNEZ, 1885 Ministro FRANCISCO SIVELA, 1886 Ley de Bases de 11 de mayo. El 1 de enero de 1889 entra en vigor el CC actual.

¹¹⁷ En el proyecto de 1951 se dan cita las dos circunstancias que rodean a la culpa objetiva, daño y riesgo. Así el daño viene determinado por el artículo 1900 y el riesgo en el 1902. La redacción de éste último dice: «*El propietario o poseedor de un animal es responsable, mientras que de él se sirve, de los perjuicios que causare, aunque se le escape o extravíe, a no ser que el daño fuese ocasionado por el mismo que lo recibió. Si fue un tercero el que dio la ocasión responderá del daño*»



circunstancias exoneradoras¹¹⁸. Por su parte, el criterio de referencia para la imputabilidad de conductas negligentes o culposas cristaliza en el artículo 1902. La versatilidad de este precepto y sus correlativos en la responsabilidad extracontractual, acuñada en el venerable troquel del Derecho romano, sirve de base para dilucidar las controversias planteadas en los tribunales de finales del siglo XIX y principios de XX donde el riesgo significa una forma de calcular consecuencias impredecibles.

En algunos países¹¹⁹ del continente europeo comienzan a brotar leyes que contemplan la posibilidad de exonerarse de responsabilidad cuando interviene la culpa o negligencia del perjudicado. Se trata de las leyes prusiana y austriaca sobre ferrocarriles. La ley prusiana de 3 de noviembre de 1838 en su artículo 25 predica, *«las empresas de ferrocarriles responderán de todos los daños que ocurran en el transporte a las personas y cosas, sean o no transportadas por dichas empresas, y éstas sólo quedarán libres de responsabilidad probando que el daño fue producido por la propia culpa del perjudicado o por caso fortuito exterior e inevitable»*. Por su parte, la Ley imperial de responsabilidad de 7 de junio, en su artículo 1 hace responsable a la empresa de ferrocarriles, a no ser que pruebe que el accidente fue causado por fuerza mayor o culpa propia del perjudicado. Para mayor abundamiento, la ley austriaca de 5 de marzo de 1869, artículos 1 y 2 preceptúa: *«Si por un hecho ocurrido en el tráfico de un ferrocarril cuya fuerza motriz sea el vapor, se causan heridas o la muerte a una persona, se presumirá siempre que el hecho ha acontecido por culpa de la empresa. De esta obligación de indemnizar se exime solamente la empresa en el caso y en la medida que ella pruebe que el suceso fue causado por un accidente inevitable o por hecho inevitable de una tercera persona de cuya culpa no responda la empresa, o por último, por culpa del perjudicado»*.

¹¹⁸ Como dijera MEDINA CRESPO, “después de todo, los carros automóviles han sustituido en este siglo XX la tracción animal” o como mantiene HERNÁNDEZ GIL, “sería, por cierto, curioso estudiar la gran similitud que existe entre lo establecido por el Derecho romano para los animales y lo impuesto por el más reciente ordenamiento jurídico para los automóviles”. MEDINA ALCOZ, M.: “La culpa de la víctima en la producción del daño extracontractual”. Dykinson. Madrid 2003. Pág. 267.

¹¹⁹ EXNER, A.: “De la fuerza mayor en el Derecho mercantil romano y en el actual”. Madrid 1905. Págs. 22 y 23.



Otro de los sectores en reclamar un trato especial para los daños ocasionados por la operatividad del maquinismo fue el de los trabajadores.¹²⁰ La mutabilidad de la responsabilidad extracontractual de la época pone en tela de juicio el mantenimiento de la culpa como criterio o requisito necesario para la atribución de la responsabilidad como ocurre con el artículo 1905 del CC español. Aparecen nuevas corrientes doctrinales¹²¹ que apuestan por un régimen que sea capaz de superar las carencias del «*code civil*», dado que las reglas recogidas por éste y otros códigos de influencia francesa hacían necesario adaptar los nuevos supuestos de responsabilidad extracontractual.

Uno de los primeros países de la órbita europea en implantar un régimen próximo a la responsabilidad por riesgo fue el caso alemán. La ley sobre tráfico con vehículos de motor de 3 de mayo de 1909 sienta las bases de una responsabilidad por culpa agravada¹²², no tan amplia como la prevista por las empresas de ferrocarriles. Así, establece en el artículo 7, punto 2: «*la responsabilidad del poseedor de un vehículo no sólo queda excluida cuando el accidente ha sido causado por “fuerza mayor”, sino también cuando lo fue por un “suceso inevitable”*. En especial se considera inevitable cuando el suceso ha de atribuirse a la conducta del perjudicado, o de un tercero no empleado en la explotación, o de un animal ...».

¹²⁰ La clase obrera sufre la amenaza constante de las nuevas tecnologías, dado que se enfrentaba a unos sistemas de producción que necesitaban un notable grado de mecanización. Éstos y otros factores fueron enarbolados por parte de la doctrina que apenas tuvo acogida. Entre algunos de ellos, destacan SAUCER en Bélgica Y SANTIETTELETTTE en Francia. Ambos propusieron que se considerase al patrono sometido a una «*obligación de securité*». Es en éste país donde, el 9 de abril de 1898, se establece la «*Loi sur les accidents du travail*», motivada por la concentración industrial, el maquinismo y el aumento de la producción de las nuevas fábricas. En España el 31 de enero de 1900 se publica en la Gaceta de Madrid una ley sobre la protección de los trabajadores en caso de accidente de trabajo, así en su artículo 2 considera al patrono responsable de los accidentes que sufran los trabajadores en el desarrollo de su profesión, a menos que el accidente sea debido a fuerza mayor. Nada dice de la culpa de la víctima.

¹²¹ El Tribunal de Casación francés, en sentencia de 29 de julio de 1924 transforma la corriente clásica de la responsabilidad, invirtiendo la carga de la prueba, puesto que la víctima no tendrá que probar en lo sucesivo más que el hecho, la producción del accidente, y el conductor sólo podrá eximirse justificando el caso fortuito, fuerza mayor o culpabilidad de la propia víctima. El conductor es responsable aún sin infringir ley alguna o reglamento. CASTAN TOBEÑAS, J.: «*Hacia un nuevo Derecho civil*». Editorial Reus. Madrid 1933. Págs. 122 y ss. RICOL, J.: «*La responsabilidad por accidentes de automóvil, en la doctrina y la jurisprudencia francesas*». Revista de Derecho Privado. Tomo XII. Madrid 1925. Págs. 260 a 270. Circular de la Fiscalía del TS de 10 de octubre de 1925 sobre dictando instrucciones para el ejercicio por el Ministerio Fiscal de las acciones relativas a la responsabilidad de terceras personas, en las causas por imprudencia o negligencia de conductores de automóviles y vehículos análogos.

¹²² Identificada como tal por LARENZ, K.: «*Derecho de obligaciones*». Revista de Derecho Privado. Madrid 1959. Págs. 677 y ss.



En nuestro país, por lo que se refiere al régimen de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, cabe poner de manifiesto que hasta la década de los sesenta del siglo pasado no aparece ningún texto legal que pueda quebrar la responsabilidad objetiva inherente al conductor del vehículo por culpa exclusiva de la víctima o perjudicado. Será el artículo 39 de la Ley 122/1962 de 24 de diciembre, sobre UCVM el que, por primera vez, refleje la culpa o negligencia del perjudicado como presupuesto para eximir de responsabilidad al conductor del vehículo, convirtiéndose en el antecedente inmediato al actual régimen.

3.- Primeras consideraciones jurídicas sobre la conducta o negligencia del perjudicado.

Un primer acercamiento al estudio de las secuelas jurídicas que deja la conducta o negligencia del perjudicado, reconocida por doctrina y jurisprudencia como culpa exclusiva de la víctima, hace necesario ponderar las circunstancias que rodean a la conducta desplegada por la víctima culpable de su propio daño. En este sentido, cabe poner de manifiesto que existen ciertos prejuicios insoslayables que con mayor o menor grado de autoridad cercenan o auxilian la estimación judicial de la culpa exclusiva de la víctima, esto es: responsabilidad por riesgo y principio «*favor victimae*»¹²³. Ambas circunstancias contribuyen a crear una atmosfera enrarecida que no deja indiferente al derecho. El primer término, parte de la base de que las consecuencias negativas del riesgo creado deben soportarlas quienes se benefician de la actividad que lo despliega. Lo que significa, en el ámbito de la circulación de vehículos a motor, como así lo establece el artículo 1 de la ley 21/2007 de 11 de julio sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, que el conductor de un automóvil asume *ex ante* los resultados perniciosos de su uso, en definitiva, responderá, en

¹²³ Sobre el principio «*favor victima, pro damnato, favor debilis, pro laeso o in dubio pro victimaee*», puede verse, entre otros: DIEZ-PICAZO: “*Estudios sobre la jurisprudencia civil*”, Madrid 1973, Pág. 276. CAVANILLAS MÚGICA: “*La transformación de la responsabilidad civil en la jurisprudencia*”. Aranzadi, Pamplona, 1987, Pág. 66; ALTERINI, A. A.: “*LA responsabilidad legal de culpa como regla del favor victimae en responsabilidad por daños*”. Libro Homenaje a Jorge Bustamente Alsina, t T, Albeledo-Perrot, Buenos aires, 1990.



virtud del riesgo creado¹²⁴ de los daños irrogados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación.

Por tanto, la premisa fundamental del silogismo plantado determina que la carga o gravamen que concibe la actividad de riesgo, conducir un vehículo a motor, debe soportarla el propio conductor. De forma análoga es comúnmente aceptado que ese riesgo, inherente a la conducción, es el criterio de imputación objetiva utilizado por el legislador para atribuir la responsabilidad de un hecho dañoso. Luego, riesgo y responsabilidad son conceptos intrínsecos, allí donde existe riesgo está la responsabilidad, como dijera RICOL, «*el automóvil es una cosa normalmente peligrosa...Donde radique el peligro, debe radicar también la responsabilidad*»¹²⁵. Ahora bien, el peligro desplegado por el tránsito vehicular arrastra concepciones endémicas de un pasado reciente¹²⁶. Estamos ante un riesgo jurídicamente relevante aunque aceptado. Una temeridad innata a la sociedad actual, nada o poco que ver con el riesgo creado por la irrupción del automóvil¹²⁷. Movimiento inesperado, sorprendente del que no se conocían sus consecuencias, si bien se preveían serios inconvenientes en forma de accidentes. En definitiva, el riesgo ha sufrido, en estos últimos 50 años, alteraciones significativas debidas, en

¹²⁴ «*Cuius commoda eius est incommoda*». Cada vez que un daño sea ocasionado por una cosa mueble o inmueble, peligrosa en sí o no, éste deberá ser reparado por el que se aprovecha de dicha cosa, salvo que pueda demostrar que el perjuicio ha sido debido a una fuerza mayor de proveniencia externa o a culpa de la víctima. Planteamientos teóricos de JOSSERAND y SALEILLES. «*La responsabilité du fait des choses inanimées*» que se incorporan al CC francés de 1804. Cita tomada de PEÑA LÓPEZ, F.: «*La culpabilidad en la responsabilidad civil extracontractual*». Comares. Granada, 2002. Pág. 47.

¹²⁵ Véase en este sentido «*La responsabilidad por accidentes de automóvil en la doctrina y jurisprudencia francesa*» en la Revista de Derecho privado, 1925. Págs. 257 y ss. Cita tomada de CASTÁN TOBEÑAS, J.: «*Hacia un nuevo derecho civil*». Revista General de Legislación y Jurisprudencia. Vol. LVI. Editorial Reus. Madrid 1933. Pág. 122.

¹²⁶ Es por todos conocido como la jurisprudencia del TS, desde la sentencia de 10 de julio de 1943, ha ido evolucionando hacia la llamada teoría del riesgo, en aplicación de los criterios de interpretación del artículo 3 del CC, de modo que sin albergar los componentes de la responsabilidad objetiva, introduce modulaciones a la posición subjetivista, exigente de la presencia en todo caso del elemento de la culpa.

¹²⁷ En la segunda mitad del siglo XIX fue cuando se produjo la verdadera eclosión de los vehículos con motor. Surgen grandes personajes como OTTO, LENOIR, KSTOVITC, PEUGEOT, DAIMLER, DIO, DIESES, OPEL, FORD, RENAULT, entre otros. Cita de MONTORO GONZÁLEZ en «*Tráfico y seguridad vial: 600 años de historia*». Con anterioridad a este fenómeno y por lo que respecta al caso alemán, la ley sobre tráfico de vehículos a motor de mayo de 1909 introdujo una responsabilidad por riesgo que pasó a la Ley de tráfico interurbano (StVG) de 19 de diciembre de 1952. Responsabilidad que no recoge puramente el principio de la teoría del riesgo, y que en parte se trata solamente de una responsabilidad por culpa agravada. LARENZ, K.: «*Derecho de obligaciones*». Versión española y notas de SANTOS BRIZ. Revista de Derecho Privado. Madrid 1958. Págs. 575 y ss.



parte, a la interacción de componentes lenitivos tales como la seguridad y educación vial¹²⁸.

Desde el punto de vista cualitativo, también las cosas han cambiado. En este sentido, hay que huir del carácter genérico que el legislador imprime el término riesgo. Habrá que estar a las circunstancias temporales y espaciales para determinar la influencia de éste título de imputación, dado que el conductor de un vehículo a motor no genera idéntico peligro en una vía interurbana, autovía o autopista que en una vía urbana o lo que es lo mismo, un peatón no corre el mismo riesgo de ser atropellado cuando éste se encuentra caminando por vía urbana, que si lo hace por autovía o autopista. De manera que el reproche culpabilístico a la víctima o perjudicado “autorresponsable” se formará en función de los hechos que rodean al accidente. En consecuencia, la flexibilización del concepto culpa exclusiva de la víctima, desde la perspectiva indemnizatoria, responde, entre otros factores, a la concurrencia de conductas cocausantes entre el sujeto agente y paciente. Así, se establece que cuanto mayor sea el grado o porcentaje de responsabilidad del perjudicado menor será el «*quantum*» de la indemnización. El grado óptimo de responsabilidad no dará lugar a resarcimiento alguno. En cambio, cuanto menor sea el grado de responsabilidad del perjudicado mayor será la indemnización. Una de las primeras normas en establecer el reparto de la responsabilidad en proporción al comportamiento culpable o negligente fue el artículo 254 del CC alemán de 1900. Solución que adoptaron los redactores del artículo 78 del proyecto de Código franco-italiano¹²⁹ y que también surge en el artículo 1204 del CC austriaco, donde se pone de manifiesto lo siguiente: «*Si al daño ha contribuido la culpa de la víctima, ésta soporta el daño junto con el sujeto agente proporcionalmente, y si la proporción no puede establecerse, en partes iguales*».

¹²⁸ El índice de mortalidad en accidentes es hoy unas veinte veces menor que en 1959 ya que, a pesar de que el parque automovilístico era entonces muy pequeño -859.152 vehículos frente a los 31 millones de ahora- el número de víctimas era comparativamente muy alto -1.678 fallecidos en 1959 frente a 3.082 el año pasado-. En 1960 fallecieron en atropellos 460 viandantes frente a los 616 peatones del año 2008. Datos ofrecidos por la DGT con motivo de la campaña “50 años lo cambian todo menos la seguridad que queremos para ti”. 2009.

¹²⁹ SAVATIER, R.: “*Traité de la Responsabilité Civile*”. Tome deuxième. Paris 1951. Pág. 531



La conclusión a estas reflexiones no resulta conciliable, aunque alberga como común denominador el segundo de los prejuicios que exponía al principio de este epígrafe. Se trata del principio «*pro damnato*». Sus efectos moduladores se dejan sentir en las resoluciones de los tribunales, forzando al máximo las posibilidades interpretativas del régimen distorsionado de la culpa. Tanto la teoría del riesgo, como la corriente jurídica benefactora del victimismo han contribuido a desvirtuar el significado de la eximente completa de responsabilidad por culpa exclusiva del perjudicado. En palabras de SÁNCHEZ CALERO, el interés social y la justicia hacen preciso e inexcusable una protección eficaz de todas las víctimas, independientemente de su culpa eventual en el accidente. Sin embargo, al lado de dicha protección, se alza la necesidad de mantener y preservar el principio de responsabilidad individual, base de la vida en sociedad.

A pesar del auxilio que el ordenamiento brinda a la víctima del daño resulta insólito encontrar derecho positivo que apadrine el daño causado por la conducta o negligencia del propio perjudicado, dado que no preexiste deber jurídico que imponga a la víctima no dañarse a si misma. Sin embargo, si se aprecian propósitos formales de reconocimiento. En este sentido cabe traer a colación, como ejemplo paradigmático, la regulación que establece el derecho francés en la «*Loi núm. 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation*» más conocida como ley «*Badinter*¹³⁰» en homenaje a ROBERT BADINTER, quien fuera el Ministro de justicia que la impulsó. A través de su articulado, la ley extrema la teoría del riesgo, ya que la víctima no puede verse privada de la correspondiente reparación¹³¹, incluso cuando media culpa de su parte, salvo que sea exclusiva.

Por su parte, el ordenamiento español ha obviado cualquier tipo de ley especial que se pronuncie de forma directa sobre el resarcimiento «*in integrum*» en

¹³⁰ Ley de 5 de julio de 1985, sobre indemnización de daños causados por accidentes de circulación de vehículos a motor. Ley que bebe del proyecto de seguridad social ideado por ANDRÉ TUNC. El ámbito de aplicación se ciñe a todo accidente de vehículo a motor terrestre, a excepción de los trenes y tranvías. Asimismo, excluye la culpa intencionada «*faute dolossive*» de la víctima, supuesto en el que no hay derecho a reparación. Además prevé que a la víctima no puede oponérsele ni el hecho de tercero, ni fuerza mayor. Víctima que en el caso de ser menor de 16 años o mayor de 70 será indemnizada en todas circunstancias, con la única excepción de haber buscado voluntariamente el daño. CARBONNIER, J.: «*Droit civil. Tome 4. Les obligations*». 1995. Págs. 428 a 441.

¹³¹ La Ley aboga por la indemnización automática de las víctimas, prescindiendo del elemento culpabilístico. Tunc, Traffic Accident.



supuestos de culpa exclusiva de la víctima. A pesar de ello, encontramos algún reconocimiento interesante a la teoría victimista. Tal es el caso previsto en la exposición de motivos de la ley 122/1962 de UCVM. En esta ocasión, el legislador proclama, como principio inspirador de la ley, la protección jurídica de la víctima. La cita aparece en el título III donde dice: «*El resarcimiento inmediato de los daños y perjuicios sufridos por la víctima se busca a ultranza, pero en su propio campo y con pleno FJ, como algo que brota espontáneo y fluido de una de las fuentes de las obligaciones, la ley, en función al riesgo que implica el uso y circulación de vehículos de motor*».

De forma paralela, la jurisprudencia viene admitiendo planeamientos afines a la línea victimista que establece la legislación actual. No en vano, nuestro TS¹³² reconoce que la culpa exclusiva de la víctima merece una interpretación muy restrictiva, teniendo en cuenta que se trata de una excepción en un régimen general que consagra y busca la indemnización a ultranza del perjudicado. Ello hace que solamente desaparezca la obligación de indemnizar en aquellos supuestos en los que el único fundamento del resultado, rompiendo el nexo causal, haya sido el comportamiento culposo de la víctima.

No cabe duda de que la conducta o negligencia del perjudicado supone una circunstancia exoneradora de responsabilidad que, junto a la fuerza mayor, caso fortuito y la acción de tercero, cierra la puerta a la responsabilidad del dañante y la abre a la autorresponsabilidad del dañado. Vistas así las cosas, da la sensación de que el régimen estatuido por la LRCSCVM, respecto a los sujetos enfrentados (peatón y conductor), alberga una bipolaridad jurídica que perturba la ratio de la norma. Ahora bien, por mucho que se objetivice la obligación de indemnizar no debe irse más allá de lo que la razón y el buen sentido aconsejan.

4.- Concepto.

Resulta, cuando menos, embarazoso delimitar la noción de culpa exclusiva de la víctima a sabiendas de que la terminología utilizada para identificar esta

¹³² Sentencias del TS de 9 de abril de 1963, 15 de abril de 1964, 10 de junio de 1969, 10 y 19 de mayo de 1972, 17 de noviembre de 1973, 27 de febrero de 1975, 27 de mayo de 1982, 18 de febrero y 21 de octubre de 1991, 31 de enero de 1992, 17 de diciembre de 1992, 29 de abril de 1994, 16 de diciembre de 1994 y 16 de septiembre de 1994, entre otras.



circunstancia es incorrecta. El aserto no hace justicia a la verdadera trascendencia jurídica de una causa de exoneración de responsabilidad que, junto a la fuerza mayor o caso fortuito y a la acción de tercero, cercena la relación causa-efecto.

En primer lugar, cabe señalar que la trilogía terminológica concebida y acuñada por doctrina y jurisprudencia, a menudo, no se corresponde con la establecida en la legislación. No en vano, el legislador español ha enmendado, bajo mi punto de vista con buen criterio, el desacierto que ocasiona admitir la acepción culpa para supuestos de inimputabilidad. Es sintomático que en responsabilidad civil automovilística el vocablo “culpa” haya mutado al de “conducta”. Este último fue adoptado por la doctrina alemana¹³³ como concepto más amplio que atenúa el alcance de la responsabilidad objetiva frente al término culpa, noción que por su marcado matiz y contenido jurídico resulta siempre de difícil y delicada valoración.

La europeización del Derecho privado, bajo el prisma de la armonización y unificación legislativa, aboga por un criterio innovador que se aparta de la simetría jurídica de los países occidentales. En este sentido, los Principios de Derecho Europeo «*Principles of European Tort Law*»¹³⁴ equiparan la culpa de la víctima con la conducta o actividad concurrente de ésta. Según MARTÍN CASALS la referencia a la conducta de la víctima como culpa es errónea. Asegura que la víctima no incurre en culpa; sobre ella lo único que pesa es la carga de autoprotegerse. No obstante, su infracción dará lugar a ciertas consecuencias jurídicas que, en este caso, serán la reducción de la indemnización a recibir. Mantiene que la idea de culpa de la víctima se refiere a una conducta y las consecuencias propias de la institución también se pueden producir, sin que exista ninguna conducta de la víctima, cuando el daño es en parte resultado de la materialización de un riesgo que se halla en la propia esfera de la víctima.

¹³³ LARENZ, K. considera que la expresión culpa del artículo 254 del BGB debe interpretarse como una conducta personal imputable a la víctima. “*Derecho de obligaciones*.” Tr. 5 ed. esp. y notas de Santos Briz, t. 1, Madrid, 1958. Pág. 219. Igualmente, VON TUHR, A en “*Tratado de las obligaciones*”. Traducido y coordinado por W. Roces Suárez. Reus. Madrid 1934. Pág. 78.

¹³⁴ Trabajo realizado por el «*European Group on Tort Law*» fundado en 1992 por JAAP SPIER, Catedrático de Derecho privado en la Universidad de Tilburg. En mayo de 2005 presentó los «*Principles on European Tort Law*». Desde su fundación el grupo ha estado formado por más de una treintena de juristas de diversos países, en su mayor parte de la Unión Europea. Para más información *vide*: MARTÍN-CASALS, M.: “*Principios de derecho europeo de la responsabilidad civil; texto y comentario/ European Group on Tort Law; traducción a cargo de la Red Española de derecho Privado Europeo y Comparado. (REDPEC)*”. Thomson Aranzadi, D.L. 2008.



En nuestro derecho, La ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre UCVM utiliza, por primera vez, la culpa¹³⁵ o negligencia del perjudicado como circunstancia exoneradora de responsabilidad en el artículo 39. Sin embargo, el párrafo 2º del artículo 1.1 de la ley 30/95 sobre RCSCVM establece que únicamente exime de responsabilidad la prueba de que los daños fueron debidos a la conducta o la negligencia del perjudicado. En palabras de REGLERO CAMPOS el cambio es desafortunado. Admite que la palabra conducta adolece de relevancia jurídica, hasta el extremo de considerar que la simple intervención del perjudicado genera exención de responsabilidad, o, vistas así las cosas, tampoco produciría concurrencia de culpas. Según este autor, la inclusión del concepto conducta¹³⁶ obedece al intento del legislador de incluir la intervención de los inimputables en el accidente entre las causas de exoneración de responsabilidad, situación confirmada por el número 2 del apartado 1º del anexo de misma ley, en virtud del cual se equiparará a la culpa de la víctima el supuesto en que, siendo esta inimputable, el accidente sea debido a su conducta o concorra con ella a la producción del mismo.

Por su parte, la jurisprudencia viene utilizando indistintamente ambos términos, aunque, recientemente, en algunas ocasiones, introduce la expresión “conducta de la víctima”. Así lo hace el FJ 4º de en sentencia de la AP de Cáceres de 16 de julio de 2009.

¹³⁵ *A efectos de lo que dispone el artículo 1º del Texto Refundido de la Ley sobre Uso y Circulación de Vehículos de Motor, el término culpa se ha de entender «no en su sentido técnico, sino en una de las acepciones que el vocablo tiene en el lenguaje usual, en que se admite la equivalencia entre: tener uno la culpa de una cosa y haber sido la causa de que suceda»* (S. AT. Palma de Mallorca, 24/01/1979). Apunte jurisprudencial tomado de CABALLERO GEA, J. A.: “Las responsabilidades penal y civil, dimanantes del accidente de circulación. Síntesis y ordenación de las sentencias dictadas en apelación por las Audiencias Provinciales; moderna doctrina legal de las Audiencias Territoriales y del TS. Seguros. Formularios”. 2ª edición. Editorial Aranzadi. Pamplona 1984. Pág. 487.

¹³⁶ La corriente doctrinal mayoritaria suscrita, entre otros, por REGLERO CAMPOS en “Tratado de Responsabilidad civil” Aranzadi, 2008. MEDINA CRESPO en “Responsabilidad Civil Automovilística: De las culpas absueltas a las inocencias condenadas” Comares, 1996. MEDIAN ALZOS en “La culpa de la víctima en la producción del daño extracontractual”. Dykinson, 2003. GUIJARRO CONTRERAS en “Responsabilidad civil automovilística”. Anuario de derecho civil, 1963. SOTO NIETO en “Responsabilidad Civil derivada del accidente automovilístico”. La Ley 1989. SAINZ-CONTRERAS CAPARRÓS en “Imputación, valoración y reclamación de los daños derivados de la circulación de vehículos a motor: conforme al nuevo texto refundido de la Ley de RCSCVM”. Comares, 2001. IZQUIERDO TOLSADA en Sistema de responsabilidad civil contractual y extracontractual”. Dykinson, 2001. O’CALLAGHAN MUÑOZ en “CC comentado y con jurisprudencia”. La Ley, 2008. MUÑOZ SABATE en “La prueba imposible de la culpa exclusiva de la víctima”. Revista jurídica de Cataluña, 1974. SOLÉ FELIÚ en “La concurrencia de culpa de la víctima en la jurisprudencia reciente del TS”. Anuario de Derecho civil, 1997. MONTERROSO CASADO en “Responsabilidad Civil por Accidentes de Circulación. La concurrencia de causas”. Aranzadi. Pamplona 2009.



...El menor salió del interior de una cochera detrás de un balón, sin que el conductor pudiera evitar el atropello al encontrarse al menor de forma inopinada, no obstante pudo detener el vehículo en el mismo punto de forma inmediata.

Es cierto como se dice en el recurso, que la culpa exclusiva, como una de las excepciones que excluye la responsabilidad, prevista en el precepto citado, supone que la “conducta de la víctima” carezca de las más elementales diligencias, siendo la única, total y exclusiva originadora del resultado lesivo. De modo que el siniestro se produzca por una conducta excepcionalmente imprevisible e inevitable de la víctima, contra la que no cabe ningún género de anticipación o previsión en orden a evitar el resultado lesivo. Como dice la ST.S. de 13 de abril de 1.998, ha de ser el fundamento exclusivo del resultado o tener acusado relieve e intensidad suficiente para absorber toda otra concurrente, sin que en otro caso pueda tener más alcance que la moderación del montante económico a satisfacer (S.S.T.S. 6-10-81 , 17-3-82, 27-6-83, 21-7-85, 5-2-91, 4-6-91)”.

En el mismo sentido, la sentencia de la AP de Tarragona de 28 de mayo de 2009 en su FJ 1º.

...Ha de concluirse que es patente que el atropello tuvo su causa originaria y exclusiva en la “conducta del peatón”, sin que quepa atribuir ninguna responsabilidad al conductor del turismo, pues el mero hecho de que éste fuese conduciendo un vehículo de motor no permite en estos casos en los que ha quedado acreditada una culpa exclusiva de la víctima, que pueda atribuirse responsabilidad alguna.

Abundando aún más en la materia, el artículo 114 de nuestro CP también esgrime idéntica «ratio legis» al establecer como criterio de moderación indemnizatorio la conducta de la víctima.



En definitiva, cabe inferir que tanto la LRCSCVM, como el CP son las dos normas que rubrican la locución conducta de la víctima o del perjudicado¹³⁷. De modo que la excepción apuntada confirma, una vez más, la regla general que no es otra que la de otorgar mayor novelería al termino culpa con la salvedad, claro está, de los supuestos donde radica inimputabilidad, donde siendo responsable no existe culpabilidad.

Ahora bien, para que la conducta de la víctima sea considerada como eximente completa de responsabilidad ésta debe ser exclusiva, única, total. El legislador enfatiza el carácter excepcional al establecer que cuando la víctima aporta en exclusiva la causa del accidente, sea o no culpable, se produce la exoneración del conductor implicado en él. Trata de distinguir que la conducta o negligencia del perjudicado queda al margen de cualquier otra consideración jurídica como la que se advierte en el artículo 1.1, apartado tercero de la LRCSCVM. Aquellos supuestos donde concurre la negligencia del conductor y la del perjudicado, donde la culpa del perjudicado no es única, hechos en los que aparece compensación de responsabilidades, derivada de la respectiva entidad de las culpas concurrentes.

Otra incoherencia de las incoherencias que alberga el epónimo “culpa exclusiva de la víctima” sobreviene en la anfibología del término “víctima”. De forma análoga a la reflexión culpa-conducta, la expresión víctima se mimetiza con la de perjudicado. Son conceptos sinónimos, aunque con cierto matiz diferenciador. Bajo el prisma de la responsabilidad y a efectos indemnizatorios diremos que la víctima es la persona que padece directamente una lesión psicofísica o un daño en su patrimonio, en cambio perjudicado es aquel que, no siendo víctima del accidente experimenta un daño moral o patrimonial como consecuencia de éste. Paradigma de lo que acabo de exponer, se revela en el accidente de tráfico que acaece como consecuencia de la salida de vía de un turismo con resultado de daños materiales y muerte del conductor. «*In prima facie*», consideramos víctima al fallecido y

¹³⁷ En cambio el artículo 1905 del CC, sin obviar la línea objetivista del artículo 1902 en cuanto al concepto de culpa se refiere, aboga por la dicción culpa, en esta ocasión “culpa de quien lo hubiere sufrido”. No se pronuncia sobre si el sujeto es perjudicado o víctima. Un supuesto similar al que acabo de exponer se da en el artículo 9 de la Ley 22/1994 de responsabilidad por daños causados por productos defectuosos y en el artículo 33.5 de la Ley de Caza, entre otros. Lo mismo sucede con la doctrina extranjera. Para ampliar información acerca de este ámbito ver el trabajo de MEDINA ALCOZ, M.: “*La culpa de la víctima en la producción del daño extracontractual*”. Dykinson. Madrid, 2003. Págs. 127 a 132.



perjudicado/s a la/s persona/s que sufre/n la/s consecuencia/s indirectas de la muerte del conductor. Ya veremos con más detalle, en el apartado 5.2 de este capítulo, las particulares jurídicas de estos dos conceptos.

La versatilidad conceptual que adquiere la presente circunstancia exoneradora de responsabilidad por culpa/conducta/negligencia exclusiva de la víctima/perjudicado no se agota con estas palabras, sino todo lo contrario. Existe un sinfín de términos afines que son utilizados en el tráfico. Sin embargo, a diferencia de lo que sucede en otros ordenamientos,¹³⁸ no existe en el CC precepto alguno, excepto lo previsto en el artículo 1905, que regule de forma directa las consecuencias de la culpa exclusiva de la víctima. Será la legislación especial la que se encargue de apostillar la idiosincrasia de cada régimen, siendo uno de los ejemplos más sobresalientes la *Ley Badinter de 1985*.

Como vemos, a pesar, si se permite la expresión, de la “aluminosis jurídica estructural” del sintagma analizado, doctrina y jurisprudencia han contribuido a entibar el espíritu y finalidad de la presente exención de responsabilidad. Así, con

¹³⁸ El artículo 1227 «*Concorso del fatto colposo del creditore*» del *Código civil italiano de 1942* establece: «*Se il fatto colposo del creditore ha concorso a cagionare il danno, il risarcimento è diminuito secondo la gravità della colpa e l'entità delle conseguenze che ne sono derivate. Il risarcimento non è dovuto per i danni che il creditore avrebbe potuto evitare usando l'ordinaria diligenza (2056 e seguenti)*». Alude a la compensación de responsabilidades entre acreedor y deudor, si bien, como sostiene DE CUPIS, A.: «*El Daño. Teoría general de la responsabilidad*». Traducción de la 2ª edición italiana de ÁNGEL MARTÍNEZ SARRIÓN. Editorial Bosch, 1970. Págs. 253-254, aquel plus del daño que directamente deriva del hecho culposo del perjudicado no implica una reducción del daño resarcible, sino más bien la exclusión del mismo. Por su parte la legislación alemana, artículo 254 del «*Bürgerliches Gesetzbuch o BGB (1900). Mitverschulden*» señala: «*Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Beschädigten mitgewirkt, so hängt die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Dies gilt auch dann, wenn sich das Verschulden des Beschädigten darauf beschränkt, dass er unterlassen hat, den Schuldner auf die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens aufmerksam zu machen, die der Schuldner weder kannte noch kennen musste, oder dass er unterlassen hat, den Schaden abzuwenden oder zu mindern. Die Vorschrift des § 278 findet entsprechende Anwendung.*» “Si la falta de la víctima ha contribuido al origen del perjuicio, el deber de compensar, así como la extensión de la compensación, dependerán de las circunstancias, y en particular, de la extensión en que el perjuicio ha sido causado por una u otra parte”. “Ello también se aplica si la culpa de la víctima se limita al hecho de que ésta ha omitido llamar la atención del deudor acerca del alto grado de riesgo sobre el cual el deudor no conocía o debía haber conocido, o ha omitido evitar el riesgo o reducirlo”. También el artículo 505 sobre «*Exclusão da responsabilidade*» CC portugués (1966), de forma directa y en ámbito de la responsabilidad civil automovilística, establece: «*Sem prejuízo do disposto no artigo 570.º, a responsabilidade fixada pelo n.º 1 do artigo 503.º só é excluída quando o acidente for imputável ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resulte de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo.*»

La jurisprudencia francesa en sus primeras sentencias sobre responsabilidad automovilística argüía que existía responsabilidad por acto humano cuando las cosas causantes del daño eran cosas inanimadas y estaban accionadas por la mano del hombre. La responsabilidad derivada directamente del daño causado por las cosas quedaba reducida a los accidentes producidos sin participación del hombre. Así, si el coche, momentáneamente abandonado en un terreno en pendiente, arranca por sí solo y aplasta a un niño, tendremos daño debido a las cosas; mientras que si el coche, conducido por el mecánico, arranca en forma que mata aun niño, tendremos daño causado por la persona. En el primer caso se aplica el artículo 1384 y en el otro el 1382 del *Code*. RICOL, J.: «*La responsabilidad por accidentes de automóvil.....*» RDP...1925. Pág. 266.



cierta cautela, me atrevería a esbozar, como definición apriorística, que la culpa exclusiva de la víctima es una acción u omisión negligente, derivada de un hecho propio, que provoca la autorresponsabilidad del dañado.

Se trata, por tanto, de un acto humano¹³⁹ negligente, si se quiere culpable; unilateral, sobre la base de una conducta individual que presupone falta de alteralidad, ausencia de contrario, y que origina la ruptura del nexo causal entre la acción y el resultado, provocando que este último sufra las consecuencias jurídicas del daño y que el agente quede liberado de responsabilidad. Precisamente, cuando se den todos y cada uno de los presupuestos se producirá la exención de responsabilidad, cuya consecuencia principal originará que la víctima asuma las consecuencias de su propio daño. Nada nuevo, si tenemos en cuenta el conocido y vetusto principio del jurisconsulto SEXTO POMONIO: «*Quod quis ex culpa sua damnum sentit, non intelligitur damnum sentire* (D. 50, 17, 203)». “El daño que uno padece por su culpa, se entiende que no lo padece”, posteriormente, recogido en las Partidas (P.7.34.22-18): «*Que el daño que ome recibe por su culpa, que a si mismo deve culpar por ellos*», «*la culpa del uno non debe empecer a otro que non aya parte*».

Si hay dos notas características de la culpa exclusiva de la víctima, estas son: la ruptura del nexo causal y el principio de autoresponsabilidad.

Por lo que respecta a la primera, resulta un hecho comprobado, como así lo establecen, entre otros, MAZEUD, SAVATIER Y CARBONNIER que la culpa exclusiva de la víctima es considerada como una causa extraña, «*cause étrangère*». MAZEUD habla de tres causas: «*force majeure, fait d'un tiers, et faute de la victime*», mantiene que cualquiera de ellas puede ser susceptible de interrumpir la relación de causalidad¹⁴⁰ cuando sean imprevisibles e inevitables y únicas causas del daño. Con idéntico argumento FRANZONI aduce que el caso fortuito ha de tomarse en su más amplia extensión, comprensivo de la «*forza maggiore, del fatto de terzo e*

¹⁴⁰ Doctrina y jurisprudencia admiten que existe relación de causalidad sobre la base de dos teorías, mayoritariamente contrastadas y reiteradas. De una parte, la teoría de la equivalencia de condiciones o «*conditio sine qua non*», Esta teoría considera causa toda condición que ha contribuido al resultado, de manera que no se hubiera producido si la condición no se hubiera dado; por otra, la teoría de la causa adecuada, en este caso, se estima que se da el nexo casual entre un acto y el daño, cuando aquel es apropiado o adecuado para producir éste., teoría mantenida por la jurisprudencia.



del fatto del danneggiato». De manera que, la fuerza mayor, en sentido amplio, alberga a la fuerza mayor en sentido estricto, la culpa de la víctima y el hecho de tercero. Por su parte, SAVATIER apostilla: «*De toutes les causes la faute de la victime apparait comme la plus apte à libérer le défendeur*». “De todas las causas la culpa de la víctima aparece como la más apta para liberar al agente del daño”. En consecuencia, realizado un acto y producido un daño, la relación causa-efecto, antecedente-consecuente queda impedida por causas externas que actúan como interferencias del nexo causal.

La doctrina¹⁴¹ española considera estos planteamientos y aboga por la teoría de la anulación del nexo causal. Con carácter general, da por sentado que si la causa del siniestro es ajena al conductor y al riesgo que despliega, no cabe imputarle responsabilidad alguna. Ahora bien, ¿qué injerencias o interferencias externas son susceptibles de romper con la relación de causalidad en lo que a la conducta o negligencia de la víctima se refiere?

Al igual que sucede con los casos donde se aprecia fuerza mayor, la culpa exclusiva de la víctima viene acompañada de una alta dosis de imprevisibilidad o inevitabilidad. En el primer supuesto, algo imprevisible se produce cuando un conductor circula a velocidad moderada por autopista y de forma inesperada irrumpe un peatón en la calzada; en segundo término, un accidente inevitable (previsible pero sin embargo inevitable) puede acontecer en el siguiente supuesto de hecho: Conductor de un turismo que circula por vía urbana. Lo hace con semáforo en luz verde para vehículos. Al aproximarse a un cruce de vías observa que a ambos lados de la calzada, en la acera, hay peatones dispuestos a cruzar. El conductor aminora la velocidad, llega incluso a circular a 20 Km/h, prácticamente se detiene. Así las cosas, cuando le quedan escasos metros para rebasar la

¹⁴¹ SOTO NIETO: “*Responsabilidad Civil derivada...*”. Madrid 1989. La Ley, establece que desaparece todo nexo causal entre el comportamiento del conductor y el resultado producido, principio «*casum sentit dominus*». La víctima quebranta los llamados principios de la normalidad y seguridad del tráfico. IZQUIERDO TOLSADA, M.: “*Sistema de responsabilidad civil contractual y extracontractual*”. Dykinson. Madrid, 2001. Pág. 205. Este autor sostiene que el nexo causal se rompe cuando el daño se ha producido de manera exclusiva o casi exclusiva por el comportamiento de la víctima. En el mismo sentido: DE ÁNGEL YAGÜEZ, , MEDINA CRESPO, HEREDERO, SANTOS BRIZ, PUIG PEÑA, O’CALLAGHAN MUÑOZ, SÁNCHEZ CALERO, MONTERROSO CASADO, SAINZ-CANTERO CAPARROS, entre otros. Por su parte también hay quien sostiene que no existe tal ruptura del nexo causal, REGLERO CAMPOS.



intersección uno de los peatones se tira literalmente a la rueda trasera de su vehículo, siendo arrollado por éste.

Luego, a la vista de este caso, ¿era previsible que un peatón cruzara la calzada en esas condiciones? si, ¿el hecho dañoso, en esas circunstancias, se podía haber evitado? no.

(SAP de Valladolid de 16 de mayo de 2003).

“(...) pocos supuestos de culpa exclusiva se muestran con tanta claridad a la Sala, a la vista del conjunto de las pruebas practicadas, como el presente, pues, el peatón sale de la derecha del turismo cuando el semáforo otorga preferencia de paso al vehículo, e irrumpe en la calzada de manera súbita, cuando el resto de peatones están a la espera para cruzar y el turismo llega a la altura del paso cebreado (...) Obsérvese que la totalidad de las huellas de frenada no se encuentran antes del paso de peatones sino que su mayor longitud se extiende a partir del paso (...)”.

En este sentido hay que tener presente lo que establece el artículo 1105 del CC: “nadie responderá de aquellos sucesos que no hubieran podido preverse, o que, previstos, fueran inevitables”. Una interpretación forzada sobre este precepto revela que la conducta o negligencia del perjudicado libera de responsabilidad al agente del daño, dado que la culpa de la víctima se presenta como una especie de fuerza mayor que desmonta cualquier intento de conexión entre el hecho y el resultado dañoso. No obstante, el carácter genérico que imprime el CC queda supeditado al desarrollo posterior de leyes especiales, como así sucede en el artículo 1.1 de la LRCSCVM en el que se cita explícitamente la causa de exoneración de responsabilidad examinada.

Por tanto, las principales interferencias que propician la ruptura del nexo causal se identifican con circunstancias imprevisibles e inevitables, como así lo establecía la práctica judicial francesa a principios del siglo XX: «*le fait de la victime ait été imprévisible et irrésistible*». De igual forma, nuestro TS también sigue esta línea en las sentencias de 5 de diciembre de 1984, 23 de septiembre de 1985 y 16 de diciembre de 1994. Jurisprudencia recogida en la sentencia emitida por la Sección cuarta de la AP de Barcelona, de 25 de octubre de 2007.



“Según indica reiterada jurisprudencia, para apreciar la culpa exclusiva de la víctima, que conlleva la exclusión de responsabilidad de la parte demandada, y exige que la conductora de la víctima ha de carecer de las más elementales diligencias, de modo que fuese la única total y exclusiva originadora del resultado lesivo, se exige que el siniestro se produzca por una conducta excepcionalmente imprevisible e inevitable de la víctima, contra la que no cabe ningún género de anticipación o previsión en orden a evitar el resultado lesivo”.

La imprevisibilidad, en la mayor parte de los casos, suele darse en supuestos de atropello a peatón con vehículo a motor. En este tipo de accidente resulta frecuente que la estimación de la exención de responsabilidad, derivada de culpa exclusiva de la víctima, venga precedida de una conducta sorpresiva e inesperada del peatón que irrumpe en la calzada de manera súbita. Sirva de ejemplo el siguiente extracto de la STS de 16 de septiembre de 1996.

“(…) la recurrente irrumpió en la alzada de forma totalmente súbita en intento de atravesarla por lugar no destinado a los peatones, habiendo salido de entre los coches aparcados junto a la acera de la derecha -lo que le hacía más difícil la visibilidad-. (...) Fue la propia lesionada la que colisionó con la parte delantera del vehículo y no a la viceversa. El taxista nada pudo hacer para evitar el accidente, pues incluso no pudo accionar el sistema de frenado ante la inesperada presencia de la peatóna (...)”.

Una reflexión similar a la anterior la esboza la STS de 9 de marzo de 1995, sobre un peatón que cruza la calzada sin mirar y sin que el conductor del vehículo, que circula a velocidad moderada, pudiera impedir atropellarlo. En el mismo sentido: SAP de Barcelona (Secc. 17ª) de 27 de octubre de 2006 (AC 674934/2007), SAP de Lugo (Secc. 1ª) de 17 de octubre de 2007 (AC708588/2008), SAP Pontevedra (Secc. 3ª) de 26 de noviembre de 2007 (AC716504/2008), SAP de León (Secc. 1ª) de 18 de octubre de 2007 (AC 710948/2008).

En segundo lugar, y en lo que atañe a la autorresponsabilidad de la víctima, cabe poner de manifiesto que existen, al menos, dos corrientes doctrinales que avalan este principio. De una parte hay quienes sostienen que la culpa es el



verdadero criterio de imputabilidad para la víctima. El perjuicio soportado por la víctima es algo merecido y justo porque ella ha actuado de manera culpable, en definitiva, debe pechar con las consecuencias del daño producido; otros, en cambio, apuestan por una teoría basada en la causa. No les interesa la irreprochabilidad o culpabilidad de la conducta, sino su imprevisibilidad o inevitabilidad¹⁴².

Con carácter general la autorresponsabilidad se presenta cuando la víctima contribuye a la causación de su propio daño. Según LEÓN GONZÁLEZ¹⁴³, si la víctima descuida negligentemente sus propios intereses, se coloca en situación de autorresponsabilidad con lo que ya no podrá pretender que la carga del daño se desplace, en todo o en parte, sobre otro patrimonio. Gran parte de la doctrina italiana, entre otros, CARNELUTTI, BETTI, MESSINEO y PUGLIATTI entiende que el criterio de imputación opera como causa determinante de «*autorresponsabilità*» o «*colpa sopra se stesso*». Se trata de la necesidad que nos incumbe de soportar la carga de un daño que debe ser imputado a nosotros mismos. MESSINEO señala dos tipos de autorresponsabilidad. Habla de autorresponsabilidad parcial cuando a la realización del daño ha contribuido el hecho culposo del propio dañado e identifica a la culpa exclusiva de la víctima como autorresponsabilidad total.

5.- Presupuestos de la culpa exclusiva de la víctima.

El carácter taxativo de la exención precisa una serie de requisitos o elementos sin los cuales resulta insostenible apreciar culpa exclusiva de la víctima. Las resoluciones del TS, desde finales del siglo XX hasta principios del XXI, han puesto de manifiesto un palmario carácter restrictivo a la hora de estimar la conducta o negligencia del perjudicado como circunstancia exoneradora de responsabilidad. Como consecuencia de ello se ha creado un rescoldo jurídico que en pocas ocasiones quebranta el principio victimista de la socialización del daño, pues en caso contrario no se cumpliría la función social del seguro de automóviles que inspira la regulación legal de esta materia.

¹⁴² En mayor profundidad *vide* MEDINA ALCOZ, M.: “*La culpa de la víctima...*”. Dykinson. Madrid, 2003. Págs. 132 a 136 y lo en él allí citado.

¹⁴³ LEÓN GONZÁLEZ, J.M.: “*La responsabilidad civil de Roma al Derecho moderno. Significado y función de la culpa en el actual Derecho de daños. (Especial consideración de la culpa de la víctima)*”. IV Congreso internacional y VII Congreso Iberoamericano de Derecho Romano”. Universidad de Burgos. 2001.



Doctrina y jurisprudencia coinciden en afirmar que la culpa exclusiva de la víctima, en lo que a los accidentes de tráfico¹⁴⁴ se refiere, debe contener, al menos, dos requisitos o elementos fundamentales:

La culpa debe ser única y exclusivamente de la víctima.

Como advirtiera en el apartado cuarto del presente capítulo el término culpa hay que entenderlo en sentido técnico-jurídico. Bien, hecha esta salvedad, resulta obvio que la culpa de la víctima ha de ser exclusiva y excluyente. Es decir, el agente no puede haber colaborado a la producción del daño. No es posible atribuir ninguna responsabilidad al conductor, ya que la culpa recae exclusivamente sobre la víctima, sin que por parte del conductor implicado exista la más leve negligencia. Por consiguiente, es indudable que debe quedar suficientemente probado que la causa única y exclusiva generadora de los daños fue la culpa o negligencia de quien los sufrió. Infinidad de sentencias avalan este requisito, entre algunas de ellas, las siguientes: Sentencia del TS de 27 de enero de 2005, FJ 2º, párrafo tercero.

“(...) El daño no surgió de actuación culposa alguna del conductor del automóvil, sino que tuvo su causa originaria y exclusiva, en la conducta del peatón que provocó así el accidente por su irreflexivo comportamiento, al no haber observado las normas elementales de precaución para acceder y cruzar, excluyéndose por completo la concurrencia de toda culpa ajena”.

En el mismo sentido se pronuncia la sentencia del TS de 16 de diciembre de 1994.

“(...) para la apreciación de la culpa exclusiva de la víctima, que no conste por parte del conductor con el que colisionó matiz culposo alguno, ni siquiera lesivo, y ha de ser estrictamente interpretada, lo cual lleva a considerar a su vez que dicha culpa debe ser no sólo exclusiva sino también excluyente, en el sentido de agotar en si misma cualquier mínima conducta

¹⁴⁴ Idénticas o muy similares circunstancias se presentan en los accidentes ferroviarios por atropello de peatones. En este caso, ha de atenderse a distintos daños como son la propia velocidad del tren, la visibilidad del lugar en que se produjo el accidente, existencia de señales de atención o aviso, medidas adoptadas por el maquinista, etc. (SSTS de 28 de febrero de 2008; y la en ella citadas: 10 de marzo y 15 de julio de 1993, 18 de julio de 1996, 22 de septiembre de 1997, 28 de noviembre de 1998, 3 de marzo de 2000 y 12 de junio de 2001).



reprochable en el otro participante en el resultado final ocurrido, todo ello en consonancia con la jurisprudencia interpretativa de la responsabilidad con arreglo al artículo 1 de la LRCSCVM y el artículo 1902 del CC (...)”.

También el FJ 3º de la sentencia de la AP de Barcelona (Secc. 13º) de 16 de julio de 2009 (BD339963/2009).

“(…) A) Única culpa de la víctima, plena, absoluta y absorbente que, integrando la totalidad de los posibles quehaceres negligentes aúne herméticamente el círculo de conductas culposas sin dejar fisura alguna de penetración a cualquier omisión de diligencia en la conducta del autor o autores materiales, b) Su demostración clara y perfecta, de forma tan sólida e indubitada que acredite sin resquicio de duda ni vacilación que la culpa corresponde al perjudicado de forma exclusiva, sin que la más leve contribución negligente del autor material se inserte en la etiología del daño inferido,(...)”.

De igual modo en SSTs: de 22 de febrero de 2010, 6 de octubre de 1981, 17 de marzo de 1982, 27 de junio de 1983, 21 de julio de 1985, 5 de febrero de de 1991, 4 de junio de 1996, 18 de febrero y 21 de octubre de 1991 y 17 de diciembre de 1992, entre otras. SAP de de la Coruña (Secc. 5ª) de 27 de enero de 1999, SAP de Asturias (Secc. 5ª) de 31 de mayo de 1996, SAP Salamanca, 22 de junio de 2009.

Por su parte la jurisprudencia del entorno europeo, en consonancia con la española, defiende los mismos presupuestos a la hora de establecer la exención de responsabilidad del conductor de vehículos a motor. Así los tribunales italianos, consideran, según el artículo 2054 del CC, que para que la responsabilidad presunta del contutor del vehículo pueda ser excluida debe de probarse que este último ha hecho todo lo posible por evitar el accidente y que no habría podido prevenirlo. Extracto de sentencia del Tribunal de Roma, 14 de enero de 2005, *Red Giufré*, 2005¹⁴⁵.

¹⁴⁵ Otras: Trib. Milano, 31 enero 2000, AGC.SS, 200, 599, (Cass. Civ. Sez. II, 7 de julio de 1994, núm. 6395, MGC, 1994, 929; AGC.SS, 1994, 1047), (Cass. Civ. Sez. III, 13 de mayo de 1987, núm. 4370, MGC, 1987, 5), (Trib. Roma. 26 de abril



“(…) «Perché possa essere esclusa la colpa concorrente dell'automobilista, è necessario che la condotta del pedone sia stata talmente scorretta da porsi quale unico antecedente causale del sinistro. L'automobilista, in fatti, è per sempre gravato dalla presunzione semplice dimostrazione che il pedone ha una delle norme del Codice della strada».

Irreprochabilidad de la conducta del agente, en este caso conductor.

Se establece una presunción «*iuris tantum*» de culpa imputable al conductor del vehículo, que es el encargado de desplegar toda la actividad probatoria si quiere exonerarse de responsabilidad. Éste debe acreditar que puso en juego toda la diligencia requerida por las circunstancias concurrentes, que no se agota con la observancia de las prescripciones reglamentarias¹⁴⁶, sino que ha de acomodarse a las circunstancias de las personas, tiempo y lugar. (STS 9 de abril de 1963, 15 de abril de 1964, 10 de junio de 1969, 10 y 19 de mayo de 1972, 17 de noviembre de 1973 y 27 de febrero de 1975). Se trata de que el conductor pruebe que actuó como elemento pasivo de la relación de causalidad, dado que por mínima que sea la previsibilidad del accidente, no se demuestre que se han agotado todas las medidas de precaución posibles (STS 1/11/2009). Aún es más, el conductor debe haber efectuado la maniobra oportuna para evitar o aminorar el daño, maniobra evasiva o de fortuna para cuya realización se habrá de tener en cuenta la temporaneidad de la maniobra, es decir su posibilidad dentro de la pericia exigible a su conductor, las circunstancias del lugar y que tales circunstancias no aconsejen llevarlas a la práctica porque de hacerlo se causaría un mal más grave que el que se trata de evitar. Un ejemplo de maniobra que contribuye a aumentar el resultado lesivo de la víctima se presenta en el supuesto de atropello a peatón aislado por irrupción de éste en la calzada. En la gran parte de los casos, el conductor diligente, que observa la acción del peatón con suficiente antelación, debe: o bien accionar el sistema de frenado para detener su vehículo y con ello

de 2006, núm. 9482, RedGiuffrè, 2006), Trib. Messina, 5 aprile 2005. RedGiuffrè, 2007), (Cass. Civ. Sez. III, 16 junio 1998, núm. 5982, MGC, 1998, 1326)

¹⁴⁶ Si bien una mera infracción administrativa no es bastante por sí sola para imponer el resarcimiento. Así la sentencia de 10 de julio de 1985 establece que la omisión de medidas reglamentarias puede servir, en la esfera civil, directamente y para servir de fundamento propio a la responsabilidad extracontractual o aquiliana, sino como indicadores de una culpa del obligado a su adopción que debe valorarse, con abstracción de su antirreglamentariedad, según las reglas del criterio humano.



evitar el accidente, o bien cambiar la trayectoria y sortear al peatón. Lo que no es de recibo es que el conductor acelere, pues esta acción no cabe esperarse de un conductor con cierta pericia. En definitiva, la acción desplegada, lejos de ser una maniobra evasiva aceptable, se convierte en una conducta reprochable, susceptible de agravar el resultado. En cambio, como así lo puso de manifiesto el TS en la sentencia de 20 de febrero de 1970, “no puede olvidarse que la necesidad de tomar una repentina decisión en una situación de emergencia provocada por otro, debe determinar una valoración muy distinta de la que procedería cuando el mismo sujeto hubiese podido adoptar la resolución tras una tranquila deliberación”.

Por tanto para que prospere la excepción es preciso que se acredite cumplidamente que el conductor del vehículo causante del daño actuó con todo el cuidado, previsión y diligencia que exijan las circunstancias de las personas, del tiempo y del lugar y que llevó a cabo la maniobra más rectamente dirigida a evitar o aminorar el daño atendidas las circunstancias concretas. Esos y otros planteamientos, que fueron argüidos con meridiana claridad por el TS en la sentencia de 10 de julio de 1969, los recoge el Auto de 30 de noviembre de 2007 de la AP de Tarragona, sección primera.

“Sobre la culpa de la víctima en el ámbito de esta responsabilidad en caso de atropello, la jurisprudencia del TS impone una mayor diligencia al conductor del vehículo frente al peatón estableciendo que si advierte un comportamiento antirreglamentario de otro, originador de un peligro concreto, no puede escudarse tras aquella conducta, no ajustada a las reglas de tráfico, para liberarse de cualquier tipo de responsabilidad. El conductor ha de optar por aquella maniobra que, conforme a la técnica y a la experiencia, sea la más oportuna y eficaz en el caso concreto para impedir la transformación en daño del peligro inminente originado por culpa ajena y manifiesta que el término culpa debe ser entendido en un sentido técnico-jurídico. Pero no será exigible tal responsabilidad cuando el conductor no tuvo posibilidad de percatarse de la presencia del peatón.”



Extracto de sentencia 10 de julio de 1969:

“En el supuesto de que el conductor (...) conductor estuviese jurídicamente obligado a realizar una maniobra de emergencia para tratar de evitar o de reducir la entidad del resultado dañoso, no cabe atribuir la irresponsabilidad civil pretendida a que tan sólo la mala suerte impidió la consumación del propósito que le guió al ejecutar la elegida, puesto que en todos los supuestos en que las propias normas objetivas de comportamiento exigen la realización de estas maniobras anormales, también llamadas “de fortuna”, el conductor ha de optar por aquella que, conforme a la técnica y a la experiencia sea la más oportuna y eficaz en el caso concreto para impedir la transformación en daño del ‘peligro inminente originado por la culpa ajena. Descartada la oportunidad y la eficacia de la detención del automóvil, dada la proximidad de la víctima, la diligencia debida imponía al automovilista, bien mantener la trayectoria que venía siguiendo por la derecha de la carretera, con lo que se hubiera evitado la colisión, pues ésta se produjo en el centro de la vía interurbana, en lugar de hacerlo hacia la izquierda para sobrepasar al ciclista por este lado, puesto que si el último había virado rápidamente también hacia la izquierda, al imprimir el recorrido a su automóvil idéntica trayectoria, la maniobra que efectuó vino a coadyuvar eficiente y culposamente a la producción del evento luctuoso”.

En la misma línea jurisprudencial encontramos numerosas sentencias italianas, entre ellas: Cass. Civ, sez, 16 de julio de 2003, núm. 9620, MGC, 2003, 6)¹⁴⁷.

«In materia di responsabilità civile da sinistri derivanti dalla circolazione stradale, in caso di investimento di pedone la responsabilità del conducente è esclusa quando risulti provato che non vi era da parte di quest’ultimo alcuna possibilità di prevenire l’evento, situazione questa ricorrente allorché il pedone tenga una condotta imprevedibile ed anormale,(...)».

¹⁴⁷ Cass. Civ, sez, III, de 18 de octubre de 2001, núm 12751, MGC, 2001, 1771), (Cass. Civ, sez, III, 16 de junio de 1998, núm. 5983, MGC, 1998, 1327), (Cas, civ, sez, III, 29 de septiembre de 2006, núm. 21249, MGC, 2006, 9), App. Milano, 6 de julio de 2001, GMil, 2002, 349).



«En materia de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos, en caso de atropello de peatones la responsabilidad del conductor se excluye cuando resulte probado que no existe ninguna posibilidad de prevenir el suceso, situación recurrente cuando el peatón desarrolle una conducta imprevisible y anormal (...)».

6.- Conducta o negligencia del perjudicado.

El sentido literal de la exención de responsabilidad civil despeja cualquier género de duda sobre la materia. Combina tres elementos imprescindibles que deben concurrir de forma simultánea para alcanzar el efecto liberatorio del agente dañoso. Por un lado, ha de realizarse una conducta, una acción u omisión personal o subjetiva, en segundo término, la acción o comportamiento conduitual ha de tenerse como negligente o culpable; y por último, necesariamente debe ser única o exclusiva. Todos ellos hunden sus raíces en el inveterado principio de la responsabilidad civil extracontractual del artículo 1902 del CC.

Sin embargo, han evolucionado hacia una responsabilidad objetiva que se asienta en leyes espeiales. Así ocurre en el artículo 1, parágrafo 1 de la LRCSCVM al establecer: «en el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos únicamente a la conducta o a la negligencia del perjudicado o a la fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo: no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos».

A continuación, se analizaran con detalle cada uno de los componentes que articulan la exención de responsabilidad y en especial todo lo que conlleva el concepto “conducta o negligencia del perjudicado”.

6.1.- Fragosidad de la conducta diligente.

La transversalidad de la diligencia en la conducta negligente del perjudicado, en el ámbito de la responsabilidad objetiva, ha contribuido a definir los standards de diligencia que exoneran de responsabilidad. Fruto de esta objetivación de la culpa es el mecanismo procesal de la inversión de la carga de la prueba. Así, para



demostrar la exclusividad de la culpa de la víctima resulta necesario demostrar que la conducta desplegada por el causante del daño ha sido irreprochable. Ahora bien, ¿cual o cuales son los criterios a tener en cuenta para argüir que un comportamiento determinado adolece de la diligencia exigible? ¿No será que estamos ante una verdad a medias que enmascara una falsa realidad, algo que atenta contra las verdades naturales? Son preguntas que reflejan incertidumbre sobre una ley que exige la prueba de conductas inverosímiles. Veamos el siguiente planteamiento. Según el artículo 9 de la LTSV, texto articulado aprobado por RDL 339/90, de 2 de marzo, en redacción dada por la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, el conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y no distracción necesarias para evitar todo daño. Por tanto, un conductor diligente debe conducir con los ojos abiertos y la mano en el volante, pero ¿como es posible probar que nunca dejó de cerrarlos ni que nunca retiró la mano de aquel? ¿No sería más adecuado que la víctima probase la culpa del conductor que no a éste demostrar su ausencia de culpa? Quizás esta reflexión pudiera herir las expectativas de defensa de las víctimas bajo el tamiz germinal de la teoría del riesgo, pero no tanto en el periodo actual, liderado por la cultura de las comunicaciones y la información.

De otro modo, cuando el artículo 1 de la LRCSCVM prevé que el conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas está admitiendo que el conductor poco o casi nada puede hacer para exonerarse de responsabilidad. Sin embargo, el guiño que el ordenamiento hace al legislador acontece en el segundo párrafo del artículo, aquí se presentan dos vías de escape, entre ellas, el hecho de que el conductor pruebe que los daños fueron debidos únicamente a la conducta o la negligencia del perjudicado.

La exclusividad de la conducta culposa de la víctima se muestra, en la mayor parte de los casos, impracticable, tropieza con la realidad práctica. En palabras de MÚÑOZ SABATÉ¹⁴⁸ pretender hablar de exclusividad no deja de ser una pueril e impremeditada decisión cuando las leyes y reglamentos se confeccionan al margen

¹⁴⁸ *“La prueba imposible de la culpa exclusiva de la víctima”*. Revista jurídica de Cataluña. Vol. 73, núm. 2. 1974. Págs. 339-354.



de los prácticos, se soslayan las aportaciones de las llamadas ciencias de la conducta y se olvida de someter los proyectos normativos a previos programas de pilotaje o bancos de prueba. En cambio, nuestro legislador, no contento con el desiderátum de la objetivación de la responsabilidad, y la inversión de la carga de la prueba introduce un «*tertium genus*» que sin ser lo uno ni lo otro ha acabado sembrando la más perniciosa de las confusiones en el campo de la prueba, cargando sobre las espaldas de los jueces y abogados la difícil y peligrosa misión de andar continuamente sobre una cuerda floja. De ahí el brete quimérico de la culpa exclusiva de la víctima, una verdad a medias que no deja indiferente al jurista.

La dificultad probatoria de este subterfugio ha dado paso a la estimación de conductas concurrentes que no hacen otra cosa que denostar el timo jurídico de la culpa exclusiva de la víctima como circunstancia exoneradora de responsabilidad para el que experimenta la delectación de probar lo imposible. ¿Cómo probar la exquisita diligencia del conductor cuando el estándar de diligencia muta hacia cotas inalcanzables en la mayor parte de los casos?

En el apartado anterior, al tratar el tema de los presupuestos de la culpa exclusiva de la víctima dentro del sistema de la responsabilidad civil automovilística, vimos como uno de los requisitos de la culpa exclusiva de la víctima establecía la irreprochabilidad de la acción del conductor, sin duda, algo que escapa a la mayor parte de los conductores. Se trata de probar un canon o estándar de diligencia en un momento *ex post* que está por encima, inclusive, del cumplimiento de los reglamentos que afectan al tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. De ahí la sinuosidad del término diligencia como conducta insuperable que exonera al conductor de toda culpa. Una diligencia incomprensible, difusa y huidiza que cuando se prueba exonera de responsabilidad.

6.1.1.- Objetivación de la culpa, verdadera esencia del sistema.

El sistema clásico de responsabilidad civil instaurado por el artículo 1902 del CC hace gala de una honestidad más que evidente, en este caso, no hay cabida para



indulgencias jurídicas, como sucede con la figura esotérica de la culpa exclusiva de la víctima. Así, los presupuestos: acción u omisión, culpa, daño y nexo causal forjan un sistema sin fisuras, donde no se entienden la responsabilidad sin culpa. Con buen criterio, la praxis jurídica, encarnada en jueces y dogmáticos, ha conseguido desplazar la teoría general de la culpa del plano puramente subjetivo al objetivo. A medida que la denominada sociedad del riesgo expande su primacía por razón del indómito crecimiento de la técnica y la industrialización van apareciendo secuelas que gravan el grado de desarrollo alcanzado. Y ello es así, hasta el punto en que el riesgo se ha convertido en el firme precursor de la objetivación de la culpa.

Una de las acepciones utilizadas por la doctrina para identificar la culpa objetiva la define como aquel título de imputación que acarrea una responsabilidad sin que medie culpa de aquel a quien se atribuye el daño, cuyo denominador común es la no exigencia de culpa en la conducta del responsable. Por tanto, se consigue una objetivación de la obligación nacida de acto ilícito que cumple con las reivindicaciones del interés social de proteger a las innumerables víctimas de daños cada vez más numerosas. Precisamente, en el sistema de responsabilidad automoviltística, se es responsable por la conducción de un vehículo a motor, susceptible de ocasionar daños a las personas. En el momento en que ese daño se realice, el régimen de la responsabilidad por riesgo se aferra a la situación de partida. Aquel conductor que se pone a los mandos del vehículo, ya no sólo es responsable del daño que pueda ocasionar a las personas, sino que ahora va a tener la obligación de repararlo, de colocar a la víctima en una situación lo más parecida a la que tenía antes de sufrir las consecuencias dañosas. Ante esta situación de hecho, donde el halo de protección que persigue a la víctima cristaliza en la figura procesal de la inversión de la carga de la prueba, se pone de manifiesto la principal consecuencia que encierra el sistema de responsabilidad objetiva en la LRCSCVM. No se trata de probar la culpa o negligencia del perjudicado, sino de demostrar la conducta diligente del sujeto agente. Ese estándar, patrón o canon de diligencia resulta inabordable para el común de los mortales. No en vano, los jueces elevan el listón de la diligencia exigible hasta el punto de afirmar que si ha existido daño, será porque no se



adoptaron las medidas de diligencia requeridas por el caso. Existente el daño, el conductor es responsable cualquiera que sea la diligencia utilizada para evitarlo.

El giro jurisprudencial que avala la inversión de la carga de la prueba lo dio la sentencia de 10 de julio de 1943, confirmada en sentencias posteriores y consagrada definitivamente en la de 30 de junio de 1959¹⁴⁹. De modo que, si en los atropellos a peatones todos los conductores de vehículos a motor son culpables mientras no aclaren lo contrario, y si para demostrarlo necesitan probar una diligencia inalcanzable, ¿qué sentido tiene la excepción de responsabilidad por culpa exclusiva de la víctima, si tal exclusividad apenas se da? ¿Por qué no hablar directamente de concausalidad de conductas concurrentes entre conductor y víctima?, ¿Por qué no integrar la culpa exclusiva de la víctima como una subespecie de causa mayor junto al caso fortuito?

En definitiva, la tensión jurídica entre “culpa condicionada de la víctima” e “inocencia absorbente del perjudicado¹⁵⁰” revela una idiosincrasia propia de los sistemas de responsabilidad objetiva. Valga acaso la siguiente reflexión, dado un supuesto de hecho por atropello a peatón aislado en vía urbana, si pusiésemos en una balanza que pesase la relevancia conceptual, donde el peso venga ponderado por la mayor o menor aplicabilidad de las dos circunstancias, esto es culpa exclusiva e inocencia incondicional de la víctima, con idéntica morfología volumétrica; la densidad material de la culpa exclusiva, preconizada por el criterio restrictivo victimista elevaría el platillo de la balanza de la inocencia incondicional. En este caso, el peso de la culpa exclusiva de la víctima por la no estimación judicial de esta circunstancia provoca el desplazamiento ascendente de la inocencia absoluta o incondicional de la víctima. Estaríamos, determinando, según TIRADO SUÁREZ que el peatón es siempre inocente,¹⁵¹ mientras que si el criterio fuese permisivo y éste contribuyera a liberar ese peso específico de la

¹⁴⁹ Otras sentencias del TS: 24 de marzo de 1953, 25 de marzo de 1954, 9 de abril de 1963, 18 de noviembre de 1980.

¹⁵⁰ Términos utilizados de forma paralela al concepto de la culpa exclusiva de la víctima o perjudicado en atención al grado de objetivación de la culpa. Por tanto, culpa condicionada de la víctima hace referencia al caldo de cultivo necesario para alcanzar su estimación, cuando el conductor debe demostrar su completa inocencia. Por su parte, la inocencia absorbente hace referencia a la desnudez de la víctima ante el riesgo del tránsito vehicular. Aquel principio «*pro damnnato*» que rechaza cualquier imputación de culpa a la víctima de un atropello.

¹⁵¹ “*El peatón es siempre inocente*”. Artículos doctrinales: www.noticias.juridicas.es. 1997.



culpa exclusiva se produciría el efecto contrario, ahora el platillo que se elevaría sería el de la culpa exclusiva, es decir en este momento el peatón no sería siempre inocente. Por tanto, cuanto mayor sea la aplicabilidad de la culpa exclusiva de la víctima, menores prejuicios judiciales y menor relevancia de la inocencia del perjudicado. En cambio, un notable grado de objetivación de la culpa hará disminuir la incidencia de la culpa exclusiva de la víctima y el efecto rebote colocaría a la cabeza la inocencia de la víctima.

Un caso paradigmático de la objetivación de la culpa lo estableció la Ley Badinter de 5 de julio de 1985. Esta norma, que abanderó la defensa a ultranza los peatones víctimas de atropellos, prevé de forma categórica que no podrán ser nunca culpables los peatones menores de 16 años o los mayores de 70, y los que tuvieran una invalidez superior al 80%, teniendo siempre derecho a indemnización.

En la misma sintonía la Ley belga de 13 de abril de 1995, modificada el 19 de enero de 2001 ampara a las víctimas menores de 14 años aún siendo los culpables del accidente de tráfico.

Artículo 29 bis: las víctimas que hayan incidido en culpa inexcusable, que sea la única causa del accidente no pueden beneficiarse de las disposiciones contempladas en el párrafo primero.

Es únicamente inexcusable la culpa voluntaria de excepcional gravedad, que expone sin razón válida a sus autor a un peligro del cual debería haber tenido conciencia.

Análoga *ratio* la encontramos en el artículo 185 de la Ley de Circulación de Vehículos holandesa (*Wegenverkeerswet*). Éste precepto prevé la fuerza mayor como circunstancia exoneradora de responsabilidad. Ahora bien, si la colisión causa daños a un menor de 14 años no procede establecer fuerza mayor a no ser que la conducta del menor sea considerada como dolosa o temeraria.

También la Ley Federal de Tráfico por Carretera suiza de 19 de diciembre de 1958, con sus respectivas modificaciones¹⁵², plantea una responsabilidad objetiva. La norma establece la responsabilidad objetiva «*Objektive Haftung*» del conductor

¹⁵² *Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG)*, modificada por última vez el 12/06/2009.



del vehículo a motor en supuestos de atropello a peatones y ciclistas (artículos 58, 59, 61 y concordantes).

Sin embargo, la lógica nos hace converger a una postura intermedia, moderada y equilibrada como resulta de la concausalidad de conductas concurrentes que dará lugar a la equitativa moderación de la responsabilidad y al reparto en la cuantía de la indemnización. En este sentido, no cabe despreciar el reciente pronunciamiento de la Sala primera del TS de 12/12/2008, cuyo ponente, y lo cito textualmente: J. A. XIOL RIOS, en el apartado 4 del fallo dice:

Se fija como doctrina jurisprudencial que no es de aplicación la moderación de la responsabilidad y reparto de la indemnización por daños a las personas previstos en el artículo 1 LRCSCVM, cuando, contribuyendo a la producción del resultado dos conductas, la del conductor del vehículo de motor y la de la víctima ajena a la circulación de estos vehículos, la conducta del conductor por su entidad cuantitativa y cualitativa constituye causa determinante de la colisión, aún cuando exista una contribución causal de la víctima de escasa entidad o desproporcionada en relación con la del conductor del vehículo de motor.

No obstante, aún hoy hacemos buena la paradoja de MEDINA CRESPO, “de las culpas absueltas a las inocencias condenadas”.

6.1.2.- Patrón de diligencia exigible. Standard.

Una de las consecuencias más elementales de la objetivación de la culpa se halla en la forma en que el sujeto agente causante del daño pueda exonerarse de responsabilidad. El artículo 1. 2 de la LRCSCVM afirma que la exoneración de responsabilidad tendrá lugar, “cuando se pruebe que los daños fueron debidos a la conducta o la negligencia del perjudicado...” La impersonalidad de la expresión “se pruebe” marca la pauta a seguir para alcanzar el efecto liberatorio de responsabilidad por culpa exclusiva de la víctima. Ya no se trata de probar la culpa del sujeto paciente, sino de demostrar que la conducta del sujeto agente, en este caso conductor de un vehículo a motor, ha satisfecho los estándares de



diligencia exigibles. Preexiste un deber absoluto¹⁵³ de cuidado para el que tiene el poder de dirección y control del vehículo, obligación que goza de preeminencia sobre la conducta negligente de la víctima. Por tanto, siguiendo a HEREDERO, el automóvil objeto del deber absoluto, está sometido al control del hombre y el conductor sujeto de este deber absoluto, es quien ejerce sobre la cosa este poder de control y dirección. La ley no impone un perfil de diligencia, ni siquiera una forma general o indeterminada de conducta. Como es sabido, aboga por una responsabilidad objetiva frente a los daños personales en razón de la materialidad del daño. No encontramos ningún precepto que establezca cual es la diligencia tipo susceptible de liberar de responsabilidad al conductor de un vehículo a motor frente al infortunio automovilístico.

En cambio, no podemos decir lo mismo de la responsabilidad del propietario no conductor. Éste, como así lo establece el artículo 1.4 de la LRCSCMV, responderá de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por el conductor cuando esté vinculado con él por alguna de las relaciones que regulan los artículos 1903 del CC y 120.5 del CP. La responsabilidad así entendida cesará cuando el mencionado propietario pruebe que empeló toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño.

La referencia del artículo 1.4 de la LRCSCVM a la diligencia de un buen padre de familia lisonjea el contenido del artículo 1104 del CC como modelo de conducta diligente en defecto de otra expresamente pretendida por la norma de que se trate. Pero no sólo es este artículo el que exhibe al buen padre de familia como modelo de conducta, sino que el criterio de diligencia chispea en algunos de los preceptos del CC (art. 497 -usufructo-, art. 1094 -obligaciones con carácter genera-, art. 1555.2º -arrendamiento-, art. 1719.2º -mandato-, art. 1788 -secuestro-, art. 1867 -prenda-, art. 1889 -de los cuasi contratos-).

Al margen del CC existen otras normas donde se refleja la importancia de la conducta diligente. Por lo que aquí nos interesa, es el caso del RDL 339/90, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (modificada sustancialmente por

¹⁵³ HEREDERO, J. L.: "La responsabilidad sin culpa". Ediciones Nauta, S.A. Barcelona 1964. Págs. 137 a 146.



la Ley 18/2009 de 23 de noviembre). El artículo 9 de esta norma establece que se deberá conducir con la diligencia y precaución necesaria para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía. En el mismo sentido se pronuncia el artículo 3 del RGCir, aprobado por el RD 1428/2003, de 21 de noviembre.

En ambos casos se establece la obligación legal de conducir de forma diligente, si bien en ninguno de ellos se prevé cual es el significado de esa conducta. Advierte que la conducta diligente desplegada por el conductor del vehículo debe ser de tal magnitud que con ella se evite todo tipo de daño y peligro.

El legislador trata de resaltar que el conductor es quien tiene en sus manos la fuente de riesgo, y por tanto, es éste el que tiene que demostrar ese perfil diligente, esa no negligencia para poder eximirse de responsabilidad cuando se halle encartado en un accidente de tráfico.

Como apuntaba «*ut supra*», no sucede lo mismo con la LRCSCVM donde no hay una referencia expresa a la conducta tipo irreprochable que debe desplegar el conductor, en algunos casos, sobrehumano. Ha sido la jurisprudencia de la Sala primera del TS la que ha contribuido a desarrollar, por razón de la presunción «*iuris tantum*» de que medio culpa por parte del conductor, el rigor con que debe ser aplicado el artículo 1104 del CC en analogía al régimen de la responsabilidad civil automovilística. Precepto que especifica el concepto de culpa o negligencia, que no se elimina siquiera sea con el puntual cumplimiento de las prevenciones legales y reglamentarias del artículo 9 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

De modo que, si el ostracismo legal del estándar de diligencia exigible, si el nivel, grado o perfil de diligencia debida resulta huero a pesar de cumplir de prevenciones reglamentarias ¿Cuál debe ser la conducta que debe probar el conductor de un vehículo a motor para que éste quede liberado de responsabilidad frente a un supuesto donde aparezca culpa exclusiva de la víctima?

La respuesta a esta cuestión hay que buscarla e el artículo 1.104 del CC. Este precepto establece que cuando la obligación no exprese la diligencia que ha de prestarse en su cumplimiento, se exigirá la que corresponda a un buen padre de



familias¹⁵⁴. Según DÍEZ-PICAZO¹⁵⁵ el modelo de diligencia del artículo 1.104¹⁵⁶ pensado para las obligaciones contractuales es también aplicable en materia de responsabilidad civil extracontractual. Se trata de un modelo abstracto de diligencia, como predisposición psicológica, atención, cuidado, esfuerzo en orden a la evitación del peligro. Aparece como modelo de voluntad que señala la intensidad del esfuerzo que hay que poner o como modelo de conducta, estableciendo qué o cuáles actos son idóneos para la actividad jurídicamente calificada. Como bien apunta el profesor BADOSA COLL,¹⁵⁷ un concepto de diligencia-esfuerzo carente de toda connotación técnica o especializada que devenga un enjuiciamiento «*a posteriori*». Partimos de que el modelo de conducta “padre de familia” se caracteriza por la negación de conocimientos técnicos, a diferencia del perito que es profesional. El padre de familia es sinónimo de no experto en la actividad de que se trate. Por eso, es un modelo cuya puesta en práctica es accesible a cualquiera. De esta accesibilidad universal se deriva su reconducción a la voluntad del sujeto: como todo el mundo puede hacer, basta querer para hacer (a diferencia del modelo de experto o perito, en que para hacer es preciso conocer). Ahora bien, no basta saber que hay que ponerla, hace falta saber cual.

Es difícil establecer un canon o patrón de diligencia exigible al conductor de un vehículo a motor, en cambio no lo es tanto conocer algunas pautas de conductuales sobre el deber de cuidado requerido en la conducción. MONTERROSO CASADO sostiene que para conducir se requiere atención, percepción, memoria, conocimiento de las normas de tráfico y juicio para reconocer la existencia de un peligro. Además señala que la conducta de un conductor de un vehículo exige precauciones, y por

¹⁵⁴ Término que procede del Derecho romano «*bonus paterfamilias*» (Digesto 18, I, 25,4) hombre medio diligente al que se le identifica con la diligencia media exigible en el ámbito contractual; persona con plena capacidad jurídica no sometida al poder de otra «*sui iuris*» en contraposición a «*alieni iuris*». Cita «*Diligentis paterfamilias*» MODERATUS COLUMELLA. L. I.: *De Re Rustica*. Libro V. (37). «*Sed ut pensum arbustum commendabile fructu et decore est, sic ubi vetustae rerescit, pariter et invenustum est. Quod ne fiat, diligentis paterfamilias est, primam quamque arborem senio defectam tollere et in eius locum novellam restituere.*» en “Principios del derecho europeo de los contratos y códigos civiles español y francés. Análisis etimológico comparado” de OLIVER L. E.

¹⁵⁵ “Derecho de Daños”. Civitas. Madrid 1999. Pág. 361.

¹⁵⁶ Con anterioridad al CC de 1889 el proyecto de CAMBRONERO (1836) en el artículo 936 habla de la obligación de conservar la cosa que debe ser entregada sujeta al que la tiene en su poder a cuidarla como un diligente padre de familia. Por su parte el artículo 1005 del trabajo de GARCÍA GOYENA (1851) establece que el obligado a dar alguna cosas, lo estará a conservarla con la diligencia propia de un buen padre de familia. Más información sobre el fenómeno de la codificación en BARÓ PAZOS, J.: “La codificación del derecho civil en España, 1808-1889”. Ediciones de la Universidad de Cantabria. Santander 1993.

¹⁵⁷ “La diligencia y la culpa del deudor en la obligación civil”. Publicaciones del Real Colegio de España. Bolonia 1987. Págs. 50 y ss.



tanto, un deber de anticipar los incidentes que puedan acontecer en la carretera. En consonancia con el deber de cuidado doctrina y jurisprudencia¹⁵⁸ han establecido una serie de principios a tener en cuenta, entre otros, los siguientes:

– Principio de la responsabilidad.

Se basa en el cumplimiento por parte del conductor de la normativa existente, evitando ser un peligro u obstáculo a los demás usuarios de la vía, con un comportamiento adecuado en cada momento, asumiendo las consecuencias de sus propios actos.

– Principio de confianza en la normalidad el tráfico.

Todo partícipe en la circulación rodada que se comporte según el principio anterior tiene derecho a esperar, en expectativa legítima, que los demás usuarios de la vía, sean conductores de vehículos o peatones¹⁵⁹, harán uso adecuado de la misma y cumplirán las normas que regulan la circulación por ella, en otras palabras, el conductor que interviene correctamente en el ámbito circulatorio tiene la expectativa de un comportamiento igualmente adecuado por parte de los demás participantes en el tráfico.

Este principio está basado en el cumplimiento estricto, por parte de todos los usuarios, de las normas que regulan la circulación. Está recogido en los Art. 2 y 3 del RGCir para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por RD 1428/2003, de 21 de noviembre, y modificado por el RD 116/1998, de 30 de enero, y el RD 965/2006, de 1 de septiembre.

¹⁵⁸ Principios que surgen con ocasión de los deberes legales impuestos al conductor de un vehículo en la legislación de tráfico y circulación de vehículos a motor, a la sazón: RGCir (RD 1428/2003, de 21 de noviembre) y RGCon (RD 818/2009, de 8 de mayo), junto con la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (Ley 339/90, de 2 de marzo). Entre algunos de ellos: *mantener una atención y diligencia adecuada, respetar las reglas de prioridad de paso (21 a 25 LSV y 70 del RGC), ejecución correcta de las maniobras de cambio de dirección y sentido y marcha atrás (28 a 31 LSV y 74 a 81 RGC), utilización del alumbrado correspondiente (artículos 98 a 107 RGC), respetar los límites de velocidad (19 y ss LSV y 44 a 55 RGC), mantener el intervalo de seguridad entre vehículos (20 LSV y 54 RGC), adecuado mantenimiento y conservación del vehículo.*

¹⁵⁹ Extracto de sentencia de la AP de Ciudad Real de 25/02/2002. (...) *El atropello se produce en una transitada calle de esta Capital, a horas en que el tránsito de personas, entre ellas niños, es frecuente. Y en ese aspecto cobra todo su significado el antes enunciado principio de seguridad, de modo que el conductor debió de apercebirse de la presencia de las dos niñas que trataban de cruzar, para atemperar su marcha, reflejos y concentración en la previsión de movimientos en modo alguno inesperados (...).*



El TS se ha pronunciado sobre este principio¹⁶⁰ en varias ocasiones con motivo de las sentencias de 05/02/1973, 27/10/1979, 06/07/1987 y, recientemente, en la de 22/02/2010. En esta última, dentro de su FJ 2º dice:

“(…) La previsión que se exige de un automovilista circulando de noche y en autopista, se concreta en una circulación presidida por el principio de confianza que tiene su fundamento en las características de la vía y en la ausencia de obstáculos en la misma, como para este caso es el paso de peatones (…)”.

El Alto tribunal se manifiesta acerca de la conducta exclusiva de la víctima, encarnada en la acción de una peatona arrollada, que desciende de un turismo, al cruzar la calzada de una autopista con el fin de satisfacer necesidades fisiológicas.

– Principio de seguridad o defensa vial.

Preceptúa que no se debe confiar ilimitadamente en que los demás usuarios de la vía observarán las normas y precauciones reglamentarias, por diversos motivos, ancianos, niños, minusválidos, etc. Es decir, que inmediatamente entra en vigor la normativa particular para el caso de riesgo anormal, implicando una absorción y/o degradación de la culpa de la concurrente en uno de los causantes del siniestro, cualquiera que sea su resultado. Por tanto, obliga al conductor a prever y evitar, en cuanto sea posible, los comportamientos defectuosos de los demás usuarios para evitar daños (SSTS 08/03/1973 y 15/10/1977).

– Principio de conducción controlada.

Todo conductor debe adoptar las precauciones necesarias según las circunstancias concretas del tráfico para controlar los movimientos del vehículo que conduce y así poder evitar posibles y previsibles riesgos. Art. 17 y 45 del RGCir.

Por tanto, la seguridad en la conducción tiene como fundamento subjetivo ese mecanismo que implica concentrar la atención en la tarea de conducir con

¹⁶⁰ La jurisprudencia menor alude al principio de confianza en las siguientes sentencias: *AP de Toledo, de 26/03/2001, AP de Málaga de 11/01/2001, AP de Salamanca de 16/03/2006 y 08/02/2007, AP de Valencia de 10/01/2007,*



el fin de mantener siempre el dominio del vehículo para evitar consecuencias dañosas para terceros. SSTS 17/01/1977 y 20/11/1962.

– Principio de señalización o de la conducción dirigida.

Mientras no exista señalización que indique una alteración de la normalidad en el tráfico, el conductor puede circular en la confianza de que puede hacerlo con la seguridad de que no va a encontrar ningún obstáculo. Por ello, la conducción es dirigida bien por la señalización del entorno, bien por la señalización propia, de forma que se produce una continua información. La obligación en la señalización de las vías, afecta a los titulares de las mismas, así como a los que realicen obras sobre aquellas.

Ahora bien, no debemos caer en el error de considerar el hecho de la conducción de un vehículo a motor como una circunstancia que exija diligencia profesional a pesar de necesitar para ello la superación de pruebas objetivas de conocimientos teóricos y prácticos para obtener la correspondiente autorización administrativa. En este sentido, hay que entender que cuando un daño se ocasiona como consecuencia del desarrollo de una actividad profesional el estándar de diligencia requerido se ciñe al modelo de experto o perito. Por tanto, en el ámbito de la circulación de vehículos a motor, habrá que tener presente que la diligencia exigible a un conductor de un autobús, de un camión, de un taxista o de un agente encargado de la vigilancia y disciplina del tráfico atiende a este tipo. Se trata de una diligencia especial que cobija la presunción de culpa y la inversión de la carga de la prueba. Con buen criterio PUIG BRUTAU¹⁶¹ vincula este mecanismo procesal con la doctrina «*res ipsa loquitur*», según la cual los hechos probados permiten deducir otro hecho que se indaga. Esta teoría, autoriza al demandante de una indemnización por responsabilidad extracontractual a obtener la compensación de los daños y perjuicios sin necesidad de aportar prueba de la negligencia del demandado, si las circunstancias de producción del daño hacen imposible o muy difícil pensar que el daño pudiera haberse producido de haber observado el causante las exigencias de la diligencia debida.

¹⁶¹ «*Fundamentos de Derecho Cívil*», I-II, II-II, V-I, Bosch, Barcelona, 1959, 1956, 1961. También en «*Comentario de CC Tomo IP*». Dirigido por PAZ-ARES RODRIGUEZ, C., DIEZ-PICAZO, L., RODRIGO BERCOVITZ, SALVADOR CODERCH, P. Ministerio de Justicia. Secretaria General Técnica Centro de Publicaciones. Madrid, 1991. Pág. 2038.



Las resoluciones de los tribunales tanto del TS, como de las audiencias provinciales han contribuido a extender la tendencia tuitiva a favor de las víctimas con la aplicación de la teoría objetivista de la culpa. Por ello, la culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de tráfico se ha convertido en una excepción sometida a la máxima cautela. Reiterada jurisprudencia del TS establece que la diligencia requerida comprende no sólo las prevenciones y cuidados reglamentarios¹⁶², sino además todos los que la prudencia imponga para evitar el evento dañoso, con inversión de la carga de la prueba y presunción de conducta culposa en el agente, así como la aplicación, dentro de prudentes pautas, de la responsabilidad basada en el riesgo, aunque sin erigirla en fundamento único de la obligación a resarcir (STS de 21 de junio de 1985, 24 y 31 de enero de 1982, 22 de abril de 2003, entre otras).

Se consolida la interpretación jurisprudencial de que no basta con el cumplimiento de reglamentos y demás disposiciones legales que obligan a la adopción de garantías para prevenir y evitar los daños, pues si estas medidas no han ofrecido resultados positivos, porque de hecho estos daños se han producido, se revela su insuficiencia y que falta algo por prevenir, no hallándose completa la diligencia (STS de 4 de octubre de 2006, 1 de octubre y 22 de abril de 2003, 15 de julio de 2002 y 12 de abril de 2002).

La misma corriente jurisprudencial¹⁶³ (SSTS de 29 de noviembre de 2001 y 7 de octubre de 1998) entiende que de esta forma se ocasiona una aplicación rigurosa del artículo 1104 del CC, en el sentido de exigir una diligencia que va más allá de estándares habituales, atendiendo a una valoración severa de las circunstancias de personas, tiempo y lugar, hasta alcanzar grados de prevención y de cautela exquisitos, que en la doctrina se ha calificado alguna vez como la búsqueda de

¹⁶² MACIAS CASTILLO, A.: *“Insuficiencia de la diligencia reglamentaria. Análisis de la STS 8 de octubre de 2004”*. Actualidad Civil, número 19. 2005. Págs. 2409-2411. Explica que el canon de diligencia exigible no se agota con el mero cumplimiento de los reglamentos administrativos o de las normas reglamentarias. De este modo la diligencia civil no es sinónimo del estricto cumplimiento de los permisos, licencias y normas reglamentarias. No en balde, muchos supuestos de culpa civil están amparados por licencia, inspección o autorización de la autoridad administrativa competente, acreditándose en el litigio civil la insuficiencia del acomodo a la reglamentación u observación de las normas reglamentarias.

¹⁶³ O’CALLAGHAN MUÑOZ, X.: *“CC comentado y con jurisprudencia”*. La Ley, 6ª Edición. Madrid 2008. Págs. 1997-2001.



“briznas de culpa”, “polvo de culpa”, lejos incluso de la prestación de una culpa levísima.

Con semejante discernimiento el derecho comparado europeo ha acuñado una legislación y doctrina análoga a la prevista en el artículo 1104 del CC. Prueba de ello es que la noción o concepto de la diligencia del buen padre de familia aparece en la mayor parte de los códigos civiles europeos, compilaciones que revelan las mismas inquietudes. Una de las manifestaciones más significativas sobreviene con el artículo 1137 del CC francés de 1804.

«Article 1137. L'obligation de veiller à la conservation de la chose, soit que la convention n'ait pour objet que l'utilité de l'une parties, soit qu'elle ait pour objet leur utilité commune, soumet celui qui en est chargé à y apporter tous les soins d'un bon père de famille».

Artículo 1137. La obligación de conservar la cosa, tanto si el contrato es útil sólo a una de las partes como si tiene utilidad común, somete al deudor a la necesidad de emplear la diligencia de un buen padre de familia¹⁶⁴.

No sólo es el artículo 1137, como sucede en nuestro código, sino que existen otros preceptos que aluden a este patrón o canon de diligencia. Es el caso de los artículos 601 (usufructo), 627 (habitación), 1374 (cuasicontratos), entre otros.

Por su parte, el «*Codice civile*» italiano de 1942 también menciona la diligencia exigible para desvirtuar la responsabilidad derivada del daño.

En este caso es el artículo 1227.2.

«Il risarcimento non è dovuto per i danni che il creditore (danneggiato) avrebbe potuto evitare usando l'ordinaria diligenza (2056 e seguenti)». El resarcimiento no es debido por los daños que el acreedor habría podido evitar usando la ordinaria diligencia.

¹⁶⁴ Traducción de NÚÑEZ IGLESIAS, A.: “*CC francés/Code civil, edición bilingüe*”. Marcial Pons, ediciones jurídicas y sociales, S.A Madrid 2005.



Sin embargo, el legislador italiano ha querido añadir una regulación especial en el artículo 2054 que trata de la circulación de vehículos.

«Il conducente di un veicolo senza guida di rotaie è obbligato a risarcire il danno prodotto a persone o a cose dalla circolazione del veicolo, se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno».

Uno y otro precepto establecen la importancia de la «*diligenza*» como conducta exoneradora de responsabilidad. A priori existen dos tipos de diligencia; «*l'uso dell'ordinaria diligenza*» y «*diligenza eccezionale*» identificable con la mayor diligencia posible y las precauciones idóneas para evitar el daño.

Además de estas dos regulaciones, francesa e italiana, coexisten otros códigos de ámbito europeo que expresan análogas propuestas legislativas (artículo 487 del CC portugués, artículo 57 del Código suizo de las obligaciones, artículos 823 y ss. del CC alemán BGB, CC belga, entre otros). Esta circunstancia no ha dejado indiferente a buena parte de los juristas europeos, quienes, siguiendo la estela de la europeización del derecho privado, pretenden alcanzar a medio o largo plazo la elaboración y promulgación de un “CC europeo”. Uno de esos impulsos ha fraguado en el grupo llamado «*European Group on Tort Law*» que ha dado lugar a los «*Principles on European Tort Law*», “*Principios de Derecho europeo de la responsabilidad civil*”.

Para lo que aquí interesa, los principios tratan de dilucidar y homogeneizar aquellos aspectos de la responsabilidad civil que ofrecen cierta dosis de anfibiología jurídica. Así, el artículo 4:102 estándar de conducta diligente recoge lo que ha de entenderse por patrón, o canon o estándar de diligencia.

«The required estandar of conduct is that of the reasonable person in the circumstances, and depends, in particular, on the nature and value of the protected interest involved, the dangerousness of the activity, the expertise to be expected of a person carrying it on, the foreseeability of the damage, the relationship of proximity or special reliance between those involved, as well as the availability and the costs of precautionary or alternative methods



The above standar may be adjusted when due to age, mental or physical disability or due to extraordinary circumstances the person cannot be expected to conform to it

Rules wich percribe or forbid certain conduct have to be considered when estabilishing the required standar of conduct».

«El estándar de conducta exigible es el de una persona razonable que se halle en las mismas circunstancias y depende, en particular, de la naturaleza y el valor del interés protegido de que se trate, de la peligrosidad de la actividad, de la pericia exigible a la persona que la lleva a cabo, de la previsibilidad del daño, de la relación de proximidad o de especial confianza entre las personas implicadas, así como de la disponibilidad y del coste de la medidas de precaución y de los métodos alternativos».

El estándar anteriormente indicado puede adaptarse cuando debido a la edad, a la discapacidad física o psíquica o a circunstancias extraordinarias no sea exigible que la persona de que se trate lo cumpla.

Al establece el estándar de conducta requerido deben tenerse en cuenta las normas que prescriben o prohíben una determinada conducta.

Según MARTÍN CASALS¹⁶⁵ los elementos que deben ser tenidos en cuenta son:

- Naturaleza y valor del interés protegido te de que se trate. Cuanto mayor sea el valor del interés puesto en peligro mayor debe ser el esfuerzo que debe emplear, para evitar el daño, la persona cuya conducta puede lesionar ese interés.
- Peligrosidad de la actividad, pericia exigible a la persona que lleva a cabo la actividad. Supone una clara referencia al nivel de diligencia que es exigible al especialista frente al lego.
- Previsibilidad del daño, entendida como una previsibilidad «*ex ante*».

¹⁶⁵ “*Líneas generales de los Principios del Derecho europeo de la responsabilidad*”. Proyecto de investigación “European Tort Law”. Principios, prácticas y culturas jurídicas en la aproximación del Derecho de daños (SEC 2005-00907) del Ministerio de Educación y Ciencia. Programa I+D.



– Disponibilidad y coste de las medidas de precaución y de los métodos alternativos. El agente debe ser consciente de los peligros que su conducta puede comportar para terceros y escoger, en la medida de lo posible y razonable, la vía menos peligrosa para obtenerlo.

6.2.- Culpa de los inimputables.

Especial atención reclama el trato que el ordenamiento jurídico otorga a los inimputables, aquellas personas que por su condiciones psicofísicas, ya sean incapaces o menores de edad, quedan al margen de cualquier tipo de imputabilidad. Conforman un sector poblacional cuya vulnerabilidad se agudiza por las carencias cognitivas que ostentan. Según PANTALEÓN PRIETO¹⁶⁶ a falta de una norma que defina quienes son incapaces de culpa civil, hay que afirmar que no son incapaces todas las personas penalmente inimputables, sino sólo aquellas naturalmente incapaces de entender y querer. Como mantiene SOTO NIETO personas que se hallan privadas de discernimiento o de razón.

Cuando se toca el tema de la responsabilidad civil de los menores, no resulta conciliable establecer a que edad se pierde la condición de inimputable. En este sentido, no cabe establecer un criterio rígido para determinarlo si bien se ha establecido como patrón de referencia la edad mental de los menores. De manera que hasta los seis o siete años el menor no es capaz de comprender el alcance de los propios actos ni de sentirse sujeto a ciertas obligaciones para con los demás. Es entre los siete y los diez años de edad cuando comienzan a desarrollarse en el menor las características que pueden permitir considerarle como imputable en determinados casos¹⁶⁷. Parece un hecho comprobado, que un impúber es imputable cuando ha alcanzado un notable grado de capacidad física y psicológica, desarrollo que viene coincidiendo con la edad de catorce años cuando el menor ha adquirido una cierta madurez intelectual y volitiva. Así lo considera DÍAZ ALABART en uno de sus artículos sobre la responsabilidad civil por hechos

¹⁶⁶ Voz. “culpa”, Enciclopedia jurídica Básica. Madrid 1995, vol II, pp. 1864 y 1865.

¹⁶⁷ GÓMEZ CALLE, E.: “La responsabilidad civil del menor”. Derecho Privado y Constitución, número 7. Septiembre-diciembre 1995. Pág. 89.



realizados por menores de edad¹⁶⁸. Sobre esta base, reflexiona que a partir de los catorce años se puede intervenir en el tráfico jurídico. Es posible testar, casarse con dispensa, ejercer la patria potestad sobre sus hijos, ejercer el derecho a cazar e incluso, obtener la autorización administrativa para conducir ciclomotores.¹⁶⁹

Ante la ausencia de norma civil específica que regule explícitamente cuando un menor es o no imputable hay que estar a lo que en términos generales se establece para la responsabilidad extracontractual en artículo 1902, 1903 y 1104 del CC. Por tanto, se infiere que en el supuesto de que un menor civilmente responsable cause un daño culpablemente ha de responder de él de forma directa frente a la víctima. Ahora bien, si ese menor es inimputable la responsabilidad del daño, en términos del 1903 y concordantes del CC, recae en otras personas: padres, tutores, curadores, titulares de centros docentes, etc. Todos ellos pechan con las consecuencias del daño en virtud de la diligencia omitida en el desempeño de las labores de guarda o cuidado que tenían respecto del menor. Otros ordenamientos, como ocurre en el caso alemán, han optado por regular de manera explícita la exclusión de responsabilidad para el caso de menores e incapaces. Así lo prevé el artículo 828 del BGB cuando establece en su apartado primero que quien no haya alcanzado su séptimo año de vida no es responsable de ningún daño que cause a otra persona. Con idéntica ratio lo hace el artículo 488, apartado 2 del CC portugués y el 248.2 del ABGB. Por su parte el «*Codice civile italiano*» aboga por la capacidad de querer y comprender para no responder del hecho dañoso. *Art. 2046. «Imputabilità del fatto dannoso. Non risponde delle conseguenze dal fatto dannoso chi non aveva la capacità d'intendere o di volere al momento in cui lo ha commesso (Cod. Pen. 85 e seguenti), a meno che lo stato d'incapacità derivi da sua colpa»*. Para el caso de responsabilidad por hecho ajeno artículos 832 BGB, 1309 ABGB y 2048 *Codice civile italiano*.

¹⁶⁸ DÍAZ ALABART, S.: “Responsabilidad civil por hechos realizados por menores de edad” (comentario a la STS, Sala primera, de 22 de enero de 1991). Revista Poder Judicial, número 23. Septiembre 1991. Págs. 135-140. También en “Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil”. Enero/marzo 1989, número 19. Págs. 149-158.

¹⁶⁹ Con la entrada en vigor del RD 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el RGCon (BOE nº 54, 3 marzo de 2010) se establece que a partir del 1 de octubre de 2010 la edad requerida para su obtención será la de 15 años cumplidos.



Pero lo que aquí se examina no es la responsabilidad del menor desde el lado activo, sino cuando el impúber «*no culpae capax*» sea víctima de un daño a cuya producción ha contribuido parcial o totalmente. Cuando el daño, en virtud del inveterado principio «*casum sentit dominus*», se lo ha causado la víctima a si misma y no el sujeto agente.

El principal escollo con que tropieza la ciencia jurídica surge con el concepto “culpa del inimputable”. Y es que resulta paradójico que un incapaz sea culpable del daño, aunque éste lo sufra él mismo. MEDINA CRESPO sostiene que un niño no puede ser nunca culpable de un accidente. No obstante, puede ser causante del él, pero es la causa y no la culpa la circunstancia que determina la imputación y la falta de imputación de la responsabilidad. Queda meridianamente claro que el término culpa ha de considerarse como causa. Por tanto, habrá que valorar la incidencia del menor en la causación del daño, no la relevancia de la culpa. Por su parte REGLERO CAMPOS confirma el razonamiento anterior, como así lo entiende la mayor parte de la doctrina¹⁷⁰ dando por válido que el término culpa debe ser entendido en el sentido de causalidad.

En el mismo sentido RUIZ VADILLO ha señalado que el niño pequeño, que se desprende, con un tirón, de la mano de su madre e irrumpe intempestivamente en la calzada, no es culpable en sentido técnico-jurídico, pero si causante o cocausante del accidente (STS de 25 de octubre de 1966, 23 de mayo de 1985, 17 de diciembre de 1986, 8 de noviembre de 1995 y de 2 de diciembre de 2002). Esta circunstancia provocó que la Ley 30/1995, de 8 de noviembre contemplase en el apartado 1º.2 de su anexo la sinonimia técnico-jurídica entre culpabilidad y causalidad. En este caso el legislador establece que se equiparará a la culpa de la víctima el supuesto en que, siendo esta inimputable, el accidente sea debido a su conducta o concurra con ella a la producción de éste.

En el mismo sentido lo expone la sentencia del TS de 8 de noviembre de 1995 (extracto de sentencia).

¹⁷⁰ MEDINA CRESPO, M.: “*De las culpas... o. cit.*”, REGLERO CAMPOS, F.: “*Accidentes de Circulación... o. cit.*”, SANTOS BRIZ, J.: *La responsabilidad civil. Derecho sustantivo... o. cit.*, PANTALEÓN PRIETO Voz “*culpa*”, Enciclopedia jurídica Básica... o. cit”, YZQUIERDO TOLSADA. “*Aspectos civiles. o. cit.*”, MEDINA ALCOZ, M.: “*La culpa de la víctima... o. cit.*”, DÍAZ ALABART, S.: “*Responsabilidad civil... o. cit.*” GÓMEZ CALLE, E.: “*La responsabilidad civil... o. cit.*”, SAINZ-CANTERO CAPARROS: “*Imputación, valoración y reclamación... o. cit.*”, entre otros.



“La relevancia del comportamiento de menores ya capaces de discernir así como de aquellos casos en que sus propios movimientos son, en ocasiones, los únicos de los que puede hablarse como causantes del daño, por tanto, no cabe excluir a la culpa de la víctima por el hecho de ser menor, se trata de una culpa que en modo alguno pueda dar lugar a una exigencia de responsabilidad personal pero si es susceptible de ser valorada calificando la conducta del menor a los efectos de considerar el comportamiento de terceros.”

El problema planteado en origen no se agota en si mismo con el remedio lenitivo que identifica o asemeja la culpa del inimputable con su contribución causal. El debate jurídico se abre camino a través del análisis controvertido de dos teorías enfrentadas. Cada una de ellas con argumentos axiomáticos que impiden alcanzar una solución concluyente.

En primer lugar, nos topamos con la postura negativa sostenida por quienes piensan que el agente dañoso no debe quedar exonerado del deber de resarcir los daños que son imputables al propio menor. Argumentan que el deber reparatorio persiste aunque el hecho sea calificado como causación única o exclusiva de la víctima carente de discernimiento. Como quiera que se trate de menores de muy pocos años no se entiende que se les pueda hacer reproche alguno desde el punto de vista de la culpa y, si causan un daño, el mismo puede responder a una defectuosa vigilancia, educación o atención de padres, tutores, maestros o quien estuviera encargado de dichas tareas. Se posicionan a favor de una responsabilidad objetiva en el supuesto de causación exclusiva de la víctima inimputable cuyo baluarte principal cristaliza en una medida esencialmente tuitiva. Desde una perspectiva victimista, en el caso de los inimputables, podríamos afirmar que el principio *«pro laeso, pro damnato o favor victimae»* alcanza su máximo apogeo.

Los defensores de esta tesis enarbolan los principios de protección del menor y de igualdad que tienen amparo legal en los artículos 10.1, 14 y 39 de la Constitución Española y en las leyes orgánicas: 1/1996, de 15 enero de Protección Jurídica del Menor y 5/2000, de 12 de enero reguladora de la Responsabilidad



Penal de los Menores. Priorizan el interés superior del menor por encima de cuestiones estrictamente jurídicas. Principio que, desde la Declaración de los Derechos del Niño¹⁷¹, aprobada por la Asamblea de las Naciones Unidas el 20 de noviembre de 1959, se erige como razón de ley universal al que han de atender todos los Estados.

Esta teoría tuitiva auspiciada por la socialización del daño en regímenes de responsabilidad objetiva como el de la circulación de vehículos a motor fue acogida por la doctrina francesa y cristalizó en la insistida Ley *Badinter* de 1985, donde se establece que no podrán ser nunca culpables los peatones menores de 16 años. Con parecidas mimbres REGLERO CAMPOS admite la exoneración del agente ante una víctima inimputable en los casos en que ésta hubiera buscado deliberadamente el daño, o en casos particularmente graves en que pueda ser el daño subjetivamente imputable a un tercero sobre el que pesa un deber de control y vigilancia del inimputable¹⁷². Asimismo, la jurisprudencia alemana en sentencia del TS Federal de 24 de junio de 1969 acepta concurso de culpas con repercusión en la indemnización reclamada a efectos de disminuirla en contra del menor perjudicado o de su representante legal cuando la aportación del menor a la causación del daño y su negligencia fue mínima. No así cuando la participación del menor en el accidente fue relevante.

En segundo y último lugar, coincidiendo con la jurisprudencia dominante, asistimos a la postura positiva¹⁷³. Sus seguidores arguyen que si el incapaz es causante exclusivo de su propio daño, el sujeto agente queda exonerado de responsabilidad. Mantienen que la causa aportada por el inimputable es suficiente como para romper con el nexo de causalidad y con ello liberar al actor. En

¹⁷¹ Si bien se puede señalar como antecedente la Carta de los Derechos del Niño de la Sociedad de Naciones en su V Asamblea, de 1924. La comunidad internacional se ha preocupado especialmente de la protección de los menores, de los niños. En este sentido, el artículo 2 de la mencionada Declaración señala expresamente que “el niño gozará de una protección especial y dispondrá de oportunidades y servicios, dispensado todo ello por la ley y por otros medios, para que pueda desarrollarse física, mental, moral, espiritual y socialmente en forma saludable y normal, así como en condiciones de libertad y dignidad. Al promulgar leyes con este fin, la consideración fundamental a que se atenderá será el interés superior del niño”.

¹⁷² En este sentido CASAS PLANES, M.D.: “*La contribución de la víctima a la producción del daño. (análisis jurisprudencial del supuesto de la víctima menor de edad e incapaz)*”. Revista práctica derecho de daños año V, número 52. Septiembre 2007. Págs. 5-22.

¹⁷³ Como principal precursor VISINTINI, G.: “*La responsabilità civile nella giurisprudenza*”. Págs. 631. Cita tomada de SANTOS BRIZ, SIERRA GIL DE LA CUESTA, I., GONZÁLEZ POVEDA, P., MARTÍNEZ-PEREDA RODRÍGUEZ, J.M., PAZ RUBIO, J. M.: “*Tratado de Derecho civil. Teoría y práctica. Derecho de obligaciones*”. Bosch. Barcelona 2003. Págs. 502 y ss.



cambio, cuando la causa no es exclusiva del incapaz, entonces la responsabilidad sería compartida entre el sujeto agente y la víctima inimputable¹⁷⁴. Esta corriente jurídica, aceptada por la jurisprudencia italiana, alemana y española, salvaguarda dos principios fundamentales: el principio de alteralidad del daño, dado que cuando se indemniza al menor por el daño causado a si mismo se enerva uno de los presupuestos esenciales de la responsabilidad civil; y el principio del enriquecimiento injusto, ya que la víctima inimputable causante de un accidente no debe obtener un resarcimiento íntegro. Sus lineamientos, según SANTOS BRIZ, pueden agruparse, al menos, en tres consideraciones fundamentales:

- No puede compararse el acto del incapaz a un caso fortuito.
- No puede pensarse que la culpa del menor quede absorbida por la del agente, pues de ser así este último respondería más allá de los límites causales de su acción.
- El daño que una persona capaz o incapaz se causa así misma no es daño en sentido técnico-jurídico y no puede ser imputado al autor de la causa concurrente principal, ya en virtud del principio de que el resarcimiento ha de ser proporcionado a la entidad de la culpa, ya por una exigencia equitativa de evitar un enriquecimiento injusto.

A pesar de que existan algunos casos en que la culpa exclusiva del menor ha sido reputada como irrelevante, con bastante vehemencia se infiere que la conducta exclusiva de la víctima menor de edad o incapaz elimina la posibilidad de su resarcimiento. Lo mismo sucede en el supuesto de causas concurrentes donde la víctima ve mermada su indemnización en función al porcentaje causal de participación. A través de esta maniobra jurídica se logra compensar, mediante la estimativa de criterios objetivos y abstractos, el *quantum* de la indemnización.

El TS ha acogido estos planteamientos en su resoluciones y se pronuncia a favor de la reducción de la indemnización reclamada en atención a la capacidad de culpa civil del la víctima menor. En sus resoluciones reitera de forma plausible la aplicación de la teoría de la reducción indemnizatoria, entre algunas de ellas: SSTS 17/12/1986, 3/12/1990, 15/2/1995 y 25/9/1996.

¹⁷⁴ Para mayor profundidad sobre este tema ver NAVARRO MICHEL, M: “La responsabilidad civil de los padres por los hechos de sus hijos”. Editorial Bosch. Barcelona 1998.



En el FJ 1º de la sentencia 31 de enero de 1992 del Alto tribunal se declara la culpa exclusiva de la víctima menor de seis años de edad cuando ésta invade de manera súbita, inesperada e irreflexiva la calzada. En ella queda demostrado que el daño provino de la negligencia y alocado comportamiento imputable en exclusiva a la propia víctima.

En cambio, en otras ocasiones, no ha estimado la culpa exclusiva de la víctima cuando se trata de niños jugando que se ponen a cruzar la calzada. Así lo estimó la Sentencia de 30 de junio de 1942.

“Es notorio que el juego absorbe totalmente a los niños y quedan abstraídos de los peligros que les rodean, por lo que, si es insuficiente disminuir la velocidad, la obligación del conductor es parar”.

6.3.- Víctima y/o perjudicado; frágil distinción de dos términos afines.

La legislación española en materia de responsabilidad civil automovilística viene utilizando indistintamente ambos términos para referirse a la persona física (sujeto pasivo) acreedora de la indemnización. Tanto uno como otro se identifican como titulares de un derecho de crédito frente al responsable del daño. La raigambre filológica¹⁷⁵ considera a la víctima como aquella persona o animal sacrificada o que se destina al sacrificio, como la persona que padece daño por culpa de otro o por causa fortuita. Con carácter general se utiliza para designar al sujeto pasivo de una infracción penal o de un accidente sometido a indemnización. Más allá de cuestiones etimológicas o semánticas, parece un hecho comprobado, que una de las propiedades que revela el concepto de víctima es su vocación penalista. Así, LAFAVE y POLAINO NAVARRETE¹⁷⁶ coinciden en señalar que víctima es aquel individuo que directamente sufre daños físicos, emocionales o

¹⁷⁵ Voz “víctima”, Enciclopedia jurídica española. Tomo XXX. Francisco Seix Editor Barcelona 1910.

¹⁷⁶ LAFAVE, W. R.; ISRAEL, J.H; KING, N.J: *Criminal procedure*, 3ª edición, St. Paul, 200. Pág. 1238. POLAINO NAVARRETE, M.: *“Victimología y criminalidad violenta en España”*. Estudios penales en memoria del Profesor AGUSTÍN FERNÁNDEZ ALBOR. Santiago de Compostela 1989. Págs. 571-587. *Vide* Artículo 1 de la Declaración de las Naciones Unidas de 1 de enero de 1942, establece como víctimas a quines hayan: sufrido daños, inclusive lesiones físicas o mentales, sufrimiento emocional, pérdida financiera o menoscabo sustancial de los derechos fundamentales. El VI Congreso de Caracas celebrado en 1980 y el VII celebrado en Milán vienen a decir que la víctima es la persona que ha sufrido una pérdida, daño o lesión, sea en su persona propiamente dicha, su propiedad o sus derechos humanos, como resultado de una conducta delictual de carácter internacional. Ley 35/1995, de ayudas y asistencia a las víctimas de delitos violentos y contra la libertad sexual; define a las víctimas como aquellas personas que sufran lesiones corporales o daños graves en su salud física o mental como consecuencia directa del delito.



financieros como resultado del delito. Prueba de ello es que el CP cita a la víctima en numerosos preceptos (arts. 21, 22.4, 33, 39, 98, 132, 143, 148, 153, 165, 171, 173, entre otros).

Sin embargo, este carácter victimista, propio del derecho penal y de la victimología¹⁷⁷, se ha dejado notar en el campo de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor. Un claro ejemplo de esta tendencia lo establece la LUCVM de 1962, donde el legislador defiende a ultranza la protección de la víctima. Sin ser reveladora la incursión del término víctima en este concreto ámbito del derecho civil, no es extraño ver resoluciones judiciales utilizando uno u otro término si bien, como sabemos, en responsabilidad objetiva frente a daños corporales causados como consecuencia de atropellos a peatones, se ha generalizado el sintagma culpa exclusiva de la víctima. Quizás esta expresión sea más apropiada, dado que encarna la parte más débil y vulnerable del accidente de tráfico, acaso porque se ajusta al fin que persigue la ley de RCSCVM que no es otro, que la protección de la víctima del accidente de circulación. Ahora bien, lo que si resulta evidente es que el término víctima se emplea para designar a la persona que ha sufrido el daño de manera directa, inmediata.

En cambio, por lo que se refiere al término perjudicado, es de hacer notar que se trata de una expresión paralela a la de víctima pero con cierto matiz diferenciador. La acepción doctrinal de perjudicado se reserva para designar a los terceros que soportan las consecuencias perjudiciales más o menos directas del hecho típico dentro de la responsabilidad civil. Luego, si el término víctima hace gala de una idiosincrasia penalista, no es menos cierto que el concepto de perjudicado alberga una connotación civilista. Por ello gran parte de la legislación civil, —sobre manera la regulación especial relativa a la responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor¹⁷⁸—, acoge en toda su extensión el

¹⁷⁷ Factores de tipo ideológico, científico, político-criminales junto con la aparición a mediados del siglo XX de dos autores claves en la ciencia penal, VON HENTING y MENDELSON, contribuyen a crear una nueva disciplina que gira entorno al estudio de la víctima.

¹⁷⁸ Propio de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de ordenación y supervisión de los Seguros Privados y de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro (arts. 73 a 76) es la utilización del término “tercero perjudicado”. De forma similar lo hace el RDL 8/2004, de 29 de octubre por el que se aprueba el texto refundido de la LRCSCVM en redacción dada por la Ley 21/2007, de 11 de julio.



concepto jurídico de perjudicado para referirse tanto al daño directo sufrido por la víctima, como al padecido de forma indirecta. A pesar de ello también encontramos preceptos del orden penal (p. ej. arts. 109.2 del CP o 110 de la LECrim.) que utilizan la el término perjudicado.

«La jurisprudencia italiana¹⁷⁹ ha establecido como perjudicado al «danneggiato. Per persona danneggiata deve intendersi non già la sola vittima diretta dell'incidente, ma ogni soggetto che, come ciascuno degli stretti congiunti, abbia direttamente subito un danno, patrimoniale o non patrimoniale, in conseguenza della morte o dell'invalidità che abbia colpito il soggetto immediatamente pregiudicato».

En otro orden de cosas, siguiendo el hilo conductor de la disquisición víctima vs. perjudicado, y en el caso de este último, resulta significativo que cuando se habla de perjudicado se está haciendo mención, como apunta DIEZ-PICAZO, a la persona que sufre daños indirectos, reflejos, mediatos o por rebote. Daños que irradian sus efectos no sólo a la víctima, sino a un abanico de personas que se encuentran en un segundo plano. Unidos a ella por lazos de parentesco y afectividad. SÁNCHEZ CALERO¹⁸⁰ entiende que el término perjudicado es más amplio que el de víctima, ya que se puede serlo sin haber estado siquiera presente en el lugar del accidente. En el mismo sentido se pronuncia el TS, considerando como perjudicado a la persona ligada a la víctima por vínculos próximos de familia, afecto, relaciones de convivencia real, dependencia económica u otras situaciones de reciproca asistencia y amparo que determinen real y efectivamente perjuicios derivados directamente de la muerte producida por el hecho ilícito. Por su parte, la Directiva [2009/103/CE] del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de septiembre de 2009 relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de

¹⁷⁹ Cassazione Sezione 3 Civile 10/12/2009, Cassazione, Sez, 18/12/2009, Cassazione civile, Sez II, 13/3/2006.

¹⁸⁰ SÁNCHEZ CALERO, F. y TIRADO SUÁREZ, F.J.: "La LCS: comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, y a sus modificaciones". Aranzadi. Pamplona 1999.



asegurar esta responsabilidad establece el concepto de perjudicado en el artículo 1 para referirse a toda persona que tiene derecho a la reparación del daño causado por un vehículo.

Al margen de esta polémica estéril sobre el significado de dos términos afines conviene descender al terreno práctico para analizar, de forma sucinta, el catálogo de personas consideradas como perjudicados que recoge en la tabla I del anexo (indemnizaciones básicas por muerte incluidos daños morales) de la Ley sobre RCSCVM el sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidente de circulación. Éste prevé el derecho a ser indemnizados en los supuestos de fallecimiento como consecuencia de un accidente de tráfico, si bien existen otros supuestos fuera del sistema que de igual forma generan un derecho de crédito a favor de las personas que resultan perjudicadas (cónyuge viudo, pareja estable de hecho de la víctima, parejas homosexuales, hijos de la víctima, padres, nietos, hermanos y tíos). De modo que cualquiera que acredite daño moral «*pecunia dolores*» y/o patrimonial, derivado de la pérdida de aquel de quien dependía económicamente., puede exigir su indemnización con independencia de su condición de heredero o no de la víctima. La compensación por fallecimiento que pueden reclamar dichas personas no trae causa de la transmisión «*iure hereditario*» de los eventuales derechos que correspondieran al difunto, sino que se otorgan «*iure proprio*» por la producción de daños a sus familiares o personas a aquel ligados por otro vínculo de afectividad, ostenten o no la condición de herederos.

A modo de conclusión, podemos decir que el ordenamiento jurídico se apoya en estos dos conceptos para referirse a los sujetos que resultan perjudicados por un hecho dañoso. La peculiaridad que de alguna forma da sentido al uso del término víctima o perjudicado es el carácter directo, en el primer caso, o indirecto, en el segundo, de los daños que sufren las personas, si bien es cierto que la utilización del término víctima carece de tradición en nuestra legislación, que opta por monopolizar el aserto de perjudicado.



7.- Principales lineamientos jurisprudenciales del TS.

La trayectoria experimentada por Alto Tribunal en materia de responsabilidad civil automovilística ha sido ferviente testigo de la advenediza realidad social. En líneas generales, como así lo pone de manifiesto la STS de 18 de marzo de 1999, la doctrina de la sala 1^a ha ido evolucionando hacia una constricción del culpabilísimo originario, hacia un sistema que, sin hacer plena abstracción del factor moral psicológico y del juicio de valor sobre conducta del agente, viene a aceptar soluciones cuasiobjetivas, demandadas por el incremento de las actividades peligrosas propias del desarrollo tecnológico y por el principio de ponerse a cargo de quien obtiene el beneficio o provecho, la indemnización del quebranto sufrido por el tercero, habiéndose producido el acercamiento a la responsabilidad por riesgo, en una mayor medida en circulación de vehículos a motor.

Para el análisis realizado se han tenido en cuenta aquellas sentencias que plantean el criterio exonerador de la culpa exclusiva de la víctima en el marco de la circulación de vehículos a motor. En este sentido, dadas las circunstancias que despliega el riesgo generado por el tránsito vehicular, el estudio gira en torno a un segmento temporal que va desde la década de los años 60 del siglo pasado hasta la primera década del siglo XXI. Por tanto, en estos 50 años, veremos como el Tribunal Supremo se ha visto obligado a utilizar nuevas teorías, en algunos casos importadas de otros países como sucedió con Francia, que rompen con la teoría subjetivista de la culpa y ponen en evidencia al legislador.

A título orientativo y como preclaro antecedente a este periodo que acabo de citar, resulta significativo que a finales de los años veinte apareciesen resoluciones jurisprudenciales con cierta carga objetiva en lo que atañe a la indemnización por daños y perjuicios a las víctimas de los infortunios, si bien éstos aún no se daban con demasiada frecuencia. Así lo prevé la STS de 22 de diciembre de 1928 cuando el Alto Tribunal apreció culpa exclusiva de la víctima, al desestimar el recurso interpuesto por el padre de una menor de 10 años que falleció por atropello de un testero móvil. El menor atravesó un paso a nivel sin cadenas, guardabarrera, ni cartel de prohibición, quedándosele aprisionado el



zapato en el momento en que salía el testero móvil cargado de carbón arrastrado por un buey. En esta etapa incipiente, en lo que al desarrollo industrial del automóvil se refiere, comienzan a dictarse resoluciones judiciales propiciadas por la irrupción de nuevas tecnologías, cuyo protagonista indiscutible es la empresa ferroviaria. Es a partir del año 1880 cuando la industria española del ferrocarril adquiere mayor envergadura. Desde la aparición de la ley General de Ferrocarriles, de 3 de junio de 1855 (ley núm. 65, publicada en la G.M de junio de 1955) hasta el RD 100/2010, de 5 de febrero que modifica el Reglamento del Sector Ferroviario, pasando por la creación de la RENFE en 1941 no han dejado de producirse accidentes por atropello o arrollamiento de ferrocarriles a vehículos, peatones y animales, donde la exoneración de responsabilidad por culpa exclusiva de la víctima se convierte en el verdadero caballo de batalla judicial (SSTS 24/10/1932, 29/06/1932, 29/02/1936 y 08/04/1936).

Sin lugar a dudas, uno de los cambios más trascendentales de la responsabilidad sin culpa se produce como consecuencia de la aparición de dos sentencias que propician un giro trascendental en la jurisprudencia española. La primera de ellas fue dictada por el TS el 31 de octubre de 1931 con ocasión del juicio de mayor cuantía sobre indemnización por accidente de automóvil, seguido ante el Juzgado de Ronda y la Audiencia de Granada. La controversia se origina a raíz del atropello de un peatón por un vehículo a motor con resultado de muerte. En este caso, el Tribunal sigue a pies juntillas la nutrida y notoria jurisprudencia en materia de responsabilidad extracontractual acuñada en el venerable troquel del derecho Romano, si bien vislumbra, por primera vez, la influencia de nuevas teorías sobre la responsabilidad sin culpa, reconociendo de forma expresa en la sentencia de 29 de febrero y 16 de marzo de 1936 que tales corrientes doctrinales no han tomado todavía carta de naturaleza en nuestro ordenamiento jurídico que mantiene el principio de la culpa como regla general.

«...Los antes señalados preceptos legales sobre responsabilidad de que este Tribunal pueda rectamente interpretarlos de otra suerte, con ánimo de que en ellos tuvieran cabida con todas sus consecuencias jurídicas las modernas teorías sobre responsabilidad civil sin culpa de quien crea o



asume un riesgo..., doctrinas que han de repercutir además probablemente en el indicado problema, trastocando quizá en esta materia el secular principio procesal por todos acatado en cuanto a quién incumbe la obligación de la prueba...».

Ahora bien, sin miedo a equivocarse, si existe una sentencia con indudable celebridad en materia probatoria esta es la de 10 de junio de 1943. Su principal baluarte deviene de la fermentación de las nuevas teorías esgrimidas en la sentencia de 1931. Aún hoy sigue siendo citada en los fundamentos jurídicos de innumerables sentencias. Con esta resolución el Tribunal contribuyó de forma decisiva a la creación del nuevo régimen de la responsabilidad objetiva en aquellas actividades que despliegan peligros axiomáticos. Se trata de una sentencia que recae en el campo de la responsabilidad civil automovilística en una etapa donde no existía legislación especial sobre la materia, todavía no había visto la luz la ley de 1962 sobre UCVM. El Tribunal, posicionándose como potencial víctima, resuelve el caso objeto de litis aduciendo el mecanismo jurídico de la inversión de la carga de la prueba. Entiende que la parte débil, ciclista atropellado, no tiene la obligación de probar la culpa del conductor del vehículo a motor, sino que es éste el que debe de determinar que actuó con la diligencia y cuidado debido en la conducción. Así lo recoge uno de sus considerandos (STS 10/07/1943).

«...Que si bien el criterio de la responsabilidad objetiva en los atropellos causados por automóviles, no está consagrado en nuestras leyes, esto no excluye que en los casos en que resulte evidente un hecho que por si sólo determine probabilidad de culpa pueda presumirse ésta y cargar al autor del atropello la obligación de desvirtuar la presunción; bien entendiendo que para no tomar en cuenta la antijuricidad y la culpa, si en principio existen, es necesario demostrar que el autor del hecho causal del daño había procedido con la diligencia y cuidado debidos, según las circunstancias, y que siempre que el perjudicado contribuye a la realización del expresado hecho, es obligado a efectos compensatorios de



determinar quién es responsable del acto u omisión de mayor preponderancia...».

A este periodo de acoplamiento jurisprudencial, le sigue otro de transición poco revelador en cuanto al número de resoluciones judiciales se refiere. En los años 60 y 70 del siglo pasado aparecen tímidamente un grupo de sentencias que tratan de consolidar las nuevas corrientes doctrinales de la responsabilidad sin culpa. En la mayor parte de las resoluciones se observa una tendencia generalizada hacia la no estimación de la culpa exclusiva de la víctima como criterio exonerador de responsabilidad del agente del daño. Por su parte, el legislador valida estas nuevas teorías y aprueba la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre UCVM. Un ejemplo paradigmático de lo que estaba sucediendo en esa fase lo revela la sentencia del TS de 27 de diciembre de 1979.

«...Esta sala ha ido trasformando la apreciación del principio subjetivista ahora por el cauce de la inversión o atenuación de la carga probatoria, presumiendo culposa toda acción u omisión generadora de unos daños indemnizables....a no ser que se pruebe la diligencia, demostración que no se logrará con el mero cumplimiento de las disposiciones reglamentarias...»

Estos mismos planteamientos los arguyen las sentencias de TS de 22/03/1962, 14/05/1963, 02/04/1965, 11/03/1971, 1, 9 y 10/05/1975 y 30/06/1976.

A comienzos de los años 80 y hasta bien entrados los 90 se detecta un notorio grado de actividad en la Sala primera de nuestro TS. Actividad que viene propiciada en parte por el crecimiento económico que experimentan la mayoría de los países, entre ellos España. En lo que atañe al tránsito vehicular, cabe significar, que esta circunstancia trae consigo un aumento del número de vehículos y de los desplazamientos y, como consecuencia de este incremento en expansión, un aumento en el número de accidentes de tráfico¹⁸¹ y de víctimas relacionadas con los mismos. En este caldo de cultivo germinan numerosas

¹⁸¹ Notable aumento en España de la siniestralidad en los años 80. Lo que se interpretó como un retraso en el cambio de la tendencia en relación con lo sucedido en otros países desarrollados. De las 304 víctimas por accidente de tráfico de 1982 se pasó a las 487 de 1989. Evolución que fue similar tanto en vías interurbanas, como urbanas. REGIDOR, E., REYO, A., CALLE, M.E., DOMÍNGUEZ, V.: "Fracaso en el control del número de víctimas por accidentes de tráfico en España. ¿La respuesta correcta a la pregunta equivocada?". Revista Española Salud Pública. Núm. 2, marzo-abril, 2002. Págs. 106-112.



sentencias que enarbolan los principios objetivistas de la responsabilidad civil. Se observa que en el 70% de los casos se alcanza la casación por la controversia surgida sobre la base de atropellos de vehículos a peatones¹⁸². Por su parte, el 30% restante aborda supuestos de colisión entre vehículos ya sea por invasión del carril contrario, ya sea como consecuencia de infracciones a las normas de prioridad. Dentro de este porcentaje se encuentra algún caso en el que el propio conductor sufre lesiones muy graves e incluso fallece cuando éste, con su reprochable proceder, se convierte, al mismo tiempo, en el único responsable y perjudicado del accidente (piénsese, por ejemplo, en los accidentes por choque contra elementos de urbanización, señalización, en las salidas de vía, entre otros).

Si se permite, dos son las particularidades que se pueden extraer de los razonamientos que lleva a cabo el Alto Tribunal en el trato que dispensa a la responsabilidad civil sin culpa derivada de los accidentes de tráfico. En primer lugar, cuaja una predisposición hacia la inaplicabilidad de la culpa exclusiva de la víctima. La «*ratio decidendi*» de las sentencias revela el alcance del «*pro damnato*», convirtiéndose en auténtico principio general del Derecho de daños. CAVANILLAS MÚGICA, ha señalado que a partir de la sentencia de 22 de abril de 1980 nace una exigencia de responsabilidad en aras de un principio de humana solidaridad que tiende a evitar tanto la situación de desamparo de los perjudicados, como a cumplir el imperativo ético de no dejar sin reparación efectiva el daño causado más o menos culpablemente.. Desde entonces la jurisprudencia reconoce, con toda normalidad, la existencia de un rigor interpretativo que en beneficio del perjudicado impone la presente realidad social y técnica, llegando a manifestar la sentencia de 6 de mayo de 1983 que ha de buscarse perquiriéndolo con acucioso celo cuando conduzca a la reparación del máximo daño causado a persona que unánimemente se proclama como inocente. Por tanto, se deduce un marcado carácter restrictivo en la aplicación de la culpa exclusiva de la víctima como así se cita en la sentencia de 16 de septiembre de

¹⁸² Entre algunas de ellas, las siguientes: — Atropello a peatón por vehículo a motor (*SSTS de 20/10/1987, 08/06/1988, 20/12/1989, 14/02/1990, 31/01/1992, 30/12/1991, 30/06/1993, 17/12/1992, 19/07/1993, 19/09/1996, 31/01/1997 y 28/07/1997*). — Invasión de carril contrario (*SSTS 27/05/1988, 14/11/1994*).— Salida de vía; caída por salud al vacío (*STS 27/11/1995*). — Colisión entre vehículos (*SSTS 06/03/1998, 16/12/1994*).



1996. En este supuesto el Tribunal afirma que los supuestos de culpa exclusiva de la víctima han de interpretarse restrictivamente, en conformidad al artículo 1 de la LUCVM.

En segundo lugar, y como consecuencia de ese carácter restrictivo se produce un reparto de responsabilidades entre los sujetos intervinientes en el hecho dañoso. Resulta una forma moderada de distribuir la responsabilidad del accidente entre el conductor del vehículo, sobre el que pesa la carga de la prueba –esa atribución inicial de responsabilidad inherente a su condición– y la víctima del daño, que con su conducta ha contribuido parcialmente a la producción del mismo. En consecuencia, uno y otro van a ver frustradas sus expectativas de cara a la exoneración total de responsabilidad (SSTS: 22/04/1987, 08/06/1989, 30/12/1991, 19/07/1993, 05/07/1993, 11/12/1994, 03/11/1995, 20/12/1997, 15/02/1999).

Por último, inmiscuida en los primeros diez años del siglo actual, cuaja una línea jurisprudencial con un deseo doctrinal de sentar las bases de la estimación o no de la culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de tráfico. El Tribunal defiende el carácter restrictivo de sentencias anteriores, añadiendo unos presupuestos específicos en los que acontecen circunstancias espaciales y modales. La Sala analiza el modo en que se produce el hecho dañoso y las circunstancias del lugar. De modo que examina de forma detallada cada uno de los supuestos en los que existe conducta negligente del perjudicado. Esta aceptación obtuvo su reconocimiento en la sentencia de 12 de diciembre de 2008, cuyo ponente Excmo. Sr. D. JUAN ANTONIO XIOL RÍOS establece de forma expresa:

4. Se fija como doctrina jurisprudencial que no es de aplicación la moderación de responsabilidad y reparto de la indemnización por daños a las personas previstos en el artículo 1 LRCSCVM, cuando, contribuyendo a la producción del resultado dos conductas, la del conductor del vehículo de motor y la de la víctima ajena a la circulación de estos vehículos, la conducta del conductor por su entidad cuantitativa y cualitativa constituye causa determinante de la colisión, aún cuando exista una contribución



causal de la víctima de escasa entidad o desproporción en relación con la del conductor del vehículo de motor.

También en las SSTs: 30/10/2009, 02/11/2009, 30/07/2008, 15/06/06 y 27/01/2005.

En síntesis, y como conclusión final se puede afirmar que nuestra jurisprudencia defiende una verdadera predisposición favorable hacia la responsabilidad objetiva, aunque ésta no ha alcanzado la calificación de absoluta o radical¹⁸³. Focaliza su argumentación en la teoría del riesgo bajo una interpretación socializadora del Derecho acorde a la realidad actual de actividades peligrosas, como así sucede con la circulación de vehículos a motor.

¹⁸³ SIERRA GIL DE LA CUESTA, I.: *Tratado de responsabilidad civil. Tomo II*. Ed. BOSCH. Barcelona 2008. Págs. 705 a 713.



– Capítulo tercero –

LA REDUCIDA APLICACIÓN DE LA CIRCUNSTANCIA EXONERADORA DE RESPONSABILIDAD.

1.- Consideraciones generales.

El carácter restrictivo en la apreciación de la culpa exclusiva de la víctima se ha convertido en algo endémico, basta examinar cualquiera de las últimas sentencias de nuestro TS para advertir este aspecto. Sin embargo, la exención de responsabilidad por culpa o negligencia del perjudicado sigue operando en un número considerable de resoluciones judiciales ya no tanto con carácter absoluto, sino más bien sometida a ideas de justicia social y distributiva que desvirtúan la naturaleza jurídica de esta excepción y la conducen a términos de responsabilidad compartida. En efecto, da la sensación de que cuesta imputar a la víctima o perjudicado la autorresponsabilidad de su propio daño con independencia de su culpa ocasional en el accidente. Así, circunstancias especiales de tiempo y lugar, pretensiones favorecedoras «*ex lege*», principios proteccionistas, intereses tutelables y un ferviente deseo que escudriña a ultranza la protección sin fisuras del perjudicado ayudan, por un lado a contraer el sufrimiento de la víctima culpable del accidente; y por otro contribuyen a expandir el ámbito de la responsabilidad objetiva. Esto es, la obligación legal u objetiva de indemnizar.

En consecuencia, la antinomia se proyecta de acuerdo a la interacción de dos principios enfrentados. De una parte el principio «*pro damnato*», apelativo camaleónico, si tenemos en cuenta las posibilidades sinonímicas que ostenta – «*indubio pro damnato, favor victimae, pro operario, pro consumidor, indubio pro victima, favor debilis, pro laeso, in dubio pro asegurado, in dubio contra proferentem*» –; de otra el principio de responsabilidad individual o autorresponsabilidad.



2.- Interés jurídicamente tutelable.

No está exento de dificultad el hecho de singularizar cual es el interés o intereses jurídicamente protegidos en derecho de daños. Sin embargo, la primera reflexión nos hace pensar sobre el sufrimiento de la víctima o perjudicado ante el eventual daño. En este sentido, podemos decir que toda persona tiene un derecho constitucionalmente protegido a no soportar un daño injusto contra un bien o derecho jurídicamente tutelable que toma carta de naturaleza con la protección, entre otros, de los derechos fundamentales a la vida, a la integridad física y moral y a la propiedad privada de los artículos 15 y 33.1 de nuestra Constitución.

En la misma línea garantista, YANEZ DE ANDRÉS¹⁸⁴ sostiene, acerca de la transversalidad del derecho de daños en el ordenamiento, que el norte lo marca el principio «*pro damnato*» que impone atender con preferencia a la víctima, especialmente cuando ésta resulta afectada en derechos fundamentales protegidos constitucionalmente. Así lo establece nuestro TC en sentencia de 29 de junio de 2000.

«...El llamado derecho común de la responsabilidad común ha experimentado una profunda transformación tanto cuantitativa como cualitativa, hasta el punto de construir un genuino derecho de daños, estableciendo el concepto más amplio de la responsabilidad colectiva y que, en su proyección a ciertos sectores de la realidad, ha tendido a atenuar la idea originaria de culpabilidad para, mediante una progresiva objetivación, adaptarla a un principio de resarcimiento del daño “pro damnato”...».

Ha de señalarse, con carácter general, que la dimensión constitucional del derecho de daños sobreviene del principio universal de la responsabilidad civil subjetivista que hunde sus raíces en el artículo 1902 del CC español. Corriente jurídica que ha tolerado indudables cambios por efecto del pensamiento

¹⁸⁴ Vide “La necesidad de indemnizaciones suficientes para la víctimas base del sistema de tasación legal de la Ley 30/95. Su posible quiebra y sus consecuencias”. Revista de responsabilidad civil, circulación y seguro. Núm. 9. INESE. Madrid 2003. Págs. 484 a 486. También en “El Derecho Común de la responsabilidad civil y al normativa especial de la Ley 30/95. Su necesaria complementariedad para el resarcimiento íntegro de las víctimas de los accidentes de circulación”. Revista general de derecho. Año LIII- núm. 630. Marzo 1997. Págs. 1855 a 1859.



objetivista, introducido como consecuencia de la evolución industrial y técnica¹⁸⁵. ENNECERUS, L. señalaba que constituía una aspiración en la evolución del Derecho moderno que en general el hombre responda de todo daño, incluso el no culpable que traiga tras de sí su acto, esto es, que responda aunque haya ejecutado un acto con prudencia sin posibilidad de prever el resultado dañoso. Atrás quedó el viejo aforismo de que no hay responsabilidad sin culpa, ahora lo que prima es que no hay responsabilidad sin daño. La denominada sociedad del riesgo ha concebido una tendencia que trata de cubrir cada vez más los daños personales hasta el punto de intentar crear un sistema propio de seguridad social, basta ver lo que sucede con el baremo de valoración del daño, introducido por la disposición adicional octava de la Ley 30/1995 de 8 noviembre de OSSP así como la STC 181/2000 de 29 de junio, para corroborar este extremo. La tendencia generalizada de indemnizar a las víctimas ha propiciado que el legislador admita la responsabilidad del agente del daño incluso en casos de accidentes fortuitos¹⁸⁶ como ocurre con el artículo 120 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

Es de hacer notar, por otro lado, que dentro del interés jurídicamente tutelable en materia de responsabilidad civil extracontractual juega un papel, por otra parte nada desdeñable, la tesis que apuesta por el amparo legal o jurídico de la víctima. De tal modo que la protección que brinda el ordenamiento jurídico a las víctimas del daño¹⁸⁷ se está convirtiendo en el protagonista, el primer actor como dijera LLAMAS POMBO del derecho de daños y «*vis atractiva*» de la obligación legal de indemnizar. Testigo de este planteamiento fue el discurso¹⁸⁸ ofrecido por el Ministro de Justicia de la época cuando, en sede parlamentaria, intentaba defender los postulados previos de la que sería la ley 122/1962 de uso y

¹⁸⁵ LLAMAS POMBO, E.: *“La responsabilidad civil del médico. Aspectos tradicionales y modernos”*. Ed. Trivium, S.A. Madrid 1988. Pág. 17 a 21.

¹⁸⁶ Ley de Tráfico aéreo alemana de 26 de enero de 1943, establecía supuestos de responsabilidad por fuerza mayor. De igual forma lo preveía el artículo 101 del Código aéreo de la extinguida Unión Soviética (25/12/1991), aprobado mediante Decreto de 26 de diciembre de 1961.

¹⁸⁷ DE ÁNGEL YAGÚEZ, R.: *“Tratado de Responsabilidad Civil”*. Civitas. Madrid 1993. Págs. 56 y 128 y ss.

¹⁸⁸ DIEZ PICAZO Y PONCE DE LEÓN L.: *“Estudios sobre la jurisprudencia civil”* Tecnos S.A. Madrid 1966. Pág. 703. “El resarcimiento de los daños y perjuicios se busca a ultranza como algo que brota espontáneo y fluido de una de las fuentes de las obligaciones, la ley, en función del riesgo que implica el uso y circulación de vehículos de motor”



circulación de vehículos a motor. Esta es también la idea que late detrás de la doctrina del TS en la conocida sentencia de 5 de abril de 1963.

Con motivo de esta resolución judicial DIEZ PICAZO considera que la nueva «*ratio iuris*» del derecho de daños parece encontrarse, de algún modo, más que en la idea de sanción por un acto ilícito o antijurídico, en la necesidad de protección de la persona y de sus bienes jurídicos ante los riesgos que el progreso de la vida moderna crea y ante el incremento de la peligrosidad. En último término, lanza el interrogante: ¿sería aventurado hablar de un principio «*pro damnato*»?

De acuerdo con lo anterior, atendiendo a las consideraciones expresadas más arriba, no cabe duda de que la esencia de este tipo de responsabilidad sin culpa acoge, al menos, dos principios esenciales que velan por la protección de la parte débil, esto es: el principio «*in dubio pro damnato*», y el principio de la reparación integral: «*restitutio in integrum*» además, claro está, del mecanismo procesal de la inversión de la carga de la prueba. No obstante, éste último, por razones metodológicas, será examinado en el capítulo cuarto.

Con carácter general, cabe argüir que la primacía de estos principios trata de disuadir al derecho para no castigar a la víctima o perjudicado, aunque ésta sea culpable con la advertencia, apostillada por MEDINA CRESPO, de no trasladar el daño de un inocente que es la víctima a otro que también lo es, en este caso, agente del daño.

Pues bien, por lo que respecta al principio «*pro damnato*» es de reseñar que el mismo supone una interpretación de las normas de responsabilidad en la forma en que sea más favorable al perjudicado o la víctima del daño. Desde la inversión de la carga de la prueba hasta la búsqueda de un patrimonio solvente al que imputar la obligación de indemnizar, pasando por la interpretación restrictiva de la culpa exclusiva de la víctima que se apoya en el preferente interés social subyacente a favor del perjudicado a quien se quiere proporcionar un efectivo y seguro resarcimiento.

La jurisprudencia de la Sala 1º del TS, dentro del sistema de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor, encuentra este principio en uno de los criterios para la determinación de la responsabilidad y la indemnización



contenidos en el anexo I, apartado 7 de la LRCSCVM “asegurar la total indemnidad de los daños y perjuicios causados”. Lo califica como uno de los principios capitales del sistema de valoración de los daños corporales causados en accidente de circulación (SSTS 06//05/2010, 27/04/2009, 23/04/2009, 27/10/2009, 27/06/2006, 19/12/2006, 14/03/2003, 24/04/2003, 27/02/2001, 25/01/2000, 30/12/92, 01/07/1986). La línea argumental de todas ellas prevé, entre otras consideraciones¹⁸⁹:

– La existencia de un principio de solidaridad humana que tiende a vitar la situación de desamparo en que quedan los perjudicados que no consiguen obtener una indemnización.

– La indefensión general de la víctima debida a su inferioridad en el debate de la dificultad de la prueba.

– La realidad social y tecnológica que impone atender a las necesidades de los perjudicados por los accidentes mediante un especial rigor interpretativo.

Por su parte, el principio de la reparación integral del daño estatuido en el artículo 1106 del CC también extiende su influencia sobre el halo de protección que se cierne sobre la víctima o perjudicado. Se trata, básicamente, de una función reparatoria o compensatoria¹⁹⁰ que proporciona a quien sufre un daño los medios jurídicos necesarios para obtener el resarcimiento. El principio se dirige a lograr la más perfecta equivalencia entre los daños sufridos y la reparación obtenida por el perjudicado, de tal manera que éste quede colocado en una situación lo más parecida posible a aquella en la que se encontraba si el hecho dañoso no hubiera tenido lugar. En palabras de FERNÁNDEZ MARTÍN-GRANIZO¹⁹¹ asistimos a una obligación legal u objetiva de indemnizar que radica en la necesidad de reparar el perjuicio o daño padecido por un miembro del grupo social, como consecuencia del uso o empleo de ciertos instrumentos que, si bien

¹⁸⁹ Vide PEÑA LÓPEZ, F.: “*La culpabilidad en la responsabilidad civil extracontractual*”. Comares. Granada, 2002. Pág. 254.

¹⁹⁰ PANTALEÓN PRIETO que la responsabilidad civil preconiza una naturaleza esencialmente restauradora, compensadora, reparadora, restitutoria, indemnizatoria, reintegradora, retributiva, satisfactoria, refaccionaria o equilibrante. “*Comentario al art. 1902 del CC*”, en comentario del CC, II, Ministerio de Justicia, 1991. Págs. 1971 a 1972.

¹⁹¹ “*Los Daños y la Responsabilidad Objetiva en el Derecho Positivo Español*”. Editorial Aranzadi. Pamplona 1972. Págs. 169 a 180.



peligrosos en si o susceptibles de crear peligro y riesgos, son socialmente útiles y se encuentran legalmente permitidos.

Este autor entiende que la exclusión del deber de resarcir en los supuestos de fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima o perjudicado y culpa de tercero se ajusta a los principios de justicia conmutativa, distributiva y de equidad¹⁹². No obstante, subraya que la culpa exclusiva de la víctima puede no exonerar totalmente del deber de indemnizar y si únicamente dar lugar a una compensación de indemnizaciones.

3.- Protección a las víctimas, una función reparadora y no exoneradora.

El sentimiento victimista, introducido en el ordenamiento a partir de la segunda mitad del siglo XX, ha contribuido, como aludía en el epígrafe anterior, al afianzamiento de un nuevo pensamiento jurídico que nos hace sentir como potenciales víctimas. Por ello, ante la producción del daño ilícito sólo resta el resarcimiento, la indemnización, en definitiva, la reparación. Colocar a quien sufre ese menoscabo en una situación lo más parecida a la que tenía con anterioridad al hecho dañoso, como bien es sabido, una obligación de reparar e indemnizar¹⁹³ que prevén de los artículos 1902 y 1101 de nuestro CC. Sin embargo, siendo ésta una de las funciones más sobresalientes de la responsabilidad civil no es la única. Más allá de esta finalidad hay quienes sostienen¹⁹⁴ la

¹⁹² (...) Supuesto de aplicación de la equidad es la inadecuación (carencia de equidad) entre un caso concreto y la regla que parece regularlo; la inadecuación no resulta ni de la regla ni del caso, sino del hecho de que la regla positiva está limitada o corregida por un principio de Justicia; es éste el que determina la falta de equidad e impone que el caso se regule no por esta regla, sino por el principio de justicia". DE CASTRO Y BRAVO, F.: *"Derecho civil de España"*. ed. facsímil de Civitas. Madrid 2008. Pág. 425 a 427.

¹⁹³ LLAMAS POMBO, E.: *"Formas de reparación del daño (I)*. Revista Práctica de Derecho de Daños, núm. 80. Año. 2010. Págs. 15 a 18.

¹⁹⁴ TUNC, A.: *"La responsabilité civile"*. Paris, 1981. Págs. 133 a 161; DIAS-MARKESINIS, *"Tort Law, 2ª ed., Oxford, passim"*; LARROUMET, *"Réflexions sur la responsabilité (évolution et problèmes actuels en droit comparé"*. Montreal, 1993. Págs. 12 y ss. DE ÁNGEL YAGUEZ. *"Tratado...., cit., págs. 60 y ss;* idem *"Algunas previsiones sobre el futuro de la responsabilidad civil"*. Civitas. Madrid, 1995. Págs. 19 y ss.; DIEZ PICAZO. *"Derecho de daños, cit. Págs. 42 y ss;* PANTALEÓN, P.: *"Comentario al art. 1902 del Cc"*, en comentario del CC, II, Ministerio de Justicia, 1991. Págs. 1971 y ss.; MESSINA DE ESTRELLA GUTIÉRREZ, G.: *"Función actual de la responsabilidad civil. Derecho de Daños. Homenaje al prof. Dr. Jorge Mosset Iturraspe"*. Dir. Trigo Represas-Stiglitz. La Roca. Buenos Aires, 1989. págs. 37 y ss. También CASAS PLANES, M.D.: *"La función de la responsabilidad civil (referencia especial a su controvertida función penal: los punitive damages en el Derecho anglosajón)"*. Revista práctica Derecho de Daños, julio-agosto 2005.

Cita de LLAMAS POMBO en *"Prevención y reparación, las dos caras del Derecho de daños"*. Coord. Por JUAN ANTONIO MORENO MARTÍNEZ. Ed. Dykinson, Madrid 2007. Págs. 452 a 453.



multifuncionalidad de la responsabilidad civil (funciones: demarcatoria, compensatoria, preventiva, punitiva y satisfactoria).¹⁹⁵

Dejando a un lado la disparidad de criterios acerca de la multifuncionalidad del Derecho de daños, y siguiendo con en sentido jurídico que rubrica este apartado es preciso aclarar algunas de las cuestiones que trae consigo, abro comillas, la necesaria indemnización a las víctimas culpables del accidente de tráfico, cierro comillas.

Parto de la premisa incontestable de que el tránsito vehicular en nuestros días está ocasionando una fuerte dinamización del derecho de daños. La volatilidad de este fenómeno hace necesaria una adaptación decidida del derecho a las nuevas tecnologías, entre ellas, la circulación de vehículos a motor. Me refiero a aquellos medios, mecanismos o instrumentos legales que hacen frente a la desprotección que paraliza a la víctima en el momento «*ex post*» del accidente. Lo que trato de poner de manifiesto, es que en Derecho de daños, y aún más en responsabilidad civil automovilista subyace la inquietud por la protección de las víctimas de los infortunios automovilísticos, como señala el profesor SÁNCHEZ CALERO el Derecho moderno ha de tener, en especial este campo del automóvil en el que domina (o debe dominar) la preocupación por la protección de las víctimas, una función reparadora y no sancionadora. En efecto, esa genérica protección a la que vengo refiriéndome a lo largo de este estudio, es la que avala que, aún siendo culpable la víctima, ésta obtenga una indemnización. En cambio, el agente del daño, víctima de la teoría objetivista, es quien va a ver frustradas sus expectativas para exonerarse del deber resarcitorio. Por ello, entiendo que la salvaguardia de las víctimas culpables alberga una función reparadora y a la vez no exoneradora.

En otro orden de cosas, hay que mostrarse de acuerdo con que el sistema de responsabilidad civil estatuido por la LRCSCVM, por mucha objetivación a la que tienda deviene insuficiente para procurar indemnización a este tipo de víctimas sin desnaturalizarse por completo y perder su esencia fundamental. Quizás, no sea admisible establecer la responsabilidad de un riesgo cuando resulta que la culpa de la víctima es la causa exclusiva del accidente. Sin embargo, si lo es que en

¹⁹⁵LLAMAS POMBO, E.: *Prevención y reparación,...*, *cit.*, Madrid 2007. Págs. 452 a 455.



ciertos casos puede no eximir por completo del débito indemnizatorio y sí únicamente dar lugar a una compensación de indemnización. En otras palabras, la víctima no puede exigir al tercero dañador sino aquella parte de crédito resultante después de detraer la porción de responsabilidad debida a su propia culpa.

Estos y otros aspectos ponen en evidencia un “quiero y no puedo” sobre la plena aplicación de un sistema de responsabilidad civil objetivo. En el actual régimen de responsabilidad civil automovilística acontecen disposiciones legales, corrientes doctrinales y jurisprudenciales e incluso convenios de asistencia sanitaria que están contribuyendo, de manera decisiva, a extender la protección que brinda el sistema a las víctimas o perjudicados por accidente de tráfico, aún siendo éstas culpables del mismo.

Una de las medidas, prevista en el artículo 1 de la LRCSCVM, toma carta de naturaleza en la figura jurídica de la concurrencia de causas, no ya de culpas como veremos más adelante. En este caso, si concurrieran la negligencia del conductor y la del perjudicado, se procederá a la equitativa moderación de la responsabilidad y al reparto en la cuantía de la indemnización, atendida la entidad de las culpas concurrentes. Luego no tiene lugar la exoneración del sujeto agente del daño, conductor del vehículo, sino que habiendo concurrido junto con la víctima a la producción del daño, lo que si se produce es una reducción del montante indemnizatorio. Por tanto, declarándose la negligencia o culpabilidad de la víctima o perjudicado, sin ser ésta exclusiva, procede la reparación. Pero aun es más, siendo ésta exclusiva ha de primar una interpretación restrictiva en aras de su verdadero significado de excepción en un régimen que trata de obtener a ultranza el resarcimiento de quien ha resultado víctima de los riesgos propios de la circulación rodada. En efecto, el reducido margen de estratagema exoneradora de responsabilidad que posee el agente del daño se limita a aquellos supuestos en el que el aporte de culpa o negligencia del damnificado es tan acusado y determinante que a nadie más que a él mismo y a su propia conducta puede serle imputable el resultado producido (STS de 27 de mayo y 4 de octubre de 1982). Hasta tal punto, que la propia ley RCSCVM recoge en el apartado 7 del anexo del



sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidente de circulación el criterio legal de absorción de la culpa de la víctima (Tablas I y V). El legislador, a través de este criterio, establece que en los casos de muerte y lesiones temporales, cuando la conducta de la víctima haya contribuido a la causación de su propio daño, el agente dañoso tiene un tope máximo de reducción indemnizatoria de un 75% lo que se traduce en que si la cuota de aportación causal de la víctima es superior al 75%, el exceso de dicha cifra no será tenido en cuenta, así, por ejemplo, si su cuota de aportación causal es de un 80%, el agente no podrá reducirse tal cifra sino sólo el 75%, debiendo abonar a la víctima el 25% del valor del daño causado. Por tanto, la finalidad del criterio persigue que las víctimas cocausantes de su daño nunca obtengan una indemnización inferior al 25% del valor del mismo¹⁹⁶. Asimismo, como ha dicho MEDINA CRESPO, existe una regla más o menos consagrada sobre la irrelevancia de la coparticipación culposa de la víctima conductor y de la víctima no conductor, cuando su alcance causal sea inferior al 25%. Si el atropello de un peatón se produce con una aportación causal suya que no llegue a ese nivel, la indemnización que le corresponde por sus lesiones, o la que corresponde a quienes sean perjudicados por esas lesiones o por su fallecimiento, se ha de cifrar en el 100% del valor del daño, despreciándose por competo aquella coparticipación en a favor del beneficio de la víctima.

Otra medida consustancial a la anterior, benefactora de la función reparadora de la responsabilidad civil, aparece en el clausulado de los convenios marco de asistencia pública de accidentes de tráfico entre CC. AA. En una de sus estipulaciones, referidas a los siniestros en que intervenga un solo vehículo, las aseguradoras quedan obligadas al pago de las prestaciones que precisen las víctimas del siniestro, incluido el conductor del vehículo sin especificar si éste es o no culpable en exclusiva del accidente. En todo caso, el convenio si excluye las asistencias sanitarias prestadas a los conductores de ciclomotores, motocicletas y asimilables. El compromiso adquirido por parte de las aseguradoras, en cuanto a la obligación resarcitoria básica de prestar asistencia sanitaria también en los

¹⁹⁶ Vide MEDINA ALCOZ, M.: “*La culpa de la víctima...L’*”. Dykinson. Madrid, 2003. Pág. 248.



supuestos de culpa exclusiva de la víctima, confirma la teoría de la necesaria indemnización a las víctimas culpables del accidente.

En cualquier caso, aunque fuera del ordenamiento español, debemos tener presente, como ya estableciese en el apartado 3 del capítulo 2^a, la Ley «*Badinter*» de 5 de julio de 1985. Esta norma debería dar un nuevo sentido, desde una perspectiva de reforma al régimen de responsabilidad civil automovilística español en lo que a la obligación objetiva de indemnizar se refiere. Un sistema que anhela la aplicación efectiva e igualitaria del conocido principio de la reparación integral.

También el derecho alemán, en cuanto a la responsabilidad por accidentes de circulación evidencia un notable grado de protección para con las víctimas de accidentes de tráfico. Así lo establece el precepto 7.2 de la Ley de Tráfico por Carretera de 1952 (*Strassenverkehrsgesetz -StVG-*), tras las modificaciones operadas en 05/03/2003, 21/06/2005, y la última de 07/02/2009. En este caso, la norma prevé que el poseedor «*Halter*» de un vehículo de motor o remolque está obligado a indemnizar al perjudicado los daños causados por muerte de una persona o por las lesiones corporales o en la salud de la misma, y los daños en las cosas producidos con motivo de la utilización del vehículo.

A continuación, en el apartado 2 del mismo artículo, aparece la cláusula que exime de responsabilidad sobre la base de que el accidente se hubiese producido como consecuencia de fuerza mayor. En cambio, nada dice sobre la culpa exclusiva de la víctima. De modo que, solamente, establece la eximente de responsabilidad para aquellos accidentes que hayan sido inevitables.

3.1.- Algunas medidas legales que, con carácter general, favorecen a las víctimas del daño.

Considerando la trascendental importancia de los principios examinados, al margen de las clásicas medidas legales que propician una efectiva aplicación de los mismos, entre otras, inversión de la carga de la prueba, responsabilidad objetiva, valoración del daño personal a través del baremo, obligatoriedad de Seguro, CCS etc., han sido reconocidas otras previsiones legales que de igual forma contribuyen a ensanchar la protección jurídica de las víctimas de



accidentes automovilísticos. Sin miedo a equivocarse, se puede afirmar que la característica principal de la nueva redacción ordenada por la Ley 21/2007 RCSCVM y el Reglamento de desarrollo, aprobado por RD 1507/2008, es su aspiración victimista¹⁹⁷.

En el ámbito europeo advertimos igualmente una seria preocupación por la materia en el plano normativo reflejada -entre otras disposiciones- en la Directiva 2009/103/CE donde se aborda la necesidad de proteger a las víctimas en los accidentes de circulación transfronterizos estableciendo, entre otras medidas, un importe mínimo de cobertura por el seguro obligatorio incorporado al Art. 4 del LRCSCVM y en el Reglamento CE nº 864/2007 (Roma II)¹⁹⁸, donde se regula expresamente el derecho de las víctimas de accidentes de tráfico transfronterizos a que los tribunales tengan en cuenta, a la hora de fijar los daños por lesiones personales, las circunstancias específicas de cada una. Con esta finalidad me dispongo a resaltar algunas de las medidas implícitas en la Ley RCSCVM que ponderan sobre manera los intereses de la víctima.

- Responsabilidad compartida del propietario y conductor del vehículo cuando no exista seguro (párrafo quinto del artículo 1).
- Mayor seguridad jurídica en cuanto a la obligación de suscribir el seguro del automóvil. Desarrollo del concepto de estacionamiento habitual; vehículos de importación (artículo 2).
- Deber de acreditar la vigencia del SOA para que las personas implicadas en un accidente de circulación pueda averiguar con la mayor brevedad posible las circunstancias relativas al contrato y a la entidad aseguradora (último párrafo del apartado 1 artículo 2).
- Fluidez y disponibilidad informativa en cuanto a las circunstancias relativas a la entidad aseguradora que cubre la responsabilidad civil de cada uno de los vehículos implicados en un accidente. Las herramientas imprescindibles para la

¹⁹⁸ Reglamento del Parlamento Europeo y Consejo de fecha 11 de julio de 2007 relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales.



transmisión de la información entre compañías aseguradoras han sido los ficheros informáticos; SINCO y FIVA¹⁹⁹.

El Fichero Histórico de Siniestralidad de Conductores SINCO se crea según lo dispuesto en la Ley 30/1995 de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados y comienza a funcionar en noviembre de 2000. Su contenido está elaborado de acuerdo con la Ley 15/1999 de Protección de Datos de Carácter Personal. Se trata de un fichero de datos de carácter personal constituido con el fin de permitir la tarificación, la selección de riesgos y la elaboración de estudios de técnica aseguradora. Proporciona información objetiva sobre la siniestralidad del tomador del seguro referente a los últimos 5 años respecto al SOA. El fichero contiene por cada asegurado los siguientes datos; datos del tomador del seguro, datos del contrato (coberturas contratadas y periodo de vigencia), datos del siniestro (fecha, cobertura afectada, daños materiales o corporales). Para que una compañía adherida al fichero pueda realizar consultas sobre el historial como conductor de un determinado asegurado, ésta debe saber cuales son las últimas cinco cifras de la póliza y uno de los siguientes datos; la matrícula del vehículo, el DNI del tomador o su nombre y apellidos.

Por su parte, el FIVA también fue creado por la ley 30/1995 de OSSP, implantándose en el sistema asegurador en junio de 1996. Su objetivo principal es ofrecer a los perjudicados en un accidente de tráfico la información sobre la aseguradora del vehículo causante. Cada entidad aseguradora envía diariamente y de manera telemática información al CCS de todas las matrículas que han asegurado. Los datos recogidos son; matrículas, primeras cuatro letras de la marca del vehículo, entidad aseguradora, fecha de alta de la póliza, fecha

¹⁹⁹ Existen otros ficheros y plataformas sectoriales, como son: ESA (Estadística del Seguro de Automóviles), SIETE (Sistema Informativo de Especificaciones Técnicas), FVSI (Fichero de Vehículos Sustraídos e Indemnizados). BOJ DEL VAL, E Y CLARAMUNT BIELSA, M., FORTIANA GREGORI, J., VEGAS MONTANER, A.: *“Bases de datos y estadísticas del seguro de automóviles en España: influencia en el cálculo de primas”*. Revista Estadística Española Vol. 47, Núm. 160, 2005, págs. 539 a 566.



de vencimiento del contrato y fecha en la que la aseguradora comunicó al fichero el citado vencimiento.

La gestión corresponde al CCS. En primer lugar, suministra la información necesaria para que las personas implicadas en un accidente de circulación puedan averiguar, a la mayor brevedad posible, la entidad aseguradora que cubre la Responsabilidad Civil de cada uno de los vehículos implicados en el accidente y en segundo lugar, facilita el control de la obligación que tiene todo propietario de vehículo a motor con estacionamiento habitual en España de suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro que cubra, en los ámbitos y hasta los límites fijados para el aseguramiento de suscripción obligatoria, la responsabilidad civil del conductor, mediante la colaboración entre el CCS y la DGT.

Las consultas al FIVA pueden realizarse por: implicados en accidente de tráfico, el Ministerio del Interior a efectos de realizar el control de la obligación del aseguramiento de los vehículos por la DGT, el Ministerio Fiscal, los Jueces y Tribunales, OFESAUTO, los organismos de indemnización de otros Estados miembros del EEE y los Fondos de Garantía de otros Estados miembros del EEE.

La consulta puede ser manual. La solicitud de información por este procedimiento debe presentarse en un modelo oficial cumplimentado al efecto. Al mismo se adjuntará una copia del DNI, pasaporte o CIF y, en su caso, copia del parte de daños o de la declaración amistosa. Si el solicitante actúa en nombre y representación de una persona física o jurídica debe acreditarse la representación. La solicitud debe presentarse en las oficinas del Consorcio o enviarse por correo o fax, acompañada de la documentación requerida. En cambio la consulta electrónica, solamente pueden acceder a la misma las entidades aseguradoras que cumplan los estándares mínimos de fiabilidad de los datos suministrados por la entidad al FIVA.

– Control del aseguramiento por:

- a) Autoridades aduaneras españolas, que serán competentes para comprobar la existencia del SOA y, en caso carecer del mismo, exigir su aseguramiento a los vehículos extranjeros no miembros del EEE



que no estén adheridos al Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo. (Artículo 2.3).

En el caso de vehículos con estacionamiento habitual en el territorio de un Estado miembro del EEE o vehículos que teniendo su estacionamiento habitual en el territorio de un tercer país entren en España desde el territorio de otro Estado miembro, se podrán realizar controles no sistemáticos siempre que no sean discriminatorios. (Artículo 2.4).

b) Agentes de la autoridad²⁰⁰ en el ejercicio de sus funciones, que podrán requerir la presentación del documento acreditativo de la exigencia del seguro. Sin embargo, ésta función ha sido una de las modificaciones introducidas por el artículo 14 del RSORCCVM. Ello se achaca a la iniciativa de la DGT por agilizar el acceso consultivo al FIVA. De manera que, cuando se haga la consulta²⁰¹ por el Agente de circulación el fichero muestre si el vehículo en cuestión está asegurado o no. Ahora bien, si por una caída de red o cualquier circunstancia análoga a la anterior la consulta deviniese infructuosa la vigencia del SOA quedará acreditada mediante justificante de pago de la prima del periodo de seguro en curso²⁰².

Si el vehículo en cuestión careciera de seguro la sanción oscila entre las 601 a 3.005€. Las multas por circular sin seguro: ciclomotor 1.000€, motocicleta 1.250€, turismo 1.500€, vehículo pesado 2.800€.

²⁰⁰ En 2007, con un parque de 31 millones de automóviles se calculaba que unos 400.000 vehículos circulaban sin el seguro obligatorio. Para controlar y en su caso denunciar esta infracción la DGT colocó en los vehículos de la Guardia Civil de Tráfico cámaras que leían las matrículas y las comparaban con una base de datos de vehículos asegurados instalada en un ordenador. *Tráfico y Seguridad Vial*. Enero –febrero 2008. Pág. 29. En palabras del Director General de Tráfico, PERE NAVARRO se trata de una experiencia piloto que necesariamente lleva aparejada la participación del Agente de tráfico para comprobar a través del recibo bancario, si ese vehículo está asegurado, ya que existen ciertas asperezas en el funcionamiento del sistema que deben ser limadas. Una de ellas, la excesiva tardanza en poner el FIVA al día, algo así como cuatro meses. El sistema ha detectado más de 540 denuncias durante el primer mes de puesta en marcha.

²⁰¹ Instrucción 08N-77; S-1 01 de la DGT. Asunto: Acreditación del SOA. Madrid, 23 de septiembre de 2008. Instrucción 04/S-76 de la DGT. Asunto: Exigencia de SOA. Entrada en vigor de la Ley Orgánica 15/2003 del CP. Instrucción 07/S 90. Asunto: No prestación en la JPT de SOA.



Por su parte el incumplimiento de la obligación de asegurarse determina la prohibición de circulación por territorio nacional de los vehículos no asegurados y el depósito o precinto público o domiciliario del vehículo.

– Ampliación del ámbito territorial de cobertura y de los límites cuantitativos del SOA (artículo 4.2).

– Aplicación de los límites de cobertura más favorables en el caso de accidentes acaecidos en un Estado adherido al Acuerdo ente las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del EEE y de otros Estados asociados, distinto de España, por un vehículo que tenga su estacionamiento habitual en España (artículo 4.4).

– Inoponibilidad de aquellas cláusulas contractuales que excluyan de la cobertura del seguro al ocupante sobre la base de que éste supiera o debiera haber sabido que el conductor del vehículo se encontraba bajo los efectos del alcohol o de otra sustancia tóxica en el momento del accidente (apartado tercero del artículo 6).

– Supresión de franquicias que obstaculicen la reclamación del perjudicado (artículo 6 apartado cuarto).

– Mecanismos de la oferta y respuesta motivada y conducta diligente del asegurador en la cuantificación del daño y la liquidación de la indemnización (artículo 7).

– Mora del asegurador (artículo 9). La redacción de este precepto establece la fecha límite de tres meses desde la presentación de la reclamación del perjudicado. Si en este periodo el asegurador no emite la oferta o respuesta motivada se estará a lo dispuesto en el artículo 20 de la ley 50/1980, de octubre, de Contrato de Seguro.

El artículo todavía añade algo más, en este caso el apartado b) contempla el supuesto en el que la naturaleza de las lesiones obsta la efectiva valoración a los efectos de presentar la correspondiente oferta motivada en el plazo de tres meses. Ante esta circunstancia, la ley se decanta por el arbitrio judicial para



determinar la suficiencia o ampliación de la cantidad ofrecida y consignada por el asegurador.

— Funciones indemnizatorias del CCS (artículo 11).

Fondo de Garantía, que ha soportado el peso de la reforma. El ajuste normativo ha proporcionado una nueva redacción del artículo 11. Sus funciones indemnizatorias colocan al perjudicado bajo un paraguas de mayores dimensiones. Si bien la impermeabilidad se pierde en algunos supuestos que despiertan el fraude. Como ocurre cuando se producen daños materiales causados por vehículo desconocido. En este caso la Ley intenta evitar cualquier tipo de fraude, previendo la indemnización de los daños materiales si en el mismo siniestro se hubieran ocasionado daños personales significativos. Se consideran daños significativos la muerte, la incapacidad permanente o la incapacidad temporal que requiera, al menos, una estancia hospitalaria superior a siete días.

En materia procesal también está latente el principio «*favor vitimae*». Se trata de aquellos casos en los que se producen lesiones como consecuencia de accidente de tráfico por vehículo no identificado, bien porque se dio a la fuga, bien porque las placas de matrícula no eran legibles, o bien porque no las llevaba. Por su parte, el conductor perjudicado, que pudo evitar la colisión contra este vehículo no identificado, sufre lesiones graves al salirse de la vía. En este supuesto, será difícil encontrar vestigios o indicios suficientes como para probar la participación en el accidente del vehículo desconocido. Pues bien, sólo así se explica la aplicación del principio «*pro victima*», de manera que en caso de duda, y si no hay una prueba clara que excluya el supuesto de las previsiones del régimen, habrá que estimarse que el mismo está incluido, pues en la duda no se puede dejar sin reparar o indemnizar a quien puede tener derecho a ello²⁰³. Ahora bien, el principio habrá de ser aplicado con la necesaria prudencia y cautela, pues en sus justos términos, no puede convertirse en un expediente de cómoda decisión. Todo ello en relación con el

²⁰³ Vide GRAU GRAU, I.: “*Valoración judicial de la prueba en los procesos por accidentes de tráfico.*” Bosch. Barcelona 2008. Págs. 85 a 87.



principio de facilidad probatoria (*analizado con mayor profundidad en el apartado 5.1.1 del capítulo V*).

– Función indemnizatoria de la Oficina Española de Aseguradores de Automóviles, en adelante OFESAUTO²⁰⁴. Es la entidad que se encarga de indemnizar los daños sufridos en las personas o en los bienes con ocasión de un accidente de circulación con elemento extranjero. Que en ningún caso, dándose cualquiera de los supuestos tasados legamente tanto en derecho interno como en derecho comunitario, queden sin cobertura las posibles víctimas de un accidente de circulación ocasionado en España por vehículo extranjero o fuera de nuestro país por vehículo con estacionamiento habitual en España²⁰⁵.

3.2.- Otras medidas amparadas por convenios entre aseguradoras.

No solamente es la ley, la que se ocupa de otorgar mayor preponderancia a la víctima, sino que también las compañías aseguradoras, a través de convenios, tratan de solidarizarse con la víctima. Esta actitud genera considerables beneficios que en mayor o menor medida, bajo el influjo de principio de la rápida reparación²⁰⁶, redundan en la consecución del resarcimiento para con los perjudicados por accidente de tráfico. Analicemos pues, la figura de los convenios, dada su repercusión positiva sobre los perjudicados.

Dichos convenios son acuerdos privados en virtud de la autonomía de la voluntad entre las partes firmantes que simplifican y agilizan el trabajo de las

²⁰⁴ Fue constituida por la Ley de 30 de junio de 1887 y el Decreto de 25 de enero de 1941, por acta fundacional de 7 de mayo de 1953. Su constitución y funcionamiento fueron autorizadas por acuerdo de 13 de febrero de 1953 como una asociación de Entidades Aseguradoras autorizadas para operar en el ramo del automóvil. Está dotada de personalidad jurídica propia, distinta de la de sus entidades aseguradoras asociadas y de plena capacidad de obrar para la realización de su objeto. En cuanto a las normas que rigen OFESAUTO, cabe destacar las siguientes: LOSSP, LRCSCVM, Acuerdos suscritos en virtud de la legislación europea (directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE y 90/232/CEE DEL Consejo y las directivas 200/26/CE y 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, Orden de 25 de septiembre de 1987 mediante las obligaciones impuestas por el SOA. Así como los estatutos de constitución y funcionamiento.

²⁰⁵ GUIJARRO HERNÁNDEZ, J. J.: *“La responsabilidad civil en el ámbito del SOA: El consorcio de seguros y OFESAUTO”*. La Ley. Madrid, 2009. Págs. 154 a 180.

²⁰⁶ Principio que se traduce en castigar el retraso en indemnizar a la víctima a través de algunos preceptos legales contemplados en el RDL 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la LRCSCVM, modificada por la ley 21/2007, de 11 de julio. Entre algunos de ellos, cabe reseñar: artículo 7 (obligaciones del asegurador) y el artículo 9 (mora del asegurador). En el mismo sentido destacan los convenios entre aseguradoras CIDE, ASCIDE, CICOS Y SDM.



aseguradoras. Atendiendo a su ámbito territorial de aplicación existen dos clases de convenios. Internacionales²⁰⁷ y nacionales.

En cuanto a los segundos, éstos pueden ser de dos clases sectoriales o multilaterales con la intervención de UNESPA²⁰⁸ y bilaterales cuando afectan a la relación entre dos compañías exclusivamente. Serán, por tanto, los convenios multilaterales los que ofrezcan mayor protección a las víctimas del daño.

3.2.1.- *Convenios de Asistencia Sanitaria.*

Constituyen un mecanismo de eficacia demostrada que agiliza las relaciones ente las instituciones sanitarias y las aseguradoras, cuyo funcionamiento redundará en un importante beneficio para el lesionado. La función principal de estos convenios consiste en proporcionar a las instituciones sanitarias unas normas totalmente objetivas para determinar qué aseguradora debe hacerse cargo de la prestación, al margen de criterios culpabilísticos, dotándolas de un sistema normalizado de comunicación y facturación válida con todas las aseguradoras.

Los convenios de asistencia sanitaria se han convertido, desde los orígenes del SOA, en una herramienta indispensable para atender al elevado número de lesionados por accidente de circulación. La importancia de los convenios ha sido reforzada por el legislador al incluir, en la disposición adicional primera del RSORCCVM, la publicación de la relación de centros sanitarios y entidades aseguradoras que suscriban convenios para la asistencia a lesionados de tráfico. «*La Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones publicará en el Boletín Oficial del Estado la relación de los centros sanitarios y servicios de emergencias médicas y de las entidades aseguradoras que suscriban convenios para la asistencia a lesionados de tráfico*». En esta línea, la propia LRCSCVM, en el párrafo 2º del artículo 25.2 refuerza este sistema de convenios, al permitir el acceso a la información contenida en el FIVA a los centros sanitarios y de

²⁰⁷ Convenios Interbureaux, Convenio Multilateral de Garantía, Convenio de la Haya. Todos ellos propugnan como objetivos que las víctimas y perjudicados ocupantes de un vehículo extranjero obtengan al menos las mismas indemnizaciones del país visitado, facilitar la reclamación de los perjudicados y validar el seguro en todos los países en los que se encuentre el asegurado.

²⁰⁸ Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras. Organización Patronal de las empresas de seguros que operan en el mercado español. Asociación que existe desde el año 1977. (www.unespa.es).



emergencias médicas que suscriban convenios con el CCS y las entidades aseguradoras para la asistencia de lesionados por accidente de tráfico.

En este marco contractual donde convergen empresas, organismos e instituciones afectadas (Seguridad Social²⁰⁹, aseguradoras de automóviles, UNESPA, CCS e incluso los organismos de las diferentes Comunidades Autónomas) se han establecido una serie de mejoras que afectan de manera positiva al perjudicado por accidente de circulación.

Entre algunas de sus ventajas²¹⁰ destacan:

- A los lesionados los convenios les permiten que sean atendidos en la red hospitalaria pública o privada sin tener que asumir inicialmente los costes asistenciales hasta el momento en el que una vez determinada la responsabilidad del accidente, pudieran recuperar el desembolso repitiendo contra la entidad aseguradora del responsable.
- A los centros hospitalarios les permite obtener el cobro inmediato de la asistencia prestada de las entidades aseguradoras de los vehículos involucrados en el accidente.
- A las entidades aseguradoras y al CCS los convenios les permiten fijar con certeza un nivel de costes sanitarios que constituyen una parte esencial de la siniestralidad.

El procedimiento de asistencia al lesionado se inicia con la presentación del denominado parte de asistencia en el centro hospitalario²¹¹ en un periodo no

²⁰⁹ El ordenamiento español prevé un derecho de la Seguridad Social a reclamar los gastos de la asistencia sanitaria cuando hayan sido sufragados por ella en el artículo 127.3 de la Ley General de la Seguridad Social. «3. Cuando la prestación haya tenido como origen supuestos de hecho que impliquen responsabilidad criminal o civil de alguna persona, incluido el empresario, la prestación será hecha efectiva, cumplidas las demás condiciones, por la entidad gestora, servicio común o Mutua de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales, en su caso, sin perjuicio de aquellas responsabilidades. En estos casos, el trabajador o sus derechohabientes podrán exigir las indemnizaciones procedentes de los presuntos responsables criminal o civilmente».

²¹⁰ REGLERO CAMPOS, L. F.: "Tratado de responsabilidad civil". Tomo II. Thomson Aranzadi 2008. Págs. 191 a 194.

²¹¹ Convenio marco de asistencia sanitaria pública derivada de accidentes de tráfico para los ejercicios 2008/2009, prorrogable hasta el 31 de diciembre de 2010. El convenio ha sido suscrito por los siguientes servicios de salud: Andalucía, Aragón, Asturias, Baleares, Canarias, Cantabria, Castilla la Mancha, Castilla León, Cataluña, Extremadura, Galicia, Ingesa, la Rioja, Madrid, Murcia, Osakidetza. Convenio marco de asistencia sanitaria derivada de accidentes de tráfico para los ejercicios 2010, 2011 y 2012 (sector privado). Resolución de 25 de octubre de 2006, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se publica la relación de centros sanitarios del sector hospitalario público y de las entidades aseguradoras que han celebrado convenios de asistencia sanitaria derivada de accidentes de tráfico para los años 2006 y 2007.



superior a diez días. Seguidamente, el centro sanitario se compromete a remitir, en el plazo de 60 días naturales desde la recepción de un lesionado, a las Entidades Aseguradoras intervinientes en el siniestro, un parte de asistencia por cada lesionado, que deberá ser cumplimentado correctamente según los modelos que figuran como anexos I y II del convenio. En el parte de asistencia deberá constar, entre otros datos, la aseguradora, tipo de atención prestada y los datos relevantes para identificar el siniestro²¹². Desde este momento, las Entidades Aseguradoras y, en su caso, el CCS dispondrán de un periodo de 30 días naturales para comunicar fehacientemente, por escrito, al centro sanitario remitente, la aceptación o rechazo de los gastos sanitarios. La no comunicación fehaciente del rechazo, sin motivo justificado, conlleva la asunción de los gastos sanitarios. Junto a este procedimiento general coexisten otros específicos como el supuesto donde interviene el CCS o el caso de accidentes con un único vehículo y este es ciclomotor o motocicleta. Aquí, el conductor carecerá de cobertura por este convenio con independencia de las pólizas de accidente que pueda tener contratadas.

Sin embargo, el sentido tuitivo de los convenios obliga a las Entidades Aseguradoras a hacerse cargo de las prestaciones sanitarias que precisen las víctimas del siniestro, incluido el conductor del vehículo. En este supuesto sin entrar a valorar si el accidente se produjo por culpa exclusiva de la víctima.

La aplicación diaria de los convenios de asistencia sanitaria, implica que la asistencia de urgencia tras el accidente se encuentra asegurada con mínimos inconvenientes para el lesionado.

3.2.2.- Los convenios de indemnización directa y el sistema de gestión de siniestros de daños materiales. CIDE/ASCIDE y SDM.

La aplicación de los citados convenios supone un importante ahorro de gastos de gestión y una reducción notable en los plazos de tramitación de los expedientes,

²¹¹ La colaboración entre la Gerencia Regional de Salud y las compañías de seguros recoge por ejemplo que el precio por estancia y día en una planta de hospitalización será de 418 euros, mientras que en la UCI ascenderá a 770 euros. En el año 2007 se facturaron en Castilla y León un total de 11.886.554,88 euros por atención a lesionados en accidentes de tráfico.



que se reducen a nueve días de media. La finalidad fundamental de este tipo de convenios entre aseguradoras es la de indemnizar a las víctimas los daños sufridos como consecuencia de los accidentes de tráfico. Todo ello en virtud del principio de relatividad de los contratos establecido en el artículo 1257 del CC.

Por lo tanto, estos convenios no prejuzgan responsabilidades. En ningún caso su operatividad puede perjudicar al derecho del asegurado a solicitar un pronunciamiento judicial. Así lo prevén las sentencia de la AP de Murcia, sec. 1ª, de 17 de marzo de 2003²¹³.

(...) La compañía de seguros que reclama ejercitando por subrogación el derecho de su asegurado, según el artículo 43 de la Ley de Contratos del Seguro, EDL 1980/4219, no viene vinculada por los convenios CIDE con otras compañías, y no implican actos propios que impidan discutir la responsabilidad de los partícipes en el siniestro y el acceso a los Tribunales de Justicia para dilucidarlo (...).

El Convenio entre Entidades Aseguradoras de Automóviles para indemnización Directa de Daños Materiales a Vehículos (CIDE) se implantó en España en enero de 1988. A través de este convenio se acelera la tramitación, liquidación y pago de los siniestros con daños materiales a los asegurados no responsables del accidente, en aquellos accidentes de circulación que se produzcan por colisión directa entre dos de ellos, cualquiera que sea la clase y uso de los mismos, de acuerdo a los principios de responsabilidad que se determinan en el convenio. Dos son los requisitos fundamentales para poder hacer uso de esta herramienta: que los vehículos estén amparados por el SOA y que se confeccione la correspondiente DAA del Automóvil o Parte Europeo debidamente cumplimentada y firmada por los dos conductores. La citada declaración contiene unos descriptores de la forma en que se produjo el accidente complementados por un croquis y un apartado para las observaciones que cada conductor pueda realizar. El importe de los daños ha de ser igual o inferior al límite cuantitativo (módulo de compensación), el cual se

²¹³ AP de Jaén, sec. 3ª, de 15 de octubre de 2003, sentencia de la AP de Tarragona, sec. 1ª, de 7 de septiembre de 1998, AP de Barcelona, sec. 14ª, de 28 de junio de 2001, AP de Asturias, sec. 1ª, de 10 de mayo de 1999



revisa anualmente²¹⁴. La responsabilidad del siniestro se atribuye al conductor que resulte de aplicar las tablas de culpabilidad²¹⁵.

La aplicación de los Convenios de Indemnización Directa, exige: que en el accidente estén encartados dos vehículos asegurados en dos compañías distintas que hayan suscrito los convenios, y que exista colisión directa entre ambos. El procedimiento general del CIDE establece que ocurrido un accidente y firmada la DAA o Parte Europeo, éste se presentará por cada uno de los implicados a su aseguradora. Una vez que el parte obre en poder de la aseguradora del vehículo perjudicado ésta abrirá el expediente del siniestro y, a través del sistema informático CICOS²¹⁶ reclamará a la compañía contraria (entidad deudora) que dispondrá de 72 horas para reclamar el siniestro, entendiéndose en caso contrario su aceptación que puede ser expresa o tácita. Aceptado que fuere el siniestro, la deudora peritará el vehículo de su asegurado (perjudicado) y procederá a la indemnización. Resarcido el perjudicado por su propia aseguradora, recibirá de la deudora una cantidad fijada por siniestro (cantidad denominada módulo de compensación o coste medio siniestral, en la actualidad es de 882 euros). El pago de los módulos resultantes se realizará de forma mensual. Para eso, el sistema CICOS compensa los módulos que cada aseguradora debe a las restantes.

Dos años más tarde, desde el 1 de mayo de 1990 entró en vigor un Acuerdo Suplementario del Convenio de Indemnización Directa Español (ASCIDE), que es de aplicación a aquellos siniestros que escapan del ámbito del CIDE por el hecho de no haberse cumplimentado la DAA o no ser válida por carecer de alguno de los requisitos exigidos.

Ambos convenios CIDE/ASCIDE son de aplicación a los accidentes de circulación ocurridos en cualquier país del EEE o en países adheridos al Sistema de Certificado Internacional de Seguro. Por otra parte, los vehículos encartados en el accidente

²¹⁴ En 2010 882 euros por módulo de compensación entre aseguradoras. El sistema CICOS (Centro Informático de Compensación de Siniestros) es el sistema mediante el cual se tramitan los convenios de indemnización de daños materiales entre todas las aseguradoras de automóviles. A través del mismo se procede a la realización de compensación de módulos entre las aseguradoras que están inscritas en los convenios CIDE/ASCIDE.

²¹⁵ *“Manual de criterios de las comisiones CIDE/ASCIDE/CICOS”*. Agrupación de Seguros Automóviles.

²¹⁶ Es sistema CICOS es el entorno informático por el que, desde el año 1994, se tramitan los convenios de indemnización de daños materiales entre todas las entidades aseguradoras de automóviles. Con el sistema CICOS se ha conseguido, que el cliente del SOA obtenga la reparación del automóvil lo antes posible y que las entidades aseguradoras cierren con rapidez los siniestros.



han de estar matriculados en España y tener contratado el SOA en una aseguradora española firmante de los convenios.

Por último, el Sistema de Gestión de Siniestros Materiales (SDM) cierra el recinto de los convenios con un servicio de gestión que agiliza y economiza enormemente el proceso de reclamaciones de los siniestros. Este sistema apareció por primera vez en el año 2001. De forma residual, el SDM se encarga de tramitar todas las reclamaciones de siniestros de automóvil que no causan daños personales y que no están incluidos en el sistema CICOS, es decir: aquellos accidentes en los que intervienen más de dos vehículos, siniestros sin colisión directa, daños causados por carga desprendida, daños materiales ajenos a los vehículos o perjuicios, y los siniestros resueltos por CIDE/ASCIDE susceptibles de reclamación posterior por la aseguradora que resultó deudora según el Convenio.

4.- Equitativa moderación de responsabilidad; vía de escape de la autorresponsabilidad del perjudicado.

Con estos términos se abre un mecanismo jurídico de reciente aplicación en el sistema estatuido por la LRCSCVM. Fue la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de OSSP la que recogió por primera vez el fenómeno de la concurrencia de culpas. Hasta la fecha no se conocía norma legal que contemplara este supuesto²¹⁷. Sin embargo, doctrina y jurisprudencia venían aplicando, en otros ámbitos del derecho, la figura de la concurrencia de culpas²¹⁸. En cambio, si echamos un vistazo a las viejas estructuras del derecho nos topamos con reminiscencias que hacen mención a fenómenos similares.²¹⁹

²¹⁷ Nuestro legislador no recogía la llamada doctrina de la compensación de culpas en el CC. No obstante si aparecía alguna mención expresa en el CCo, respecto del abordaje de buques, y en las leyes de aviación. Por su parte, algunos países de la zona europea ya incluían los esquemas de la compensación de culpas (Italia, Alemania, Portugal, Francia, Austria, Suiza, etc.).

²¹⁸ La acogida de esta doctrina se efectuó de forma escalonada desde los albores del siglo XX hasta nuestros días. Para ampliar la información a este extremo véase DE COSSIO. “*La causalidad en la responsabilidad civil. Estudios de Derecho Español*”, Anuario de Derecho Civil, 1996. Pág. 260.

²¹⁹ Desde el Digesto (50. 17.203) «*De diversis regulis iuris antiqui: Quod quis ex culpa sua damnum sentit non intelligitur damnum sentire*», aunque en este caso no se contemplaba la compensación de culpas, ya que existía un reparto total de la misma a favor del agente dañador, pasando por las Partidas de Alfonso X (Partida 7ª, Título 34, leyes 18 y 22) donde toma fuerza la figura de la concurrencia de culpas y continuando con el Derecho de las Pandectas con el principio culpa compensación, hasta la actualidad se ha venido haciendo uso en mayor o menor medida de esta herramienta jurídica para regular el reparto de la culpa entre el agente dañador y el perjudicado. Más información en. MONTERROSO. “*Responsabilidad civil por accidentes de circulación. La concurrencia de Culpas*”. Pág. 34 a 46, en MEDINA ALCOZ, M.: “*La culpa de la víctima en la producción del daño extracontractual*”. Dykinson. Madrid, 2003. Págs. 198 a 230 y



La última modificación propiciada por la Ley 21/2007, de 11 de julio de RCSCVM mantiene inalterable esta teoría en el párrafo cuarto del artículo 1.1, «*si concurrieran la negligencia del conductor y la del perjudicado, se proveerá a la equitativa moderación de la responsabilidad y al reparto en la cuantía de la indemnización, atendida la respectiva entidad de las culpas concurrentes*». En el mismo sentido, el número primero, punto séptimo del Anexo de la Ley hace alusión a la moderación de la indemnización, cuando existe concurrencia de culpas, al prever la corrección de la indemnización básica por muerte atendiendo a la concurrencia de la propia víctima.

Como acabo de apuntar, la erróneamente citada concurrencia de culpas se crea para llevar a buen puerto a aquellos supuestos donde la atribución de responsabilidades no conduce a un sólo agente, sino todo lo contrario. Se trata de supuestos donde existen dos o más conductas concausales a un único daño, de tal forma que faltando una de ellas, el daño no se hubiera producido. No obstante, a pesar del importante número de accidentes automovilísticos en los que tiene cabida la concurrencia de causas me voy detener en la repercusión jurídica que plantea la transversalidad de la conducta o negligencia del perjudicado (peatón) frente al conductor culpable del accidente. Conducta, culpa o negligencia única o exclusiva de la víctima, que desvirtuada por la teoría del riesgo, abre paso a la equitativa moderación de la responsabilidad y al reparto en la cuantía de la indemnización, atendida la respectiva entidad de las culpas concurrentes.

Estamos ante un supuesto real, fruto de la práctica y no de un laboratorio especulativo. Se trata del atropello a peatón por vehículo de motor. De tal modo que, entre la circunstancia que libera de responsabilidad al agente del daño por culpa exclusiva de la víctima y entre la conducta negligente del dañador cabe la posibilidad de concebir una concurrencia de culpas. Luego, si la primera circunstancia da lugar a la exoneración total del agente, la segunda no dará lugar a tal liberación de responsabilidad, mientras que la culpa concurrente de la víctima deriva en una exoneración parcial. De esta forma lo establece IZQUIERDO

WACKE, A.: “*Accidentes en deporte y juego según el Derecho romano y el vigente Derecho alemán*”. Anuario de Historia del Derecho Español núm. 59. 1989. Pág. 558.



TOLSADA en términos de causalidad, “si se puede hablar de ruptura total del nexo causal, también se puede hablar de ruptura parcial”. Por su parte GONZÁLEZ LEÓN, siguiendo la estela de autores como: MESSINEO Y PUGLIATTI, sostiene, eso sí, desde la óptica de la víctima, la autorresponsabilidad del dañado frente a la responsabilidad del dañador cuando nos encontramos en un caso de concurrencia de culpas.

Sea como fuere, cabe considerar que la estimación por parte del Juzgador de la concurrencia de causas se está convirtiendo en una huída hacia delante que rehúsa la apreciación de la culpa exclusiva de la víctima. Así, la reciente sentencia del TS de 11/12/2008 considera que no es de aplicación la moderación de responsabilidad y reparto de la indemnización por daños a las personas previstos en el artículo LRCSCVM, cuando, contribuyendo a la producción del resultado dos conductas, la del conductor del vehículo de motor y la víctima ajena a la circulación de estos vehículos, la conducta del conductor por su entidad cuantitativa y cualitativa constituya causa determinante de la colisión, aún cuando exista una contribución causal de la víctima de escasa entidad o desproporcionada en relación con la del conductor del vehículo de motor. En el mismo sentido se pronuncia MEDINA CRESPO, cuando al hablar del siniestro entre peatón y conductor de vehículo de motor, sostiene que desde el principio cierto sector doctrinal tergiversó el sentido de la exclusividad a que se hacía referencia en el precepto básico de la Ley del automóvil. Así, en el caso de que la víctima participe culposamente en la producción del accidente, la reparación de sus daños ha de ser total, negándose por ello virtualidad reductora a la concurrencia de causas, con desnaturalización del instituto de la responsabilidad. En cambio, MARTÍNEZ-PEREDA RODRÍGUEZ mantiene que la culpa exclusiva de la víctima o del perjudicado absorbe la culpa del demandado y le exonera de responsabilidad, excluyendo, por tanto, toda compensación de culpas.

En línea con este criterio existe jurisprudencia de algunas AAPP que no aplican el instituto de la compensación de culpas, con base al criterio de que la culpa



prevalente desplaza a la secundaria e irrelevante²²⁰. El denominador común de todas ellas es la inaplicación de la concurrencia de culpas prevista en el apartado 4º del artículo 1.1 de la LRCSCVM al considerar que toda la imputación causal recae exclusivamente en un de los sujetos intervinientes, en la medida que su conducta es preponderante en relación a la conducta del otro implicado.

Uno de los factores más relevantes para llevar adelante este razonamiento, bajo mi punto de vista, reside en la ajeneidad de la víctima al fenómeno circulatorio, a esa situación de riesgo involuntario que, según REGLERO CAMPOS, hace que la culpa de la víctima y del agente no pueda colocarse en un plano de igualdad. Al ser una víctima ajena a la circulación del vehículo a motor, considero que sólo será posible apreciar una reducción de la cuantía de su indemnización, si bien la jurisprudencia en ocasiones no haya encontrado inconveniente para apreciar la culpa exclusiva del peatón atropellado. Por tanto, a modo de conclusión, resulta significativo que la simple duda sobre la evitabilidad del atropello excluye la culpa exclusiva del perjudicado. Siendo así, el beneficio de la duda debe recaer en el dañado como consecuencia de haber incurrido en una autorresponsabilidad parcial que conlleva la exoneración fragmentaria del daño que se le imputa. Circunstancia que confirma la teoría restrictiva en cuanto a la estimación de la culpa exclusiva de la víctima y la reconducción de la responsabilidad hacia la equitativa moderación de la misma y al reparto en la cuantía de la indemnización, atendida la respectiva entidad de las culpas concurrentes

Puede parecer que el razonamiento esgrimido sea altruista, si se permite la expresión, quiere ello decir, exótico a la realidad en la que se desenvuelve el criterio de la concausalidad de conductas concurrentes. Pero no lo es, y no es así dada la abundante jurisprudencia que lo esboza cada vez que tiene la ocasión de pronunciarse sobre el atropello de vehículo de motor a peatón²²¹.

²²⁰ SOLERA CALLEJA, I.: *“Compensación de culpas entre el conductor del vehículo de motor y una víctima ajena a la circulación. Sentencia del TS de 12/12/2008”*. Revista de responsabilidad civil, circulación y seguro. Edita Inese. núm. 4, Madrid 2009. Págs. 53 a 57.

²²¹ SSAAPP. AP Barcelona de 22/09/2009, AP Las Palmas de 11/12/2009, AP Pontevedra de 25/03/2009, AP Granada de 25/01/2008, AP Toledo de 07/04/2008, AP Zaragoza de 25/04/2007, AP Salamanca de 21/03/2007, AP Cáceres de 28/11/2007, AP Sevilla de 01/09/2007, AP Sevilla de 13/06/2007, AP Burgos de 07/07/2006, AP Islas Baleares de 24/05/2006, AP Zaragoza de 21/04/2006, AP Alicante de 28/03/2006, AP Santa Cruz de Tenerife de 13/01/2006, AP Málaga 09/01/2006, AP Madrid de 05/12/2006, AP Barcelona de 07/07/2006.



Uno de los ejemplos más controvertidos y con mayor trascendencia práctica se plantea en el atropello que acaece en vía urbana regulada por semáforos. En estos casos, la jurisprudencia, con cierta reiteración, muestra una clara reticencia a estimar culpa exclusiva de la víctima en la conducta del peatón que atraviesa la calzada en fase de luz roja para peatones. Concibe que es siempre previsible que en ciudades de anormal, confuso y anárquico tráfico los peatones crucen la calzada haciendo caso omiso del RGCir²²². Sostiene que el conductor debe prevenirse, en virtud del principio de defensa en la conducción, contra ese eventual riesgo puesto que la luz verde del semáforo no concede a los conductores permiso para arrollar a los peatones que atraviesan la calzada en luz roja.

Extracto de la Sentencia de la Audiencia Territorial de Barcelona de 29 de mayo de 1982.

(...) “No existe culpa exclusiva de la víctima, ya que el peatón atropellado por el motorista asegurado en la sociedad ejecutada inició el cruce de la calzada con luz roja, siendo previsible que en ciudades de anormal, confuso y anárquico tráfico los peatones atraviesen la calzada haciendo caso omiso del Reglamento viario, lo que no puede exculpar al conductor, suponiendo, por ello, negligencia no prevenirse contra ese posible riesgo, sin que, en concreto, la luz verde del semáforo le conceda a los conductores “patente de corso” para alcanzar a los viandantes que atraviesen la calzada con luz rojo!”.

No obstante, hay que dejar meridianamente claro la relevancia que tiene la velocidad del vehículo y el grado de certeza que existe en relación a la fase semaforica en el momento del accidente. Valga, en este sentido, la argumentación seguida por la AP de Asturias en sentencia de 01/10/2007, FJ número 2.

Es manifiesta la culpabilidad de la actora, cuya conducta de cruzar la calzada estando el semáforo en rojo (este Tribunal de apelación no tiene duda alguna respecto de este particular, como tampoco la tuvo la testigo

²²² Artículos 64 y 65, 121 a 125 y 145 del RD 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el RGCir para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el RDL 339/1990, de 2 de marzo.



presencial del accidente) infringe de manera notoria las normas de una ordenada circulación viaria, que no puede olvidarse que impone prescripciones no sólo para los conductores, aunque sea más rigurosas para éstos en función del riesgo que genera toda conducción de vehículos de motor, sino igualmente para los peatones, por lo tanto obligados igualmente a su cumplimiento. Y es igualmente indudable la responsabilidad por parte de la inexperta conductora del vehículo, que aceleró ante el paso de peatones para evitar que éste se pusiera en rojo, atropellando a la actora cuando ya se encontraba en el otro carril de los dos habilitados para la circulación de vehículos.

También la apostillada por la sentencia de la AP de Valencia de 03/05/2006.

(...) En consecuencia no ha quedado acreditado que se saltase el semáforo en rojo, pues el testigo que compareció, vino a reconocer que no vio la maniobra del demandado, luego no queda probado el saltarse el semáforo en rojo que le atribuye la sentencia de instancia. Ahora bien, y a la vista de todo lo actuado, también creemos que no ha quedado acreditado que el conductor del turismo hubiera agotado todas las posibilidades para evitar el atropello, de acuerdo con el siguiente dato, y es que no existiendo mucho tráfico y según el sentido que llevaba la peatón pudo ser advertido por el conductor aun teniendo preferencia, por lo que entiende la Sala concurre una culpa en el conductor por lo que procede estimar la concurrencia de culpas, y que esa culpa de ambos incide directamente en la producción del daño. La concurrencia de culpas significa que ambos implicados contribuyen a la producción del resultado dañoso, que el accidente pudo ser evitado si cualquiera de los implicados hubiera adoptado precauciones normales de prudencia y atención. De esta manera se establece una culpabilidad plural y coincidente proyectada a la graduación de las derivadas responsabilidades que se moderan y compensan, por así permitirlo el artículo 1103 del CC y que esta Sala atendida la prueba practicada la atribuye al 50% entre las partes.



Otras: SAP de A Coruña de 01/04/2009 (atropello a peatón, estando éste fuera del vehículo, en la calzada de una vía urbana, hablando con la conductora. El Tribunal establece culpa compartida $\frac{1}{4}$ para conductor y $\frac{3}{4}$ para peatón), SAP de Salamanca de 19/10/2007 (atropello de menor en las inmediaciones de un centro escolar), SAP de Asturias de 20/04/2007 (atropello concurrencia de causas, influencia del ocaso del sol), de 16/02/2000, de 03/05/2006 y de SAP de Asturias de 24/04/2002, SAP de Barcelona de 27/02/2006 (atropello de ciclomotor a peatón), SAP de Zaragoza de 6 de junio de 2003, SAP de León de 27/03/2006, SAP de Cantabria de 13/03/2002 SAP de Huelva de 28/06/1985, SAP de Ciudad Real de 25/02/2002, SAP de Zaragoza de 16/02/1996, de 01/01/1990, de 12/03/1997 y de 13/09/199.

En cambio, hay que admitir algunas sentencias que, de forma excepcional, atribuyen la responsabilidad en exclusiva al dañado. Así lo señala el auto de la AP de Valladolid, Sección 3ª, en el Auto de 25 de abril de 2006.

“El hecho de que la víctima estuviera cruzando a través de un paso de peatones, en nada desvirtúa lo antedicho ya que dicho paso se encontraba debidamente regulado mediante un semáforo que en ese momento emitía luz roja para el peatón y verde para el vehículo autocar, por consiguiente, estaba totalmente prohibido que el peatón cruzara la calzada y era el autocar el que tenía paso libre para circular, no siendo normalmente previsible para su conductor la presencia de ningún peatón sobre dicho lugar”.

Con idéntica *ratio* en la Sentencia de la AP de Zaragoza, Sección 1ª, en el auto de 13 de junio de 2006).

4.1.- Concepto y terminología empleada.

Una de las primeras características que presenta la redacción del párrafo cuarto del artículo 1.1 de la Ley es la omnicompreensiva²²³ terminología que la jurisprudencia ha consignado al concepto “culpas concurrentes”. En la actualidad

²²³ Sobre este aspecto *vide* el trabajo de MONTERROSO CASADO E.: “Responsabilidad Civil por Accidentes...”. Ed. Aranzadi. Pamplona 2009. Págs. 61 a 66. También en MEDINA ALCOZ, M.: “La culpa de la víctima en Dykinson. Madrid, 2003. Págs 253 a 265.



se usan indistintamente un amplio elenco de denominaciones similares²²⁴ para aplicar la moderación de las indemnizaciones en función del grado de culpa de cada uno de los sujetos intervinientes. Así, cabe señalar, entre otras denominaciones, las siguientes: “concausación al daño”, “conurrencia de resultados”, «compensación de conductas», «conurrencia de concausas», «conurrencia de acciones», “interconsecuencia de culpas”, “pluralidad de conductas culposas y distribución de resultados”, “conculpabilidad”, “coexistencia de culpas”, “compensación de responsabilidades”, “compensación económica de los resultados” y “compensación de consecuencias reparadoras”.

Todas ellas persiguen una finalidad común, que no es otra que la de identificar aquella situación jurídica donde existe una conurrencia de conductas negligentes en la producción de un resultado dañoso, el cual determinará la proporción que en la responsabilidad reparatoria ha de corresponder a cada uno de los intervinientes según la participación que hayan tenido en aquella producción.

El amplio abanico de denominaciones no está exento de críticas en uno y otro sentido. Así ocurre con la expresión “compensación de culpas”. Aserto que fue utilizado desde el comienzo por influencia de la «*compensatio romana*» no hace justicia con su significado teleológico, ya que el fenómeno que se produce es que las conductas de agente y víctima son valoradas con el fin de establecer la proporción del daño que cada uno debe soportar. LEÓN GONZÁLEZ²²⁵ crítica que todavía hoy el TS y la doctrina utilice con cierta frecuencia, induciendo a creer que nos encontramos ante una figura de naturaleza análoga a la compensación que regula el artículo 1195 de CC. Asegura que la comparación es insostenible y fuera de toda lógica. Pues para que se verifique la compensación es preciso que

²²⁴ El derecho comparado arrastra una problemática parecida a la española. La pandectística alemana habla de «*Kulpa-kompensation*»). La doctrina italiana utiliza el término «*compensazione delle colpe*», por su parte, el derecho anglosajón: «*contributory negligence-contributory conduct of activity of victim*». En cambio, la doctrina francesa entiende este tipo de responsabilidad compartida como culpa común «*faute commune*». También los principios de derecho europeo de la responsabilidad civil «*Principles of European Tort Law*» reconocen en el Capítulo 8, art. 8:101 la conducta o actividad concurrente de la víctima. “(1) Puede excluirse o reducirse la responsabilidad en la medida en que se considere justo en atención a la culpa concurrente de la víctima y a cualesquiera otras circunstancias que serían relevantes para establecer o reducir la responsabilidad de la víctima si fuera la causante del daño.”

²²⁵ De la misma opinión participan, entre otros: ALBADALEJO, M.: “*Derecho Civil, II, Derecho de Obligaciones*”, 11ª Ed.. Bosch. Barcelona, 2002. SOTO NIETO, F.: “*La llamada compensación de culpas*”. *Revista Derecho Privado*. 1968. Págs. 409 a 427. MEDINA CRESPO, O’CALLAGHAN, X.: “*Compendio de Derecho civil, II. Derecho de obligaciones, Vol 1º. Teoría general de la obligación, del contrato y del acto ilícito*”. *Revista de Derecho Privado*. Madrid 1991.



dos personas, por derecho propio, sean recíprocamente acreedoras y deudoras la una de la otra, lo que por hipótesis queda descartado cuando la víctima, dañándose a sí misma ni lesiona la esfera jurídica del tercero ni, por consiguiente, determina el nacimiento de un crédito recíproco por daños y perjuicios oponible al propio has la cantidad concurrente. En la misma línea, la doctrina italiana²²⁶ ha considerado la frase compensación de culpas como una metáfora jurídica que induce a error. Quizás la terminología mas utilizada sea la que contempla el propio precepto legal “conurrencia de culpas” a pesar de que algún autor²²⁷ no esté del todo de acuerdo. En este caso, sólo es posible su utilización cuando hacemos referencia a la intervención culposa de diversos sujetos al resultado dañoso, sin que sea posible englobar en su ámbito aquellos supuestos en que no exista culpa.

Esta corriente doctrinal argumenta la falta de solidez técnico-jurídica del término sobre la base de tres argumentos esenciales.

- No existe culpa en sentido estricto, lo que acontece es una relación causal entre las conductas y el resultado dañoso como sucede en el ámbito de la responsabilidad por riesgo.
- La culpa es una característica psicológica inherente al hecho culposo antijurídico y como tal escapa a toda posibilidad de graduación cuantitativa.
- No existe proporcionalidad entre el grado de culpabilidad y el resultado dañoso. Una culpa leve puede ocasionar un grave perjuicio, mientras que una actitud dolosa puede derivar unos daños de muy escasa entidad.

²²⁶ COPPA-ZUCCARI, P.: “*La compensazione delle colpe*”. Società Tipografica Modenese. Modena 1909. PACCHIONI, G.: “*Della cosiddetta compensazione delle colpe*”. Rivista di Diritto Civile, vol 8°. 1910. Págs. 1032 a 1038. VALERI, G.: “*Sulla colpa comune*”. Rivista del Diritto Commerciale e del Diritto Generale delle Obligazioni, vol 8°. 1910. Págs. 152 a 160. DE CUPIS, A.: “*El Daño. Teoría general de la responsabilidad*”. Traducción de la 2ª edición italiana de ÁNGEL MARTÍNEZ SARRIÓN. Editorial Bosch, 1970.

²²⁷ PANTALEÓN PRIETO confirma que la expresión concurrencia de culpas es desafortunada, ya que no siempre concurren en la producción de un resultado dañoso las culpas de los sujetos agente y paciente. Considera que se pueden dar situaciones en las que concurren dos conductas no culpables. En cambio, ALBADALEJO apostilla que el término concurrencia de culpas ha de utilizarse para el caso de que el daño producido provenga en parte de culpa de una persona, y en la otra parte de caso fortuito o hecho del que otra persona responda objetivamente. En el mismo sentido: REGLERO CAMPOS, RODRIGUÉZ MARÍN, NAVARRO MICHEL, ROMERO COLOMA, MORENO FLOREZ, entre otros. Vide MEDINA ALCOZ, M.: “*La culpa...?*”. Dykinson. Madrid, 2003. Págs. 253 a 256.



Con mejor criterio, la jurisprudencia²²⁸ revela una cierta tendencia a la utilización de la expresión “conurrencia de causas”, dado que son precisamente, las causas las que nos permiten apreciar la procedencia del daño. Examina la figura de la responsabilidad compartida en clave de causalidad del daño, no de culpabilidad de los sujetos intervinientes. Se trata de una causación jurídica que se apoya en la constatación de la relación causal, donde la causa es el conjunto de condiciones empíricas antecedentes que proporcionan la explicación, conforme con las leyes de la experiencia científica de que el resultado haya sucedido.

Por lo que se refiere al régimen de la responsabilidad civil del automóvil, hay que decir, que nos encontramos con un supuesto donde convergen varias conductas que ocasionan el accidente, ya sea la conducta de la víctima y del agente dañador (peatón y conductor), ya sea la de varios agentes dañadores (conductores), o de terceros (empresario, propietario del vehículo, titular de la vía, etc.). En definitiva, concurrencia de dos causas en la producción de un resultado dañoso.

4.2.- Concurrencia de la responsabilidad culposa de una parte con la conducta imprudente de la contraria.

En cierto modo, «*lato sensu*», este es el mensaje que trasmite el artículo 1.1 de la LRCSCVM que orquestado por la teoría del riesgo trata de moderar la responsabilidad y, en consecuencia, distribuir la cuantía de la indemnización en función de la entidad de las culpas concurrentes. Por tanto, cabría destacar dos premisas fundamentales, por un lado la negligencia, imprudencia o falta de diligencia del conductor; del otro la conducta imprevisible o previsible, pero inevitable, en todo caso negligente, de la víctima. En cualquier caso, el resultado dañoso se produce como consecuencia de la actuación conjunta de víctima y victimario. De modo que dándose estas dos circunstancias concurrentes será preceptivo establecer una equitativa moderación de la responsabilidad y el reparto en la cuantía de la indemnización. Luego, la moderación de

²²⁸ SSTs de 606/11/2008, de 29/04/2003, de 13/02/2003, de 10/01/2001, de 22/09/1998, de 03/07/1998, de 05/11/1997 y de 27/09/1993.



responsabilidad, establecida en el art. 1.1 LRCSCVM²²⁹, se traduce en una disminución indemnizatoria. Merma resarcitoria que recoge el apartado primero, número siete (sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación)²³⁰ del anexo de la LRCSCVM en relación a las tablas I y V. MEDINA CRESPO sostiene que si agente y víctima compartieron la producción del daño, también debe compartir su reparación. Así, la víctima que concurre a la causación de un daño no puede ser plenamente indemnizada, sino que debe soportar la parte del daño que resulte de su cuota de aportación causal en cada supuesto concreto. Lo que ocasiona una exoneración parcial de la responsabilidad del agente o, como sostienen algunos autores, una causalidad parcial²³¹. En consecuencia, como dijera PANTALEÓN PRIETO, la clave de la reducción de la indemnización debida a la víctima, cuando esta ha participado en la generación del evento dañoso, se encuentra en el elemento de la causalidad, en la aplicación de rigurosos criterios lógicos enraizados en la causalidad dañosa de las actuaciones concomitantes.

En cambio, esa moderación de responsabilidad de la víctima atribuida a su coparticipación culposa en el evento dañoso ha dado lugar a diferentes posicionamientos doctrinales. El debate centra la discusión en la aplicación del artículo 1103 del CC, dado que, entre otras cuestiones, establece una facultad moderadora atribuida a los tribunales: *“La responsabilidad que proceda de negligencia es igualmente exigible en el cumplimiento de toda clase de obligaciones, pero podrá moderarse según los casos”*. Una de las primeras dificultades que ofrece este precepto resulta del ámbito de aplicación. El «*ius moderandi*»²³² que predica no es acogido de forma unánime por la doctrina cuando

²²⁹ La norma está también recogida en el artículo 18 del RSORCCVM (RD 1507/2008, de 12 de septiembre).

²³⁰ Este párrafo establece, entre otras cuestiones, que son elementos correctores de disminución en todas las indemnizaciones, incluso, en los gastos de asistencia médica y hospitalaria y de entierro y funeral, la concurrencia de la propia víctima en la producción del accidente o en la agravación de sus consecuencias.

²³¹ Denominada por la doctrina francesa como «*causalité partagée*». “causalidad parcial”. Los defensores de esta teoría entienden que el nexo causativo se puede dividir entre todos sus componentes valorando la incidencia causal que ha tenido cada uno de los agentes en la producción del daño. Considera que la fuerza mayor, en algunos casos, puede ser una causa de exoneración parcial. MARTY, G.: *“La responsabilidad civil en el Derecho Comparado”*. Traducido por F. DE MALLOL, Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Instituto de Derecho Comparado. Barcelona, 1962. Págs. 81 a 83

²³² Derecho moderador que está implícito en el artículo 1103 del CC y que significa la admisión de la intervención judicial en la determinación de los daños indemnizables, en beneficio del obligado, es decir, del deudor que ha incurrido en culpa.



se trata de evaluar su correcta aplicación en responsabilidad civil contractual o extracontractual²³³. Así, O'CALLAGHAN²³⁴ defiende que no debe aplicarse el artículo 1103 del CC, sino el reparto de causalidades, que da lugar a que el demandado sólo tiene que satisfacer la indemnización en la parte cuya causa le sea atribuible. Dicho artículo se aplica a la responsabilidad por incumplimiento culposo de una obligación y no a la obligación de reparar el daño, nacida de acción u omisión antijurídica. En cambio, ALBADALEJO²³⁵ sostiene que la moderación de responsabilidad que proclama el artículo es aplicable, sin fisuras, a la culpa extracontractual. Argumenta que no es la moderación de la responsabilidad del agente, sino simple reducción de la cuantía de la indemnización que ha de pagar, porque no es suya toda la culpa del daño, y como la culpa no es suya, sino del que lo sufrió, hace que éste se vea privado de la cuantía del valor del daño que corresponde a su parte de culpa. Sin embargo, la jurisprudencia entiende que es correcto el ejercicio de la facultad moderadora que le atribuye el artículo 1103 del CC tanto si se trata de responsabilidad contractual, como extracontractual, atendiendo especialmente razones de equidad (SSTS 17/07/2008, 29/02/1996, 05/07/1993, 20/06/1989, 07/12/1987).

De forma análoga a estas teorías, sobre la aplicación del artículo 1103 del CC, se plantea la posibilidad de fundamentar la reducción o moderación de responsabilidad en virtud del artículo 1902 del CC. Ya no se trata de moderar las consecuencias de una conducta culposa, sino de distribuir las consecuencias indemnizatorias del daño entre las conductas que lo causaron. En palabras de DÍAZ ALABART²³⁶, “cuando se produce un acto dañoso provocado por la conducta culposa de una persona, está claro que a tenor de dicho precepto éste resulta obligado a

²³³ Frente a autores como DE ÁNGEL, O'CALLAGHAN y ALBADALEJO, que se posicionan en contra de su aplicación para casos de responsabilidad extracontractual, existen otros que se muestran partidarios de acudir a él: LACRUZ, SOTO NIETO, PÉREZ GONZÁLEZ, ALGUIER MICO, PUIS BRUTAU, MORENO FLÓREZ, DÍAZ-AMBRONA, BARDAJÍ, ROCA TRÍAS Y FUENTESECA DEGENEFFE. *Vide* MEDINA ALCOZ, M.: “*La culpa de la...o. cit*”. Dykinson. Madrid, 2003. Págs. 220 a 230.

²³⁴ “*El perfil de la responsabilidad civil al finalizar el siglo XX*”. Libro homenaje al Profesor MANUEL ALBADALEJO GARCÍA. Colegio de Registradores de la Propiedad y Mercantiles de España. Servicio de Publicaciones. Universidad de Murcia, 1ª Ed., 2004. Pág. 3596.

²³⁵ “*Sobre la moderación de la responsabilidad del artículo 1103 del CC es o no aplicable a culpa extracontractual*”. Actualidad Civil, número 1. Enero 2005.

²³⁶ “*Comentario al artículo 1103, en Comentario al CC y Compilaciones Forales*”, T. XV, vol. I (dir. Por ALBADALEJO). Madrid, 1989 “*La facultad de moderación del artículo 1103 del CC*”, Anuario de Derecho Civil, número 41. tomo II, 1988.



reparar el daño causado. Pues bien, si el acto dañoso fue provocado por varias conductas, cuya suma causó el daño, resulta evidente que cada uno de los participantes de acuerdo con el artículo 1902 del CC tendrá que reparar la parte de daño que causó. Lo mismo ocurrirá cuando uno de los que contribuyó a que se produjera el daño fue la propia víctima. En ese caso, resulta también indudable que cada uno de los que dieron lugar al daño responderá por su parte. Luego de la indemnización que deba recibir la víctima habrá que descontar la parte correspondiente a su culpa en la producción del daño que ella misma sufrió. Para llegar a esta conclusión no es preciso más que utilizar el artículo 1902 del CC; si se responde por el daño causado, y el daño es causado por más de uno, entre varios causantes se repartirá la responsabilidad”.

En consonancia con lo expuesto²³⁷, es preciso resaltar el papel que desarrolla el artículo 114 en la vertiente penal del derecho. Al igual que sucede con el artículo 1103 del CC, el artículo 114 del CP faculta a los Jueces y Tribunales para llevar a cabo el «*ius moderandi*» de la indemnización. De modo que, “*si la víctima hubiere contribuido con su conducta a la producción del daño o perjuicio sufrido, los Jueces o Tribunales podrán moderar el importe de su reparación o indemnización*”. Ahora bien, salvando las diferencias, cabe poner de manifiesto que el precepto no está exento de polémica, dado que deja abierta la puerta a una más que probable arbitrariedad judicial.²³⁸

Por todo lo expuesto hasta ahora, en lo que a la facultad moderadora de los tribunales en supuestos de concurrencia de causas se refiere, resulta ordenado

²³⁷ Artículo 295 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial. “En ningún caso habrá lugar a la indemnización cuando el error judicial o el anormal funcionamiento de los servicios tuviera por causa la conducta dolosa o culposa del perjudicado”. Artículo 133 del RDL 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias. “La responsabilidad prevista en este libro no se reducirá cuando el daño sea causado conjuntamente por un defecto del bien o servicio y por la intervención de un tercero. No obstante, el sujeto responsable que hubiera satisfecho la indemnización podrá reclamar al tercero la parte que corresponda a su intervención en la producción del daño”. Artículo 145 de la misma Ley. “La responsabilidad prevista en este capítulo podrá reducirse o suprimirse en función de las circunstancias del caso, si el daño causado fuera debido conjuntamente a un defecto del producto y a culpa del perjudicado o de una persona de la que éste deba responder civilmente”. Artículo 45.2 de la Ley 25/1964, de 29 de abril, sobre Energía Nuclear. “Si el explotador prueba que la persona que sufrió los daños nucleares los produjo o contribuyó a ellos por culpa o negligencia, el tribunal competente podrá exonerar total o parcialmente al explotador de su obligación de abonar una indemnización por los daños sufridos por dicha persona”.

²³⁸ YZQUIERDO TOLSADA encuentra distintas incoherencias a la hora de equiparar el sentido jurídico del artículo 114 del CP con el artículo 1103 de CC. *Vide* MEDINA ALCOZ, M.: “*La culpa de la... o. cit.*”. Dykinson. Madrid, 2003. Págs. 225 a 227.



colegir que si bien el artículo 1103 del CC admite criterios interpretativos contradictorios, no sucede lo mismo con el artículo 1.1 LRCSCVM. Sin lugar a dudas, en el ámbito de la responsabilidad civil extracontractual por accidentes de circulación, o mejor dicho, en el campo de la responsabilidad civil automovilística no es necesario acudir al artículo 1103 del CC, ya que existe una regulación especial que marca la pauta jurídica a seguir si concurrieran la negligencia del conductor y la del perjudicado.

En otro orden de cosas, vistas las peculiaridades jurídicas que entraña la moderación de responsabilidad en cuanto a la participación causal entre agente y perjudicado, no resulta peregrino tener claro cuando estamos ante una situación de concurrencia de causas. Con carácter general se pueden extraer los siguientes requisitos:²³⁹

- Que estemos ante un hecho o accidente de circulación.
- Que se den todos y cada uno de los elementos de la responsabilidad civil [acción u omisión, relación causa efecto o nexo de causalidad, culpa o negligencia (responsabilidad por riesgo en el caso que nos ocupa) y el resultado dañoso].
- Que se den dos conductas autónomas e idóneas concausales más o menos simultaneas. Como pone de manifiesto el TS (sentencia 798/1996, de 10 de octubre), que la concurrencia de responsabilidades ha de ser de igual naturaleza y de la misma esencia jurídica (SSTS de 10 de mayo 1963 y de 28 de mayo 1993, entre otras).
- Una participación activa u omisiva del perjudicado en el resultado dañoso. Si bien en el ámbito de la circulación de vehículos a motor acontece una participación «*ex ante*» del conductor del vehículo en virtud del riesgo creado.
- Que el resultado producido sea el efecto de cada una de las conductas que concurren al accidente de circulación. Que la compensación de responsabilidades sirva para aminorar la indemnización global solicitada,

²³⁹ MONTERROSO CASADO en “*Responsabilidad Civil... o. cit.*”. Aranzadi. Pamplona 2009. Págs. 66 a 68.



pero no necesariamente de exclusión de la obligación de resarcir (SSTS de 5 junio de 1968, de 8 de octubre 1969 y de 15 diciembre 1984, entre otras).

A lo largo de este epígrafe, de forma somera, he tratado de dar respuesta a tres preguntas básicas: ¿Qué se entiende por concurrencia de causas?, ¿Bajo que tamiz legislativo se encuentra el ámbito de aplicación?, y ¿Cuáles son los requisitos que identifican la concurrencia de causas entre víctima y victimario? Pues bien, la cuarta interpelación que cabe hacerse ha de girar, por tanto, en torno a la distribución de la responsabilidad entre la víctima y el agente dañoso. La pregunta que completaría la reflexión acerca de la concausalidad en el accidente de tráfico sería la siguiente: ¿Cómo se distribuye la participación causal de ambos y que repercusión tiene ésta en la moderación de la responsabilidad? Ésta es, sin duda, la incógnita a despejar en la ecuación que se plantea. En definitiva, se trata de averiguar cuales son los cauces o vías jurídicas que deben de utilizarse para ponderar, si se permite la expresión, la intangibilidad «*per se*» de la culpabilidad o negligencia civil en términos de responsabilidad civil automovilística, utilizando un lenguaje burdo, conocer cuanto responsable se es.

No existe en la jurisprudencia un criterio homogéneo y uniforme a la hora de atribuir la responsabilidad, ya que ésta aplica indistintamente teorías diferentes. En algunos casos se muestra partidaria de la teoría de la absorción, que apuesta por la trascendencia o gravedad de la negligente actuación de una de las partes. De este modo, es tal la entidad de la conducta desplegada que subsume la culpa ajena tomándola como irrelevante. En líneas generales la teoría de la absorción aboga por tres posibles presupuestos²⁴⁰ (STS 18/07/2006, 16/09/1996, 02/04/1993, 06/05/1983, 23/01/1970, 15/07/1967 y 10/07/1943):

– Absorción de la culpa de la víctima por la del agente (el resultado se hubiera producido igual aunque la víctima no hubiera incurrido en culpa): se indemniza totalmente el daño por el agente.

²⁴⁰ Ahora bien, hay quienes prescinden de esta tripartición de la responsabilidad, entre otros YZQUIERDO TOLSADA. Este autor opta por reducir a dos las hipótesis, o hay culpa exclusiva de la víctima, o hay concurrencia de culpas. En los mismos términos se expresó el TS en la sentencia de 2 de febrero de 1976. (...) *el siniestro sobrevenido, no se debió exclusivamente a una actuación imprudente de la víctima, (...) sino que existió la concurrencia de la culpa de ésta con la de los demandados, dando lugar a que una y otras deban compensarse (...).*



– Absorción de la culpa del agente por la de la víctima (lo que hay realmente es culpa exclusiva de la víctima): se rompe el nexo causal y la víctima no tiene derecho a indemnización. La intensidad de la intervención de la víctima en el accidente absorbe la eventual culpa del demandado, bien cuando el perjudicado ha buscado intencionalmente el daño, bien cuando omite las más elementales previsiones de seguridad.

– Considerar que ambas culpas son similares o equivalentes (ambas conductas han sido jurídicamente relevantes para producir el desenlace), y procede moderar o reducir la indemnización.

En otras ocasiones, cuando el peso específico de las culpas concurrentes son de igual e idéntica virtualidad jurídica las neutraliza (STS de 23/02/1996), produciendo una extinción por compensación total de las responsabilidades dinerarias.

Sin embargo, como veíamos al inicio de este apartado, los tribunales²⁴¹ se decantan en la mayoría de las ocasiones por una tercera teoría que articula los pronunciamientos del párrafo cuarto del precepto 1.1 de la LRCSCVM. En este supuesto, el protagonismo lo encarna la teoría de la moderación²⁴² de la responsabilidad.

4.2.1- Atribución de responsabilidades por cuotas o porcentajes.

Una vez determinadas que causas fueren relevantes en la realización del daño y delimitada la responsabilidad imputable a los distintos copartícipes habrá que

²⁴¹ Desde hace décadas se vienen confirmando las consideraciones hechas por nuestro Alto tribunal en las sentencias de 10/05/1963 y 15/11/1967 en cuanto a la teoría de la moderación se refiere.

²⁴² Extracto de la Sentencia del TS de 26/11/2002. *La Sala de instancia, a efectos de determinar si existió o no relación de causalidad entre el resultado dañoso y el estado en que se encontraba la carretera, en el FJ tercero de su sentencia, sienta a través de los datos que como más relevantes figuran en el informe técnico (T-68/1994) de la Agrupación de Tráfico, Subsector de Madrid, Destacamento de Buitrago, tres factores o causas mediatas determinantes del accidente: unas, relativos al vehículo, por la falta de dibujo en los neumáticos de las ruedas traseras; otras, al estado de la carretera, por falta de drenaje en el carril izquierdo y el mal peraltado, que hacía que se acumulara el agua de lluvia quedando la misma embalsada, ya fenómenos atmosféricos, por la intensa lluvia. Y, en base a estos hechos, llega el Juzgador de instancia a la conclusión que existió una conexión de causa o efecto entre la actuación administrativa y el daño producido, y a efectos de cuantificar la indemnización solicitada, la modera y reduce en un 75%, en atención a que en virtud del principio de compensación de culpas, una de las causas del siniestro, aunque insuficiente para romper el nexo causal, fue también la falta de dibujo de las ruedas traseras del turismo; pues del aludido informe técnico y de las pruebas practicadas en autos, entiende que el lugar en donde se produjo el accidente se consideraba por la DGT un «punto negro», y el vehículo, que circulaba a una velocidad aproximada de 100 km/hora, al llegar a la zona embalsada por la falta de drenaje de aquel tramo se deslizó sobre la calzada produciendo un efecto de «aquaplaning».*



analizar la contribución causal en la producción del daño para proceder a moderar la responsabilidad y distribuir el reparto de la obligación de resarcimiento del perjuicio causado. Por tanto, en el supuesto de concurrencia de causas entre víctima y perjudicado la cuantía indemnizatoria a que tiene derecho el perjudicado se reduce en proporción al grado de participación causal en el accidente.

Esclarecido el concurso causal se hace necesario efectuar la distribución de los porcentajes de responsabilidad. Aunque pueda parecer cómodo, la práctica demuestra la dificultad que conlleva aplicar estos porcentajes. En este caso, los Tribunales gozan de un notable grado de discrecionalidad y arbitrariedad consustancial a la valoración de la prueba judicial. Aún es más, se trata de un régimen especial que conlleva mayores cortapisas para que el Juzgador pueda desplegar su capacidad intelectual sobre la base de un sistema de valoración que da cabida, sin pretenderlo, al desafuero. En este sentido, conviene tener presente, lo embarazoso que resulta la distribución de las cuotas o porcentajes de responsabilidad en el ámbito de los daños ocasionados como consecuencia de los accidentes de tráfico cuando se presenta un caso de concurrencia de causas. De ahí, la problemática actual en cuanto a la dificultad de la valoración judicial de la prueba en los procesos por accidente de tráfico debidos, entre otras cuestiones: a la ausencia de testigos o incongruencia de sus manifestaciones e incluso, como sucede en algunos procesos, a la falta de atestado. Todo ello, unido a la disparidad de indemnizaciones, a la influencia persuasiva del principio «*favor victimae*», así como también a la frágil adulación del Juzgador por los preceptos constitucionales que postulan el derecho a la seguridad jurídica y a la igualdad ante la ley (art. 9.3 y 14), nos hace pensar que estamos ante una especie de “lotería judicial” que aleatoriamente distribuye la responsabilidad «*grosso modo*» en tantos por ciento.

En otro orden de cosas, por lo que se refiere a la determinación de las cuotas o porcentajes de responsabilidad por la participación culposa de los implicados en un accidente o hecho de la circulación, hay que decir que ha sido la utilización de porcentajes lo mayoritariamente utilizado por la jurisprudencia, si bien, no es la



única. En ocasiones los tribunales establecen mecanismos paralelos para determinar la contribución causal de las partes encartadas en el accidente. Así, nos encontramos con resoluciones que se circunscriben alrededor de la gravedad de la culpa o negligencia desplegadas en el siniestro, mientras que en otros casos lo que prevalece es la absorción de la culpa de la víctima por la actuación del agente dañoso.

En derecho comparado es frecuente encontrar teorías dispares que, aplicando razonamientos de distinta índole, distribuyen la cuota de participación causal entre los agentes intervinientes de forma porcentual y en función de la gravedad de la culpa²⁴³.

Por lo que se refiere al tema objeto de estudio, es preciso subrayar la característica principal que marca la diferencia entre un supuesto de concurrencia de causas que se produce dentro del fenómeno circulatorio y aquellos casos en los que la concurrencia causal tiene lugar con víctimas ajenas al tránsito vehicular. En el primer caso, es más apropiado hablar de distribución o atribución de responsabilidades en función de las conductas causales concurrentes o si se quiere en relación a la culpa o negligencia desplegada, eso sí; siempre y cuando la culpa sea concebida dentro del marco de la causalidad; en el segundo es preferible determinar la aminoración de la responsabilidad del agente y la reducción del resarcimiento del daño de la víctima. Tanto en uno como en otro caso, la

²⁴³ Estos sistemas se encuentran amparados por las legislaciones de algunos Estados norteamericanos, e incluso en países afines al «*cammon law*». La jurisdicción estadounidense trabaja con diferentes métodos a la hora de distribuir la cuota de aportación causal en los accidentes de tráfico, en líneas generales se distinguen los siguientes: El sistema puro «*pure comparative negligente*», establecido por el «*Uniform Comparative Fault Act*». De tal forma que si se prueba que el perjudicado contribuyó al resultado dañoso, la indemnización recibida será proporcional al porcentaje de culpabilidad atribuible a la conducta que causó el daño. Junto a este método se encuentra el sistema modificado «*modified comparative negligente*». Según el sistema modificado si la negligencia del perjudicado es igual o menor que la del dañador concausante, podrá recibir la totalidad de la cuantía de la indemnización. Sin embargo, si resulta probada que su culpa es mayor que la del dañador concausante, no podrá recibir indemnización alguna. A su vez, este sistema encuentra tres variantes: el sistema de división por igual, el sistema «Slight-Gross» y el sistema del cincuenta por ciento. En el primer caso los daños ocasionados por las partes son divididos de manera proporcionalmente igual siempre y cuando ambas partes sean culpables; en el segundo se comparan las conductas de ambas partes y únicamente si resulta que la culpa de la víctima es leve «*slight*» y la del agente dañador es grave «*gross*», podrá la víctima obtener el resarcimiento del daño, siendo disminuida la indemnización en el porcentaje de culpa que le es imputable; finalmente, en el tercero si la contribución al accidente del perjudicado es menor a la del demandado, su indemnización es reducida en proporción a su culpa en el resultado dañoso. Por el contrario, si su contribución es igual o mayor que la de la otra parte, no recibirá nada. *Vide* MONTERROSO CASADO, E.: *Responsabilidad por Accidentes de Circulación...*. Op. cit. Págs.165-168.



jurisprudencia ha venido estableciendo porcentajes o cuotas para la distribución de las consecuencias dañosas.

El TS también ha tenido ocasión de pronunciarse al respecto. Prueba de ello son las numerosas sentencias²⁴⁴ que prevén la responsabilidad por cuotas de los agentes concurrentes. Algunas de las más recientes: STS de 25/03/2010 (colisión de vehículos: responsabilidad compartida: incumplimiento de los reglamentos por parte del conductor camión que se detuvo en el arcén y no colocó los triángulos de advertencia de peligro, y grave negligencia del conductor del ciclomotor circulando en un tramo recto, con buena visibilidad, con la cabeza mirando hacia abajo, de forma totalmente descuidada y sin atender a las circunstancias de la circulación: 75%-25%), STS 15 de junio de 2007 (fallecimiento de un adolescente al ser arrollado por un ferrocarril en zona urbana frecuentada) y STS 06 de abril de 2004. En esta última, la Sala declara haber lugar al recurso de casación contra la sentencia que pronunció la AP que se anula y casa, confirmando en su integridad la pronunciada por el Juez de Primera instancia. El pleito se concibe como consecuencia de accidente de circulación al volcar una motocicleta, debido a que su conductor no puede evitar pisar una balsa de aceite en la calzada de una autopista de peaje. El Tribunal estima concurrencia de culpas de la empresa concesionaria de la autopista y del conductor. Fijó como porcentajes económicos participativos en la causación de los daños el 30% a cargo del conductor de la motocicleta y el 70% a cargo del demandado.

²⁴⁴ SSTs. 10/12/2009, 23/04/2009, 26/11/2002, 15/05/2006. SAAPP que confirman la línea seguida por el Alto tribunal, entre algunas de ellas, las siguientes. AP Toledo de 18/11/2009 (*Atribución de porcentajes 25%-75%*), AP Las Palmas de 13/04/2009 (*porcentaje del 25% de reducción*), AP Jaén de 15/01/2009 (*porcentajes 60%-40%*), AP de Madrid de 25/09/2009 (*reducción del 45%*), AP de A Coruña de 08/07/2009 (*80%-20%*), AP Granda de 04/12/2009 (*85%-15%*), Valencia de 25/02/2008 (*35%-35%-30%*), Granada de 09/06/2007 (*60%-40%*), AP Zaragoza de 25/04/2007 (*20%-80%*), AP Madrid de 16/03/2007 (*moderación 75%*), AP Valencia de 20/02/2007 (*70%-30%*), AP Barcelona de 16/02/2007 (*75%-25%*), AP Alicante de 28/11/2007 (*reducción del 30%*), AP Ciudad Real de 29/09/2006 (*75%-25%*), AP Las Palmas de 16/06/2006 (*65%-35%*), AP Islas Baleares de 20/04/2006 (*75%-25%*), AP Asturias de 23/02/2006 (*75%-25%*), AP Guipuzcoa de 09/02/2006 (*85%-15%*), AP Valencia de 17/01/2006 (*80%-20%*).



Uno de los pronunciamientos que con más frecuencia se produce es el caso de la responsabilidad al 50%²⁴⁵. Esta asignación obedece a la coexistencia de conductas negligentes por parte de cada uno de los agentes. Generalmente, en colisiones recíprocas de vehículos, dándose una consonancia culpabilística o bien en situaciones donde la versión de uno y otro agente son contradictorias sin aportar prueba convincente al respecto. Así lo prevé la sentencia de la AP de Guipúzcoa de 20 de febrero de 2007. Se trata de un accidente donde la demandante fue golpeada por una motocicleta. La duda se plantea acerca de la forma en que acaeció el accidente, ya que las versiones de los encartados en el accidente son contradictorias sin que existan elementos de juicio para otorgar mayor credibilidad a uno u otro de los implicados. Por tanto, al preexistir versiones contradictorias sobre el modo de ocurrencia del siniestro, la Juzgadora opta por apreciar la concurrencia de culpas al 50%.

Junto a estos supuestos, aparecen otro tipo de consecuencias dañosas para las personas que pivotan sobre la obligación de utilizar correctamente los mecanismos de seguridad, cinturón de seguridad y casco de protección homologado²⁴⁶. Dispositivos, que tienden a evitar lesiones graves tanto para el conductor como para los pasajeros. En virtud de la legislación administrativa existe una presunción inicial que el que omite la utilización de estos mecanismos obligatorios de protección y sufre un daño ha participado en la causa de su propio daño. Sirva de ejemplo la sentencia de la AP de Albacete de 16/03/2010 donde se dirime la atribución de responsabilidad por el accidente de circulación causado como consecuencia de irrupción de un jabalí en la calzada con resultado de muerte del conductor de la motocicleta. El Juzgador estima concurrencia de causas entre el dueño del coto de donde procedía el jabalí (acreditación del coto como hábitat adecuado para los jabalíes) y el conductor de la motocicleta por inadecuada utilización del casco, aminorando la cuantía indemnizatoria en un 20%.

²⁴⁵ SSAAPP. AP Murcia de 15/09/2009, AP Alicante de 07/07/2009, AP Palencia de 30/06/2009, AP Badajoz de 26/06/2009, AP Murcia de 14/09/2006, AP Lugo de 21/07/2006, AP Valencia de 03/05/2007, AP Álava de 29/03/2006, AP Valencia de 20/02/2006, AP Cantabria de 23/09/2005, AP de León de 09/01/2009, AP Barcelona de 26/09/2009.

²⁴⁶ Artículos 116, 117 y 118 del RGCir.



En consecuencia, la no utilización del preceptivo elemento de seguridad pasiva cuando este fuera obligatorio puede contribuir a mermar la indemnización del sujeto a quien afecte siempre que resulte probada la relación causal entre la falta de uso y el resultado dañoso, para lo cual son imprescindibles informes periciales específicos.

No obstante, esta obligación de utilizar los cinturones de seguridad para evitar el daño no es oponible cuando la propia legislación exige de su utilización.

La jurisprudencia²⁴⁷ es heterogénea en este tipo de apreciaciones. En ocasiones considera que la no utilización del cinturón de seguridad por parte de la víctima queda absorbida por la mayor eficacia causal y responsabilidad del conductor del otro vehículo implicado en el accidente; otras veces, aboga por la asignación de un porcentaje de culpa por no hacer uso de los elementos de protección, ya que esta omisión incrementa considerablemente las lesiones sufridas por la víctima.

En este sentido se pronuncia la sentencia de la AP de Lugo de 15 de febrero de 2007. Se trata de un accidente de tráfico por choque de un turismo contra un talud con resultado de daños personales y materiales. Las consecuencias del accidente, al que concurrió la velocidad excesiva del conductor, se vieron agravadas por el defectuoso funcionamiento del airbag del vehículo y la no utilización del cinturón de seguridad. El Tribunal considera oportuno aplicar la concurrencia de culpas entre la empresa SEAT y el conductor del vehículo, fijando un 40% de culpa para dicha empresa.

Extracto de sentencia.

PRIMERO.- La prueba practicada acredita que se produjo un mal funcionamiento del “air bag” desde el momento en que se originó un choque frontal contra el talud y la velocidad era superior al mínimo exigido para la entrada en funcionamiento de aquél. Ahora bien, las

²⁴⁷ SSAAPP: AP Albacete de 16/03/2010, AP Madrid de 30/06/2010, AP Madrid de 16/05/2008, AP Sevilla de 10/04/2007, AP Zamora de 18/01/2007, AP Lleida de 08/09/2007, AP Burgos de 26/05/2007, AP Albacete de 17 de abril de 2000, AP Cádiz de 5 de abril de 2000, AP Navarra de 25 febrero de 1998.



lesiones sufridas por el recurrente D. Blas, como acertadamente se señala en la sentencia apelada, no sólo fueron consecuencia del mal funcionamiento del “air bag” sino también a factores de la conducción imputables al propio lesionado como fueron la falta del cinturón de seguridad y la excesiva e inadecuada velocidad a la que conducía, respecto al primer punto tenemos la declaración efectuado a los folios 3 y 4 del atestado levantado por la guardia civil en el que expresamente reconocen los otros dos ocupantes D. Salvador, amigo de D. Blas, y D. José Francisco, amigo y primo carnal de dicho conductor que ninguno de ellos llevaba puesto el cinturón de seguridad.

En el mismo sentido la sentencia de la AP de Murcia de 16/05/2008, en este caso referido a la no utilización del cinturón de seguridad por el usuario del vehículo.

(...) Sostiene la recurrente que no consta plenamente acreditado el hecho de no llevar el cinturón de seguridad, sin embargo la ausencia de dicho elemento es analizada con rigor en la sentencia, y la Dra. María Milagros que atendió a la lesionada ratificó la ausencia del cinturón de seguridad porque de haberlo llevado se le habría producido un hematoma en el tórax.

Dicha circunstancia, no influyente en la producción del accidente, aunque sí es agravatoria de las consecuencias del mismo, y deberá ser tomada en cuenta a la hora de fijar las indemnizaciones que por responsabilidad civil al lesionado deban abonarse y determinará una atemperación de las cantidades indemnizatorias fijadas a favor del lesionado. Dado que no debe gravitar sobre el obligado al resarcimiento civil las consecuencias derivadas de una imprudencia o negligencia por omisión y antirreglamentaria del lesionado; razones por las que puede ser un criterio de minoración de la cuantía indemnizatoria por concurrir responsabilidad de la propia víctima conforme al artículo 114 del CP. En consecuencia, se estima que la minoración en un 20% responde a las previsiones del precepto citado y debe ser mantenida. (...)



4.2.2.- Forma de resarcimiento: proporcionalidad de la atribución causal de responsabilidad con el quantum indemnizatorio.

La valoración a la contribución de un implicado se realiza de acuerdo a un porcentaje, el cual se deja al arbitrio de la decisión judicial que, teniendo en cuenta las circunstancias del caso, estimará en forma de alto o bajo porcentaje. Aplicando el baremo del Anexo de la LRCSCVM resultaría lo siguiente. Accidente por atropello de un turismo a un peatón en vía urbana con resultado de daños corporales. Los daños corporales ocasionados a la víctima alcanzan los 6.000€. El tribunal establece que la víctima contribuyó al resultado en un 70% y el conductor del vehículo en un 30%. Así las cosas, el agente dañador solo responderá de ese 30%, es decir de 1.800€.

El problema se complica cuando estamos ante accidentes o hechos de la circulación donde se ocasionan daños recíprocos. Es decir, cuando ambas partes ostentan la doble condición de agente dañador y víctima. En tales supuestos la jurisprudencia, de forma mayoritaria, aboga por que cada parte se haga cargo de indemnizar a la contraria en su porcentaje de culpa y no tendrá derecho a resarcirse de ese mismo porcentaje respecto de sus daños propios, sin que se acepte la posibilidad de compensación. Todo ello, en consonancia con el artículo 1.1 párrafo 4º de la LRCSCVM.

Sentencia de la AP de Murcia de 12/05/2010.

En base a ello se considera que los conductores de ambos vehículo son copartícipes en los daños materiales causados al existir una concurrencia de culpas que permite reducir al 50% los 2064,81 euros reclamados por tal concepto, debiendo condenarse a los demandados al pago de 1032,40 euros que se incrementarán en los intereses del artículo 20 de la LCS desde el 20 de abril de 2007, fecha del accidente para Eterna Aseguradora, S.A., y en el legal ordinario desde el 16 de abril de 2008, fecha de interposición de la demanda, para el Sr. Jose Augusto.

Ejemplo práctico.



Dos vehículos «A» y «B» encartados en accidente de circulación por colisión frontolateral con resultado de daños materiales y corporales, apreciándose concurrencia de causas. «A» presenta daños por valor de 4.000€ participando en el resultado en un 20% y «B» por valor de 2.000€ con participación de un 80%.

En consecuencia, la moderación de la responsabilidad y el repartimiento en la cuantía indemnizatoria quiere decir que «A» al ser responsable en un 20%, asumirá el 20% de los daños sufridos valorados en 4.000€, por tanto se hará cargo de 800€ y recibirá del contrario 3.200€. En cambio «B» que participó en un 80% y sufrió daños cuyo valor alcanza los 2.000€, asumirá 1.600€ y recibirá de «A» 400€.

La práctica de los tribunales revela gran cantidad de sentencias que corroboran esta aplicación. Así lo establece, entre otras, la sentencia de la AP de Jaén de 14 de marzo de 2007.

El tribunal se enfrenta en apelación a un accidente de tráfico por colisión frontolateral entre dos turismos, uno de ellos no respeta la señal ceda el paso²⁴⁸, cuya nomenclatura es R1, y el otro, que goza de preferencia en el cruce, circula a una velocidad excesiva.

El Juzgador revoca la sentencia del Juzgado de Primera Instancia y aplica un porcentaje del 70% frente al 30%.

Extracto de sentencia.

“En consecuencia, se considera procedente establecer un porcentaje del 30% de culpa en la conducta del actor D. Claudio, y un 70% de culpa en la conducta del codemandado D. Cosme. Por ello, a la cantidad reclamada por el referido demandante D. Claudio (7.110,60 euros) en concepto de las lesiones sufridas se le aplicará ese 70%, resultando así la suma de 4.977,42 euros por la que deberá ser indemnizado. Y a D^a Sonia , por los daños de su vehículo (8.754,15 euros), se le aplicará igualmente ese 70%, resultando la cantidad de 6.127,90 euros por la que así mismo deberá ser indemnizada”

²⁴⁸ Artículo 151 del RD 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el RGCir para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el RDL 339/1990, de 2 de marzo. R-1. Ceda el paso. Obligación para todo conductor de ceder el paso en la próxima intersección a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxime o al carril al que pretende incorporarse.



4.3.- Sistema experimental sobre cuotas de atribución causal en los atropellos a peatones.

4.3.1.- Cuestiones previas.

Del estudio jurídico realizado hasta aquí, sobre la relevancia de la participación causal de los sujetos intervinientes en un accidente de tráfico, generalmente víctima y agente dañoso, se puede colegir, entre otras cuestiones, una ausencia de rigor técnico-jurídico en las resoluciones judiciales que abordan la concurrencia de causas. No resulta insólito encontrarse con sentencias reiterativas que aplican los mismos razonamientos jurídicos a supuestos de hecho distintos. Hemos alcanzado un punto donde la sentencia se centra, única y exclusivamente, en distribuir la responsabilidad, lejos de ponderar la verdadera participación causal en el resultado dañoso, se presenta como un cheque al portador para alcanzar la anhelada indemnización. En consecuencia, valores numéricos despojados de una sólida argumentación donde la carestía jurídica pasa desapercibida por las partes en conflicto. Y esto es así, hasta el punto de que, en la mayor parte de los casos, cuando se desvirtúa la culpa exclusiva de la víctima por la concurrencia de otra causa achacable al agente del daño la respuesta gira en torno a la atribución porcentual reseñada.

Por tanto, una de las primeras consideraciones que cabe presentar sobre esta cuestión descansa sobre el trascendental grado de discrecionalidad judicial al que habitualmente se ve sometido el fenómeno de la concausalidad concurrente en el régimen de la responsabilidad civil automovilística. Según MEDINA ALCOZ el fundamento equitativo es demasiado general y permite al Juez dividir el daño entre los sujetos sin sujeción a ningún criterio normativo, otorgándole una amplia discrecionalidad.

De forma semejante, llama la atención la falta de motivación de algunas sentencias. Los fundamentos jurídicos se han convertido en un “corta-pega” que raramente encaja con el verdadero objeto de controversia. Existe una ausencia de fundamentación jurídica que convierte a la sentencia en un resultado matemático sin planteamiento previo. Resulta arduo encontrar un método, sistema o procedimiento a través del cual se alcance una deducción aceptable sobre la



coparticipación causal en el accidente de circulación. No disponemos de un régimen homogéneo para consensuar un criterio lógico de atribución causal.

De otra parte, resulta significativo el gran número de resoluciones judiciales que albergan la práctica distributiva de responsabilidades en los accidentes ocasionados como consecuencia del tránsito vehicular. Este dato es constatable a primera vista, solo hace falta echar una ojeada a la numerosidad de sentencias dictadas en segunda instancia. Incuestionable, por tanto, la gran relevancia práctica del fenómeno de la concurrencia de causas puesta de manifiesto a través del número de pleitos en los que se alega la intervención de dos o más causas en un mismo accidente. Pero, ¿en que se basa el Juez para distribuir la cuota de aportación causal?, ¿cual o cuales son los criterios en que fundamenta la sentencia? Como vemos, ambas cuestiones son preguntas que todos nos hemos hecho alguna vez y que no encuentran una respuesta contundente.

Todo ello, está ocasionando soluciones dispares, en todo caso, injustas o insatisfactorias. Sentencias que rezuman resignación en la distribución de responsabilidad compartida. Desde la perspectiva económica del derecho hay que destacar el coste que genera el elevado índice de procesos que dimanan del sistema de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor en supuestos de responsabilidad compartida. En la actualidad, resulta inusitado encontrar acuerdos entre compañías aseguradoras en los que se proceda a la equitativa moderación de la responsabilidad y al reparto en la cuantía de la indemnización.

En síntesis, la problemática detectada se cierne, entre otras, sobre las siguientes cuestiones:

- Falta de rigor técnico-jurídico de las resoluciones judiciales.
- Discrecionalidad judicial acusada.
- Ausencia de motivación jurídica en las sentencias.
- Aumento considerable de litigiosidad y de costes procesales.



— Carencia de un método, sistema o procedimiento a través del cual sea posible alcanzar una deducción aceptable sobre la coparticipación causal en el accidente de circulación.

4.3.2.- *La razón, estructura y funcionamiento del sistema.*

Como respuesta a la problemática que rodea a la asignación de influencia causal a cada una de las partes implicadas en el accidente de tráfico me dispongo a esgrimir, con la cautela que ello conlleva, un método o sistema objetivo capaz de afrontar situaciones de concausalidad concurrente en los atropellos a peatones. Para ello he de comenzar por exponer algunas de las características que avalan la conveniencia de su apreciación en el ámbito de los accidentes de circulación.

Se trata de un método que se sirve del razonamiento inductivo, cuyo propósito principal aspira a la obtención de un resultado objetivo que se conforma alrededor de la conducta que despliega el peatón atropellado en los accidentes de circulación. De este modo se aúnan discernimientos empíricos con argumentos jurídicos en consonancia con la «*ratio legis*» de cada una de las normas que entran en concurso. Por tanto, mediante la fijación lógica de un elenco de circunstancias fácticas, junto con la aplicación efectiva de las normas jurídicas debidas y el auxilio interpretativo de jurisprudencia y doctrina se consigue una mejora sustancial de la «*ratio decidendi*» de las resoluciones judiciales.

En cualquier caso, como característica principal, conviene reseñar la objetividad predicable de una sistemática minuciosa que examina, compara y pondera la participación causal de la víctima y del agente dañoso en el accidente de tráfico, si bien hay que tener presente en todo momento la prudencia y libre arbitrio con que cuentan los tribunales a la hora llevar a cabo la valoración de los daños, la moderación de la responsabilidad y el reparto de las respectivas cuotas de resarcimiento.

La vertebración del método se asienta en un procedimiento singular que se desarrolla a lo largo de cinco apartados.

- 1.- Razonamiento previo.
- 2.- Circunstancias del accidente: Tipología y lugar.



- 3.- Análisis de causalidad concurrente: Valoración y ponderación.
- 4.- Cuota de atribución causal de responsabilidad.
- 5.- Indemnización.

1.- Razonamiento previo.

En primer lugar, para una correcta aplicación del sistema, con el propósito primordial de obtener el porcentaje de atribución causal de la víctima respecto del agente del daño, es preciso determinar si se está ante un supuesto de concurrencia de causas, es decir, si no existe culpa exclusiva de la víctima, para el caso que nos ocupa, si el atropello se produjo como consecuencia de la conducta negligente del peatón. Para facilitar este análisis se aconseja consultar los presupuestos de la culpa exclusiva de la víctima expuestos en el apartado 5 del capítulo segundo.

En segundo y último término, es necesario dilucidar si la negligencia de la víctima ha de tenerse en cuenta en relación al conjunto total de los agentes dañadores o, por contra, debe compararse únicamente con la conducta de cada uno de los dañadores, individualmente. Sobre este asunto conviene aclarar que la solución más adecuada será la determinación del porcentaje de contribución de la víctima respecto a la totalidad de implicados, cotejando la acción que despliega cada una de las partes enfrentadas.

2.- Circunstancias del accidente: Tipología y lugar.

En este apartado se procede a clasificar, como paso preliminar al examen de los factores concurrentes, la tipología del accidente²⁴⁹ en función de las circunstancias

²⁴⁹ Datos estriados del “Manual de reconstrucción de accidentes de tráfico”. Centro de Experimentación y Seguridad Vial Mapfre. Ed. CESVIMAP, S.A. Ávila 2007. Para ampliar información Vide: GARCÍA GIL, J.: “El nuevo derecho de la circulación de vehículos a motor. Nuevo procedimiento sancionador. Accidentes y responsabilidades. Indemnizaciones. Seguro”. Ed. DAPP. Pamplona, 2009. BAKER, J.S. & FRICKR., L.B.: “Manual de investigación de accidentes de tráfico”. Ed. Sictra Ibérica. Gijón, 2002. MERA REDONDO, A.: “La investigación de los accidentes de tráfico”. Cuadernos de la Guardia Civil: Revista de seguridad pública, número 31, 2004. Págs. 81-90. DÍAZ SÁNCHEZ, J. L Y SÁNCHEZ-FERRAGUT ANDREU, F. J.: “La reconstrucción de accidentes desde el punto de vista policial” Cuadernos de la Guardia Civil: Revista de seguridad pública, número 31, 2004. Págs. 109 a 118. ÁLVAREZ MÁNTARAS, D., LUQUE RODRÍGUEZ, P., GONZÁLEZ-CARBAJAL GARCÍA, J. M.: “La investigación de accidentes de tráfico: la toma de datos”. Ed. Thomson-Paraninfo. Madrid, 2005. ALBA LÓPEZ, J. J., IGLESIA PULLA, A., MONCLÚS GONZÁLEZ, J.: “Accidentes de tráfico. Manual básico de investigación y



en que acaece. Por el carácter específico de la contribución causal de la víctima en el accidente de tráfico centramos la atención en la morfología del atropello:

- A peatón aislado o en grupo.
- A peatón sosteniendo bicicleta.
- A peatón reparando vehículo.
- A peatón conductor de animales.

Ahora bien, vaya por delante que no es el único tipo de accidente en el que pueda existir concurrencia de causas entre víctima y victimario. Algunos de ellos:

- Acción del conductor del vehículo.
 - Choques: *contra elemento de urbanización, contra valla o defensa, contra otro objeto o material*
 - Colisión entre vehículos: *frontal, frontolateral, lateral por alcance, múltiple, en cadena.*
 - Salida de la calzada como consecuencia: *de una defectuosa señalización, del vertido de líquidos deslizantes en la calzada, por la existencia de placas de hielo en la calzada, de iluminación insuficiente, de baches en la calzada, de peralte invertido, de inundación, de gravilla suelta.*
- Acción del usuario/ocupante del vehículo.
 - Usuario que distrae al conductor.
 - Usuario que abre la puerta y al bajar del vehículo es arrollado.
 - Usuario que realiza una indicación incorrecta al conductor.
 - Usuario que se interpone entre el conductor y los mandos del vehículo.
 - Otros supuestos.

Sin embargo, como apuntaba anteriormente, voy a subrayar y a analizar, en esta ocasión, las circunstancias que rodean al atropello.

Por lo que se refiere al **lugar o zona** en el que se produce el atropello se distinguen, con carácter general²⁵⁰, las siguientes vías:

- **Vías urbanas**, toda vía pública situada fuera de poblado.

reconstrucción". Ed. Pons. Madrid 2006. LUQUE RODRÍGUEZ, P., ÁLVAREZ MÁNTARAS, D.: "Investigación de accidentes de tráfico: manual de reconstrucción". Ed. Netbiblo. Oleiros, A Coruña 2007.

²⁵⁰ Según el anexo I del RDL 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, modificado por la Ley 18/2009, de 23 de noviembre.



- **Vías interurbanas**, toda vía pública situada dentro de poblado, excepto las travesías (*autopista, autovía, carretera*).
- **Travesías**, tramo de carretera que discurre por poblado. No tendrán la consideración de travesías aquellos tramos que dispongan de una alternativa viaria o variante a la cual tiene acceso.

Debido a la significativa influencia que se ha venido detectando en lo que al lugar del atropello se refiere, no resulta peregrino detenerse a examinar el concepto de vía urbana con el propósito de desfragmentar la incidencia que tiene el componente lugar en la atribución de responsabilidad compartida derivada del atropello a peatón. En este sentido, sostengo que como no es lo mismo que el atropello a peatón aislado o en grupo se produzca en vía urbana que en vía interurbana o si se quiere, como no se reparten de idéntica forma las cuotas causales de responsabilidad de las partes en el atropello que tiene lugar en una avenida o calle del casco urbano que cuando el mismo atropello se produce en autopista o autovía, entonces «*mutatis mutandi*» tampoco se debería de catalogar de igual forma al atropello que ocurre en zona peatonal que cuando éste se produce en una zona contigua al casco urbano de la ciudad donde las vías que la configuran no admiten el tránsito peatonal.

Extracto de la sentencia de la AP de Zaragoza de 20/05/1978.

(...) Evidentemente, es notorio que todos los peatones que cruzan una vía pública señalizada cuando los automóviles tienen el paso libre, son arrollados, y ello porque hay muchas circunstancias en que el conductor elude la colisión, cosa tanto más posible cuando menos velocidad se lleve y cuando más atento el conductor esté a las posibles imprudencias de viandantes, con las que hay que contar cuando se conduce un automóvil en zona de “gran tránsito”, por estar ubicados en ella un mercado y la estación de autobuses, conocidos por el conductor recurrente, que requiere una gran diligencia en la conducción que evite esos atropellos que en el recurso se pretende queden impunes, pues basta que la culpa no sea exclusiva de la víctima para que nazca la responsabilidad del conductor (...).



El análisis que sopesa la distinción entre las diferentes zonas urbanas donde puede acaecer el atropello a peatón permite establecer una jerarquía de usos del espacio viario que admite la coexistencia entre peatones, coches privados y el resto de transportes. De modo que las necesidades de cada vía deben establecerse en función del número de vehículos que circulen, de su entorno y del uso que diariamente le den los ciudadanos. Así, la red vial de un entorno urbano puede dividirse, bajo mi criterio, básicamente en tres zonas:

- **Zona peatonal**, formadas por calles de pavimento único, destinadas prioritariamente a los peatones, permiten el acceso a residentes, al reparto de mercancías y a los servicios. Excepcionalmente se puede permitir el paso del transporte público y de las bicicletas. La velocidad máxima permitida no debe superar los 20 km/h.
- **Zona quasipeatonal**, a caballo entre la zona peatonal y la zona vehicular se convierte en un área que, sin estar diseñada únicamente para el tránsito de peatones, presenta un mayor grado de funcionalidad. En definitiva, aquella red viaria donde se prioriza la figura de los peatones sobre el tráfico rodado.
- **Zona vehicular**, caracterizada por un importante volumen de circulación y por garantizar la conectividad y la fluidez de la circulación entre varias zonas de la ciudad mediante un número mínimo de carriles.

Luego, atendiendo a esta clasificación, o mejor dicho, a la relevancia de las circunstancias espaciales de cada una de las zonas en las que se puede dividir el entramado urbano cabría obtener una distribución causal disímil, tratándose del mismo atropello. Bajo esta perspectiva, sería más discutible la cuota de responsabilidad concurrente del conductor que atropella a un peatón en zona peatonal que si lo hace en una zona vehicular. Por tanto, se puede afirmar que el nivel, grado o canon de diligencia exigible al conductor del vehículo en zona peatonal es más acusado que el exigido en zona vehicular, ya que en este caso el



nivel de diligencia aparece más estandarizado, atendiendo a la primacía del tráfico rodado.

El caso paradigmático sería el del atropello a peatón aislado o en grupo que se produce en una vía urbana formada por dos calzadas, cada una de ellas con tres o más carriles para el mismo sentido, fuera de intersección, en un tramo recto y llano, en ausencia de regulación semafórica y con prohibición de circulación peatonal. Con el mismo elenco de circunstancia, dentro de intersección, cabría señalar el atropello producido en una glorieta²⁵¹ o plaza giratoria. Por el contrario, tendríamos el atropello acaecido en zona peatonal con limitación de velocidad, circulación vehicular restringida y con señalización vertical que prohíbe la parada y el estacionamiento.

3.- Análisis de causalidad concurrente: Valoración y ponderación.

Bajo este apartado se engloban una serie acciones o conductas desplegadas por las partes encartadas en el atropello. Todas ellas intentan resumir la casuística del atropello a peatón por el conductor de un vehículo a motor. Lo que se pretende es crear una tabla de acciones o conductas negligentes que sirva de espejo crítico para fijar las cuotas causales de culpa o, si se quiere, el grado de influencia causal de cada una de las conductas implicadas.

La premisa fundamental del análisis propuesto parte de la identificación de las conductas que han desplegado los sujetos encartados en el accidente. Así, por ejemplo, si se tratara de un atropello a peatón en paso para peatones, la primera conducta a reseñar sería la del conductor del vehículo que arrolla al peatón en un paso habilitado para éste. Ahora bien, pudiera ser que el peatón iniciase la

²⁵¹ Se entiende por glorieta un tipo especial de intersección caracterizado por que los tramos que en él confluyen se comunican a través de un anillo en el que se establece una circulación rotatoria alrededor de una isleta central. No son glorietas propiamente dichas las denominadas glorietas partidas en las que dos tramos, generalmente opuestos, se conectan directamente a través de la isleta central, por lo que el tráfico pasa de uno a otro y no la rodea. Definición dada por el anexo I del RDL 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, modificado por la Ley 18/2009, de 23 de noviembre.



travesía de la calzada en luz roja para peatones. Luego entonces, como resultado de estas circunstancias tendríamos dos conductas, de una parte la del conductor que arrolla al peatón en un paso de peatones; de otra la del peatón que cruza la calzada con semáforo en luz roja para peatones. Quiere ello decir, que para obtener una correcta evaluación causal del atropello a peatón se debe de establecer cuantitativa y cualitativamente la totalidad de causas concurrentes. Por tanto resulta necesario discernir el número de conductas que intervienen en el accidente y la entidad causal de cada una de ellas en la producción del resultado dañoso.

No obstante, la dificultad no deviene de la regla cuantitativa, lógicamente, sino de la cualitativa. Para salvar este escollo se ha propuesto un doble criterio. En primer lugar, ha de valorarse la repercusión que tiene el comportamiento de cada una de las partes para la responsabilidad civil. Por tanto, tras determinar el grupo de acciones que se pueden dar en el atropello desde el lado activo y pasivo del mismo se procederá a ponderar la trascendencia que aporta cada una de ellas en función de la mayor o menor incidencia en el resultado dañosos, teniendo en cuenta el conjunto de factores que confluyen en el accidente.

Lo que se persigue con este método es implantar una prevalencia entre las conductas que pueden desplegarse en el hecho de la circulación. Es importante considerar si la vulneración de una norma por la que debe regir una conducta constituye la causa del daño. Para ello se debe realizar un examen de la norma infringida y del resultado dañoso que se intentaba evitar. Si el precepto legal pretende evitar, por ejemplo, mediante el respeto de las señales de ceda el paso, nomenclatura R1, la colisión del vehículo en las vías de incorporación y por incumplimiento de la norma prevista se ha producido ese tipo de resultado dañoso, el conductor que infringió la señal habrá incurrido en culpa o negligencia. Asimismo, a colación con lo anterior, se ha de prestar atención al hecho incontestable de que la conducta adecuada a las normas de tráfico puede resultar insuficiente para que el conductor quede liberado de responsabilidad.



En segundo lugar, establecido que fuere el grupo o conjunto de acciones tanto de peatón, como de conductor el siguiente paso consiste en establecer un valor numérico ponderado atribuible a cada una de las conductas existentes en el accidente. Un valor que atiende a la repercusión, trascendencia y entidad de todas y cada una de las conductas. La determinación tiene en consideración razonamientos jurídicos contrastados de doctrina y jurisprudencia. En cualquier caso, no se trata de obtener un resultado matemático y absoluto, ya que la ciencia jurídica se aparta de esta rigidez, sino de un valor orientativo que pondera la conducta de que se trate siempre en consonancia con el conjunto de acciones que concurren en el accidente de circulación.

Tabla I. Acciones de conductor y peatón²⁵². [100/20]

Acción/conducta del conductor	Valor Numérico	Valor Numérico	Acción/conducta del peatón
1.-Apertura de puerta de vehículo sin estar parado (art. 114 RGC)	6 puntos	8 puntos	1.-Atraviesa intersección sin respetar semáforo peatones (art. 124 RGC)
2.-Carece del permiso de conducción adecuado. Permiso suspendido por pérdida total de puntos o condena penal (art. 384 CP)	7 puntos	7 puntos	2.-Atraviesa la calzada por lugar no habilitado al efecto, en todo caso fuera de paso de peatones (art. 124-125 RGC)
3.-Circula con exceso de viajeros o carga (art. 9 RGC).	2 puntos	7 puntos	3.-Atraviesa la calzada sin respetar señal del agente (art. 124 RGC)
4.-Circula marcha atrás (art. 81 RGC)	7 puntos	8 puntos	4.-Atraviesa la calzada de forma súbita, sin ser visto por el conductor del vehículo y fuera de paso de peatones

²⁵² Aunque para establecer la responsabilidad del siniestro no resulta siempre determinante atribuirla en función de la comisión de una infracción a las normas de circulación, si es provechoso controlar el grado de repercusión que esa acción tiene para la responsabilidad civil derivada del accidente. De ahí que, siguiendo el patrón del RGCir, el del RGCco. y el CP, se hayan escogido algunas infracciones que contribuyen a distorsionar la cuota de atribución causal.



5.-Circula por el arcén	4 puntos		4 puntos	5.-Atraviesa la calzada desde mediana, isleta o zona excluida al tráfico y fuera de paso de peatones
6.-Circula por la acera	4 puntos		7 puntos	6.-Atraviesa la calzada corriendo fuera de paso de peatones
7.-Circula por mano contraria o sentido prohibido (art. 29 RGC)	4 puntos		5 puntos	7.-Empujando ciclomotor en la calzada (art. 122 RGC)
8.-Circula sin respetar paso de peatones (art 124 RGC)	7 puntos		2 puntos	8.-Atraviesa la calzada corriendo en paso de peatones
9.-Conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes (art. 379 CP).	8 puntos		4 puntos	9.-En silla de ruedas por calzada (art. 122 RGC)
10.-Conducción manifiestamente temeraria (art. 380 CP)	8 puntos		5 puntos	10.-Estar o marchar por la calzada (art. 122 RGC) <i>(ha iniciado la travesía de la calzada y aún no ha alcanzado la acera o arcén del lado contrario)</i>
11.-Conducción distraída o desatendida (art. 18 RGC)	5 puntos		3 puntos	11.-No hace uso de prendas de alta visibilidad en circunstancias que así lo requieren (art. 123 RGC)
12.-Circula sin respetar la regulación semafórica (art. 146 RGC)	5 puntos		4 puntos	12.-Peatón conductor de animales por la calzada de forma antirreglamentaria (art. 126-127 RGC)
13.-Cruza intersección sin respetar la señalización vertical (art. 151 RGC)	4 puntos		6 puntos	13.-Retira valla de contención para peatones y se introduce en la calzada (art. 142 RGC)



14.-Circula sin respetar señal de agente de circulación (art. 143 RGC)	7 puntos	5 puntos	14.-Sale de la derecha detrás de vehículo estacionado, contenedor u otro elemento de urbanización que impide ser visto
15.-Gira o sale hacia otra vía o acceso	5 puntos	7 puntos	15.-Se encuentra ebrio o ha consumido drogas tóxicas o estupefacientes o sustancias psicotrópicas en cantidad relevante y con sintomatología evidente.
16.-Incorrecta utilización del alumbrado (art. 98-105 RGC)	3 puntos	2 puntos	16.-Se encuentra realizando labores de regulación del tráfico (<i>Agentes de circulación, personal de obras, agente de movilidad, etc</i>)
17.-Maniobra evasiva desafortunada para evitar el atropello o que agrava sus consecuencias.	2 puntos	3 puntos	17.-Se encuentra realizando trabajos en la calzada (<i>obras</i>)
18.-Se incorpora a la circulación desde el lugar donde estaba parado o estacionado (art. 172 RGC)	3 puntos	5 puntos	18.-Se encuentra reparando vehículo
19.-Velocidad excesiva (art. 45, 46-52 RGC)	5 puntos	4 puntos	19.-Sosteniendo bicicleta en la calzada
20.-Velocidad inadecuada para las condiciones existentes (art. 45, 46-52 RGC)	4 puntos	4 puntos	20.-Sube o desciende de un vehículo de forma antirreglamentaria

Tabla II. Factor de corrección²⁵³ en función del lugar del atropello.

A conductor por atropello a peatón en:		Puntos
– Vía urbana		
- Zona peatonal	5	
- Zona quasipeatonal	3	
- Zona vehicular	1	
A peatón atropellado por vehículo en:		Puntos
– Vía interurbana		
- Autovía/autopista	5	
- Carretera convencional.	3	
- Travesía	1	

Con la aplicación de este factor de corrección se consigue una mejor distribución de la responsabilidad en atención a las circunstancias del lugar donde se produce el accidente y a la influencia de la teoría del riesgo, en este caso, por ajeneidad de la víctima al fenómeno circulatorio. A cada uno de los resultados obtenidos en la tabla I (conductor/peatón) se debe de añadir la puntuación que le corresponde por las circunstancias del lugar: 1, 3 ó 5 puntos.

4.- Cuota de atribución causal de responsabilidad.

Con posterioridad a la identificación de las conductas concurrentes, a la obtención del valor numérico total (suma de los valores de cada una de las acciones detectadas tanto del conductor, como del peatón) y a la aplicación del factor de corrección de la tabla II se procederá a determinar las cuotas o porcentajes de atribución causal en función del **segmento diferenciador** que separa a ambos resultados. La distribución porcentual de responsabilidad partirá respecto al mayor de los resultados obtenidos.

²⁵³ Entre los cuales se encuentra la distorsión que produce en el resultado de las cuotas de atribución causal el que el atropello a peatón se haya producido en vía urbana (*zona peatonal, zona quasipeatonal, zona vehicular*) o vía interurbana (*autopista, autovía, carretera convencional*).



Tabla III. Atribución causal de responsabilidad.

Segmento diferenciador	Cuota %
0 → 2	50%-50%
3 → 5	45%-55%
6 → 8	40%-60%
9 → 11	35%-65%
12 → 14	30%-70%
15 → 17	25%-75%
18 → 20	20%-80%
21 → 22	15%-85%
23 → 25	10%-90% — 95%-05%

5.- Indemnización.

Cuantificado el daño en función del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidente de circulación, según el anexo de la LRCSCVM, se procederá a deducir la cuota de atribución causal que ha sido determinada conforme al método propuesto. En el caso que hemos analizado, atropello a peatón, si la atribución de causalidad concurrente arroja un resultado de 70% para conductor y 30% para el peatón, la suma reclamada por el peatón quedaría afectada por ese 30%, en consecuencia se reduciría en esa proporción. El conductor se haría cargo del 70% de la suma reclamada por el peatón.

No obstante, como vimos en el apartado 3 del capítulo tercero, existe una salvedad o excepción. Si la conducta de la víctima ha contribuido a la causación de su propio daño, el agente dañoso tiene un tope máximo de reducción indemnizatoria de un 75% lo que se traduce en que si la cuota de aportación causal de la víctima es superior al 75%, el exceso de dicha cifra no será tenido en cuenta.

Asimismo, resulta apropiado aplicar con carácter restrictivo y sólo en estos supuestos la teoría de la absorción de culpas cuando el porcentaje de causalidad



concurrente de la víctima no supera el 10%, o bien cuando se supera la cuota del 90%. En uno y otro caso, se entenderá que la responsabilidad queda lo suficientemente acreditada.

Para despejar dudas en cuanto a la aplicación práctica del método propuesto me serviré de varios supuestos de hecho.

1º Caso.

Resumen.

Atropello a peatón aislado en zona urbana vehicular con resultado de lesiones corporales graves. Se pudo comprobar por la huella de frenado que el conductor del turismo circulaba a velocidad excesiva. En cambio, el peatón atravesaba la vía con semáforo en luz roja peatones.

Proceso.

1.- Razonamiento previo.

Es preceptiva la aplicación del método expuesto por la concurrencia de causas entre peatón y conductor.

2.- Circunstancias del accidente: Tipología y lugar.

Atropello en vía urbana. Considerando que se trata de una zona vehicular estimamos que la conducta del conductor es acreedora de 1 punto según la tabla II.

A conductor por atropello a peatón en:	Puntos
- Vía urbana	
- Zona vehicular	1

3.- Análisis de causalidad

concurrente: Valoración y ponderación.

Acción/conducta del conductor	Valor Numérico	Valor Numérico	Acción/conducta del peatón
19.-Velocidad excesiva.	5 puntos	8 puntos	1.-Atraviesa intersección sin respetar semáforo peatones



Total asignación de puntos:

– Conductor: $1 + 5 = 6$ puntos.

– Peatón: 8 puntos (*conducta relevante*).

4.- Cuota de atribución causal de responsabilidad.

Segmento diferenciador. Tabla III.

– 2 puntos.



5.- Indemnización.

Moderación de la indemnización del peatón en un 50%.

2º Caso

R e s u m e n .

Atropello a peatón en autovía cuando cruza por lugar no permitido (*inmediaciones de área de de descanso*). Se pudo probar que el peatón accede a la vía retirando señalización circunstancial de contención de peatones. El atropello se produce de noche (*vía suficientemente iluminada*), el peatón no tenía colocado el chaleco de alta visibilidad reglamentario. Por su parte el conductor del camión llevaba exceso de carga, circunstancia que hace que la detención del camión no se produjese de forma inmediata o instantánea.

P r o c e s o .

1.- Razonamiento previo.

Es preceptiva la aplicación del método expuesto por la concurrencia de causalidad concurrente entre peatón y conductor.

2.- Circunstancias del accidente: Tipología y lugar.

Atropello en vía interurbana. Considerando que se trata de una autovía, dadas las circunstancias, estimamos que la conducta del peatón es acreedora de 5 puntos según la tabla II.



A peatón atropellado por vehículo en:	Puntos
– Vía interurbana	
- Autovía/autopista	5

3.- Análisis de causalidad concurrente: Valoración y ponderación.

Asignación total de puntos:

Acción/conducta del conductor	Valor Numérico	Valor Numérico	Acción/conducta del peatón
3.-Circula con exceso de viajeros o carga.	2 puntos	7 puntos	2.-Atraviesa la calzada por lugar no habilitado al efecto, en todo caso fuera de paso de peatones
		4 puntos	11.-No hace uso de prendas de alta visibilidad en circunstancias que así lo requieren
		6 puntos	13.-Retira valla de contención para peatones y se introduce en la calzada

- Conductor: 2 puntos.
- Peatón: 7 + 4 + 6 = 17 puntos (*conducta relevante*).

4.- Cuota de atribución causal de responsabilidad.

Segmento diferenciador. **Tabla III.**

- 15 puntos.



5.- Indemnización.

Moderación de la indemnización del peatón en un 75%.



3º Caso.

Resumen.

Atropello a peatón en zona urbana por conductor de turismo bajo la influencia de bebidas alcohólicas y sin permiso de conducción. Por su parte, el peatón cruza la calzada fuera de paso de peatones, de forma súbita.

Proceso.

1.- Razonamiento previo.

Es preceptiva la aplicación del método expuesto por la concurrencia de causas entre peatón y conductor.

2.- Circunstancias del accidente: Tipología y lugar.

Atropello en vía urbana. Considerando que se trata de una zona quasipeatonal estimamos que la conducta del conductor es acreedora de 2 puntos según la tabla II.

A conductor por atropello a peatón en:	Puntos
- Vía urbana	
- Zona quasipeatonal	2

3.- Análisis de causalidad concurrente: Valoración y ponderación.

Acción/conducta del conductor	Valor Numérico	Valor Numérico	Acción/conducta del peatón
9.-Conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes.	8 puntos	8 puntos	4.-Atraviesa la calzada de forma súbita, inesperada sin ser visto por el conductor del vehículo y fuera de paso de peatones
2.-Carece del permiso de conducción adecuado. Permiso suspendido por pérdida total de puntos o condena penal.	7 puntos		

Total asignación de puntos:



- Conductor: $2 + 8 + 7 = 17$ puntos (*conducta relevante*)
- Peatón: 8 puntos.

4.- Cuota de atribución causal de responsabilidad.

Segmento diferenciador. Tabla III.

- 9 puntos.



5.- Indemnización.

Moderación de la indemnización del peatón en un 35%.



– Capítulo cuarto –

EL DAÑO PERSONAL CAUSADO A LA VÍCTIMA RESPONSABLE DEL ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN.

1.- Consideraciones generales.

Aunque en principio pueda parecer paradójico, como se ha venido acentuando a lo largo de este estudio, la excepción a la regla genérica de responsabilidad objetiva por culpa o conducta negligente del perjudicado frente a los daños personales se ha convertido en una verdad a medias. Algo intangible, espiritual que ha quedado relegado a un destierro legal propiciado por el empuje influyente que está atesorando la sociedad del riesgo. De ahí, que en la mayor parte de los casos esta eximente ceda el paso a la corresponsabilidad de víctima y victimario en el supuesto de que el perjudicado sea una persona ajena al fenómeno circulatorio, en todo caso, fuera del ámbito de influencia de la primera parte del axioma «*cuius commodum eius incommodum*». En cambio, poco o nada de excepcional resulta el supuesto en el que el conductor del vehículo se convierte en el único responsable del accidente cuando éste sobrevino a causa de su conducta negligente.

En ambos supuestos, tanto en el caso de que el daño se produzca por culpa exclusiva de la víctima ajena al fenómeno circulatorio, como en el caso de que ese daño se deba únicamente a la conducta o negligencia del conductor perjudicado existe un denominador común. Y es que dándose cualquiera de estas dos circunstancias el conductor del vehículo o el tercero no usuario de cualquiera de los vehículos intervinientes, cuando menos, va a tener cubierta la asistencia sanitaria.

La propia idiosincrasia del daño que ocasiona la pérdida o menoscabo de determinados bienes personales y/o materiales está ligada a dos elementos que condicionan el resarcimiento del perjuicio causado. No se entiende la



indemnización si la misma no comprende el valor de la pérdida sufrida²⁵⁴ y la ganancia que se haya dejado de obtener como así lo prevé el artículo 1106 del CC. Precepto que tiene su homónimo en el artículo 1, parágrafo 2 de la LRCSCVM, si bien especifica los criterios que deben de seguirse para alcanzar la indemnización pretendida que no son otros que los establecidos en el anexo de la ley por el sistema de baremación del daño personal. De modo que la valoración del daño personal causado como consecuencia de hecho o accidente de circulación está sometida a la regulación tabular preestablecida en la ley. Así, los daños y perjuicios causados a las personas, comprensivos del valor de la pérdida sufrida y de la ganancia que hayan dejado de obtener, previstos, previsibles o que conocidamente se deriven del hecho generador, incluyendo los daños morales, se cuantificarán en todo caso con arreglo a este método o sistema. El anexo del RDL 8/2004 barema, por un lado, los daños personales, que comprenden la muerte, los daños corporales y el daño moral, y, por el otro, los daños de contenido económico que sean consecuencia de los primeros, los cuales incluyen desde el lucro cesante hasta los gastos asociados a la necesidad de adecuar la vivienda o de ayuda de otra persona.

No ocurre lo mismo con el resarcimiento del daño material, dado que éste será evaluado y valorado extratábulas, es decir fuera del sistema previsto en la disposición adicional octava de la Ley 30/1995 de OSSP. Por consiguiente, la valoración del daño material que se ocasiona a los vehículos ha de regirse por el criterio general del artículo 1902 del CC, y del artículo 1, apartado primero párrafo tercero y el artículo 6 de la LRCSCVM. Todos ellos, junto con la jurisprudencia advierten la obligación del responsable del accidente de reparar el daño causado.

Por lo expuesto, con la salvedad de los supuestos donde la conducta negligente de la víctima hace inverosímil obtener la recompensa de acuerdo a estas pautas regladas, esto es, cuando la víctima resulta lesionada por ser causante de sus

²⁵⁴ Dentro de nuestra legislación no encontramos un concepto normativo que defina específicamente el concepto de lucro cesante, ni tampoco la noción de daño. Sin embargo, hay otros ordenamientos, como es el caso del alemán que sí contempla esta apreciación. Así, el artículo 252 del BGB prevé la definición de lucro cesante como la ganancia que con cierta verosimilitud cabía esperar según el curso normal de las cosas o según las circunstancias especiales del caso.



daños y oponérsele la excepción material de la culpa exclusiva del perjudicado, si resulta necesario escudriñar el baremo cuando la misma ha contribuido parcialmente a la causación del daño personal, si bien en este supuesto habrá que proceder a la moderación de la indemnización en función de la mayor o menor participación causal de la víctima o perjudicado en el resultado dañoso. Por eso, bajo la óptica del principio «*pro damnato*» se trae a colación el análisis de los daños y perjuicios irrogados a peatones y ciclistas. Pero no sólo desde esta perspectiva que sopesa la aflicción que el daño genera a la potencial víctima del acontecimiento dañoso, sino que, de forma paralela, se analiza la viabilidad de reclamación del conductor del vehículo por los daños originados como consecuencia del atropello.

A renglón seguido se tratan algunos aspectos procesales que entrañan una dificultad inherente a la hora de probar la culpa exclusiva de la víctima. Allí donde se apunta que el siniestro se ha podido ocasionar como consecuencia de la conducta negligente del perjudicado, es allí donde habrá que probar la total indemnidad de quien pretende eximirse de responsabilidad. Ante la pregunta: ¿Cuál es la defensa que debo de plantear para quedar exonerado de cualquier tipo de responsabilidad cuando me enfrento a un supuesto de hecho en el cual pretendo probar la culpa exclusiva de la víctima? La respuesta ha de girar en torno a la demostración de un comportamiento diligente como paso previo a la exención completa de responsabilidad por culpa exclusiva de la víctima, en definitiva invertir la carga de la prueba. Se trata de un aspecto procesal que tiene una especial trascendencia en el ámbito de la responsabilidad objetiva en accidentes donde se producen daños corporales a víctimas ajenas al fenómeno circulatorio, ya que en virtud de ella se es responsable mientras no se demuestre lo contrario. Nos enfrentamos a una prueba que podríamos considerar diabólica o quimérica, dados los estándares de diligencia exigibles a la parte que pretende exonerarse de responsabilidad. Cuestión que fue analizada en el capítulo 2, apartado 5.1.2 sobre el canon o patrón de diligencia exigible.

Otro de los breves jurídicos que atraviesa la prueba de la culpa exclusiva de la víctima radica en la valoración que de ella hace el órgano judicial. Se ha venido observando que en los procesos civiles que dimanar del accidente de tráfico



existen argumentos sólidos para creer que el Juez o Tribunal resuelve la controversia entre víctima y victimario con influencias externas y pensamientos heterogéneos que tensionan el principio de seguridad jurídica al aplicar sus máximas de la experiencia y su conocimiento privado. Por ello se piensa, que la víctima demandante sale bien parada gracias a que el principio de la libre valoración de la prueba redunde en perjuicio de la parte que pretende exonerarse de responsabilidad.

Es de hacer notar, por otro lado, la trascendencia que en este tipo de pruebas cobra el atestado policial. Documento de gran valor si tenemos en cuenta la inmediatez, profesionalidad y objetividad con la que se instruye. Además de ser la mejor de las pruebas con la que podemos contar para dirimir responsabilidades en accidentes de tráfico con víctimas. Este documento servirá como prueba preconstituida con valor de prueba plena en el juicio en atención a la imposibilidad de reproducción en el acto del juicio oral.

Sea como fuere, todo apunta a que está latente una predisposición resarcitoria del órgano judicial para con la víctima del daño personal, que se enfrenta en clara desventaja (víctima excardinada del tránsito vehicular) respecto del conductor de un automóvil. Tendencia que, más o menos influenciada por el principio «*pro damnato*», está provocando una distorsión de los postulados clásicos de la responsabilidad civil en favor de la protección del más débil.

2.- Concepto, naturaleza y tipificación del daño.

Este elemento o requisito se ha convertido en el verdadero motor de arranque de la responsabilidad civil, ya que si no existe daño nada hay que indemnizar. Son varias²⁵⁵ las definiciones que maneja la doctrina sobre el concepto del daño, pero quizás una de las más clásicas sea la expuesta por LARENZ²⁵⁶, que contempla el daño como todo menoscabo que a consecuencia de un acontecimiento o evento determinado sufre una persona ya en sus bienes vitales o naturales, ya en su

²⁵⁵ El daño coexiste en todo caso con la lesión de un interés o con la alteración «*in prius*» del bien idóneo para satisfacer aquél o con la pérdida o disponibilidad o del goce de un bien que por lo demás permanece inalterado, como ocurre en supuestos de sustracción de la posesión de una cosa SCOGNAMIGLIO. “*Novísimo Digestio Italiano*” vol. XVI, voz «Resarcimiento del dano». Nocumento o pregiudizio, vale a dire annientamento o alterazione di una situazione favorevole. DE CUPIS. *Il danno...*, pág 9.

²⁵⁶ LARENZ.: “*Derecho de obligaciones*” tr. 5d. esp. y notas de SANTOS BRIZ, t. 1, Madrid, 1958. Pág. 193.



propiedad o en su patrimonio. Afirmación que, en cierta manera, fue puesta de manifiesto en nuestro derecho a través de la Partida VII, Título XV, Ley I, cuando se define el daño como «*empeoramiento, o menoscabo, o destruyimiento que ome rescibe en si mesmo, o en sus cosas por culpa de otro*».

En nuestro CC la responsabilidad extracontractual, a diferencia del italiano de 1942 y del portugués de 1966, que la estiman como derivada de la ilicitud de la conducta dañosa, aparece por hechos considerados en si mismos como lícitos. Por ejemplo, conducir un vehículo a motor es una actividad lícita siempre que uno cuente con el permiso de conducir expedido por las autoridades administrativas, aunque pueda ser fuente de responsabilidades por los daños que la conducción del vehículo cause.

Por su parte, los artículos 1902 y 109 del CC y el CP, respectivamente, defienden el principio general de la responsabilidad civil extracontractual, esto es la «*restitutio in integrum*». Máxima que establece la obligación de reparar los daños y perjuicios ocasionados por el responsable del hecho dañoso. En consecuencia, que se coloque al perjudicado en las condiciones en que se encontraba antes de suceder el hecho del que fue víctima.

Nos encontramos con un sistema de daños de carácter abierto o de cláusula general abierta, en el que no se especifica cual o cuales son los daños indemnizables, sino que se fijan los requisitos esenciales y básicos que dan lugar a la responsabilidad civil extracontractual. Dentro de esta línea destaca, como ejemplo característico, el «Code» francés²⁵⁷ (art. 1382) que sirvió de referencia a otros países, entre ellos España (art. 1902). En cambio, no es él único sistema, frente a este carácter abierto o de cláusula general coexiste el denominado sistema cerrado que cercena las posibilidades de exigir el resarcimiento del daño fuera de las estrictamente previstas por la ley. El ejemplo más representativo lo podemos ver en el artículo 823 del BGB²⁵⁸ alemán. “Obligación de indemnizar por daños. 1.- Quien, dolosa o negligentemente, de forma antijurídica dañe la vida, el

²⁵⁷ Fue impuesto en Bélgica (1804), las provincias italianas (1804), Luxemburgo (1807) y Holanda (1811) e influyó en la legislación de varios países europeos como Holanda (1838), Rumania (1864), Italia (1865), Portugal (1867), Mónaco (1885) y España (1889). *Vide* ANIBAL ALTERINI, A.: “*Rumbos actuales del derecho de daños*”. Revista de responsabilidad civil y seguros práctica de derecho de daños, número 68, febrero 2009. Págs. 6 a 25.

²⁵⁸ EIRANOVA ENCINAS, E.: “*CC alemán comentado BGB. Introducción: Prof. Dr. H. c. mult. HEIN KÖTZ*”. Marcial Pons. Madrid, 1998.



cuerpo, la salud, la libertad, la propiedad u otro derecho de otra persona, está obligado a indemnizarle cualquier daño causado por esto. 2.- La misma obligación incumbe a aquel que infrinja una ley que tenga como objeto la protección de otro. Si, de acuerdo con las disposiciones de la ley, la infracción de ésta es posible sin culpa, la obligación de indemnizar sólo aparece en caso de culpa”.

En cuanto a la naturaleza y la esencia del daño se han venido utilizando varias teorías que, desde un plano puramente teórico, han contribuido a moldear el concepto del daño. Así, a la cabeza de todas ellas, descuella la teoría de la diferencia²⁵⁹, seguida de las teorías del daño concreto y del daño normativo. El TS en alguna ocasión ha recurrido a la teoría de la diferencia con algunos matices a modo de corrección. Entiende, que la entidad del resarcimiento abarca todo el menoscabo económico sufrido por el acreedor, consistente en la diferencia que existe entre la actual situación del patrimonio que recibió el agraviado y la que tendría de no haberse realizado el hecho dañoso, bien por disminución efectiva del activo, bien por la ganancia perdida o frustrada, pero siempre comprendiendo en su plenitud las consecuencias del hecho dañoso (STS: 14/12/1950, 6/10/1962, 10/01/1979, 14/04/1981 y 02/04/1997).

Otra de las características fundamentales del daño, reside en el tratamiento que la doctrina²⁶⁰ ha dado a su clasificación. Cabe reseñar principalmente dos grupos: uno lo constituye los denominados daños patrimoniales, mientras que el otro lo forma los daños extramatrimoniales o no patrimoniales. Los daños patrimoniales o económicos son los que sufre el perjudicado en la esfera de su patrimonio, entendido como conjunto de bienes y derechos de naturaleza patrimonial. Son daños evaluables económicamente por referencia al valor que el bien dañado tiene en el mercado cuando el daño se ha causado aunque como se sabe la indemnización constituye una deuda de valor. En cambio, los daños

²⁵⁹ Entre los autores alemanes que, además de MOMMSEN, F.: “*Zur Lehre von dem Interesse*”, Braunschweig, 1855, págs. 3 y ss., acogieron la teoría de la diferencia podemos señalar y a VON THUR, A.: “*Tratado de las Obligaciones*”. Tomo I. Edit. Reus. Madrid, 1934. Pág. 58. Esta corriente doctrinal tuvo gran repercusión en la doctrina de la época. Así, un destacado número de seguidores aprueban la teoría de la diferencia. Entre ellos: WINDSCHEID, B.: “*Diritto delle Pandette, trad. It. Fada-Bensa, vol. II*”, 1904, §§ 157 y 257 y ENNECCERUS-LEHMAN. “*Derecho de Obligaciones, vol. 1º*”, en ENNECCERUS-KIPP-WOLF, “*Tratado de Derecho civil, T. II*”, trad y notas de PÉREZ GONZÁLEZ y ALGUER”. Bosh, Barcelona, 1933. Pág. 61.

²⁶⁰ DE CUPIS, A.: “*El daño*” (*Traducción española de la 2º edición italiana por ÁNGEL MARTÍNEZ SARRIÓN*). Bosch Casa Editorial. Barcelona, 1975. Págs. 107 y ss.



extramatrimoniales o morales son los que recaen en bienes o derechos cuya naturaleza no es patrimonial y por lo tanto carecen de la posibilidad de ser reparados en sentido estricto. El perjuicio recae en el acervo espiritual de la persona. Al primer tipo pertenecen los daños materiales, «*damnum emergens y lucrum cessans*».²⁶¹ Al segundo los daños personales o corporales²⁶² derivados de las lesiones o muerte de la víctima con sus dos acepciones; daños psíquicos o morales «*pretium doloris, premium pulcritudinis*»²⁶³ (dolor, perjuicio estético, integridad corporal, daño corporal indirecto, «*premium affectionis*», perjuicio de disfrute o de placer, la tristeza, la muerte del ser querido, la tenencia de un hijo no deseado, etc.) y daños físicos o corporales que recaen sobre el propio cuerpo o la integridad física de la persona.

Indudablemente la muerte de una persona ocasiona, entre otras cosas, un daño tanto patrimonial como moral. En el segundo de los casos, es decir, el daño moral, la pérdida de esa persona afecta de modo directo sobre los seres queridos más cercanos a la víctima, ya sean familiares o no. Se trata de un daño que recae sobre

²⁶¹ Artículo 1106 CC. La indemnización de daños y perjuicios comprende, no sólo el valor de la pérdida que hayan sufrido, sino también el de la ganancia que haya dejado de obtener el acreedor.... Este precepto hunde sus raíces en el art. 1015 del Proyecto de CC atribuido a GARCÍA GOYENA. El daño lo hace equivale al «*quantum mihi abest*» o daño emergente y el menoscabo, al «*quantumque lucrari potuiss*» o lucro cesante. GARCÍA GOYENA. F.: «*Concordancias, motivos y comentarios del CC español*». Zaragoza, 1974. Pág. 543. En cuanto al lucro cesante, las cosas se vuelven algo más complejas. Se trata de un tipo de daño que escapa a la certeza del daño emergente y cabalga sobre las vaguedades e incertidumbres propias de conceptos hipotéticos. No existe en nuestro ordenamiento una definición del lucro cesante, como ocurre en el derecho alemán (el artículo 252 del BGB prevé la definición de lucro cesante como la ganancia que con cierta verosimilitud cabía esperar según el curso normal de las cosas o según las circunstancias especiales del caso). Ahora bien, según el criterio establecido por el artículo 1106 del CC, como modelo que toma el propio precepto 1.2 de la LRCSCVM, el lucro cesante se circunscribe a la lesión de un interés patrimonial consistente en la pérdida de un incremento patrimonial neto que se haya dejado de obtener como consecuencia del incumplimiento contractual por el deudor o bien del acto ilícito que se imputa a un tercero. Se trata de un daño con cierta dificultad probatoria, debido al carácter esperado del mismo. No estamos ante un daño concreto, sino que el perjuicio se presentará en un momento más o menos prolongado en el tiempo. Con lo cual arrastra un alto grado de probabilidad. En este sentido conviene examinar el trabajo realizado por MEDINA CRESPO, M.: «*El resarcimiento del lucro cesante causado por la muerte*». Coord. por JUAN ANTONIO MORENO MARTÍNEZ. Ed. Dykinson, Madrid 2007. Págs. 607 y ss; «*Mecanismos necesarios para la correcta ponderación del lucro cesante dentro del sistema valorativo*». Revista Española de Seguros, núm. 128, 2006 y XIOL RÍOS, JUAN. A. Ambos autores ratifican su posición en el seno del XXIV Congreso de Derecho de la Circulación, celebrado en Madrid los días 27 y 28 de marzo de 2008.

²⁶² Desde el punto de vista médico, el daño corporal es un concepto que se corresponde con el de lesión o enfermedad. La OMS lo define como la pérdida o anomalía en una estructura o función fisiológica, anatómica o psicológica.

²⁶³ Son términos acuñados por la doctrina más depurada para identificar al daño derivado del dolor físico o efecto psicológico de la agresión, en el primer caso. Y en el segundo, para destacar el perjuicio estético producido en la armonía física o apariencia de la víctima. LE TORNEAU, P. Y CADIET, L.: «*Droit de la Responsabilité*». París. 1996. Pág. 772. En derecho comparado se han venido utilizando diferentes acepciones para identificar el daño moral: «*danno morale o danno non patrimoniale, Nichtvermögensschäden o Schmerzengeld, danos não patrimoniais, non-pecuniary loss damage, non material injury*»



bienes o en derechos cuya naturaleza no es patrimonial y por lo tanto carecen de la posibilidad de ser reparados en sentido estricto. MARTIN-CASALS²⁶⁴ ha señalado, en una primera aproximación al concepto, que el daño moral es el perjuicio que experimenta una persona y que no afecta a su patrimonio, ni a sus ingresos, ni puede cuantificarse económicamente con referencia a un valor de mercado. El TS (SSTS de 22/02/2001 y de 09/12/2003) ha calificado a este tipo de daño como relativo e impreciso, que si bien puede ser reparado económicamente, la satisfacción compensatoria del sufrimiento causado sólo puede realizarse de modo aproximado. De modo que los daños morales representan el impacto, quebranto o sufrimiento que ciertas conductas, actividades, o incluso, resultados, pueden producir en la persona afectada y cuya reparación va dirigida a proporcionar, en la medida de lo posible, una compensación a la aflicción causada, cuya determinación compete al Juzgador de instancia. En este sentido, las personas a quien corresponde la indemnización deben ser los perjudicados.

Extracto de sentencia del TS, sala 1ª, de 09/12/2003.

Nuestro CC no contempla la indemnización por daños morales, si bien su artículo 1107 impone el resarcimiento de “todos” y ha sido la jurisprudencia casacional civil, que se invoca infringida en el motivo segundo -que ha de estudiarse conjuntamente con el tercero por infracción de los artículos 1101 y 1106 del CC- la que ha ido elaborando doctrina continuada y progresiva sobre su procedencia ya desde las antiguas SS de 6 diciembre de 1912 y de 19 diciembre de 1949, declarando que si bien su valoración no puede obtenerse de pruebas directas y objetivas, no por ello se cita a los Tribunales y se les imposibilita legalmente para poder fijar su cuantificación, cuando efectivamente han de tenerse en cuenta y ponderarse las circunstancias concurrentes en cada caso, pues de lo que se trata precisamente no es de llevar a cabo una reparación en el patrimonio, sino de contribuir de alguna manera a sobrellevar el dolor y angustia de las personas perjudicadas por el actuar injusto, abusivo ilegal de otro. En términos generales, como de manera exhaustiva analiza la sentencia de 22 de febrero de 2001, el daño

²⁶⁴ MARTIN-CASALS, M.: “El Daño moral en Derecho privado europeo”. SERGIO CÁMARA coordinador. Editorial Colex. Madrid 2003. Pág. 857.



moral se sustantiviza para referirlo a dolor inferido, sufrimiento, tristeza, desazón o inquietud que afecta a la persona que lo padece.

Como ya se tratara en el apartado anterior, la verdadera esencia del régimen impuesto por la LRCSCVM se concreta en la valoración del daño personal mediante el baremo establecido por el anexo de la misma norma que se asienta sobre el principio común de la indemnización íntegra, que se halla expresado en la Resolución número 75 del Consejo de Europa²⁶⁵. *“La persona que es objeto de un perjuicio debe ser devuelta a una situación lo más cercana posible a aquella en la que presumiblemente se hallaría si el daño no se hubiese producido”.*

El baremo, ajustado anualmente al IPC, se convierte en una cuantificación legal y vinculante del daño causado a las personas por motivos del tráfico de vehículos a motor, salvo los que sean producto de delitos dolosos. El carácter obligatorio del sistema valorativo español contrasta con el derecho comparado europeo, dado que es el único país de la órbita europea que posee un baremo vinculante de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor. No sucede lo mismo con los sistemas valorativos de Estados miembros como Bélgica, Alemania, Francia, Italia, Grecia, Gran Bretaña, Luxemburgo, Portugal y Holanda en los que los criterios de baremación son meramente orientativos. En cambio, en el tema de la responsabilidad por daños corporales, sistemas de reparación sin culpa «*no-fault*», los baremos vinculantes los tienen Suecia, Dinamarca, EEUU, Canadá, Nueva Zelanda y Australia.²⁶⁶

El visto bueno del sistema de valoración del daño corporal fue concedido por nuestro TC en la sentencia 181/2000 de 29 de junio.

La sentencia plantea cuestión de inconstitucionalidad en relación con el artículo 1.2 del Decreto 632/1968, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre sobre RCSCVM, en la relación dada a dicho precepto por la disposición adicional octava de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre de OSSP. El Alto tribunal se vio obligado a pronunciarse sobre las cuestiones de inconstitucionalidad planteadas. Básicamente, la argumentación se

²⁶⁵ Resolución 75/7 del Consejo de Europa respecto a la reparación de los daños corporales y sus consecuencias que fue adoptada por el Comité de Ministros el 14 de marzo de 1975 y sirvió de inspiración a la orden 5 de marzo de 1991 en nuestro país.

²⁶⁶ *Vide* PINTOS AGER, J.: *“Baremos, seguros y Derecho de daños”*. Instituto Universitario de derecho y Economía. Universidad Carlos III. Civitas. Madrid 2000.



cierte sobre una presunta vulneración de los derechos a la vida y a la integridad personal (art. 15CE), a la igualdad (art. 14CE), al valor superior de la justicia y a la exclusividad de la potestad jurisdiccional (art. 117CE). Vulneración de la interdicción de arbitrariedad (art. 9CE) y del derecho a la tutela judicial efectiva (art. 24CE). La supuesta trasgresión a estos principios se produce por la diferenciación injustificada de los daños corporales derivados de los accidentes de tráfico respecto de otro tipo de daños. En este sentido, el sistema de baremación del daño personal, al aplicarse de modo uniforme o indiferenciado a todos los dañados y por tanto todos los conceptos, ocasiona un trato desigual carente de justificación y que prima o favorece al agente causante del daño, cuya responsabilidad se remite a máximos indemnizatorios, en perjuicio de los legítimos derechos de la víctima. La sentencia, que reconoce la dimensión constitucional del derecho a la reparación de daños, consideró oportuno mantener la aplicación del sistema a pesar de que la interpretación cerrada de algunos de sus elementos no encaja del todo en las estructuras constitucionales.

Por razón metodológica y dada la vorágine de estudios existentes a este respecto, poco o nada nuevo se puede añadir que no se haya escrito ya²⁶⁷. Ahora bien, si resulta novedoso destacar el movimiento reformista que se está fraguando alrededor del sistema valorativo del daño corporal.

²⁶⁷ Para una mayor información de la cuestión *vide* REGLERO CAMPOS L. F.: “Accidentes de circulación. Responsabilidad Civil y Seguro”. Págs. 283 y ss., “Responsabilidad civil y Constitución (a propósito de la Sentencia del TC de 29 de junio de 2000, sobre el sistema de daños corporales de la LRCSCVM”. Aranzadi civil. Revista doctrinal número 2, año 2000. Págs. 2373 a 2400. SÁNCHEZ CALERO. F. “La revisión del baremo y la vigencia de la Quinta Directiva en el seguro del automóvil”, MEDINA CRESPO. M.: “Incapacidad permanente en el sistema legal de valoración de los daños corporales” Ed. Dykinson. Madrid 2008, “Mecanismos necesarios para la correcta ponderación del lucro cesante dentro del sistema valorativo” Revista Española de Seguros, núm. 128, 2006, “Daños corporales y Carta Magna: repercusión de la doctrina constitucional sobre el funcionamiento del sistema valorativo”. Dykinson. Madrid 2003, “El nuevo sistema de valoración de los daños corporales causados en accidente de circulación (ley 30/1995), estudio específico de la tabla de incapacidad temporal”. Aranzadi civil. Revista doctrinal, número 2, año 1996. Págs. 149 a 180, “La bendición constitucional del baremo: razones y consecuencias: estudio de la sentencia del Pleno del TC, de 29 de junio de 2000, sobre el sistema de valoración de los daños corporales causados en accidentes de circulación.” Dykinson, Madrid 2000. XIOL RÍOS, J. A.: “El nuevo sistema de valoración de los daños corporales”. Studia jurídica, número 14, año 1997. Págs. 245 a 262. MUÑOZ MEDINA, M. M.: “Los valores constitucionales protegidos por el sistema de valoración de daños personales por accidentes de circulación establecido por la ley 30/1995”. Sociedad y utopía. Revista de ciencias sociales número 17, año 1999. Págs. 245 a 288. TIRADO SUÁREZ, F. J.: “Doctrina constitucional sobre el baremo de indemnización de daños corporales”. Derecho privado y Constitución, número 19, año 2000. Págs. 301 a 374. NIETO MENGOTI, J. P.: “El baremo para la indemnización de daños personales ocurridos en accidentes de circulación, supuestos de muerte y lesiones”. Cuadernos de derecho judicial, número 12, años 1997. Págs. 133 a 148. HERNÁNDEZ CARRILLO FUENTES, J. M.: “Argumentos legales en torno al sistema de valoración de daños corporales, ley 30/1995 y los perjudicados por fallecimiento”. Tráfico y Seguridad Vial, número 58, año 2003. Págs. 3 a 13. CRIADO DEL RÍO, M. T.: “La ley 30/1995, de 8 de noviembre, comentarios médicos legales del sistema de valoración de daños y perjuicios causados a las personas”. Derecho y salud, vol. 5, número 1, año 1997. Págs. 112 a 119.



Se cree necesario acometer una reforma de nuestro sistema tabular. Hay que pensar que son 16 años los que lleva en pie y a día de hoy sus defectos sobrepasan a sus virtudes. Una breve reflexión sobre este aspecto revela, entre otros, los siguientes inconvenientes:

- Cierta sector doctrinal²⁶⁸ ha mostrado reticencias respecto de algunas de las soluciones aportadas por el baremo. Según esta corriente, en ocasiones se producen soluciones injustas o insatisfactorias mediante una ejecución imprecisa.
- El lucro cesante aún sigue sin ser resarcido.
- Se predica un escaso nivel técnico en la composición de la estructura del Anexo. En este sentido, baremiza conceptos indemnizatorios que por su propia naturaleza no pueden serlo, como la pérdida de ingresos.
- Por otra parte, existe una carencia de objetividad en la elaboración del sistema. Hecho que se atribuye a la participación de las aseguradoras. No hubo lugar a otras posibilidades, como la intervención de las asociaciones de consumidores y usuarios.
- Pretenciosa vocación de omnicomprensividad. Rigidez, carácter cerrado, presunciones «*iure et de iure*» son algunas de sus características más llamativas.
- Redundancias intolerables (la regla de la tabla 5ª se repite en las reglas explicativas). Esto provoca confusión a los tribunales, utiliza expresiones confusas.
- El rigor científico-jurídico brilla por su ausencia. Se entremezclan principios con reglas. Las tablas se estructuran como anejo de un anexo.
- Aplicación a ultranza de las tablas con escasa contribución del Juez. Esto puede ir en detrimento de casos singulares.
- Persistencia de grandes diferencias en cuanto a las indemnizaciones otorgadas por los países del entorno europeo.

El sistema valorativo del daño corporal se encuentra anclado en el pasado. El cálculo de las indemnizaciones se produjo en el año 1995. A pesar de ajustarse automáticamente al incremento del IPC, cuya estimación aproximada de aumento

²⁶⁸ MEDINA CRESPO. M: “Mecanismos necesarios para la correcta ponderación del lucro cesante dentro del sistema valorativo” Revista Española de Seguros, núm. 128, 2006 y XIOL RÍOS. JUAN. A. Ambos autores ratifican su posición en el seno del XXIV Congreso de Derecho de la Circulación, celebrado en Madrid los días 27 y 28 de marzo de 2008.



se sitúa alrededor de un 71%, esto continúa siendo insuficiente. Por tanto es imprescindible abordar una reforma profunda del baremo.

No obstante, la honradez jurídica nos obliga a reconocer ciertas ventajas predicables de un sistema que ha soportado constantes y fuertes críticas.

En cuanto a las ventajas:

- Con la introducción en nuestro ordenamiento del sistema valorativo para los daños personales se reducen de forma significativa las actuaciones judiciales. Este sector sale indudablemente bien parado con la puesta en marcha del baremo. Consecuencia de la agilidad y rapidez procesal es la disminución de la sobrecarga generalizada de trabajo en Juzgados y Tribunales. En multitud de supuestos se alcanza acuerdo extrajudicial.
- El baremo del Anexo contribuye a facilitar el trabajo del Juzgador, evitando soluciones dispares.
- Se posibilita un verdadero cálculo actuarial de las primas, al conocerse el valor de las indemnizaciones.
- Utilidad contrastada no sólo para el ámbito que fue creado, sino también para otros sectores que se hacen eco de sus estimaciones.
- Regulación del caudal indemnizatorio.

En ciertos foros la idea de reforma brilla con luz propia. El convencimiento de modificar el sistema llega de la mano de la doctrina cualificada, entre otros: MEDINA CRESPO y XIOL RÍOS. La línea reformista se articulará de acuerdo a un principio general de integridad reparatoria que garantice la liquidación analítica del daño corporal y de sus heterogéneas consecuencias perjudiciales²⁶⁹. Asimismo, desde la Fiscalía General del Estado, a través del Fiscal General de Seguridad Vial²⁷⁰, se advierte la necesidad de reformar el baremo, considerando la flexibilidad del sistema de valoración como presupuesto obligatorio para dar

²⁶⁹ La reforma debe perseguir una compensación que contemple todos los daños causados como consecuencia del accidente de circulación, con un margen para la individualización de los perjuicios causados a las víctimas. Sobre esta base se ha de establecer una continuidad de la estructura creada como soporte del sistema legal y tasado de indemnización, la revisión de las reglas generales y particulares, de los factores correctores y de las secuelas, organización y puntuación médica. Éstas y otras cuestiones están siendo objeto de debate por un grupo interministerial creado por el Gobierno en el que participan, entre otros: la DGT, el CCS, SEAIDA (Asociación internacional de Derechos de Seguros –Sección Española-), UNESPA, asociaciones de víctimas, la asociación de abogados de responsabilidad civil y seguros y la Fiscalía de Seguridad Vial.

²⁷⁰ Memoria de la Fiscalía de Seguridad Vial de 2010 de la Fiscalía General del Estado, Fiscal de sala coordinador de la Seguridad Vial.



cumplimiento al principio de personalización de las indemnizaciones. El planteamiento inicial de la Fiscalía de Seguridad Vial, sobre la base del principio de personalización de las indemnizaciones, es que todo sistema resarcitorio debe contemplar y articular los mecanismos necesarios que permitan confeccionar "un traje a medida" a cada víctima conforme a sus propias necesidades y circunstancias. En nuestro ordenamiento jurídico este principio de personalización colisiona frontalmente con la rigidez del sistema de valoración actual caracterizado por su carácter excluyente (ningún daño o perjuicio personal existe, a efectos de valoración, fuera de las tablas) y vinculante con única excepción de los delitos dolosos.

En palabras de MEDINA CRESPO²⁷¹, el sistema anexo, construido con acomodo de la estructura del vigente, debería constar de tres partes. La primera debe estar constituida por las reglas generales referentes a la valoración del daño corporal y sus diversas consecuencias perjudiciales; la segunda, por las reglas especiales relativas al funcionamiento específico de las diversas tablas reguladoras de la valoración de los perjuicios derivados de las tres manifestaciones del daño corporal (muerte, lesión temporal y lesión permanente); y la tercera, por el entramado tabular. Debe llamarse "tercera" a ésta parte, para prescindir de la pintoresca fórmula actual que, con cierto prurito literario, se refiere al "anejo" del "anexo". Su construcción debe ajustarse al doble trípode de circunstancias dañosas ponderables, afirmándose así de forma expresa el carácter normativo de tal teoría, sin tener que inducirla doctrinalmente de la regulación legal.

3.- Especial consideración a la vulnerabilidad de peatones y ciclistas.

Dentro de la fenomenología del accidente de circulación y de sus efectos llama la atención las consecuencias que conlleva el atropello para peatones y ciclistas. En una primera aproximación al concepto²⁷² de atropello, se puede afirmar que estamos ante un tipo de accidente de circulación que implica el impacto entre un

²⁷¹ MEDINA CRESPO M.: *"Bases concretas para una reforma conservadora del sistema legal valorativo"*. Congreso Inese. Derecho de la Circulación. Madrid 2008.

²⁷² LUQUE RODRÍGUEZ, P -ÁLVAREZ MÁNTARAS, D.: *"Investigación de accidentes de Tráfico. Manual de reconstrucción"*. Netbiblo. S.L. A Coruña, 2007. Págs. 351 a 354.



vehículo, del tipo que sea, y uno o varios peatones o animales. Por similitud, en algunos casos, puede aplicarse también al impacto entre un vehículo y un ciclista o situaciones similares, en las que existe una gran diferenciación entre las masas de los cuerpos implicados. Por su parte, JOUVENCEL lo define como la toma de contacto más o menos violenta de un vehículo con un peatón, entendiendo como tal toda persona que no sea conductor ni pasajero de un vehículo. Dentro de la estimación de peatón²⁷³ se incluye coche de niño, silla de inválido con ruedas y sin motor, carro de mano, ciclista que acompaña su bicicleta a su lado y persona reparando vehículo.

En cuanto a los diferentes tipos de atropello, hay que admitir no pocas clasificaciones, dada la amplitud de criterios a utilizar. Así, atendiendo a la situación o lugar geográfico donde se producen: urbanos (los que tienen lugar en vías comprendidas dentro de las poblaciones, ya sean vías urbanas o travesías), interurbanos (los que tienen lugar en vías situadas fuera del casco urbano o zonas comprendidas como poblados: autopista, autovía, carretera convencional, etc.). En cambio, si tenemos en cuenta la normativa sobre estadística de accidentes: atropello a peatón sosteniendo bicicleta, atropello a peatón reparando el vehículo, atropello a peatón aislado o en grupo, atropello a conductor de animales, atropello a animal conducido o rebaño y atropello a animales sueltos. Ahora bien, si atendemos a la trayectoria del cuerpo de la persona arrollada y a la velocidad de desplazamiento de los vehículos, el atropello puede darse por: transporte sobre el vehículo, proyección, volteo, levantamiento hacia el techo, impulso mortal. Por último, si tenemos en cuenta el cómputo de fases del atropello (choque, caída o proyección del cuerpo, aplastamiento y arrastre) éste será completo o incompleto.

Por lo expuesto, cabe inferir que se trata de un tipo de infortunio automovilístico del que derivan, sobremanera, daños corporales o lesiones graves para la víctima. Ésta, con independencia de su eventual negligencia, afronta el hecho dañoso

²⁷³ De forma paralela al concepto ofrecido por JOUVENCEL lo hace el anexo I del RDL 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Así, prevé que peatón es toda persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2. Son también peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de impedido o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, y los impedidos que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor.



desde una posición de clara desventaja respecto del conductor del vehículo a motor, propiciada, en parte, por la vulnerabilidad inherente a su condición de peatón o ciclista. Es sin duda la parte más débil del accidente y, por tanto, la que focaliza toda la atención. El peatón se configura como el elemento más vulnerable y frágil de todos los que participan en el fenómeno circulatorio que alcanza su punto más crítico en personas de avanzada edad, incapaces y menores. Estos grupos de población se enfrentan a un riesgo o peligro diario generado, habitualmente, por el movimiento urbano de automóviles que en España ha superado los 32 millones de vehículos, con un censo de conductores de más de 25 millones.

La realidad²⁷⁴ revela la magnitud del problema. Según un informe sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito elaborado en forma conjunta por la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial anualmente fallecen 39.000 peatones en el mundo mientras que 436.000 son heridos, lo que representa el 24% de las víctimas mortales. Más de la tercera parte de los 1,2 millones de muertos y unos 10 millones de heridos anualmente en accidentes de tráfico en todo el mundo son peatones. En nuestro país en 2009, fallecieron 470 peatones en accidentes de tráfico, lo que supone el 17,32% del total de fallecidos. Este porcentaje es superado con creces si nos situamos en el contexto de la zona urbana, un 46,06%, lo que significa un incremento de 4,1 puntos con respecto a 2008. Por su parte, en carretera supone el 9,31% de los fallecidos totales.

También resulta relevante, aunque con unos valores más esperanzadores, el número de fallecidos en los atropellos a ciclistas en nuestro país. Se calcula que de los 21 millones de españoles que tienen bici para uso personal, la utilizan a diario más de 2,5 millones. En el año 2009 fallecieron 13 ciclistas en zona urbana. Esta cifra es un 13% inferior a la del 2003, y un 18% más que en 2008. Si nos detenemos en el número de heridos graves, vemos que se ha mantenido en torno a los 200 en los últimos años.

²⁷⁴ Información obtenida de la estadística oficial de la DGT: *“Las principales cifras de la siniestralidad vial. España 2009”*. DGT. Observatorio Nacional de Seguridad Vial 2010, y de la revista Tráfico y Seguridad Vial: *“Peatones: Una exposición fotográfica recoge en imágenes como los usuarios más vulnerables de la vía son a veces, víctimas de sus propias imprudencias”*, núm. 202, junio de 2010. *“Ciclistas: DGT y RACE han estudiado la seguridad vial y las carreteras más utilizadas por los ciclista”*, núm. 195, mayo 2009. *“Atropellos: Con los nuevos sistemas de detección y frenado automático, se evitarían casi la mitad de los atropellos o y la gravedad de las lesiones”*, núm. 192.



Como vemos la consecuencia fundamental del atropello es el daño corporal o lesión que sufre el peatón o ciclista que absorbe el impacto con su propio cuerpo. No en vano, en España los atropellos suponen aproximadamente el 17% de víctimas²⁷⁵ mortales en accidentes de tráfico. Ahora bien, cuando nos referimos a la lesión producida por un accidente de tráfico no sólo estamos aludiendo a una lesión de carácter físico, sino también a la lesión²⁷⁶ psíquica. De modo que la lesión se concibe como toda alteración anatómica o funcional del organismo, de carácter físico o psíquico, o bien, toda alteración de la integridad corporal, física o psíquica.

En el momento del impacto los peatones sufren lesiones de gravedad en varios sectores del cuerpo. El primer contacto se produce entre el paragolpes del automóvil y las piernas. Luego, el cuerpo golpea con las caderas, pelvis o fémur en la parte superior y anterior del capó. A continuación, de acuerdo a la velocidad, talla y masa del peatón y considerando el vehículo, la persona impacta con la cintura escapular y la cabeza en el sector posterior del capó, parabrisas y, llegado el caso, en los pasantes laterales y el techo. Si durante el atropello la cabeza impacta contra uno de estos pilares, es muy probable que las consecuencias sean

²⁷⁵ A los efectos de esta estadística se considera como: -Accidente con víctimas: Aquél en que una o varias personas resultan muertas o heridas. -Accidente mortal: Aquél en que una o varias personas resultan muertas dentro de las primeras veinticuatro horas. -Accidente con sólo daños materiales: Aquél en que no se han ocasionado ni muertos ni heridos. -Víctima: Toda persona que resulte muerta o herida como consecuencia de un accidente de circulación. -Muerto: Toda persona que, como consecuencia del accidente, fallezca en el acto o dentro de los treinta días siguientes. El número de fallecidos durante las primeras veinticuatro horas se determinará mediante el seguimiento de todos los casos; el de los fallecidos dentro de los treinta días se determinará, hasta el momento en que esté plenamente garantizado el seguimiento real de todos los heridos durante ese periodo, aplicando a la cifra de muertos a veinticuatro horas el factor de corrección que se deduzca del seguimiento real de una muestra representativa de heridos graves que, al menos cada cuatro años, realizará la DGT, bajo la supervisión del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial. Estos factores de corrección se aplicaron por primera vez en el año 1993, y han sido revisados en dos ocasiones. -Herido: Toda persona que no ha resultado muerta en un accidente de circulación, pero ha sufrido una o varias heridas graves o leves. -Herido grave: Toda persona herida en un accidente de circulación y cuyo estado precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas. - Herido leve: Toda persona herida en un accidente de circulación a la que no pueda aplicarse la definición de herido grave.

²⁷⁶ Definición extraída de las aportadas por gran parte de la doctrina científica, entre otros: GISBERT CALABUIG J. A, VERDÚ PASCUAL F. A.: *“Accidentes de tráfico. En Medicina Legal y Toxicología”*. 5ª edición. Barcelona: Ed. Masson, S.A.; 1998 JOUVENCEL M. R.: *“Biomecánica del accidente de tráfico”*. Ed. Díaz de Santos Madrid, 2000. PÉREZ PINEDA Y GARCÍA BLÁZQUEZ (1996) GARCÍA ANDRADE (1992), GISBERT- MURCIA (1998) y la Organización Mundial de la Salud. (O.M.S). RODRIGUEZ JOUVENCEL entiende por lesión cualquier alteración somática o psíquica que, de una forma u otra, perturbe, amenace o inquiete la salud de quien la sufre, o menoscabe la integridad personal del afectado ya en lo orgánico, ya en lo funcional. Según este autor es suficiente cualquier merma en la integridad individual con independencia de sus repercusiones prácticas en uno o más campos de la actividad humana. Estudio médico legal de los cuadros lesivos en los accidentes de tráfico.



mayores, debido a que esos sectores en los vehículos necesitan ser lo suficientemente rígidos para contenerlos en un vuelco.

A pesar de los planes preventivos²⁷⁷ de seguridad vial destinados a combatir las trágicas consecuencias del atropello a peatones o ciclistas, de las campañas de concienciación, de la inversión de sumas importantes de capital en la creación y mejora de infraestructuras viarias el accidente acaece y sus consecuencias indeseables se ceban con la víctima. Secuelas que se manifiestan en forma de lesiones físicas, dolor psicológico, pérdidas económicas, cambios en el entorno social y laboral y desconfianza hacia el sistema institucional.

Con todo ello, aún queda mucho por hacer. A mi juicio, el verdadero “talón de Aquiles” que acentúa la vulnerabilidad que rodea al peatón se encuentra en el ámbito legal. Y es que en el panorama legislativo se echa de menos una regulación coherente con el desarrollo que ha experimentado la sociedad del riesgo. Unos cuantos artículos se ocupan de establecer las pautas de comportamiento de los vehículos respecto a los peatones y viceversa. En el caso de la LTSV, los artículos 23 y 49, en el RGCir los artículos 64, 65 y 66, mientras que la LRCSCVM lo hace en el artículo 1. En este último supuesto llama la atención que el legislador establezca una exención a la regla objetiva de responsabilidad sin tener en cuenta el grado de vulnerabilidad del perjudicado o víctima ante el eventual accidente. En este sentido, la Fiscalía de Seguridad Vial reivindica, con buen criterio bajo mi punto de vista, un trato diferenciado para determinados colectivos siguiendo los

²⁷⁷ Los sistemas de protección de peatones tienen como objetivo reducir las cifras de siniestralidad a partir del desarrollo de sistemas que eviten el accidente (seguridad activa) o que minimicen las consecuencias una vez producido el siniestro (seguridad pasiva). Sólo la seguridad activa será capaz de disminuir la gravedad y el número de accidentes en los que se vean involucrados peatones, ciclistas y motoristas. Las medidas que se están implementando en la actualidad, como por ejemplo capós que se elevan o airbags externos, están dirigidos a disminuir la peligrosidad del accidente, pero son medidas que se toman una vez que el accidente ha comenzado a producirse. Por ello, tanto para reducir el número de atropellos como para actuar con suficiente antelación en caso de que el accidente sea inevitable es imprescindible detectar previamente a los usuarios más vulnerables de la carretera. Como consecuencia, se está haciendo cada vez más hincapié en el concepto de seguridad activa, lo que se entiende por dotar al vehículo de sistemas inteligentes que predigan y eviten accidentes que el conductor por sí solo no puede controlar. Debido a problemas legales y psicológicos, el paso intermedio lo constituyen los Sistemas Avanzados de Asistencia a la Conducción (ADAS) que, sin llegar a tomar control del vehículo, avisan al conductor, con suficiente antelación, de un posible peligro. Más información en Tesis Doctoral de HILARIO GÓMEZ, C.: “*Detección de Peatones en el Espectro Visible e Infrarrojo para un Sistema Avanzado de Asistencia a la Conducción*”. Departamento de Ingeniería de Sistemas y Automática. Universidad Carlos III de Madrid, 2008.



criterios recogidos en la Directiva 2005/14/CE que destacaba la fragilidad²⁷⁸ de los peatones, ciclistas y en general, de los usuarios de la vía pública no motorizados así como menores y discapacitados, afirmando que los mismos constituyen la parte más débil en un accidente y en consecuencia la necesidad de garantizar su cobertura por el seguro obligatorio.

“Desde la Fiscalía de Seguridad Vial valoramos positivamente esta opción legislativa que, en definitiva, refuerza la protección de las personas especialmente vulnerables como son los niños, los ancianos o las personas con capacidad limitada. No podemos olvidar que los niños cuentan con un menor grado de madurez y una personalidad en desarrollo que afecta tanto al conocimiento de las normas de tráfico como a la voluntad transgresora de las mismas. En el caso de los ancianos, las propias limitaciones asociadas a la edad, la torpeza al caminar o incluso la mayor capacidad de distracción deben ser tenidas en cuenta a la hora de fijar responsabilidades. Este mismo argumento es válido para las personas que sufren una discapacidad tal que las sitúa, en su vida diaria y quehaceres cotidianos, en una posición de clara desventaja respecto del resto de ciudadanos. Asumiendo esta especial vulnerabilidad de determinados colectivos, países de nuestro entorno como Bélgica, Holanda, Francia o Alemania reconocen grupos de víctimas “súper protegidas o privilegiadas” cuya intervención culposa o negligente en el siniestro en ningún caso reduce la responsabilidad del conductor o modera la indemnización correspondiente. En Alemania concretamente se reconoce esta condición a los menores de 10 años desde el año 2002. En Francia, la Ley «Badinter» de 5 de julio de 1985- Art. 1 y 2- establece como único supuesto de exclusión de responsabilidad del conductor del vehículo a motor la concurrencia de culpa inexcusable por parte de la víctima. Esta regla no es de aplicación cuando la víctima es menor de 16 años, mayor de 70 años o una

²⁷⁸ Considerando (16) de la Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2005 por la que se modifican las Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE y 90/232/CEE del Consejo y la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles: Los daños corporales y materiales sufridos por peatones, ciclistas y otros usuarios de las vías públicas no motorizados, que son generalmente la parte más débil en un accidente, deben estar cubiertos por el seguro obligatorio del vehículo implicado en el accidente, cuando tengan derecho a indemnización de conformidad con el Derecho civil nacional. Esta disposición no prejuzga la responsabilidad civil ni el nivel de indemnización por daños en un accidente concreto en virtud de la legislación nacional



persona con un determinado grado de discapacidad, siendo en estos supuestos la responsabilidad del conductor estrictamente objetiva”.

Esta circunstancia también ha sido acogida por algunas resoluciones de nuestras Audiencias Provinciales. Así lo expresa el FD1º de la AP de Ourense, sección 1ª, de 13 de junio de 2008.

El porcentaje de participación culposa del conductor demandado en el accidente ha de incrementarse, al ser plenamente aplicable la doctrina jurisprudencial de la responsabilidad por riesgo, que se origina por el sólo hecho de la conducción de un vehículo de motor por una vía pública y que viene legalmente reconocida en el art. 1.1 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de motor. Tanto más, cuando se trata del atropello de peatones, que por su debilidad frente al vehículo impone extremar las precauciones, incluso más allá de las previsiones reglamentarias, y acreditarlo, conforme a la doctrina de inversión de la carga de la prueba, plenamente aplicable al caso.

3.1.- Circunstancias que contribuyen a mermar o a extinguir la indemnización de la víctima.

Si bien es cierto que el régimen de responsabilidad objetiva establecido por el artículo 1 de la LRCSCVM hace posible que la diligencia irreprochable del conductor agote cualquier expectativa de resarcimiento a favor de la víctima ante el daño corporal, no lo es menos que aún dándose cierto grado de culpabilidad o negligencia en la acción de la víctima ésta puede ser resarcida. Doctrina y jurisprudencia coinciden en señalar que la intervención culposa de la víctima en la producción del resultado nocivo debe ser tomada en cuenta a efectos de disminución de la indemnización o incluso de su supresión. Reciente jurisprudencia del TS en sentencia de 25 de marzo de 2010, en relación a las sentencias de 12 y 16 de diciembre de 2008, establece que “la existencia de una conducta negligente por parte del perjudicado da lugar a una moderación de la responsabilidad del conductor según en el artículo 1.2 LRCSVM. Esta limitación se justifica en que, fundándose la responsabilidad del conductor por daños a las personas en el riesgo objetivo creado por la circulación (artículo 1.1 LRCSVM), el legislador considera



que la negligencia del perjudicado constituye una circunstancia susceptible de ser apreciada objetivamente, la cual, según su grado de relevancia, determina que no sea imputable al conductor en todo o en parte el resultado dañoso producido”.

Tanto en un caso como en otro, sea culpa exclusiva o sea concurrencia de causas, lo que si resulta palmario es que la imprudencia de la víctima no puede crear, por si misma, la prudencia del conductor. En este sentido, siguiendo los pronunciamientos de MONTERROSO CASADO, existen una serie de circunstancias fácticas a la hora de apreciar la exoneración de responsabilidad del conductor que no pueden pasar desapercibidas (gran parte de éstas fueron analizadas y contratadas a la luz de la concausalidad concurrente en la Tabla I. Acciones de conductor y peatón del capítulo III, apartado 4.3).

Con anterioridad al examen de las circunstancias que rodean a la estimación o desestimación de la culpa exclusiva de la víctima y, por ende, la merma o extinción de la indemnización cabe distinguir si la víctima se encuentra al margen o pertenece al fenómeno circulatorio, es decir, si la podemos considerar como sujeto ajeno a la circulación de vehículos a motor (peatones), si se trata ciclistas o, por el contrario, si se encuentra fuera de este ámbito (conductor o usuario/ocupante/pasajero de un automóvil). Acometida que fuera esta primera observación en adelante, siempre que se trate de atropello a peatón, conviene tener presente:

— Las circunstancias que atañen al lugar: naturaleza del tramo de vía.

El criterio principal a tener en cuenta reside en la peligrosidad que representa la velocidad de los vehículos que circulan por la vía de que se trate. Así, se distingue entre: autovías, autopistas, carreteras convencionales y vías urbanas. Las primeras entrañan un riesgo evidente debido en parte a la limitación de velocidad, que oscila entre los 90-120km/h, y a la densidad circulatoria. En la mayor parte de los casos la jurisprudencia se muestra proclive a estimar culpa exclusiva de la víctima sin paliativos, salvo raras excepciones. En cambio, las vías urbanas son consideradas como zonas abiertas al tránsito peatonal, dado el anormal, confuso y anárquico tráfico de peatones. Resulta frecuente encontrar sentencias que avalan la concurrencia de causas en este tipo de vías sobre la base de que en la mayoría de los casos el conductor puede y debe percatarse de la presencia del peatón,



atendidas las características del tramo de vía (regulación semafórica, paso de peatones), limitación de velocidad (entre los 30-50km/h) y la exigencia de la máxima atención del conductor del vehículo a las incidencias de la circulación.

Al mismo tiempo, es preciso señalar como los tribunales acogen distintas soluciones y ello en función del lugar de la calzada donde acontece el atropello: junto a la acera, en la mitad de la calzada y en carretera sin arcén.

En este sentido, cuando el accidente se produce a escasa distancia de la acera, especialmente si el peatón ha resultado inadvertido por el conductor (porque cruza de manera súbita, ocultado por un elemento de urbanización, detrás de un contenedor de residuos sólidos urbanos, etc.) y queda lo suficientemente probado que el atropello se produjo de manera imprevisible e inevitable, los tribunales se decantan por apreciar la exención de responsabilidad sin conceder indemnización alguna a la víctima. Sin embargo, no sucede lo mismo cuando el conductor ha podido divisar al peatón en el borde de la calzada, siendo más que previsible su irrupción en la misma, o si hubiera sido posible evitar el accidente.

De igual forma, si el accidente se origina a una distancia considerable de la acera (en mitad de la calzada), debiendo haber existido una primera toma visual del conductor respecto a la posición del peatón que hubiera hecho posible la aminoración de la marcha o la realización de cualquier maniobra evasiva para evitar el contacto, o si el atropello tiene lugar en el carril central de la vía, o cuando la víctima proviene del margen contrario al de la circulación, o si ésta cruza la calzada aprovechando la retención de tráfico será complicado apreciar culpa exclusiva de la víctima y más factible reconducir la atribución de responsabilidad del atropello al ámbito de la concausalidad de causas concurrentes en detrimento de la indemnización de la víctima.

Por último, destaca el supuesto en que el accidente acaezca en vía interurbana sin arcén (velocidad máxima limitada a 70-90km/h) por la característica singular de que el peatón está obligado, aunque sea mínimamente²⁷⁹, a ocupar parte de la

²⁷⁹ Artículo 122. 5 del RGCir.

La circulación por el arcén o por la calzada se hará con prudencia, sin entorpecer innecesariamente la circulación, y aproximándose cuanto sea posible al borde exterior de aquéllos. Salvo en el caso de que formen un cortejo, deberán marchar unos tras otros si la seguridad de la circulación así lo requiere, especialmente en casos de poca visibilidad o de gran densidad de circulación de vehículos.



calzada. Como quiera que el conductor sea conocedor de este hecho, ante un atropello de estas circunstancias, al peatón no cabe objetarle negligencia alguna.

— El resultado y repercusión de la acción de la víctima para el conductor del vehículo.

Aquí juega un papel muy importante tanto la visibilidad como la previsibilidad, es decir si la acción que lleva a cabo el peatón debió de ser prevista por el conductor y si la situación del peatón respecto de la vía y del vehículo era ya conocida por el conductor momentos antes del accidente. En lo referente a la visibilidad habrá que estar, entre otras circunstancias, a la restricción o no de la visibilidad por elementos de señalización, por obstáculos u obras en la calzada, por edificios, zonas ajardinadas, por cambios de rasante, por nocturnidad²⁸⁰, por circunstancias meteorológicas adversas, por la vestimenta del peatón (colores oscuros o claros, tipo de calzado, prendas amplias que puedan producir arrastres por enganche de la tela con superficies salientes de los vehículos) y por la altura de la víctima, entre otras. Con carácter general, cuando la víctima no pudo ser vista, y así queda probado por el agente que pretende exonerarse de responsabilidad, la jurisprudencia estima culpa exclusiva de la víctima.

En consonancia con lo anteriormente expuesto y en atención a la previsibilidad, por norma general, cuando la irrupción del peatón en la calzada sea o pueda ser prevista por el conductor no cabe estimar culpa exclusiva de la víctima.

—La condición de la víctima.

Circunstancias como la minoría de edad, la incapacidad y la senectud agudizan aún más si cabe la vulnerabilidad de la víctima. En estos casos, los tribunales se muestran reticentes a cercenar el resarcimiento del daño, estimando en un gran número de resoluciones responsabilidad compartida; en otros, los menos, aprecian

²⁸⁰ Artículo 123 del RGCir.

Fuera del poblado, entre el ocaso y la salida del sol o en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, todo peatón, cuando circule por la calzada o el arcén, deberá ir provisto de un elemento luminoso o retrorreflectante homologado y que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el RD 1407/1992, de 20 de noviembre, por el que se regulan las condiciones para la comercialización y libre circulación intracomunitaria de los equipos de protección individual, que sea visible a una distancia mínima de 150 metros para los conductores que se le aproximen, y los grupos de peatones dirigidos por una persona o que formen cortejo llevarán, además, en el lado más próximo al centro de la calzada, las luces necesarias para precisar su situación y dimensiones, las cuales serán de color blanco o amarillo hacia adelante y rojo hacia atrás y, en su caso, podrán constituir un solo conjunto.



la exoneración de responsabilidad del conductor. Por analogía es preciso tener presente los efectos derivados de la intoxicación etílica y el consumo de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas como circunstancias concurrentes que pueden contribuir a modificar la atribución de responsabilidades.

El estudio de estas tres consideraciones sería suficiente para ponderar si la conducta del perjudicado dará lugar a la extinción de la indemnización por culpa exclusiva o si, por el contrario, tiene derecho a indemnización, si bien ésta contempla algún matiz reductor en atención a la concausalidad concurrente de ambos agentes. Sirva de ejemplo los FFJJ 3º y 4º de la Sentencia de la AP de Asturias de 06/07/2007 donde el Juzgador examina las circunstancias fácticas que rodean al accidente.

TERCERO.- Pues bien, en el presente caso, ha quedado probado:

1º.- Que el suceso se produjo siendo de noche (sobre las 23,00 horas), en una vía iluminada, con dos carriles de circulación para cada sentido, separados por una ancha mediana ajardinada. Así se deduce del atestado elaborado por la Policía Local.

2º.- Que la demandante salió corriendo de un club de alterne (Club Horóscopo), cruzó corriendo los dos carriles del sentido "Oviedo", por lugar no habilitado para paso de peatones, atravesó corriendo la mediana, e inició de esa misma manera el cruce de los dos carriles sentido "centro ciudad", por lugar que tampoco estaba habilitado para paso de peatones, sin percatarse de que por el carril derecho, muy cerca ya de ella, circulaba el turismo Renault Clio E-....-VM , siendo golpeada por la parte delantera del vehículo. Así se deduce de los datos consignados en el atestado y de la declaración de los dos testigos presenciales del accidente.

3º.- Que la demandante salió corriendo del aparcamiento del club Horóscopo, en el que había empezado a trabajar ese mismo día, según sus propias manifestaciones, sin que se hayan podido determinar las causas por las que salió corriendo de forma tan precipitada, calzando zapatos de



tacones muy altos, vestida tan solo con un "tanga" (según han manifestado los testigos), dejando sus pertenencias en el club (según consta en el atestado), y en un estado de intoxicación etílica aguda, como se refleja en el parte de urgencias del Hospital de Cabueñes, al que fue trasladada nada más ocurrir el atropello.

4º.- Que no se ha podido determinar que el Renault Clio circulase a velocidad superior a los 50 km/h, que era la máxima permitida, por tratarse de zona urbana. El conductor del vehículo que circulaba detrás de él, manifestó que acababan de salir ambos de un semáforo, y que él circulaba a unos 50 km/h.

5º.- Que el conductor del Renault Clio sólo pudo ver a la peatón cuando ya prácticamente se le había echado encima, circunstancia ésta que se deduce del hecho de que, aunque se trataba de vía iluminada, el conductor del vehículo que circulaba detrás de él manifiesta que él no vio a la peatón salir de la mediana, que sólo vio que el vehículo que le precedía frenaba bruscamente, y que en ese momento fue cuando vio «algo cruzar deprisa, rápidamente, pero no llegó a percibir si era una persona o un animal», según manifestó a la policía, y reiteró en el acto del Juicio (...).

CUARTO.- En tales condiciones, la conducta de la demandante se muestra como única causa eficiente del atropello, puesto que irrumpió en la calzada por la que circulaba el turismo, no sólo por lugar no habilitado para el paso de peatones, sino que lo hizo, además, corriendo sin control alguno, debido al estado de embriaguez en que se encontraba y el calzado que llevaba puesto (se ignora si, además, por otras causas), de noche, y de forma súbita y repentina, totalmente inesperada, por tanto, para el conductor, que no tuvo tiempo material para reaccionar, pues la peatón se le echó prácticamente encima, a su paso, de tal manera que su conducta neutraliza la presunción de culpa que contiene el artículo 1-1 de la LRCSCVM, e impide dirigir reproche culpabilístico alguno al conductor del vehículo, y, en



consecuencia, exigirle responsabilidad por daño a él, ni a los que, en otro caso, responderían solidariamente con él.

Al hilo de las observaciones anteriormente expuestas, sobre las circunstancias que rodean al atropello a peatón, es preciso señalar, con ciertos matices diferenciadores, la línea jurisprudencial seguida por nuestros tribunales con ocasión del atropello a ciclistas.

A caballo, entre las circunstancias que identifican a la responsabilidad objetiva por riesgo, esto es: la característica de ajeneidad y vulnerabilidad de los peatones, respecto a la vorágine circulatoria y la consideración del vehículo a motor como elemento generador de riesgo o peligro, nos topamos con la situación especial del conductor de un ciclo o bicicleta.²⁸¹ En este sentido, hay que tener presente que el uso de una bicicleta es una actividad que entraña y genera riesgo. Entraña peligro porque, el ciclista, desde el momento en que se incorpora a la circulación, asume en parte y de forma consciente el riesgo creado por la conducción vehículos a motor. De otra parte, genera riesgo, pese a que éste sea inferior al que pueda crear un automóvil (vehículo sin motor) y quede al margen del previsto en la LRCSCVM, porque la velocidad que puede llegar a alcanzar una bicicleta es realmente significativa. Sólo hay que pensar en las consecuencias dañosas que pueden derivar de la embestida a un peatón. Valga como ejemplo lo establecido en la sentencia de la AP de Girona de 05/02/2007 a raíz del atropello de ciclista a peatón. El Juzgador de segunda instancia fija una indemnización a favor de la víctima de 13.773,52 euros por el alcance de las lesiones que presenta el peatón. En todo caso, su conductor está obligado a circular con estricta sujeción a las normas de tráfico, ya que éste es el que queda a merced del movimiento circulatorio cuando, de forma voluntaria, decide incorporarse al tráfico.

²⁸¹ El anexo del la LTSV se refiere a este tipo de vehículo, distinguiendo entre: — ciclo: vehículo de dos ruedas, accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, — bicicleta: ciclo de dos ruedas, — bicicleta de pedaleo asistido: Bicicleta que utiliza un motor, con potencia no superior a 0,5 kw, como ayuda al esfuerzo muscular del conductor. Dicho motor deberá detenerse cuando el conductor deja de pedalear, o bien cuando la velocidad supera los 25 km/h.



Hechas estas aclaraciones, todo parece indicar que el conductor de un ciclo o bicicleta debe de considerarse, a todos los efectos, como un elemento integrado dentro del fenómeno circulatorio. Todo lo contrario que sucede con el peatón quien, por imperativo social, se ve obligado a convivir con el riesgo desplegado por el tránsito vehicular.

La consideración de la bicicleta como vehículo y, por tanto, como elemento susceptible en algunas ocasiones de generar riesgo choca con la condición de vulnerabilidad del ciclista ante el eventual daño corporal. A este respecto, MONTERROSO CASADO mantiene que los ciclistas deben ser tratados como conductores de un vehículo sin motor y, a renglón seguido, aclara que por esa circunstancia no se aplicará la regla de la responsabilidad por riesgo si colisiona con un vehículo a motor. Sin embargo, este planteamiento hace aguas por los cuatro costados, reciente jurisprudencia del TS (SSTS 11 y 26 de noviembre de 2010) sostiene la inversión de la carga de la prueba para liberar al conductor de un camión de la responsabilidad en la que pudiera incurrir por arrollar a un ciclista. Extracto de sentencia de 26 noviembre de 2010.

(...) La posición del actor es la de un peatón, atropellado por un camión pues aunque circulaba en bicicleta, su deber de diligencia no es ni de lejos comparable al que se exige al del camión. De ahí que se presuma la culpa del causante del daño y que, con inversión de la carga de la prueba, deba ser éste el que demuestre que empleó toda la diligencia para evitar el siniestro, o que éste se debió a la exclusiva culpa de la víctima (...).

Estas y otras razones han llevado a los tribunales a considerar al ciclista como la parte débil del accidente de circulación, preocupación que ha dado lugar a un giro jurisprudencial relevante en lo atinente a la estimación de la culpa exclusiva de la víctima. En los últimos años tanto el TS, como las audiencias admiten en sus resoluciones la responsabilidad compartida²⁸².

²⁸² Sentencias del TS de 11 y 26 de noviembre de 2010, también en sentencia de la AP de Salamanca de 21/03/2007, en este último caso, por atropello producido al haberse incorporado negligentemente el ciclista a la vía por la que circulaba el vehículo y no haber circulado el demandado conforme a las circunstancias de la vía: existencia de concurrencia de culpas: incorporación imprudente del ciclista a la vía principal y falta de minoración de la velocidad por el conductor demandado pese a conocer la presencia habitual en la zona de menores en bicicleta: atribución a la víctima del 60% de responsabilidad y al demandado el 40% restante. En el mismo sentido, sentencia de la AP de Murcia de 10/01/2008 por atropello de ciclista: concurso de culpas: conductor de la bicicleta, concurrente con su



4.- Reclamación de los daños causados en un vehículo como consecuencia del atropello.

Aunque apriorísticamente pueda resultar inadmisibles o «*contra natura*», si cabe la posibilidad de que el conductor de un vehículo a motor reclame al peatón arrollado o a sus familiares los daños materiales irrogados a su vehículo. Se trata de una casuística poco habitual y no exenta de cierta polémica. Por una lado, estaría la licitud de la acción, es decir, el derecho que tiene la parte perjudicada a interponer la demanda; de otro, el sentimiento de repulsa que provoca una reclamación de éste tipo al tiempo que los familiares de la víctima intentan rehacer sus vidas tras la muerte de un ser querido.

Hasta ahora los asuntos de tráfico con atropello de peatón han sido incoados por denuncia del peatón víctima del atropello. En este orden lógico, si se apreciaba concurrencia de causas, el Juez, en virtud de la cuota o porcentaje de atribución causal de la víctima, moderaba la indemnización que le pudiese corresponder al peatón. Pero nunca se había condenado al peatón atropellado a indemnizar los daños materiales del vehículo que lo arrolló.

En alguna ocasión todos hemos leído o escuchado²⁸³ casos aterradoros:

(A).- El 26 de agosto de 2004, Enaitz regresaba al camping en bici. Fue tan cauto que volvía al camping utilizando un camino vecinal que discurre paralelo a la carretera secundaria LR-111. Sin embargo Enaitz al salir a la carretera LR-111, el conductor de un Audi A8 que circulaba a gran velocidad, lo atropelló y lo mató. El impacto fue tan brutal dada la velocidad del coche que mi hijo voló por los aires a más de 18 metros de altura, sobrepasando la luz de las farolas que estaban ubicadas en dicha carretera. Un mes después del fallecimiento de nuestro hijo, nos llegó la notificación del

conducta en un porcentaje muy elevado, a la causación del siniestro, en cuanto que, con independencia de que no circulara por el arcén existente, lo hacía por el centro del carril, no ladeado a su extremo derecho, en una noche de febrero, sin luces, ni catadióptricos ni prendas reflectantes. Otras: AP Asturias de 12/11/2003, AP Alicante de 07/10/2002, AP Girona de 20/06/2000, AP Toledo de 07/04/2008, AP Navarra de 29/06/2007, AP Islas Baleares de 28/12/2007, AP de Huesca, de 24/02/2006, AP de León de 08/02/2006 y de 23/06/2009 y AP de Barcelona de 30/09/2009. En sentido contrario, se aprecia culpa exclusiva de la víctima por conducción temeraria de ésta en sentencia de la AP de A Coruña de 17/01/2007.

²⁸³ Se trata de casos reales que han sido difundidos por los medios de comunicación y que se encuentran colgados en Internet: (A).- www.turnazas.wordpress.com. Documento de Internet donde se puede visionar el reportaje emitido por el programa "vista pública" emitido por el Canal Andalucía. (B).- www.nortedecastilla.es/hemerotecaindex.php? (C). - www.spanishbred.com/archive/index.php/t-41797.html.



sobreseimiento. Sin embargo, más de un año después (3 de marzo de 2006), en la demanda, nos solicita el pago de los desperfectos producidos en su coche por el atropello (valorados en 14.000€) y además nos pide otros 6.000 € por el tiempo en que ha tenido que utilizar otro vehículo para trabajar.

(B).- Un vecino de Lliçà d'Amunt perdió la pierna al ser atropellado y arrastrado cuarenta metros por un coche en el 2005. El conductor le reclama ahora casi 6.000€ de indemnización por los desperfectos causados al coche. El accidente le provocó la pérdida de la pierna izquierda, estuvo un año hospitalizado y debe andar de por vida con muletas.

(C).-El conductor de un todoterreno que arrolló y mató a una mujer mientras caminaba por una autovía castellanense pide una indemnización de 6.695 € a la familia por los daños que le ocasionó la peatona al chocar contra su vehículo. El siniestro tuvo lugar el 3 de marzo del 2007, a las 22.40, en la autovía Mudéjar, a la altura del municipio castellanense de Sot de Ferrer. El conductor, José Antonio, se llevó por delante a la víctima en el kilómetro 21,3 de la autovía. La mujer atropellada, que falleció al instante, iba vestida con ropas oscuras y no portaba ninguna prenda reflectante. La autovía carece de alumbrado público en ambos márgenes de la vía y la noche del accidente se produjo un eclipse total lunar.

Sin embargo, al margen de cuestiones éticas, lo que si es cierto es que existen suficientes elementos de juicio como para llevar a cabo una acción de reclamación de daños y perjuicios en aquellos supuestos de colisión entre vehículo de motor y peatón o ciclista (sentencia de la AP de Burgos de 18 de mayo de 2010), donde éste ostenta una atribución causal relevante y decisiva. En supuestos de este tipo debe primar la respuesta jurídica aunque se aparte del criterio que la mayoría de los ciudadanos aplicaría para solucionar el problema suscitado. Como bien dice MAGRO SERVET²⁸⁴ cuando los Tribunales de justicia deben resolver una pretensión ante ellos planteada han de aplicar la teoría de la interpretación de la norma que

²⁸⁴ MAGRO SERVET, V.: “Alcance de la responsabilidad del peatón atropellado en la siniestralidad vial ¿es posible que el conductor le reclame por daños y lesiones?” Diario La Ley, núm. 6907, Sec. Doctrina. 2008. Pág. 3.



más se ajuste al caso concreto. No hay que olvidar que la respuesta que se pide a los jueces es jurídica, no social, aunque no sean ambos factores concluyentes, pero la respuesta no puede ser nunca social a costa de ser antijurídica por cuanto, es válido que un conductor de un vehículo de motor o ciclomotor exija a un peatón, que ha resultado lesionado por el atropello, los daños materiales sufridos por aquellos si la irrupción en la vía del peatón ha sido imprudente y causante del siniestro.

Con carácter general, la reclamación se plantea tras la finalización del procedimiento penal incoado al efecto. Éste puede terminar porque el Juez de Instrucción dicte auto de archivo de las actuaciones al no existir indicios mínimos de responsabilidad por parte del conductor del vehículo, o bien porque el mismo Juez de Instrucción o Juez de lo Penal dicte sentencia absolutoria en sus respectivos casos (juicio de faltas o juicio penal). Asimismo, coexisten otras resoluciones judiciales con las anteriormente citadas que también pondrán fin al proceso sin declaración de responsabilidad, entre ellas: el auto de sobreseimiento libre (arts. 237 y 779.1.1º de la LECrim.), el auto de sobreseimiento provisional (arts. 641 y 779.1.1º LECrim.) o el de prescripción de la acción penal. De manera que, una vez que concluye el procedimiento penal queda abierta la vía para la reclamación de daños y perjuicios del conductor sobre la víctima. Todo ello en relación con el artículo 13, de la Ley 21/2007, de 11 de julio, por la que se modifica el texto refundido de la LRCSCVM. En este caso, para que sea factible la exigencia de responsabilidad del conductor al peatón arrollado es preciso que se haya estimado culpa exclusiva de la víctima.

En cambio, no plantea dificultad ni sentimiento de repulsa el caso en el que el peatón, por su conducta imprudente, resulta el responsable directo de un accidente. Así sucede cuando éste intenta cruzar la calzada por lugar no habilitado al efecto y el conductor, al tratar de esquivarlo, termina chocando contra otro turismo allí estacionado, o, como consecuencia del frenazo brusco, es alcanzado por otro turismo que circula detrás. En ambos casos el peatón debe responder por las lesiones y los daños irrogados al conductor. Además, aún en el caso de que se hubieran ocasionado daños corporales al peatón la responsabilidad sería exclusiva de la víctima.



En definitiva, a sabiendas del impacto e interés que despiertan este tipo de reclamaciones «*contra natura*» en la sociedad, lo cierto es que están amparadas por la ley y la razón con independencia de su repercusión.

5.- Prueba quimérica de la culpa exclusiva de la víctima en los accidentes con daños personales.

Como se ha venido insistiendo a lo largo de este estudio, la apreciación de la excepción de responsabilidad frente a los daños causados a las personas exige la prueba de que el hecho origen del mal causado fue debido únicamente a la conducta negligente del perjudicado. Esta prueba, en aplicación del artículo 1 de la LRCSCVM, incumbe a quien la alega como ha señalado el TS²⁸⁵ en múltiples ocasiones. Lo que ocurre es que se ha tergiversado el contenido de la inversión de la carga de la prueba. Así, siguiendo el criterio restrictivo de nuestro Alto Tribunal, cualquier duda al respecto ha de resolverse a favor de la denegación de la excepción. Una barrera legal que no deja indiferente a quien pretende exonerarse de responsabilidad. Como bien dijera RIPERT «mientras más se multipliquen los mecanismos complicados o susceptibles de actuar a distancia, que el hombre pone en juego, más los hombres son presionados los unos a los otros y aproximados a esas máquinas peligrosas, y más difícil se hace descubrir la verdadera causa del accidente y establecer la existencia de la culpa. Por eso el derecho moderno no mira del lado del autor, sino del lado de la víctima»²⁸⁶ Sin embargo, ello no quiere decir que tal rigor se lleve a extremos tan severos que prácticamente anulen la posibilidad probatoria que tal carga comporta, recayendo en exigencias o valoraciones puramente teóricas que hagan imposible demostrar la conducta diligente del conductor.

²⁸⁵ (STS, 1ª, 30.9.1986, RAJ 4925). Esta identificación se inicia en los últimos años setenta [SSTS, 1ª, 14.3.1978 (RAJ 815), 5.10.1979 (RAJ 3241)], se intensifica en los ochenta [SSTS, 1ª, 27.4.1981 (RAJ 1781), 10.5.1982 (RAJ 2564), 17.3.1983 (RAJ 1482), 14.2.1985 (RAJ 552), 15.2.1985 (RAJ557), 21.11.1985 (RAJ 5624), 17.7.1987 (RAJ 5801), 19.10.1988 (RAJ 7588) y 20.12.1989 (RAJ 8856)] y se extiende hasta la segunda mitad de los noventa [SSTS, 1ª, 22.4.1995 (RAJ 3492), 5.2.1996 (RAJ 1089), 9.2.1996 (RAJ 953), 2.4.1996 (RAJ 2984), 16.4.1996 (RAJ 2954), 25.5.1996 (RAJ 3918), 28.5.1996 (RAJ 3859), 17.7.1996 (RAJ 5676), 22.11.1996 (RAJ 8643), 31.1.1997 (RAJ 253), 12.12.1997 (RAJ 9336), 19.2.1998 (RAJ 636)].

²⁸⁶ RIPERT, G.: «*Le regime democratique et le droit moderne*». 2ª ed. Paris 1948. Pág. 307.



5.1.- Inversión de la carga de la prueba.

Como ya se ha dicho, se trata de una figura procesal prevista en el artículo 217. 2 y 3 de la LECiv que excluye el principio general «*actori incumbit necessitas probando*». La excepción a la regla general consiste en que la parte actora no debe probar el hecho constitutivo del derecho pretendido, sino que será el demandado el que tenga que probar la negación de los hechos constitutivos del derecho del demandante. Se produce una distribución de la carga de la prueba contraria al régimen general en atención a la delicada situación probatoria de uno de los litigantes a quien le resulta demasiado difícil probar la culpa de contrario. Para evitar situaciones que puedan atentar contra la garantía constitucional del derecho a la tutela judicial efectiva se aboga por la salvaguarda de los principios de disponibilidad y facilidad probatoria²⁸⁷, asumidos hoy en la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil en el artículo 217.7²⁸⁸ «Para la aplicación de lo dispuesto en los apartados anteriores de este artículo el tribunal deberá tener presente la disponibilidad y facilidad probatoria que corresponde a cada una de las partes del litigio». Por tanto, se hacen recaer las consecuencias de falta de prueba sobre la parte que goza de una mejor posición probatoria debido a la disponibilidad o cercanía a la fuente de prueba, ya que resulta más asequible para el demandado acreditar su propia diligencia que al actor probar la negligencia del causante.

Este ha sido el criterio utilizado por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre de OSSP y que ha día de hoy se mantiene inalterable a pesar de su últimas modificaciones, operadas, principalmente, por la Ley 21/2007 respecto a la causación de daños

²⁸⁷ En cualquier caso, la inversión de la carga de la prueba puede operar a través de tres mecanismos fundamentales: Por vía legislativa (art. 217. 6 LECiv), cuando viene establecida por reglas específicas en los distintos textos legales (art. 25 y concordantes de la Ley 26/1984, de 19 de julio, General para la Defensa de Consumidores y Usuarios, artículo 38.2 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre de Contrato de Seguro, art. 61.2 de la Ley 11/1986, de 20 de marzo, de Patentes de Invención y Modelos de Utilidad, art. 45 de la Ley 19/1985, de 16 de julio, Cambiaria y del Cheque, CC artículos: 33, 359, 434, 636, 580, 1183, 1277, 1749, 1769, 1900 y 1910). Por vía jurisprudencial (art. 217.7) en razón de la trascendencia social de determinadas actividades que pueden llegar a generar acciones de responsabilidad. Y finalmente, por vía convencional donde las partes acuerdan las normas que rijan la carga de la prueba. Con mayor detalle, *vide* ABEL LLUCH, X Y PICÓ I JUNOY, J.: “*Objeto y carga de la Prueba Civil*”. Bosch editor. Barcelona 2007. Págs. 107 a 124. En el mismo sentido: CORTÉS DOMÍNGUEZ, V., DAMIÁN MORENO, J., GONZÁLEZ GRANADA, P., ÁLVAREZ SÁNCHEZ DE MOVELLÁN, P. Y PÉREZ DEL BLANCO, G.: “*Carga de la prueba y responsabilidad civil*”. Tirant lo Blanch. Valencia 2007. FERNÁNDEZ LÓPEZ, M.: “*La carga de la prueba en la práctica judicial civil*”. La Ley. Madrid 2006. ORMAZABAL SÁNCHEZ, G.: “*Carga de la prueba y sociedad de riesgo*”. Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A . Madrid 2004.

²⁸⁸ La Ley Orgánica 3/2007, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, de 22 de marzo, ha introducido el apartado 5º, dando nueva numeración a los anteriores 5º y 6º, que pasan a ser 6º y 7º.



personales. Luego, tratándose de daños personales o corporales al actor le bastará con probar la existencia del daño y su relación con el accidente, sin que deba referirse a la culpa del demandado. Así lo prevé el artículo 1 de la LRCSCVM, estableciendo «*iuris tantum*» que será el conductor del vehículo a motor, en el caso de daños a las personas, quien tenga que probar que los daños fueron debidos únicamente a la conducta o a la negligencia del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo.

Aquí cabe hacer algunas matizaciones. Por norma general, la inversión de la carga de la prueba en accidentes de tráfico tiene en consideración la situación de superioridad para provocar daño de una parte, respecto de la contraria. Cuanto mayor sea el riesgo de causar daño, mayor será la diligencia exigible. Por ello, se han establecido una serie de supuestos donde los Tribunales utilizan el mecanismo procesal de la inversión probatoria. Es el caso del accidente entre automóvil y ciclista, o aquellos y peatones. Por el contrario, no se aplicará la inversión de la carga de la prueba en accidentes por colisión recíproca entre automóviles con resultado de daños materiales, dado que cada una de las partes deben de probar la culpa de contrario.

Si es preciso señalar a este respecto que no existe razón doctrinal que obstaculice la aplicación de la teoría del riesgo también a los daños materiales. Así, en el caso de la colisión mutua entre vehículos²⁸⁹, donde el TS mantiene, a través de reiterada jurisprudencia, la exclusión de la carga de la prueba por el equilibrio de fuerzas intervinientes en la colisión, parte de la doctrina sostiene la tesis contraria. Se posicionan a favor de que el peligro causado por un vehículo a motor no se neutraliza por efecto de la colisión, sino que se multiplica²⁹⁰. Esto es, la existencia de riesgos no completamente controlables se incrementa en proporción geométrica al número de personas que utilicen un instrumento

²⁸⁹ Los supuestos de daños recíprocos deben diferenciarse de la colisión en cadena, ya que en el primer caso, A y B son dos vehículos que colisionan ente sí. Luego, A es agente y perjudicado de B o viceversa B es agente o perjudicado de A. Por el contrario, cuando se presenta una colisión en cadena, por ejemplo A, B y C. A colisiona por alcance con B y éste a su vez impacta con la parte trasera de C. En este supuesto de colisión en cadena, B es agente respecto a C y perjudicado respecto a A. Véase MOTERROSO CASADO. E.: “*Responsabilidad Civil por Accidentes de Circulación. la concurrencia de culpas*”. Aranzadi Navarra 2001. Pág. 127.

²⁹⁰ Siguiendo a GÓMEZ MARTÍNEZ en las consideraciones acerca de la colisión recíproca de vehículos los Tribunales deberían tener en cuenta la teoría del riesgo. Esta sería la tesis minoritaria frente a la mayoritaria que postula la aplicación de la culpa como criterio de imputación.



generador de peligro. Por tanto, consecuencia inmediata del riesgo son las colisiones múltiples y recíprocas, luego en estas circunstancias sería preceptivo la aplicación de la doctrina del riesgo.

Otra de las cuestiones a favor de la inversión de la carga de la prueba en las colisiones recíprocas de vehículos hace referencia al supuesto en el cual el accidente sobreviene entre vehículos cuyas características técnicas son marcadamente diferentes. Como por ejemplo, el impacto entre un ciclomotor y un turismo. Pues bien, si la aplicación de la doctrina del riesgo tiene presente el desequilibrio de fuerzas, ¿por qué la jurisprudencia sigue apoyándose en la responsabilidad por culpa? Todas estas dudas nos conducen a plantearnos la homogeneización de la responsabilidad objetiva tanto para daños materiales como personales. No en vano, gran parte del derecho comparado²⁹¹ aplica la teoría del riesgo a los supuestos de daños recíprocos causados en mutua colisión.

Por su parte la jurisprudencia, concedora de la problemática, opta por aplicar mayoritariamente el criterio culpabilístico en la mutua y recíproca colisión de vehículos.

Para llegar a esta conclusión el TS²⁹² sostiene, casi con unanimidad, que en estos casos de colisión de vehículos no es aplicable la inversión de la carga de la prueba ni la teoría de la responsabilidad por riesgo, al generar ambos el mismo riesgo para la circulación.

Extracto de la sentencia del TS de 16 de diciembre de 2008.

En orden a esta cuestión, el TS adopta, no sin vacilaciones, el criterio de que en el caso de colisión mutua de vehículos, resulta inaplicable el principio de inversión de la carga probatoria.

Así, en la sentencia de 28 de mayo de 1990 (RJ 1990, 4089) , expresamente dice: "Que el principio de inversión de la carga probatoria y de la teoría de la

²⁹¹ Así el CC italiano prevé en su artículo 2054 párrafo 2 "Nel caso di scontro tra veicoli si presume, fino a prova contraria, che ciascuno dei conducente abbia concorso ugualmente a produrre el danno subito dai singoli veicoli". En igual sentido el artículo 506 del CC portugués establece que, en 1. *Se da colisão entre dois veículos resultarem danos em relação aos dois ou em relação a um deles, e nenhum dos condutores tiver culpa no acidente, a responsabilidade é repartida na proporção em que o risco de cada um dos veículos houver contribuído para os danos.*

En Francia la *Cour de Cassation* ha interpretado el artículo 1348 del Code Civil. en el sentido de que en los supuestos de daños recíprocos en los que no consta la culpa del accidente cada uno de los conductores responderá de la totalidad de los daños sufridos por el otro.

²⁹² SSTs 17 junio 1996, 24 enero y 29 de abril de 1995, 29 abril 1994.



responsabilidad objetiva o por riesgo, resulta incompatible con aquellos supuestos de mutua o recíproca colisión de vehículos de motor, con imposibilidad de determinar a cuál de los conductores cabe atribuir la culpabilidad del accidente como causa eficiente del mismo"; vuelven, por consiguiente, al primer plano las reglas generales del "onus probandi" del artículo 1214 CC (LEG 1889, 27) y así, incumbe a quien imputa a otro una culpa de esa naturaleza, la carga de la prueba, en orden a la concurrencia, en la conducta del dañador, del elemento de negligencia o infracción del necesario deber objetivo de cuidado.

En igual sentido, la sentencia de 29 de abril de 1994 (RJ 1994, 2983) señala que "tiene declarado esta Sala con reiteración que en los supuestos de colisión entre vehículos de motor no es aplicable el principio de la inversión de la carga de la prueba ni de la teoría de la responsabilidad objetiva o por riesgo"; y la sentencia de 11 de febrero de 1992 (RJ 1992, 1209), recoge la de 7 de junio de 1991 (RJ 1991, 4431) cuyo tenor dice que "no es posible hacer aplicación a beneficio del recurrente del principio de inversión de la carga probatoria ni de la teoría de la responsabilidad objetiva o por riesgo, al resultar incompatible con los supuestos de mutua o recíproca colisión de vehículos de motor, siendo irrelevante al respecto que uno y otro vehículo, ciclomotor y automóvil, tuviesen características técnicas muy distintas", recalcando la sentencia de 5 de octubre de 1993 (RJ 1993, 7460) que "la teoría de la creación del riesgo, acompañada de la inversión de la carga de la prueba, tampoco puede ser determinante de la estimación de la demanda, por cuanto ambos conductores, o las personas que de ellos traen causa, pueden invocar que es la contraparte la obligada a probar en virtud de la carga de la prueba, y por tanto, se debe acudir a que es quien demanda quien debe probar que concurren los requisitos del artículo 1902 del CC (LEG 1889, 27).

Como conclusión final, cabría añadir que existe en la LRCSCVM base suficiente para sostener que el sistema de responsabilidad por daños materiales se basa, al igual que el de daños personales, en la teoría del riesgo. La única consecuencia,



respecto al cambio atributivo de responsabilidad recaería sobre el ámbito procesal, ya que se mantendría la inversión de la carga de la prueba en los accidentes donde se ocasionen daños materiales y/o personales.

En el mismo sentido, tampoco rige la inversión en el supuesto de accidentes con vehículos desconocidos donde la parte demandada es el CCS. Como apunta GRAU GRAU no puede exigirse a una persona que conduce sola de madrugada, por una carretera sin apenas tráfico, cuando el vehículo contrario va en dirección opuesta a su sentido de la marcha e invade su carril por sueño, o por descuido de su ocupante, provocando la salida de la carretera del vehículo de la víctima, que debe pechar con la carga de la prueba de la existencia del correspondiente siniestro. Este autor cita, «*ad effectum vivendi*» el auto de la sección sexta de la AP de Valencia de 29 de noviembre de 2004.

El Tribunal quiere hacer mención como inicio de su resolución, en el presente caso debatido, que el ejercicio de la responsabilidad recae en el CCS. Éste organismo público, como hemos dicho reiteradamente especialista en materia de seguros, especialmente los derivados de accidentes de circulación, está obligado a desplegar o por lo menos intentar que los hechos de oposición, en este caso, sean acreditados y meramente negar los contenidos de la demanda y no proponer prueba alguna cuando dicha facilidad probatoria la tiene (...). El Tribunal considera que frente a la actividad probatoria negativa del CCS, la parte actora, se ha preocupado, con la limitación probatoria que supone un caso de accidente de circulación ocasionado por un vehículo desconocido acreditar su intervención (...) y por tanto debe ser estimada su presentación, sustantiva en indemnizatoria.

5.2.- Valoración probatoria como actividad judicial.

El esfuerzo jurídico que debe realizar el demandante para probar la culpa exclusiva de la víctima ha de ser tamizado por el órgano judicial, que será quien deba valorar positivamente su conducta diligente. Una carga probática que se ha convertido en un obstáculo difícil de sortear cuando existe la más mínima duda acerca de la imputabilidad de quien alega esta circunstancia exoneradora de



responsabilidad. Según expresa MUÑOZ SABATÉ²⁹³ en el supuesto que analizamos, al tener que probar forzosamente el conductor que su comportamiento ha sido diligente, significa que debe demostrar todos los componentes de su conducta, ya que la diligencia, como mantienen MAZEAUD Y TUNC es un conjunto de actos con miras a un resultado²⁹⁴, en tanto que la negligencia, moralmente considerada, puede consistir en un solo acto.

Ahora bien, dado que aquel repertorio de actos es prácticamente indefinido, el conductor se halla vulnerablemente sujeto a estos dos peligros. No poder demostrar algún movimiento o ser acusado de haberse olvidado de demostrarlo. Por ejemplo, un conductor diligente debe conducir con los ojos abiertos y la mano en el volante, pero ¿cómo es posible probar que nunca dejó de cerrarlos ni que nunca retiró la mano de aquél?

Es una prueba que tiende a lo que procede probarse pero que se queda a mitad de camino. Supóngase un automovilista que conduce su coche por una carretera recta, llana y libre de todo obstáculo; sin embargo, se sale de la calzada y atropella a un transeúnte. Si puede probar su conducta diligente probará que marchaba a una velocidad normal, dada la facilidad de la carretera, que era un conductor experimentado, que no estaba particularmente fatigado, que había hecho reparar su coche unos días antes y tal vez incluso revisar los frenos. Pero ¿qué prueba todo eso, de suponerlo demostrado? ¿Acaso no se ha salido de la calzada y no ha arrollado a un transeúnte?

Por ello, no debemos dejar de pensar en que la prueba en el accidente de circulación tiene por objeto dilucidar la causalidad del mismo, entendiendo por causa a este respecto cualquier comportamiento, acto o condición sin el cual el accidente no se hubiera producido.

Pero no sólo es éste el único escollo que atraviesa la carga de la prueba para quien pretende exonerarse de responsabilidad, sino que existe un segundo inconveniente que reside en la valoración judicial de la misma. El Juez, para alcanzar el objetivo principal de su función, juzgar y hacer ejecutar lo juzgado,

²⁹³ MUÑOZ SABATÉ, L.: *“La prueba de la culpa y el daño”*. Tratado de probática judicial, tomo IV. Bosch editor, S. A. Barcelona 1995. Pág. 145 a 146.

²⁹⁴ MAZEAUD Y TUNC.: *“Tratado teórico y práctico de la Responsabilidad Civil”*. Traducción española. Buenos Aires 1962, t. I, vol. 2º, Pág. 355.



está constreñido por la ley a seguir un «*iter*» lógico en cuyo último estadio se encuentra la valoración radicalmente libre de la prueba con estricto respeto a las reglas de la sana crítica, lógica y máximas de la experiencia. Valoración que nunca puede ser considerada como arbitraria, ilógica y/o injustificada, dado que la insoslayable motivación de las resoluciones judiciales obliga al Juzgador judicial a fundamentar sus decisiones en base a la norma aplicable, al contenido de la misma y a la realidad en la que debe ser aplicada. Se trata de una exigencia constitucional que alcanza su máximo exponente en los artículos 24 y 120.3 de la CE, éste último establece que las sentencias serán siempre motivadas. Preceptos que extienden su radio de acción en los artículos 248 de la LOPJ y 208 de la LECiv. También nuestro TC ha tenido ocasión de pronunciarse sobre este extremo en las sentencias 135/1995, 46/1996 y 231/1997.

CORTÉS DOMÍNGUEZ²⁹⁵ ha establecido cuatro estadios que conforman el razonamiento lógico que debe realizar el Juez con carácter previo a dictar sentencia.

- El Juez tiene, en primer lugar, que determinar si existe o no la norma invocada en el proceso, pues si no existe no tiene ningún sentido seguir el razonamiento lógico.
- El Juez tiene que comprobar que las afirmaciones efectuadas en el proceso entran dentro del supuesto de hecho abstracto de la norma jurídica invocada.
- El Juez tendrá que examinar si la consecuencia jurídica que se pide coincide con la consecuencia jurídica que se deriva de la norma.
- Por último, una vez examinadas todas esas cuestiones, tiene que concluir acerca de si los hechos invocados por la parte se ha producido en la realidad, pues no siendo así el efecto jurídico de la norma no puede ser aplicado a un caso concreto inexistente.

En consecuencia, la valoración judicial de la prueba es el proceso lógico mental que un Juez debe realizar para dar por acreditado el hecho o hechos alegados por la parte.

²⁹⁵ ALMAGRO, GIMENO, CORTÉS Y MORENO.: *“Derecho Procesal. Parte General. proceso Civil (1), t. I, vol. I”*. Tirant Io Blanch. Valencia, 1986. Págs. 406 a 409.



El problema de la valoración judicial se agudiza aún más en el ámbito de los accidentes de circulación. La dificultad que representa probar la conducta diligente del conductor del vehículo a motor para exonerarse de responsabilidad se ve incrementada, en algunas ocasiones, por la escasez de medios de prueba fidedignos para demostrar lo realmente acontecido, me refiero a aquellos supuestos donde no existe atestado, informe técnico o documento similar. Hasta tal punto que la jurisprudencia menor (en sentencias: AP de Madrid de 18 de febrero de 2009 y de 12 de diciembre de 2008; AP de Segovia de 28 febrero de 1991, 5 de febrero y 7 de abril de 1992, 16 de mayo y 3 de junio de 1994; AP de Cuenca de 14 de enero de 1997 y 20 y 22 de mayo de 1997) se ha visto obligada a flexibilizar las exigencias constitucionales que amparan la motivación de las sentencias a favor de la denominada prueba «*prima facie*» o de primera impresión, identificada por la jurisprudencia alemana²⁹⁶ como «*Anscheinsbeweis*». A este respecto, la sentencia de la AP de Madrid (secc. 10) de 12/12/2008 explica que se hace ineludiblemente preciso flexibilizar las tradicionales exigencias de prueba plena acudiendo a este tipo de prueba conforme a la cual cuando a una cierta situación de hecho corresponda según la experiencia a un curso natural típico y determinado, si se produce un resultado dañoso en dicha situación de hecho bien puede considerarse que su origen se encuentra en la causa que ordinariamente lo produce. Ello no implica, más que la facilitación de la carga de la prueba aplicando a las situaciones de hecho las máximas de experiencia que permitan deducir que un cierto suceso tiene por causa la que se colige del curso normal de los acontecimientos. Se pretende evitar, así, que una desviada concepción acerca de las exigencias probatorias en esta materia pueda provocar una generalizada denegación de tutela judicial efectiva al quedar sin resolución propiamente satisfecha gran número de las reclamaciones relativas a la indemnización de daños y perjuicios ocasionados con motivo de la circulación de vehículos de motor que conforme a la disposición adicional primera de la LO 3/1989 se acusan a través del juicio verbal civil.

²⁹⁶ Con mayor precisión *vide* NIEVA FENOLL, J.: “*Enjuiciamiento prima facie*”. Atelier.. Libros jurídicos. Barcelona 2007. Págs. 45 a 49.



El profesor LLAMAS POMBO²⁹⁷ sostiene que la condición o convencimiento en la prueba «*prima facie*», a diferencia de la prueba de presunciones, no se obtiene aquí de un hecho absolutamente probado, sino de una máxima de experiencia. La prueba «*prima facie*» no constituye presunción, sino prueba directa. En la presunción hay una serie de hechos probados que relacionados entre si, dan lugar a la deducción. Sin embargo en esta prueba, además, existe una máxima de experiencia, de carácter objetivo, estadístico y fiable que obliga a llegar a la conclusión preventiva. En consecuencia, resulta factible o procedente en los llamados sucesos típicos en los que se ha comprobado un estado de cosas que según la experiencia de la vida, indica la existencia de una cosa determinada o de una culpa. Así, si sucede, por ejemplo, que en un accidente se descubre que uno de los conductores está bajo la influencia de bebidas alcohólicas, si existe una dificultad extrema sobre quien pudo provocar el accidente, se le cargará la responsabilidad al que consumió la bebida. O si el mismo se produce por una colisión por alcance entre dos vehículos, focalizándose la mayor entidad del impacto en la parte posterior de uno de los vehículos y ante las manifestaciones encontradas o contradictorias de ambos conductores, se tendrá por probado que el accidente se produjo como consecuencia de no respetar el intervalo o distancia de seguridad entre vehículos del artículo 54 del RGC.

Sin embargo, la conclusión alcanzada mediante la prueba «*prima facie*» no es inatacable, dado que puede desvirtuarse acreditando otro posible concurso causal como origen del daño. De lo que se trata, como advierte la sentencia de la AP de Madrid (secc. 10) de 18/02/2009, es de no dejar sin la correspondiente tutela judicial efectiva los conflictos jurídicos más complicados o huérfanos de prueba y para ello, el Juez debe esforzarse en resolver el conflicto sometido a su prudente y ponderada decisión, cumpliendo su misión social como Juzgador que decide, valorando, conforme a su criterio, la totalidad de la prueba practicada y aplicando a la misma las máximas de experiencia comunes.

El ejercicio intelectual que lleva a cabo el Juez para valorar la prueba en supuestos de especial aprieto probatorio, cuando menos, se apoya en alguno de los

²⁹⁷ LLAMAS POMBO, E.: «Responsabilidad médica, culpa y carga de la prueba». J. A. MORENO MARTÍNEZ (coordinador). «Perfiles de la responsabilidad civil en el nuevo milenio». Madrid. 2000. Pág. 923.



mecanismos probatorios que a continuación se analizan: confesión de los encartados, testifical, pericial y documental.

Resulta demasiado frecuente que el único elemento probatorio del que pueda servirse el Juez sean las declaraciones de las partes implicadas en un accidente, prácticamente intrascendentes en este tipo de procesos, dado que con anterioridad a este momento procesal el confesante ha pasado por otras experiencias como son: las manifestaciones espontáneas de los encartados ante la policía inmediatamente después de acaecer el accidente, el interrogatorio sobre las causas que dieron lugar al siniestro y la instrucción judicial.

En cuanto a las manifestaciones espontáneas, ya sean verbales o escritas, éstas gozan de una carga probatoria notable. Se trata de aclaraciones prestadas por las partes colmadas de espontaneidad e inmediatez, si bien pueden presentar problemas de distorsión por componentes psicológicos y/o fisiológicos (merma acusada de las facultades físicas y psíquicas por efecto de la magnitud del accidente, o el estado de ansiedad, o por la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas). En todo caso, la manifestación o confesión de la víctima debe tratarse con suma prudencia por cuanto es innegable que todo accidente produce un traumatismo psíquico o estado emocional susceptible de alterar la apreciación de los hechos. Como apunta MUÑOZ I SABATÉ lo importante en el proceso civil es que pueda trasplantarse al mismo el testimonio de la parte rendido en otra instancia administrativa o judicial. El valor que deba darse a dicho testimonio no será propiamente el de una confesión en regla, pero valdrá como confesión extrajudicial adquiriendo en cualquier supuesto la fuerza que quiera y sepa darle el Juzgador civil.

La parte que desee argüir su defensa sobre la base de estas confesiones o manifestaciones debe prestar especial atención a la forma en que se recogen, el lugar, el estado de la víctima, si se llevan a cabo de forma espontánea (verbalmente o por escrito) y si las mismas son reconocidas, ratificadas y firmadas.

Por lo que respecta a las aportaciones de los testigos, cabe poner de manifiesto, que en raras ocasiones aportan relevancia o interés procesal. Con carácter general el accidente, sobre todo en vía urbana, puede haber sido presenciado por testigos, pero ello no significa que haya sido visto. Es durante los segundos que preceden al



choque cuando resulta necesario observar las posiciones y los movimientos de los vehículos. Precisamente por lo inesperado del accidente, prácticamente, ninguno se fija en los hechos reales, sino que se tiende más a la espectacularidad o a la situación anímica propia que a los elementos objetivos del hecho.

El testigo ideal para estos casos sería aquel que vio u oyó algo importante. Está seguro de sí mismo y de su relato. No es fácil que deje influenciar su ánimo ni que se desconcierte ni incluso cuando es interrogado por el Tribunal. Se sabe expresar bien y le dirá con calma, claridad y precisión cuanto sepa y nada más. No tiene interés personal en el accidente y lo presenció al pasar por allí.

En cualquier caso, la declaración de un testigo resulta significativa para los jueces, ya que puede proporcionar información sobre algunas circunstancias que sirvan como base fáctica de la consiguiente presunción. Para alcanzar este propósito habrá que examinar previamente la calidad y cualidad del testigo, si éste presenció o no el accidente. Un elemento probatorio que despeja toda duda sobre este extremo es el atestado. Ahora bien, en supuestos donde no se instruye atestado resulta complicado determinar si el testigo es de presencia o de referencia, circunstancia que tiene su repercusión en la valoración de la prueba. En definitiva, de lo que se trata es que las partes consigan del Tribunal que crea a sus testigos, esto es, tienen que mover al Tribunal a esa creencia que en principio no se sigue de la simple presentación del testimonio. La clave es la confianza²⁹⁸. Ésta descansa sobre cuatro presupuestos esenciales: la relación que tenga con la persona que declara, la autoridad o prestigio que tenga el testigo (un testigo prestigioso es ordinariamente creíble), la relación que el testigo tenga con los litigantes (un testigo vinculado con alguno de los litigantes es poco creíble) y la verosimilitud objetiva de la respuesta o respuestas dadas.

En otro orden de cosas, la prueba pericial se ha configurado como una de las herramientas más utilizadas en responsabilidad civil automovilística. Este tipo de prueba resulta muy aconsejable para cuestiones puntuales (velocidades, tiempos, puntos de impacto y deformaciones de los vehículos) puesto que el experto ha podido percibir aquellos datos que exige su saber técnico. Verdades matemáticas

²⁹⁸ TAFUR LÓPEZ DE LEMUS, J.: *“La valoración de la prueba civil”*. Revista Práctica de Tribunales. Diciembre 2009. Págs. 14 a 21.



que sirven para reconstruir la secuencia de un accidente que presenta una dificultad extrema ya sea por la ausencia de vestigios, ya sea por la gran cantidad de variables que intervienen. El dominio técnico de las leyes de la física no siempre ha sido bien acogido por la ciencia jurídica. En algunas ocasiones los informes periciales han sido tildados de meras elucubraciones teóricas, ya que el perito, que no ha presenciado como ocurrieron los hechos y que realiza el estudio causal del accidente mucho tiempo después, formula sus deducciones en base a las referencias hechas por las partes en el juicio. Hay que tener presente que la valoración de los informes de peritos por parte de los jueces se hace con estricta sujeción a las reglas de la sana crítica del artículo 348 de la LECiv. Entre tanto, las pericias no son vinculantes para el Juez; son opiniones, casi siempre muy valiosas y dignas de atención, pero que el Juzgador valora en su conjunto y sobre tal apreciación decide.

Poco a poco esta crítica, propiciada por la vulgarización de la investigación en accidentes de tráfico, está siendo desarticulada por la profesionalidad técnica de los equipos de reconstrucción de accidentes tanto privados (compañías aseguradoras), como públicos (ERAT Guardia Civil).

El punto de inflexión de la valoración judicial de la prueba lo encontramos en la prueba documental. Se trata de un «*thema probandi*» de trascendental importancia, habida cuenta del especial valor probatorio de este tipo de documento, máxime cuando vienen corroborados por el resto del material obrante en autos. Por ello, conviene diferenciar los accidentes en los que las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad encargados de la vigilancia y disciplina del tráfico levantan atestado de aquellos otros en los que no existe tal documento, supuestos donde la carencia del atestado se ha visto suplida, en el mejor de los casos, por una serie de documentos como pueden ser: la DAA o Parte Europeo, los reportajes fotográficos de las posiciones finales de los vehículos y/o de la entidad y ubicación de los daños materiales, las facturas o presupuestos de reparación de los vehículos y la gravedad de las lesiones, entre otras.

- La DAA o parte europeo de accidente, fruto de los convenios CIDE/ASCIDE, se ha convertido, en ausencia de atestado, en uno de los documentos más frecuentes a la hora de depurar las responsabilidades en sede judicial,



pues tiende a confeccionarse de mutuo acuerdo y, prácticamente, en el mismo momento de la producción del siniestro, sin que las partes hayan sido asistidas por especialistas en la materia (STS de 28 de octubre de 2010 y SAP de Madrid -sección 11- de febrero de 2008). Se trata de un documento específico y cuyo uso se ha generalizado de forma exponencial debido en parte a su regulación legal. El artículo 8 del RDL²⁹⁹ 8/2004, de 29 de octubre por el que se aprueba el texto refundido de la LRCSCVM establece, para agilizar las indemnizaciones en el ámbito de los daños originados con ocasión del uso y circulación de vehículos de motor, el asegurador facilitará ejemplares de la denominada DAA que deberá utilizar el conductor para la declaración de los siniestros a su aseguradora. En la práctica se ha consagrado como la forma más rápida y eficaz de determinar las responsabilidades derivadas de accidentes de circulación. De ahí que sus virtudes superen a sus defectos, ya que, generalmente, reduce notablemente la litigiosidad. En gran medida, el éxito jurídico de este documento deviene de su carácter de declaración espontánea e inmediata al que se le atribuye valor de declaración inculpatoria extrajudicial. Por tanto, tiene valor probatorio de prueba documental privada. Presunción «*iuris tantum*» de certeza salvo prueba en contrario. De manera que quien pretenda acreditar su inexactitud tendrá que probarlo, pues se trata de una prueba singular que permite, por la inmediatez en su confección y por su aceptación por los firmantes de la misma, atribuir la responsabilidad del contenido reflejado en el parte (SAP de Valencia, de 18 de enero de 2005, SAP de Barcelona, de 30 de noviembre y de 28 de junio de 2004, SAP de Madrid, de 11 de noviembre de 2003, SAP de Baleares, de 11 de julio de 2000, SAP de Valencia de 27 de enero de 1999, AP de Zaragoza, de 10 de febrero de 1999, SAP de Valencia, de 14 de diciembre de 1998, SAP A Coruña de 10 de diciembre de 1997).

²⁹⁹ El carácter legal de este documento (DAA o parte europeo de accidente) vino impuesto por la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y por la que se modifican las Directivas 73/239/CEE y 88/357/CEE del Consejo, denominada Cuarta Directiva.



- Las fotografías, prueba documental privada del lugar y de los vehículos encartados en el accidente, transmiten al Juez información relevante sobre aspectos decisivos para la valoración, ya que representan un estado de cosas existente en un concreto momento temporal. A través de este documento gráfico se puede llegar a conocer la violencia del impacto, indicio que puede albergar una excesiva velocidad de alguno de los vehículos implicados en el accidente. Obviamente, también sirve para probar el lugar del impacto, como advierte alguna AP. Es el caso de la Sentencia de 7 de abril de 2003, dictada por la AP de Madrid, a partir de la observancia de la fotografía se extraen conclusiones valorativas de importancia. FJ6º.

(...) El segundo porque hay un testigo mudo, pero más veraz y locuaz que el humano dotado de la palabra. Ese testigo es una fotografía del vehículo del actor (...).

- También son relevantes la entidad y la cuantía de los daños. Así lo establece la sentencia de la AP de Valencia, de 7 de abril de 2008 que razona: *Es cierto que en una colisión en cadena en la que existen nada menos que ocho vehículos implicados, resulta difícil determinar la sucesión exacta de los hechos, pero no lo es menos que tal dificultad puede eludirse por las declaraciones de los imputados y los daños en los respectivos vehículos. Así tenemos que la conductora condenada reconoce que circulaba a unos 70 km/h y que al no darle tiempo a frenar golpea al vehículo que le precedía el Tata V-8159-FY, este vehículo tuvo daños que le provocaron su siniestro total, los conductores de los vehículos que le preceden coinciden en estar detenidos y ser lanzados contra el que les precedía por la fuerza de un impacto posterior. Tampoco los conductores de los dos vehículos que seguían en marcha al del Sr. Manuel reconocen que su golpe fuese capaz de provocar su posterior lanzamiento contra cinco vehículos que precedían al mismo. Igualmente los daños de los vehículos precedentes, sin que la condenada haya aportado el importe de sus daños delanteros para acreditar su entidad. No cabe pues apreciar*



casas que obstaculicen su condena, rechazamos sus alegaciones al respecto.

- Un apoyo similar pueden suministrarlo a veces las facturas o presupuestos, siempre cuando contengan una descripción de las partes o zonas reparadas. SAP de Tarragona de 18 de mayo de 1992. *Pero mientras la descripción de los daños que aparece en la factura acompañada por la actora, y pueden apreciarse en las fotografías aportadas se corresponde con la versión facilitada por la misma, al igual que con el parte que el asegurado facilitó a su compañía, no sucede lo mismo por lo que respecta a los daños que presenta el vehículo conducido y asegurado respectivamente por los demandados y que, según la factura aportada a las actuaciones, se hallaban localizadas: en la aleta delantera derecha, capó, lateral derecho y techo superior izquierdo, lo que no se corresponde en modo alguno con el pretendido alcance posterior.*

La factura no sólo justifica el importe de los daños irrogados al vehículo, sino que acredita el pago del mismo. Mientras que el presupuesto sirve para acreditar el importe de los daños y justificar su reparación.

En otro sentido, la factura de los gastos es la herramienta fundamental para acreditar el valor de la reparación. Si bien, en realidad la factura pagada lo que demuestra es que, evidentemente, sobre el objeto de reparación se han llevado a cabo unos trabajos, lo cual no es óbice para mantener que los mismos sean consecuencia necesaria e indudable del hecho dañoso, ni que sus precios sean los correctos en el mercado.

- Los informes médicos y forenses son documentos que ayudan a determinar, en función de la localización de las lesiones y la gravedad de las mismas, la trascendencia del accidente y su repercusión en la responsabilidad civil. Un ejemplo significativo lo establece la lesión producida por el uso del cinturón de seguridad (contusión lineal de la pared abdominal del tórax o del cuello, que puede o no ir acompañada de lesiones internas más graves). En contra de lo que se pueda pensar, lo cierto es que la valoración del informe forense le corresponde al Juez.



Sólo a éste, dentro de su ámbito discrecional establecido en el baremo, le corresponde precisar la concreta cuantía indemnizable.

Cuestión distinta se plantea cuando se ha levantado atestado. Veamos entonces la trascendencia singular de este documento probatorio.

5.3.- El carácter del atestado policial como prueba objetiva en los siniestros con víctimas.

El atestado o informe técnico instruido por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad con competencia en la materia se convierte en una de las pruebas más objetivas al alcance del Juzgador. En los siniestros en los que existe atestado la determinación de quien sea el responsable de los concretos daños o del concreto perjuicio resulta más sencilla, dado el especial valor probatorio de este tipo de documento.

En líneas generales, como apunta MARCHAL ESCALONA, el atestado³⁰⁰ sería, «el conjunto de diligencias llevadas a cabo por la Policía judicial traducidas a un documento, que se actúa a prevención del correspondiente Órgano Judicial o Ministerio Fiscal, al objeto de comprobar la existencia de un acaecimiento que pueda revestir carácter de delito (hecho histórico), verificar los elementos integrantes del mismo al determinar su ilicitud (hecho típico), aportando al órgano, llamado a resolver en su día el material objeto de prueba que permita constatar en su doble vertiente y, en su caso, los presuntos responsables».

Se trata por tanto³⁰¹ de un documento donde se extienden y contienen las diligencias que practiquen los funcionarios de Policía judicial que puedan ser indicio o prueba para la averiguación y comprobación de los hechos presuntamente delictivos, y aprehensión, en su caso, de sus responsables.

Aunque de la definición se infiere, como característica principal, su marcado carácter penal, estatuido por los artículos 292, 293, 294, 297 (comisión de un presunto delito) y el 962 de la LECr para los supuestos en los que el hecho sea constitutivo de falta. Lo cierto es que la instrucción de este documento se ha extendido a casi la totalidad de los accidentes de circulación aún no habiéndose producido daños corporales. En estos casos, el atestado ha evolucionado hacia un

³⁰⁰ MARCHAL ESCALONA, A N.: *“El Atestado. Inicio del proceso penal”*. Ed. Thomson Aranzadi. Pamplona 2008. Pág. 25 y ss.

³⁰¹ MARTÍN ANCÍN, F Y ÁLVAREZ RODRÍGUEZ, J. R.: *“Metodología del atestado policial. aspectos procesales y jurisprudenciales”*. Tecnos Madrid 2003. Pág. 69.



documento específico denominado informe técnico. Por tanto, si del atestado se predica su arraigo al proceso penal, el informe técnico, que incorpora un juicio crítico de las causas del accidente emitido por profesionales de policía, se perfila como un documento ágil y objetivo para depurar responsabilidades en el ámbito civil. Su influencia en esta área del derecho no deja lugar a dudas, ya que la ley le otorga la prerrogativa de documento público. Si bien, se deberán distinguir las pruebas objetivas que se puedan encontrar en su interior y diferenciarlas de las valoraciones y declaraciones que en ellas se contengan. En los procesos civiles³⁰² se deberá ratificar en el solo supuesto de que alguna de las partes impugne el documento.

Tanto en un caso como en otro las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, con competencia en la materia de tráfico, están obligadas por ley³⁰³ a confeccionar atestado, en supuestos de lesionados o fallecidos; o informe técnico, en supuestos de daños materiales.

³⁰² Vide RIVES SEVA, J. M.: *“Responsabilidad civil derivada del hecho de la circulación de vehículos a motor”*. Las Rozas (Madrid): La Ley, 2009.

³⁰³ La Constitución Española de 1978, prevé unos mandatos claros en cuanto a la organización de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado. En este sentido el artículo 104 vino a establecer que en la ley Orgánica se debían determinar las funciones, principios básicos de actuación y estatutos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. Asimismo, mediante los artículos 149.1.29ª y 148.1.22ª se determinó el marco jurídico en el que los Estatutos de Autonomía podían establecer la forma de concretar la posibilidad de creación de las policías de las respectivas Comunidades Autónomas y los términos dentro de los cuales pueden asumir competencias en cuanto a la coordinación y demás facultades en relación con las policías locales. Dando cumplimiento a los requerimientos constitucionales la Ley de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo vino a regular las funciones de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, de las Comunidades Autónomas, de las Policías locales. Artículo 12. Serán ejercidas por la Guardia Civil: c) La vigilancia del tráfico y transporte en las vías públicas interurbanas. De igual forma encontramos plena capacidad operativa para la instrucción de atestados por accidente de tráfico a las policías autonómicas de Cataluña (Ley de ordenación del sistema de seguridad pública de Cataluña 4/2003, de 7 de abril), País Vasco (Ley 4/1992, de 17 de julio, de Policía del País Vasco) y de Navarra (Ley Foral 8/2007 de 23 de marzo de Policías de Navarra). Siguiendo la misma línea y en consonancia con el deber de instruir atestados por accidente de circulación del artículo 53 de la Ley de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, en el ámbito local, destacan, entre otras: Ley 4/1998, de 22 de julio, de Policías Locales de Cataluña (art. 11), Ley 4/1992, de 8 de julio, de Policías Locales de la Comunidad de Madrid (art. 10), Ley 4/1992, de 17 de julio, de Policías del País Vasco (art. 27), Ley 4/1998, de 22 de julio, de Policías Locales de Murcia de 1998 (art. 7 y 8), Ley 5/2000, de 15 de diciembre, Policías Locales de Cantabria (art. 10), Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid (art. 40), Ley 23/2006, de 20 de diciembre, de Capitalidad de Palma de Mallorca de las Illes Balears (art. 125), Ley Foral 8/2007, de 23 de marzo, de Policías de Navarra (art. 9), Ley 4/2007, de 20 de abril, de Coordinación de policías Locales de Galicia (art. 8). Por tanto, podemos concluir, que ha sido asignada la competencia para la instrucción de atestados con motivo de los accidentes de circulación, a las Policías Locales dentro del casco urbano de competencia de las mismas, y ello para todo el territorio nacional. Finalmente, las policías portuarias acometerán la instrucción de atestados dentro de los recintos portuarios. Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.



Ahora bien, para que el documento surta los efectos oportunos de objetividad ha de cumplir con unos requisitos³⁰⁴ mínimos de documentación de las diligencias practicadas, de especificación de los hechos averiguados y de recopilación de las declaraciones e informes recibidos.

— Documentación de las diligencias practicadas.

El atestado debe plasmarse, salvo imposibilidades, de forma documental y su contenido deberá informar respecto de las actuaciones realizadas por los agentes instructores en el siguiente sentido:

- 1.- *Por qué medio han conocido el accidente, y en que fecha y hora.*
- 2.- *Identificación de los agentes actuantes.*
- 3.- *Momento de personación en el lugar del accidente.*
- 4.- *Número de folios de los que se compone el atestado.*
- 5.- *Destino del atestado, dependencias o en su caso juzgado.*
- 6.- *Indicación de si se instruirá un informe técnico complementario.*

— Especificación de los hechos averiguados.

El atestado deberá consignar los siguientes extremos.

- 1.- *Lugar, fecha y hora de ocurrencia de los hechos.*
- 2.- *Circunstancias climatológicas.*
- 3.- *Características de la vía.*
- 4.- *Visibilidad e iluminación de la vía al momento de ocurrencia del accidente.*
- 5.- *Sentido de circulación de los vehículos o intervinientes antes de la colisión.*
- 6.- *Punto de colisión.*
- 7.- *Identificación de los vehículos intervinientes, con la filiación de su conductor, ocupantes y póliza de SOA.*
- 8.- *Identificación de otros elementos intervinientes, como inmuebles, mobiliario urbano, animales, bienes, unidades remolcadas, u otros tipos de vehículos sin motor.*
- 9.- *Identificación de las personas lesionadas y la posición que ocupaban.*
- 10.- *Reseña de aquellas circunstancias que en las personas hubieran tenido una influencia en la ocurrencia del accidente, tales como, limitaciones de visión,*

³⁰⁴ Requisitos establecidos con meridiana claridad por SALMERÓN PORRAS, D. Director General de BCN «Assessorament i Gestio» en el seno del XXIV Congreso de Derecho de la Circulación, Madrid 2008.



alteración de las capacidades físicas o psíquicas, falta de habilitación para conducir, etc.

11.- Identificación de los daños sufridos en los vehículos, o en los bienes.

12.- Reseña de aquellas circunstancias que en los vehículos hubieran tenido una influencia en la ocurrencia del accidente, tales como limitaciones de carga, alteración de las características homologadas, falta de habilitación para la circulación, etc.

13.- Identificación de la señalización horizontal y vertical en el punto del accidente, así como aquella que en las proximidades pudiera tener una afectación en el mismo.

14.- Reseña de la velocidad permitida en el tramo de vía.

15.- Utilización de los recursos en materia de seguridad por parte de las personas, como cinturón de seguridad, sillas adaptadas para menores, o casco en los motoristas.

16.- Identificación de testigos.

17.- Juicio crítico del accidente (los agentes deberán librar la versión del accidente, en base al conocimiento alcanzado de los hechos).

18.- Informe fotográfico.

19.- Croquis del accidente.

20.- Filmación del accidente, si existiera.

– Recopilación de las declaraciones e informes recibidos.

1.- Manifestaciones de los implicados en el accidente.

2.- Declaraciones de los testigos identificados.

En cuanto a los informes que puedan haberse confeccionado con motivo del siniestro, deberán unirse al atestado, si al momento de su recepción todavía se encuentran en fase de instrucción, o se dirigirán directamente al juzgado si el atestado ha sido remitido a las dependencias judiciales.

Podemos destacar entre otros:

1.- Informes toxicológicos o psicotrópicos

2.- Informes médicos, parte de lesiones.

3.- Informes periciales.

4.- Informes de reconstrucción.



– Reseñas de pruebas e indicios.

La versión de los hechos, o el entendimiento de lo sucedido, debe tener un apoyo en las pruebas e indicios que los agentes instructores recopilen en el lugar del accidente.

De este modo deberán prestar atención a los siguientes aspectos:

- 1.- *Posición final de los vehículos o intervinientes tras el accidente.*
- 2.- *Huellas y vestigios encontrados en la calzada.*
- 3.- *Deformaciones sufridas en los vehículos.*
- 4.- *Desplazamiento sufrido por las personas, objetos o vehículos como consecuencia de la colisión.*
- 5.- *Alcoholemia o evidencia manifiesta.*

En consecuencia, una completa instrucción del atestado eleva los estándares de objetividad, en cuanto a los datos allí consignados; y de profesionalidad, en lo atinente a la fuerza actuante. Toda esta amalgama de reseñas provoca que la mayoría de los jueces, a la hora de valorar este elemento probatorio, muestren su convencimiento de que la imparcialidad del atestado, por quien los redacta, es suficiente para no plantearse que los hechos se han producido de forma distinta a como se concluye en el informe. La jurisprudencia más especializada (SSTC 107/1983, 100/85, 101/19985, 145/1985, 173/1985, 49/1986, 145/1987, 22/1988, 5/1989, 182/1989, 24/1991, 138/1992, 303/1993, 51/1995, 157/1995 15/01/1990, 13/10/1992, 14/10/1997, 201/1998 y TS de 02/05/1990) viene determinando que el atestado parte de una presunción de veracidad, pero que la misma debe ser sometida a contradicción en juicio y ratificada por sus autores para darles el valor probatorio suficiente. Así la sentencia de la AP de Alicante de 1999, haciendo una exégesis de la doctrina tanto del TC como del TS establece:

(...) El atestado policial, elemento probatorio importante, posee el valor de mera denuncia y adquiere real valor de prueba si es reiterado y ratificado en le Juicio oral, normalmente mediante la declaración testifical de los agentes de policía firmantes del mismo o por testigos, con lo que se salvan los principios constitucionales de oralidad, de inmediación y de contradicción, permitiendo el ejercicio del derecho de defensa con las debidas garantías procesales (...).



Otras sentencias: Sentencia de la AP de Tarragona, de 11 de abril de 2007. Sentencia de la Sección 11 de la AP de Valencia, de 12 de diciembre de 2008, Auto de la Sección 3 de la AP de Almería, de 20 de octubre de 2008, Sentencia de la AP de Alicante de 22 de febrero de 2000 y de 10 de enero de 2003.

El atestado tiene virtualidad probatoria propia cuando contiene datos objetivos y verificables, pues hay partes del atestado, como pueden ser croquis: planos, huellas, fotografías que deben ser utilizados como elementos de juicio coadyuvantes, siempre que sean introducidos en el juicio oral como prueba documental a fin de posibilitar su efectiva contradicción por las partes.

Si lo que se pretende es evidenciar estos datos objetivos, no se exige, al menos en el proceso civil la posterior adveración de sus autores. Sentencia de la AP de Pontevedra, de 10 de diciembre de 1993.

La Juzgadora de instancia privó a este atestado de valor probatorio, por la circunstancia de que no fue adverado a la presencia judicial por los agentes que lo confeccionaron. Pero tal postura no parece admisible, porque el atestado -desde un punto de vista puramente civil y en sentido amplio- es un documento oficial, en cuanto es confeccionado por funcionarios públicos competentes en el ejercicio de sus cargos, aunque sus autores no tienen reconocida fe pública de ninguna especie. El atestado no puede asimilarse a un documento privado, el cual debe ser en principio adverado por sus autores u otras pruebas para ser tenido en cuenta como un elemento probatorio en el proceso civil. Cosa distinta ocurre desde el punto de vista criminal, en que el atestado, por ministerio de la Ley tiene reconocido únicamente carácter de simple denuncia (art. 297 de la LECrim), siquiera la jurisprudencia de la Sala Segunda del TS tiende a revalorizarlo en cuanto recoja datos de hechos y pericias técnicas. Así pues, dentro del proceso civil, un atestado que llega por vía oficial al Juzgado no puede ser ignorado a pretexto de que los funcionarios que lo confeccionaron no fueron llamados para adverarlo ante la presencia judicial, salvo que su autenticidad hubiera sido expresamente impugnada (...).

Asimismo, cuando los atestados contienen determinadas pericias técnicas, realizadas por los agentes policiales (por ejemplo, el test alcoholimétrico) y que



no pueden ser reproducidos en el acto del juicio oral, es posible considerar dichas pericias como actividad probatoria a título de prueba pericial preconstituida, siempre y cuando el atestado se incorpore al proceso y sea debidamente ratificado (Sentencia de la AP de Tarragona, de 11 de abril de 2007).

No obstante, cabe hacer algunas apreciaciones. Según MUÑOZ I SABATÉ conviene tener presente que la naturaleza jurídica de esta prueba no es propiamente documental ni tan siquiera en su modalidad técnica de prueba de informes, sino que se trata de un complejo de elementos probáticos que surgen como consecuencia de una investigación de campo y cristalizan en recogida de datos, levantamiento de planos, obtención de fotografías, constatación de declaraciones y evaluación del accidente. Precisamente en razón a esta híbrida naturaleza jurídica, la valencia probática del informe técnico presenta oscilaciones. Todo lo que consiste en pura inspección ocular, croquis y fotografías, merece la credibilidad propia de testigo imparcial y cualificado. Ahora bien, la valoración judicial de estos documentos ha de tener presente, que las fotografías que muestran la situación de los vehículos colisionados no siempre se corresponde con su situación inicial, que el croquis a veces no se limita a tipografiar los hechos tal como los percibe la fuerza pública interviniente, sino que se adentran en diseñar trayectorias u otros movimientos no percibidos, que las deducciones que plasman los agentes en el juicio crítico no están exentas de cierta subjetividad cuando no existe una prueba o indicio evidente del accidente.

El problema de que se produzcan estos errores en los atestados e informes técnicos de la Guardia Civil, Policías Autonómicas o Policías Locales radica en la imposibilidad de su subsanación a posteriori por parte de los técnicos³⁰⁵ a los que se solicite una investigación o reconstrucción del accidente. Los errores de los atestados se ciñen, entre otros, a los siguientes aspectos:

- Defectuosa localización del punto kilométrico exacto donde tuvo lugar el accidente.

³⁰⁵ IGLESIAS PULLA, A.: *“Las dificultades de los jueces para la interpretación de los informes técnicos sobre accidentes de tráfico”*. Trabajo parcialmente financiado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología. Plan nacional I+D+I 2000-2003. Proyecto “BJU2001-2569. Valoración de pruebas periciales en el proceso y análisis de repercusiones. Documento Internet. Págs. 2 a 3.



- Medidas características del lugar del accidente. Incorrectas o insuficientes.
- Defectuosa referencia de los vestigios o huellas. No se determinan puntos fijos de referencia.
- Incorrecta medida de la longitud de las huellas de frenada por no tener cuidado con las zonas no visibles desde un determinado punto de vista.
- Defectuosa atribución de las huellas o vestigios a cada uno de los vehículos implicados, en colisiones múltiples fundamentalmente.
- Mala interpretación de los movimientos pre y post colisión.
- Incorrecta determinación o no determinación del punto de atropello.
- Incorrecta colocación o no consideración de los obstáculos a la visibilidad de los conductores (atropellos, intersecciones, etc).
- No se miden los cadáveres de los peatones atropellados.
- No tener en cuenta los diagramas de barras de regulación semafórica en un momento determinado para determinar la veracidad o no de la declaración de los conductores implicados.
- No hacer referencia al color de la ropa de los peatones atropellados.
- Defectuosa relación de daños en los vehículos implicados (palanca de cambios, filamentos, cinturón de seguridad, velocímetro, cuentarrevoluciones, estado de los neumáticos y llantas, presión de los neumáticos, sistema de dirección, rotativo luminoso, interruptor de alumbrado, indicadores de dirección, etc.).
- Incompleta inspección de la escena del accidente (farolas que producen zonas de contraste y dificultan la percepción de peatones por parte de los conductores).
- Mala ejecución de los croquis. Croquis no realizados a escala o a “escala aproximada”.
- Croquis que no reflejan la realidad del accidente, no incluyen contenedores de papel o de basura, incorrecta localización de viviendas, señales, etc.
- Incluir vestigios, huellas o posiciones en los croquis y que ni siquiera se mencionan en el cuerpo escrito del atestado técnico. Siempre se plantea



la misma duda, ¿están realmente a escala esos vestigios, huellas en el croquis?



– Capítulo quinto –

TRATAMIENTO DE LA CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA EN EL SOA Y EN EL CCS.

1.- Cuestiones previas.

El desarrollo de este capítulo pretende analizar la transversalidad de la exención de responsabilidad por culpa exclusiva de la víctima sobre el SOA y el CCS. Herramientas jurídicas que conforman los dos pilares fundamentales del sistema de garantías de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.

Vamos a acometer el tema desde una perspectiva, o tal vez mejor, con un instrumental básicamente jurídico, para lo cual no tenemos más remedio que echar mano de la regulación que arroja al régimen estatuido para el SOA. En virtud de este seguro, el asegurador se obliga a satisfacer la indemnización debida a un tercero como consecuencia de los daños causados con motivo de la circulación del vehículo asegurado, en los términos que veremos a lo largo de este capítulo. Por ello, antes de tratar la cuestión de la culpa o negligencia de la víctima, en este caso conductor del vehículo, resulta preceptivo atender a algunas cuestiones relacionadas tanto con la naturaleza, funciones y partes del contrato del SOA, como con la cobertura del mismo.

Lo cierto es que la incidencia de la conducta negligente del conductor víctima del accidente de tráfico en relación a la influencia del SOA se ciñe a un caso concreto. En estos supuestos el conductor del vehículo, único responsable del accidente por su actuar negligente, queda al margen de la cobertura del SOA. Dicho de otra forma, el SOA no cubre los daños que el propio conductor se ha irrogado así mismo como consecuencia de su conducta negligente. Luego entonces, la culpa exclusiva del conductor víctima del accidente, al margen del su régimen jurídico estatuido en el artículo 1, se manifiesta a través de una exclusión de cobertura legal a favor del asegurador. La cuestión no está exente de cierta polémica y ha dado lugar a interpretaciones contradictorias. El papel protagonista de esta controvertida situación



lo encarna el artículo 5 de la LRCSCVM, tanto es así que con el fin de evitar mayores consecuencias la última reforma de la Ley ha dado una nueva redacción al precepto en discordia. Ahora el apartado 1 del artículo 5 de la LRCSCVM establece que la cobertura del seguro de suscripción obligatoria no alcanzará a los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o fallecimiento del conductor causante del accidente.

En otro orden de cosas, siguiendo la estela jurídica de la culpa exclusiva de la víctima, no podemos olvidar la repercusión de esta circunstancia en el régimen establecido por el CCS. Al igual que sucede con el SOA, la operatividad de la exención muestra su cara más debatida y problemática en el supuesto de daños personales causados por vehículo desconocido. Aquí coinciden notables dificultades probatorias e incluso algunas circunstancias propicias para defraudar al órgano de garantía, dado que a la oposición de responsabilidad por culpa exclusiva de la víctima, llevada a cabo hasta sus últimas consecuencias por el CCS, se une el aprieto probatorio del perjudicado.

2.- El SOA como seguro de responsabilidad civil.

2.1.- Consideraciones generales.

Aunque en sus albores el seguro de responsabilidad civil fuera tachado de inmoral por pechar con las consecuencias económicas del verdadero culpable de la acción u omisión dañosa, su aportación social ha contribuido notablemente al desarrollo industrial. El seguro de responsabilidad civil es un seguro moderno, no aparece hasta el primer tercio del siglo XIX³⁰⁶. Sin su apoyo hubiese sido imposible alcanzar el nivel de progreso actual. Tanto es así, que según el grado de implantación de la responsabilidad civil en la sociedad podemos afirmar si estamos o no ante una sociedad avanzada. Lo que ha recibido la denominación de la cultura de la reclamación de la sociedad. En definitiva, Responsabilidad civil y seguro forman un binomio inseparable desde la óptica jurídica, ambos conceptos han evolucionado a la par.

³⁰⁶ ALONSO SOTO. R.J: “Responsabilidad civil y seguro”. Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid, núm. 4, 2000. Págs. 193-204.



En el marco de los seguros de responsabilidad civil el SOA sigue siendo el verdadero protagonista. Se trata sin duda del seguro más extendido en los países de la órbita Europea. En nuestro país el primer texto que contempló la obligatoriedad del seguro de vehículos fue la Ley 122/1962 de 24 de diciembre sobre Uso y Circulación de Vehículos a Motor. Tras esta irrupción en el ordenamiento español, la presente norma ha sido objeto de frecuentes modificaciones por influencia del derecho comunitario, motivado por el hecho trascendental de la adhesión de España a la Comunidad Económica Europea.

La cambiante reglamentación alcanzó el punto más álgido con la entrada en vigor de la Ley 21/2007 de 11 de julio. Mediante esta norma se adapta el régimen legal del sector a las exigencias comunitarias impuestas por la denominada Quinta Directiva de 2005. El rastro que van dejando las constantes mutaciones legislativas nos indica que el objetivo perseguido tanto por las instancias europeas, como nacionales es defender a ultranza los intereses de las víctimas por accidentes de circulación. Por tanto, se ha producido un giro respecto de la finalidad mixta del seguro de responsabilidad civil. Ahora lo que prima es la protección a las víctimas y/o perjudicados por accidentes de tránsito vehicular, quedando en un segundo plano la protección del patrimonio del asegurado.

En definitiva, el seguro obligatorio de automóviles se ha convertido en un instrumento jurídico de suma importancia. Este tipo de seguro junto con el CCS forman los dos pilares fundamentales del sistema de garantías de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.

2.2.- Concepto y régimen jurídico.

Con carácter general podemos afirmar, que el SOA forma parte de los denominados seguros de responsabilidad civil. Pese a que algunos autores³⁰⁷ consideren que este seguro está más próximo al modelo de seguros de accidentes, al ser concebido como una garantía del resarcimiento a favor del perjudicado, que a un modo de liberación del propietario o detentador del vehículo. Lo cierto es que concurren elementos que resultan decisivos a la hora de afirmar la adscripción a los seguros de responsabilidad

³⁰⁷ URÍA. *“Problemas fundamentales”*. 1963. Pág. 24. Este autor esgrime la desnaturalización del seguro obligatorio de automóviles. Entiende que cada vez se va pareciendo más al seguro de accidentes. Seguro que aparece regulado en el artículo 100 de la Ley 50/1980 de Contrato de Seguro. En cambio, más que una absorción por el seguro de accidentes estaríamos ante una figura a caballo entre los seguros de responsabilidad civil y de accidentes.



civil. El seguro facultativo tiende a satisfacer una exigencia individual, mientras que el obligatorio tiene como finalidad una exigencia de interés general, ya que responde a una reivindicación social enraizada en la protección tutelar del tercero³⁰⁸. Se trata de un tipo de aseguramiento que no protege activos, sino pasivos, esto es deudas patrimoniales (STS 15/06/1995).

Siguiendo a SÁNCHEZ CALERO³⁰⁹ y a lo previsto en el artículo 73 LCS por el seguro de responsabilidad civil el asegurado se obliga, dentro de los límites establecidos en la ley y en el contrato a cubrir el riesgo del nacimiento a cargo del asegurado de la obligación de indemnizar por un hecho previsto en el contrato de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurado conforme al derecho. Por tanto, el asegurador asume el riesgo que se cierne sobre el asegurado en virtud del contrato. Responsabilidad del asegurado que se transforma en indemnización a favor de tercero perjudicado cuando se ocasiona el daño por acción u omisión del asegurado. De forma análoga, la sentencia de 3 de octubre de 1998 del TS establece, con meridiana claridad, que el concepto genérico de cuanto deba entenderse por responsabilidad civil –obligación atribuida a una persona respecto a indemnizar a otra los daños y perjuicios –se encuentra regulada en el artículo 73 de la LCS que siguiendo las directrices del artículo 1 de la misma, vine a definir el seguro de esa denominación como aquel en que el asegurador se obliga, dentro de los límites legales y contractuales, a cubrir el riesgo, a cargo del asegurado de la obligación de indemnizar a un tercero los daños y perjuicios causados por un hecho previsto en el contrato, de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurado.

Las claves de este tipo de seguro las encontramos en los artículos 73 a 76 de la Ley 50/1980 de Contrato de Seguro. Asimismo, se pueden distinguir los siguientes ramos en el seguro de responsabilidad civil.

- Ramo 10, responsabilidad civil en los vehículos terrestres automóviles.
- Ramo 11, responsabilidad civil de vehículos aéreos, comprendida la responsabilidad del transportista.

³⁰⁸ La protección del patrimonio del asegurado y la tutela de los intereses del tercero perjudicado han sido objeto de constante referencia en la jurisprudencia del TS. SSTS de 10/11/1995, de 30/12/1996, de 20/07/2005. *Vide* REGENERO CAMPOS, L. F.: “LCS...” Aranzadi Thomson. Navarra, 2007. Págs. 1048 y ss.

³⁰⁹ SÁNCHEZ CALERO, F. “LCS. Comentario a la ley 50/1980, de 8 de octubre y a sus modificaciones”. Navarra 2005. Aranzadi Thomson. Pág. 1289 y ss.



- Ramo 12, vehículos marítimos lacustres y fluviales, comprendida la responsabilidad civil del transportista.
- Ramo 13, responsabilidad civil general que comprende toda responsabilidad distinta a las mencionadas en los tres números anteriores.

Trasladando los elementos de esta definición al seguro obligatorio de vehículos, podemos decir, que en virtud de este seguro el asegurado se obliga a satisfacer la indemnización debida a un tercero como consecuencia de los daños causados con motivo de la circulación del vehículo asegurado.

Una de las características principales que identifica a este tipo de seguro es su cambiante y minuciosidad legislativa. La norma que lleva a cabo su desarrollo es el RDL 8/2004, de 29 de octubre modificada, en gran parte, por la Ley 21/2007 de 11 de julio. Ambas regulan la responsabilidad civil y el seguro en la circulación de vehículos a motor. Por tanto, teniendo en cuenta la máxima; “quien sufre un daño causado por un vehículo a motor tiene derecho a cobrar una indemnización con cargo al seguro obligatorio de automóviles o al CCS”, el artículo 2.1 del texto refundido de la LRCSCVM obliga a todos los propietarios de vehículos a motor estacionados habitualmente en España a contratar y mantener en vigor un seguro que cubra la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor. Sobre la base del cumplimiento de esta exigencia se desarrolla las consecuencias del incumplimiento del deber de aseguramiento, el ámbito territorial y material, límites cuantitativos, obligaciones del asegurador, etc. Artículos 2 a 11 de la LRCSCVM.

Otro rasgo importante lo conforma la doble finalidad que persigue. Por una parte, protege el patrimonio del asegurado; y, por otra, garantiza el resarcimiento a favor del perjudicado. Función que como apuntaba «*ut supra*» se ha convertido en el objetivo fundamental del SOA. En este sentido, el asegurador está obligado a indemnizar los daños irrogados a las personas, salvo las exclusiones del artículo 5 de la LRCSCVM. Entre ellas la que excluye a los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o fallecimiento del conductor del vehículo causante del accidente.

A pesar de ostentar cierta semejanza con la figura jurídica del contrato a favor de tercero, el elemento diferenciador respecto del contrato de SOA es, precisamente, el propio tercero, ya que éste es una persona indeterminada o desconocida hasta que surge la obligación de indemnizar por parte del asegurado.



Ahora bien, la vitola o marchamo que mejor identifica a este seguro obligatorio es la posibilidad de que el perjudicado pueda dirigirse contra el asegurador en virtud de la acción directa que éste posee (artículo 10 del LRCSCVM). Este hecho constituyó uno de los avances más novedosos del seguro de responsabilidad civil.

También la cobertura ofrece una peculiaridad en esta clase de contrato. El comienzo de la misma no coincide con el momento de la perfección del contrato. Cuestión que se encuentra respaldada legalmente mediante la solicitud y proposición de seguro del artículo 6 de la LCS.

Se afirma que el SOA pertenece a la categoría de los contratos forzosos, en cuanto que, por el mero hecho de serlo, el propietario de un vehículo de motor está obligado a suscribirlo, y de contenido legalmente determinado (artículo 2.1 LRCSCVM y artículo 1.1 RRCSVM). Sin embargo la vigente regulación admite un cierto juego a la autonomía de la libertad, puesto que existen ciertas parcelas en las que se permite una reglamentación convencional.

3.- Deber de suscripción del seguro. La pieza clave del sistema.

3.1.- La obligación de asegurarse.

El deber de suscripción del seguro obligatorio constituye la principal obligación del propietario de un vehículo a motor. La LRCSCVM contempla expresamente esta exigencia en el artículo 2 apartado primero. Todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en España estará obligado a suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular, que cubra, hasta la cuantía de los límites del aseguramiento, la responsabilidad civil a que se refiere el artículo 1.

Se trata de un deber legal que recae sobre una persona respecto de su situación con el vehículo a motor. Obligación que se conforma entorno al sujeto obligado, – propietario– y al objeto material –vehículo de motor–, en virtud de la relación que los une –propiedad–, sin dejar a un lado el objeto espacial –estacionamiento habitual en España– del que me ocuparé más adelante. Por tanto, la interrelación de estos



cuatro elementos constituye la obligación de suscribir y mantener en vigor³¹⁰ el SOA. Deber del que puede quedar relevado el propietario si existe otra persona con especial interés en el aseguramiento. En principio, la norma está pensando en el caso del depositario, arrendatario, usufructuario o el adquirente con reserva de dominio. No obstante, la interpretación del precepto alcanza a otro tipo de personas cuya responsabilidad pueda ser declarada como consecuencia de un accidente.

Cuando el artículo 2.1 de la Ley 21/2007 de 11 de julio, por la que se modifica el Texto Refundido de la LRCSCVM, alude a la figura del propietario como obligado a concertar el SOA se está refiriendo al propietario civil con independencia de quién figure como tal en los correspondientes registros o ficheros. En consecuencia, lo dispuesto en el artículo 4 del RSORCCVM, en el que se considera como propietario para suscribir el seguro a la persona natural o jurídica a cuyo nombre figure aquel registro público que corresponda, ha de ser tenido en cuenta, solamente, de forma presuntiva³¹¹.

Para determinar el alcance de la exigencia u obligación legal de suscribir el SOA es necesario definir cual o cuales son los vehículos susceptibles de portar seguro. En este sentido, como ya hiciera en el apartado dedicado al concepto de vehículo a motor, hay que estar a lo que dispone el artículo 1 del RSORCCVM. Para una mejor comprensión citaré a continuación, en base a la normativa aplicable³¹², los vehículos que no están obligados a contratar el seguro obligatorio de automóviles. Así quedarían al margen del deber de aseguramiento: vehículos de tracción animal, ciclos, bicicletas, bicicletas con pedaleo asistido, tranvías, vehículos especialmente concebidos y construidos para realizar trabajos industriales o agrícolas (como por ejemplo: maquinaria agrícola automotriz, tractocarro, etc.), vehículos destinados de forma exclusiva a competición en pruebas deportivas en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas, sin perjuicio del seguro especial para estos acontecimientos.

³¹⁰ Compromiso que fue reforzado por el artículo 636 del CP hasta la modificación operada por Ley orgánica 15/2003 de 25 de noviembre. A partir de este momento quedó despenalizada del ámbito de las faltas la conducta de conducir un vehículo careciendo de SOA. La impunidad de este tipo de actividades fue propiciada por razones de política criminal, ya que prácticamente apenas se utilizaba.

³¹¹ Así lo expresa la sentencia del TS de 14 de diciembre de 1998 y en el mismo sentido la sentencia de la AP de Málaga de 6 de junio de 1998. *“La adquisición a título oneroso de la propiedad de un vehículo de motor como la de cualquier otro bien mueble o inmueble se rige exclusivamente por la teoría del título y del modo, que consagran los artículos 609 y 1095 del CC”*. El RSORCCVM incorpora en el artículo 4 el carácter presuntivo del titular registral en cuanto a la propiedad del vehículo se refiere.

³¹² Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. RSORCCVM aprobado por RD1507/2008, de 12 de septiembre.



Respecto al carácter obligacional del SOA poco o nada más se puede decir. Sin embargo, la importancia que la Ley 21/2007 otorga a esta exigencia se pone de manifiesto en el apartado 2 y siguientes del artículo 2, precepto que ha sido objeto de una profunda reformulación a partir de la entrada en vigor de la presente norma. Este control de cumplimiento se verifica con la finalidad de permitir la averiguación, a la mayor brevedad posible, de cual es la entidad aseguradora de un vehículo por parte de las personas implicadas en un accidente. Su contenido hace referencia a la obligación de controlar el aseguramiento de los vehículos que circulan por el territorio español. Una de las principales medidas para ejercer esta vigilancia, sobre la obligación de asegurar el vehículo, recae sobre las entidades aseguradoras. Sobre ellas pesa el compromiso de remitir al Ministerio de Economía y Hacienda, a través del CCS, la información sobre los contratos de seguro que sea necesaria con los requisitos en la forma y con la periodicidad que se determine reglamentariamente. El incumplimiento de esta obligación constituirá infracción administrativa muy grave o grave de acuerdo con lo dispuesto, respectivamente, en los artículos 40.3 s) y 40.4 u) del Texto Refundido de la LOSSP, aprobado por el RDL 6/2004, de 29 de octubre. El Ministerio de Economía y Hacienda coordinará sus actuaciones con el Ministerio del Interior para el adecuado ejercicio de sus respectivas competencias en este ámbito.

El RSORCCVM prevé en el artículo 23 esta infracción administrativa consistente en el incumplimiento de la obligación de remisión de información al FIVA³¹³ del artículo 2.2 LRCSCVM.

El propio reglamento desarrolla las dos modalidades de sanción, leve y grave. El artículo 40.4u) de la LOSSP establece que constituirá infracción leve: la falta de remisión de la información a que se refiere el artículo 2.2 de la LRCSCVM, así como la falta de veracidad de la información remitida cuando con ello se dificulte el control del efectivo cumplimiento de la obligación de aseguramiento o la identificación de la entoldada aseguradora que debe asumir los daños y perjuicios ocasionados de un accidente de circulación. Por su parte, el artículo 40.3 s) se encarga de sancionar las infracciones graves. Dicha infracción consistirá: en la falta de remisión de información,

³¹³ Artículo 23. Fichero Informativo de Vehículos Asegurados. Este precepto afirma y reconoce, en el apartado 3º, la presunción de veracidad a efectos informáticos y por tanto cabe contra él, prueba en contrario. Existen dos bases de datos, el registro de matriculaciones de la DGT y el Fichero Informático de Vehículos Asegurados FIVA, que administra y controla el CCS. Mediante anexo al Reglamento se establece la finalidad y los usos previstos para el fichero, las personas o colectivos de origen de los datos, procedencia y procedimiento de recogida, la estructura básica del fichero, la cesión de datos, el órgano responsable, servicio o unidad de consulta y medidas de seguridad.



en el incumplimiento de sus normas de desarrollo, y en la falta de veracidad de la información remitida cuando dificulte el control del efectivo cumplimiento de la obligación de aseguramiento o la identificación de la entidad aseguradora, siempre que tales conductas tengan carácter reincidente.

En el mismo sentido, el artículo de referencia incorpora otros mecanismos para el control del aseguramiento destinados, en este caso, a comprobar la existencia de seguro. El apartado tercero del artículo 2 atribuye competencias a las autoridades aduaneras españolas para comprobar la existencia y, en su caso, exigir a los vehículos extranjeros de países no miembros del EEE que no estén adheridos al Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados, y que pretendan acceder al territorio nacional, la suscripción de un seguro obligatorio que reúna, al menos, las condiciones y garantías establecidas en la legislación española. En su defecto deberán denegarles dicho acceso.

En su caso, el apartado cuarto arguye el supuesto de vehículos con estacionamiento habitual en territorio de un Estado miembro del EEE o vehículos que teniendo su estacionamiento habitual en el territorio de un tercer país entren en España desde el territorio de otro Estado miembro. En estas circunstancias, se podrán realizar controles no sistemáticos del seguro siempre que no sean discriminatorios y se efectúen como parte de un control que no vaya dirigido, exclusivamente, a la comprobación del seguro.

En otro orden de cosas, el incumplimiento³¹⁴ de la obligación de aseguramiento ocasiona una serie de efectos de distinta naturaleza. Efectos administrativos y civiles.

— Efectos administrativos.

Se encuentran regulados en el artículo 3 de la LRCSCVM³¹⁵. Este precepto propone distintas medidas y sanciones respecto al incumplimiento de la obligación de asegurarse.

³¹⁴ Se calcula que en los países de nuestro entorno, Francia, Italia, Reino Unido las cifras de vehículos que circulan o carecen de seguro se mueven entre el 7 y el 11%. Porcentajes que contrastan con los resultados obtenidos de los países nórdicos y Países Bajos que oscilan alrededor del 1-2%. Por su parte Alemania solo registra un 0.02% de vehículos circulando sin seguro. Los nuevos miembros de la Unión Europea superan con creces estos porcentajes situándose en torno la 25 y 30% de sin seguros en 2006. Es bastante probable que el efecto directo de el incumplimiento de la obligación de aseguramiento encharca los precios de las primas como consecuencia den la siniestralidad de estos vehículos. *Datos ofrecidos por el Council of Bureaux A. G junio 2006.*

³¹⁵ Modificado sustancialmente en sus apartados 2, 3 y párrafos terceros y cuarto de la letra b del apartado 1. Redacción según Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico,



- ✓ La prohibición de circulación por territorio nacional de vehículos no asegurados.
- ✓ El depósito o precinto público o domiciliario del vehículo con cargo a su propietario, mientras no sea concertado el seguro. La medida cautelar será de un mes, en caso de reincidencia tres meses y en el supuesto de quebrantamiento del depósito o precinto un año. Los gastos que se originen como consecuencia del depósito o precinto del vehículo serán por cuenta del propietario.
- ✓ Una sanción pecuniaria de 601 a 3.005 euros de multa, graduada según que el vehículo circulase o no, su categoría, el servicio que preste, la gravedad del perjuicio causado, en su caso, la duración de la falta de aseguramiento y la reiteración de la misma infracción.

— Efectos civiles.

En cuanto a la obligación de aseguramiento se refiere, la consecuencia civil más interesante se prevé en el apartado quinto del artículo 1.1 añadido por la Ley 21/2007. Este precepto establece que el propietario no conductor de un vehículo sin seguro de suscripción obligatoria responderá civilmente con el conductor del mismo de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por éste, salvo que pruebe que el vehículo le hubiera sido sustraído.

3.2.- Los sujetos intervinientes en el contrato: Propietario del vehículo, Tomador, Asegurado, y Asegurador.

Siguiendo la definición propuesta por el artículo 73 de la LCS, en cuanto a lo que se debe de entender por seguro de responsabilidad civil, inferimos la participación de varios sujetos. Partes del contrato, que se obligan a cumplir ciertos requisitos establecidos por ley. Hasta aquí no habría nada de extraño respecto de otro tipo de seguros. Sin embargo, una de las características más relevantes de esta clase de aseguramiento es la presencia de otro sujeto, en principio ajeno al contrato, cuya determinación se concreta cuando acaece el siniestro. Esto es el tercero perjudicado.



En consecuencia, tres son las partes interrelacionadas en el seguro de responsabilidad civil. Asegurador, asegurado y tercero perjudicado.

Asegurador. Es la entidad perfectamente identificada o identificable³¹⁶ que presta cobertura al riesgo y que debe estar autorizada para operar en el ramo de la Responsabilidad Civil general o en su caso, en los especiales, singularmente en el de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor, so pena de nulidad del contrato. Su obligación principal, como bien apunta del artículo 7 de la Ley RCSCVM, consiste, dentro del ámbito del aseguramiento obligatorio y con cargo al seguro de suscripción obligatoria, en satisfacer al perjudicado el importe de los daños sufridos en su persona y en sus bienes. Exigencia que cumplirá con especial diligencia.

Asegurado. Es la persona cuya responsabilidad civil queda cubierta en la póliza de seguro, con independencia de que sea tomador o no. Normalmente, el tomador del seguro será también el asegurado, pero no tiene que ser así necesariamente. El tomador de un seguro, sea por cuenta propia o por cuenta ajena, es el verdadero «*dominus negotii*», en cuanto que es la persona a quien corresponde el cumplimiento de los deberes y obligaciones nacidos de la ley y del contrato de seguro, y principalmente el pago de la prima como obligación fundamental. Como tal «*dominus*» del contrato, tiene la facultad de disposición de la relación contractual, entendiéndose como tal la facultad decisoria de la existencia misma del vínculo contractual (consentimiento a la suscripción, denuncia posterior, prórroga y resolución del contrato) y la facultad de modificar el contenido. Así, condición de asegurado por los riesgos derivados de la titularidad sobre una cosa son los titulares de la misma.

Para que nazca obligación de indemnizar a cargo del asegurador, es necesario que quien resulte responsable sea el asegurado u otra persona de la que aquél deba responder, siempre que esto último quede especificado en la póliza.

En virtud de artículo 2.1 en relación con el artículo 1.1 de LRCSCVM el SOA cubre a priori la responsabilidad tanto del conductor del vehículo³¹⁷ como la del propietario. Frente a terceros, la cobertura lo es de la responsabilidad civil de todo conductor, con

³¹⁶ Las condiciones de acceso a la actividad aseguradora vienen reguladas en la Ley 30/1995 de OSSP, artículos 5 y siguientes. La actividad en régimen de derecho de establecimiento y en régimen de libre prestación de servicios se regula en los artículos 49 y siguientes de la misma norma.

³¹⁷ Asegurado es todo conductor de vehículo siempre que lo sea con la autorización expresa o tácita del propietario según el régimen legal establecido por la LRCSCVM.



la única excepción de que se trate de un vehículo robado. En este sentido la norma no cita al asegurado ni al tomador como personas responsables.

Tercero perjudicado. Es el acreedor de la deuda indemnizatoria, la persona que ha experimentado el daño como consecuencia de la conducta o actividad del asegurado, cuya pretensión puede dirigirse tanto contra el asegurado, como contra el asegurador, en virtud de la acción directa del artículo 76 de la LCS. De igual forma, el artículo 7 de la LRCSCVM otorga al perjudicado o sus herederos la misma acción.

Toda persona ajena al contrato puede ser tercero perjudicado. Condición que no podrá ser atribuida al asegurado o asegurados. Sin embargo en el ámbito de la responsabilidad automovilística nos encontramos con un supuesto donde el asegurado coincide con el tercero perjudicado. Algo así sucedería en el supuesto de un accidente de tráfico donde el propietario del vehículo, en su condición de asegurado, sufre lesiones corporales. Este sujeto no conducía el vehículo, sino que viajaba de acompañante.

3.3.- El objeto asegurado: Vehículo a motor con estacionamiento habitual en España.

Como evidencia el propio título, el concepto de vehículo a motor unido al de estacionamiento habitual en España conforman los dos requisitos esenciales para concertar el seguro del automóvil. Exigencia que, como ya vimos anteriormente, debe ser cumplida, en la mayor parte de los casos, por el propietario del vehículo.

Ambos conceptos por si solos no dejan demasiado claro el alcance de su significado. Sobre todo en lo atinente a la noción de estacionamiento habitual. Este último, fue diseñado por la Unión Europea para sentar la base jurídica según la cual cada Estado miembro debía de asumir una garantía internacional de responsabilidad civil por razón de los vehículos bajo su control frente a los demás Estados y se erigió como un principio de gran alcance para consolidar la seguridad jurídica. Tras el primer intento de la Primera Directiva en 1972 de otorgar como estacionamiento habitual de un Estado miembro al territorio donde está matriculado el vehículo surge la reforma de la Segunda Directiva en el 1984. En esta ocasión adquiere firmeza la relación placa de matrícula con estacionamiento habitual. A partir de este momento, el hecho de portar



placas caducadas, falsas³¹⁸ o que circulen sin ellas ha constituido uno de los principales puntos de debate para dar solidez al significado de estacionamiento habitual. En el caso español, la reforma del sistema, maniobrada por la Ley 21/2007 de 11 de julio de RCSCVM, arroja un término ambiguo proclive a la confusión que obedece a la normal ubicación geográfica de forma permanente o estable de un vehículo en un determinado territorio. Por esta razón el legislador se ve obligado a definirlo mediante supuestos descriptivos que manifiestan situaciones concretas. De ahí el carácter abstracto y abierto del concepto.

Dejando atrás este reproche semántico, la reforma propiciada por la Ley 21/2007 vuelve a incidir en la delimitación de lo que se debe de entender por estacionamiento habitual. Así lo hace ver el artículo 2 de la norma anteriormente mencionada. Al comienzo de su enunciado crea la obligación de asegurar el vehículo a motor con estacionamiento habitual en España. En lo que atañe al objeto asegurado la Ley nos remite al aserto establecido en el artículo 1 del RSORCCVM. En cambio, la definición de estacionamiento habitual se regula en el artículo 2 de la ley 21/2007 con el propósito fundamental de adaptar el concepto a las exigencias comunitarias de la Quinta Directiva.

El principal rasgo al que atiende la noción de estacionamiento habitual es al de la matrícula del vehículo, considerándose que este tiene su estacionamiento habitual en el territorio del Estado al que corresponde aquella. Sin embargo, este criterio ha ofrecido algunos problemas respecto a placas de matrículas provisionales o temporales y en aquellos supuestos donde no ha sido posible la identificación del vehículo o cuando llevan colocadas placas falsas.

Centrados en la ley, el artículo 2 enumera los supuestos en los cuales debemos considerar cuando un vehículo tiene estacionamiento habitual en España.

a) Cuando tiene matrícula española, independientemente de si dicha matrícula es definitiva o temporal.

En este sentido nada que objetar, la norma es clara. Ha de prevalecer la matriculación como presupuesto fundamental.

³¹⁸ El Reglamento General de Consejo de Oficinas «*Internal Regulations D.O.C.E.L 192 de 31 julio 2003*» favorece la formación de la Quinta Directiva y considera que los vehículos que requiriendo una placa de matrícula para circular lo hagan sin ella “*no plate beras*” o sean portadores de una placa falsa “*not longer exist*” o de una placa caducada “*not longer legalley insued*” se entienden normalmente estacionados en el lugar donde haya acaecido el accidente. El legislador comunitario establece, con el único objeto de liquidar el siniestro en el territorio del estacionamiento habitual del vehículo, que debe considerarse como el territorio en que se ha producido el accidente.



b) Cuando se trate de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, pero lleve placa de seguro o signo distintivo análogo a la matrícula y España sea el Estado donde se ha expedido esta placa o signo.

Por tanto subsidiariamente al presupuesto principal de portar matrícula, se establece la singularidad de otros tipos de vehículos que necesariamente están obligados a llevar instalada una placa de seguro o signo distintivo de similares características. Ahora debemos estar al lugar de expedición de la placa o signo de seguro.

c) Cuando se trate de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, placa de seguro o signo distintivo y España sea el Estado de domicilio del usuario.

Habiendo agotado los anteriores presupuestos, el precepto, de forma residual, acoge el criterio del domicilio en España del usuario.

Estos tres apartados reproducen las situaciones fácticas que nos podemos encontrar a la hora de fijar el lugar de estacionamiento habitual en España. Ahora bien, el artículo continúa aclarando otros detalles que pueden ofrecer mayor dificultad interpretativa.

d) A efectos de la liquidación del siniestro, en el caso de accidentes ocasionados en territorio español por vehículos sin matrícula o con una matrícula que no corresponda o haya dejado de corresponder al vehículo.

Reglamentariamente se determinará cuando se entiende por que una matrícula no corresponde o ha dejado de corresponder al vehículo.

Con lo dispuesto en este párrafo se evita que, en el caso de daños causados por vehículos provistos de placas falsas³¹⁹ o ilegales, las consecuencias derivadas de tales daños sean cargadas contra el Estado que expidió las placas originales, país del que los mencionados vehículos ya han salido del efectivo control de los mismos.

La remisión final de este apartado se dirige a definir, reglamentariamente, lo que debemos entender por una matrícula que no corresponde o ha dejado de corresponder a un vehículo.

El RSORCCVM hace alusión a estos casos en el artículo 3.

³¹⁹ El Tribunal de Justicia de la Comunidades Europeas se pronunció sobre esta cuestión en las sentencias de 12 de noviembre de 1992, ASUNTO C-73/89 (caso *Fournier*), y de 9 de febrero de 1984 (caso *Gambetta*) señalándose en ellas que al no poder determinarse el Estado de estacionamiento habitual del vehículo causante de los daños la obligación de indemnizar a las víctimas corre a cargo de la Oficina Nacional de Seguro del país que correspondiera la placa falsa. Posteriormente, la Quinta Directiva ofrece un planteamiento diferente de la cuestión obligando al fondo de garantía del país donde ocurre el accidente de vehículos que portan placas falsas a pechar con las consecuencias.



A efectos de lo dispuesto en el artículo 2.1 d) del texto refundido de la LRCSCVM, aprobado por el RDL 8/2004, de 29 de octubre, se entiende que una matrícula no corresponde a un vehículo cuando éste lleve placa de matrícula falsa o alterada de forma que haga imposible la identificación del vehículo.

Se entenderá que la matrícula ha dejado de corresponder a un vehículo cuando el permiso o licencia de circulación de dicho vehículo ha perdido su vigencia por estar éste dado de baja del registro de vehículos del Estado que expidió la matrícula, ya sea de manera definitiva o provisional.

Por último el apartado e) del punto primero del artículo 2 cierra su ámbito de actuación en torno a la problemática de los vehículos importados.

e) Cuando se trate de un vehículo importado desde otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo durante un periodo máximo de 30 días, a contar desde que el comprador aceptó la entrega del vehículo, aunque éste no ostente matrícula español., A tal efecto dichos vehículos podrán ser asegurados temporalmente mediante un seguro de frontera.

La importación de vehículos de un Estado miembro a otro ha sido un fenómeno bastante habitual en los últimos años de la primera década del siglo XXI. Generalmente, se trata de vehículos de lujo usados, adquiridos por el propio solicitante o por un distribuidor autorizado, incluso puede tratarse de vehículos nuevos. Tales circunstancias vienen precedidas de la diferencia de precios existente en el mercado interior. Sin embargo, esta constante actividad plantea algunos problemas, sobre todo en lo que se refiere a la matriculación y por ende su aseguramiento.

Debemos tener en consideración que el plazo para obtener la matrícula oscila caprichosamente dentro del EEE³²⁰. Cuando un vehículo llega al Estado miembro de residencia del titular tiene que estar cubierto por el seguro hasta que se realice su nueva matriculación. Durante este tiempo, es muy frecuente que el vehículo circule sin estar asegurado, ya que la póliza de seguros emitida por una compañía autorizada a operar en el Estado miembro de origen suele ser a corto plazo y a menudo difícil de encontrar. Junto a esta dificultad para concertar el seguro, aparecen otras vicisitudes que de alguna forma obstan al cumplimiento de la obligación de aseguramiento: la

³²⁰ 1 año en Alemania, Italia, los Países Bajos y Noruega. 6 meses en España, Grecia, Luxemburgo. 3 meses en Francia y Reino Unido. 1 mes en Finlandia, Portugal y Suiza. 14 días en Dinamarca. 3 días en Austria. 1 día en Irlanda.



pérdida de vigencia de las placas temporales, problemas derivados de las inspecciones técnicas extraordinarias, inobservancia de las normas administrativas, etc. Cuestiones que suponen una influencia negativa en las consecuencias de los accidentes de tráfico.

Para poner remedio a esta problemática actividad la Ley 21/2007 RCSCVM incorpora los pronunciamientos del artículo 4.4 bis de la Quinta Directiva *“cuando un vehículo se haya expedido para su importación de un Estado miembro a otro, podrá considerarse que el Estado miembro en que se sitúa el riesgo es el Estado miembro de destino, inmediatamente después de la aceptación de la entrega por el comprador durante un periodo máximo de 30 días, aunque el vehículo no haya sido matriculado oficialmente en el Estado miembro de destino. En caso de que el vehículo resulte involucrado en un accidente durante el periodo mencionado, el organismo (Fondo de Garantía) del Estado miembro de destino será responsable de la indemnización”*.

Por tanto, durante un periodo de 30 días desde la aceptación de la entrega del vehículo, el riesgo se considera que se encuentre situado en el país de la importación. Sin embargo, el vehículo sigue habitualmente estacionado en el país de origen (matriculación) mientras que el riesgo se desplaza al país de destino.

La finalidad principal de la norma consiste en permitir a las personas que desean adquirir un vehículo nuevo o de segunda mano en otro Estado miembro de la Unión Europea (país de origen del vehículo) la opción de encontrar una garantía de seguro en su país de origen (país de destino final donde estará el estacionamiento habitual).

Este apartado e) del artículo 2 de la LRCSCVM cierra su enunciado aludiendo con carácter potestativo la conveniencia de adquirir un seguro de frontera.

Concluyendo, por lo que respecta a nuestro caso, podemos afirmar que si en esos 30 días se produce el accidente, según lo establecido en el artículo 11.1 g) de la citada Ley, sería el CCS (Organismo de Garantía del estado miembro importador) el obligado a indemnizar los daños de los vehículos importados a España desde otro Estado miembro. Transcurridos los 30 días de rigor sin haber asegurado el vehículo si el vehículo no se matricula en el país de destino dentro de este mismo periodo, el riesgo se traslada de nuevo al país de matrícula. Si ha expirado la placa original del vehículo, y el vehículo causa un accidente se considerará entonces que el vehículo está matriculado en el país al que corresponde su placa.



3.4.- Límites cuantitativos de cobertura del seguro obligatorio.

La ampliación de los límites cuantitativos del SOA ha sido una realidad esperada desde hace tiempo. Resulta llamativo, que desde el año 1984, (Segunda Directiva) hayan permanecido, prácticamente invariables las cantidades indemnizatorias máximas del SOA. Sin embargo, algunos Estados de la órbita europea ya habían optado por aumentar de manera unilateral la cobertura de esta modalidad asegurativa. En unos casos, como ocurre con Bélgica, Finlandia, Luxemburgo, Francia, Reino Unido e Irlanda la cobertura se presenta ilimitada. En otros, los Estados miembros ofrecen unos límites cuantitativos muy superiores al mínimo establecido por la Quinta Directiva tanto para la compensación de los daños corporales, como los materiales.

En España el cambio se sustancia en el artículo 4.2 de la LRCSCVM. Esta circunstancia supone un nuevo tratamiento en cuanto a la forma de regulación. Con anterioridad a la entrada en vigor de esta norma los máximos indemnizatorios que alcanzaba el SOA se establecían en el RSORCCVM. Junto con la nueva inclusión en la Ley de los límites cuantitativos también se da un giro a la forma de atribuir las cantidades destinadas a indemnizar los daños. En este sentido, dándose el supuesto de daños personales, la norma habla de cantidad por siniestro en lugar de cantidad por víctima como lo hacía el artículo 12 del Reglamento 7/2001 RCSCVM.

El importe máximo de la cobertura del aseguramiento de suscripción obligatoria ascendía a los siguientes importes:

- a) Por daños corporales: 350.000 euros o 58.235.100 pesetas, por víctima.
- b) Por daños en los bienes: 100.000 euros o 16.638.600 pesetas, por siniestro, cualquiera que sea el número de vehículos o bienes afectados.

A partir de la entrada en vigor de la Ley 21/2007, según lo establece su Disposición final segunda, a 1 de enero de 2008 los importes de cobertura del seguro obligatorio serán:

- en los daños a las personas, 70 millones de euros por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas,
- en los daños en los bienes, 15 millones de euros por siniestro.

Es evidente que con este notable incremento de la cobertura obligatoria se logra una mayor protección a las víctimas de los accidentes de tráfico, ya que sólo en supuestos



catastróficos se vería afectado el patrimonio del asegurado, como prevé el parágrafo 2º del artículo 4.3 LRCSCVM, si bien en estos casos probablemente entraría en juego el CCS.

El artículo continúa la regulación, añadiendo un sistema automático para actualizar las cantidades del seguro conforme al Índice de Precios al Consumo Europeo (IPCE)³²¹ en el mismo porcentaje que comunique la Comisión Europea.

Se puede decir como conclusión, que los nuevos límites superan con creces las previsiones de la Quinta Directiva, en lo que atañe a la cobertura por siniestro. 5.000.000€ en el caso de daños corporales, y 500.000 € en el de daños materiales). Se trata de un aseguramiento de cobertura prácticamente ilimitada. Con bastante seguridad, consecuencia inminente de esta amplia cobertura sea una subida de las primas del SOA. A pesar de que las nuevas limitaciones no afecten de pleno en el cálculo de las indemnizaciones a través del baremo, lo cierto es que la idea de encarecer las primas por parte de las aseguradoras no es descabellada.

Sin embargo, es preceptivo hacer una observación crítica sobre el sistema de máximos indemnizatorios amparados por el SOA. En este sentido, aunque el incremento de las cantidades indemnizatorias logre una mayor protección de las víctimas, esto no incide en la valoración del daño (Baremo del anexo). Y es que, la remisión al Baremo para la determinación del daño corporal hace que los límites establecidos en la ley actúen como un simple marco estructural de límites de máximo. Hay que tener en cuenta, que el nivel o tren de vida en la sociedad española es muy superior al existente en los años 80³²² pero la elevación de los límites en el seguro obligatorio no ha tenido como resultado la efectiva consecución de una mejor protección de las víctimas en el Baremo. Como dije anteriormente, la elevación de los límites de cobertura en la ley no presenta ningún efecto práctico en el sistema indemnizatorio actual.

Finalmente, el apartado 4 «*in fine*» del artículo 4 añade una referencia a favor de las víctimas de los accidentes de tráfico. En esta ocasión el legislador español opta por una mayor amplitud de cobertura en términos cuantitativos. Establece, que cuando el

³²¹ Reglamento de la Comunidad Europea número 4494/1995 del Consejo, de 23 de octubre de 1995, relativo a los índices armonizados de precios al consumo.

³²² Condiciones de vida de aquella época propuestas por el Sistema OM 5/03/1991, que sirvieron para configurar las cantidades del baremo de 1995.



siniestro sea ocasionado en un Estado adherido al Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados, distintos de España, por un vehículo que tenga su estacionamiento habitual en España, se aplicarán los límites de cobertura fijados por el Estado miembro en el que tenga lugar el siniestro. En cambio, si el siniestro se produce en un Estado miembro del EEE, se aplicaran los límites de cobertura previstos en el apartado 2, siempre que estos sean superiores a los establecidos en el Estado donde se haya producido el siniestro.

4.- Repercusión de conducta negligente del conductor víctima del accidente en el SOA.

La conducta negligente del conductor del un vehículo a motor tiene su trascendencia en la responsabilidad civil automovilística. No ya desde el punto de vista de la exención de responsabilidad del conductor respecto de la culpa exclusiva de la víctima peatón, sino desde la óptica de la cobertura del SOA respecto de la víctima conductor. Así, el SOA excluye de su cobertura los que la ley considera daños propios del responsable del accidente. En cualquier caso daños sufridos por el conductor del vehículo que causa el accidente en su persona, en sus bienes, en las cosas transportadas en el vehículo y los causados a los bienes de sus allegados.

El ámbito de las exclusiones de cobertura en el SOA, desde su inclusión en el artículo 5 de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre UCVM hasta la modificación operada por la Ley 21/2007, de 11 de julio, por la que se modifica el Texto Refundido de la LRCSCVM, ha sido objeto de concretas matizaciones, que no por ello dejan de ser trascendentes. Los cambios acaecidos sobre las causas de exclusión en nuestro ordenamiento han venido de la mano de las sucesivas Directivas europeas que a golpe de martillo han forjado el régimen comunitario actual.

Esta evolución legislativa europea³²³ en el marco del seguro de responsabilidad civil automovilístico, que abarca algo más de 35 años, ha perseguido a ultranza en todas

³²³ La técnica legislativa utilizada, en la mayor parte de los casos, ha venido de la mano de las directivas europeas. Normas que obligan a los Estados miembros a encauzar sus legislaciones internas a las exigencias comunitarias. Tras la abundante regulación europea en la materia objeto de estudio, aparece la denominada “Quinta Directiva”, esto es la Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2005 por la que se modifican las Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE y 90/232/CEE del Consejo y la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos



sus disposiciones la protección de las víctimas de los accidentes de tráfico. Así, en el terreno de las exclusiones de cobertura del SOA, el órgano legislador comunitario no ha cejado en su empeño de reducir al máximo las cláusulas que exceptúen la cobertura de este tipo de seguro. Esta cosecha de garantías a favor de las personas perjudicadas por accidente también tiene cabida en el ordenamiento interno español. La norma que marca el comienzo de la andadura hacia la consecución del actual régimen fue el RDL 1301/1986, de 28 de junio, por el que se adapta el Texto Refundido de la LUCVM al ordenamiento jurídico comunitario. Concretamente, su artículo número 3 enumera en sentido negativo los casos en que el seguro obligatorio no ampara los daños surgidos como consecuencia de un accidente de circulación. A partir de esta incipiente y a la vez pormenorizada relación de clausulado, asistimos a uno de los primeros efectos de la regulación comunitaria sobre nuestro ordenamiento. Un cambio importante, que supuso un recorte significativo al clausulado sobre el ámbito de exclusiones de cobertura en el SOA.

Fue el artículo 5 de la LRCSCVM, en la redacción dada por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de OSSP el que se encargó de dar cobijo a los daños corporales irrogados a cualquiera de los ocupantes³²⁴ de un vehículo encartado en accidente de tráfico, salvo al conductor del vehículo, excepción ésta que se mantiene inalterable hasta nuestros días. No obstante, la Ley 21/2007 de 11 de julio sobre RCSCVM, concretado un poco más lo que se debe de entender por la exclusión en el resarcimiento de los daños ocasionados a la persona del conductor del vehículo, reformula la exclusión. Donde anteriormente, rezaba en el apartado 1 del artículo 5 que «la cobertura de suscripción obligatoria no alcanzará a los daños ocasionados a la persona del conductor del vehículo asegurado», ahora el precepto intenta esclarecer que lo que no alcanzará la cobertura obligatoria del seguro será a los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o fallecimiento del conductor del vehículo causante del accidente.

automóviles. El contenido de la directiva se centra principalmente en los aspectos relativos a la obligación de suscribir el seguro, al incremento de las indemnizaciones para las víctimas de los accidentes de tráfico, a la prohibición sistemática de realizar controles del seguro, a cuestiones relacionadas con las franquicias y al establecimiento de prohibiciones sobre la exclusión de la cobertura del seguro.

³²⁴ Medida impuesta por el artículo 1 la Tercera Directiva Europea al establecer que el SOA cubrirá la responsabilidad por daños corporales de todos los ocupantes, con excepción del conductor, derivados de la circulación de un vehículo. Con anterioridad a este cambio el RDL 1301/1986, de 28 de junio, por el que se adapta el Texto Refundido de la LUCVM al ordenamiento comunitario preveía que la cobertura obligatoria no alcanzará a los daños producidos al tomador, al propietario del vehículo identificado en la póliza, o al asegurado o conductor del mismo.



En consecuencia, asistimos a una exclusión de cobertura tasada por la ley que desampara al conductor del vehículo sobre la base de haber sido el causante del accidente y de quedar al margen del resarcimiento de los daños y perjuicios que el mismo se ha ocasionado. Por tanto, su conducta negligente, como único causante del accidente, no sólo será merecedora de reproche culpabilístico, sino que constituye «*re ipsa loquitur*» una exclusión «*ex lege*» del SOA.

4.1.- Los daños sufridos por el conductor del vehículo.

Estamos ante el supuesto de hecho donde el conductor del vehículo sufre un accidente de circulación del cual se derivan daños corporales sobre su persona. La problemática, que será objeto de análisis del presente apartado, se plantea fundamentalmente en los supuestos de siniestros con un solo vehículo implicado, por lo general, a causa de salida de la vía³²⁵ o colisión con obstáculos fijos (accidentes en los que el vehículo vuelca, se sale de la calzada por la que circula, se despeña o choca contra un árbol, una farola, un poste, una valla publicitaria, etc.) pero también puede suscitarse en accidentes con intervención de varios vehículos, una vez establecido que el resultado sólo fue objetivamente imputable a la acción u omisión del conductor fallecido, es decir, por culpa exclusiva de la víctima. En un primer acercamiento sobre el asunto, parece lógico, que el conductor quede al margen de la cobertura del seguro obligatorio, en el supuesto de ser él mismo, con su reprochable proceder, el que contribuya a intensificar el riesgo natural de la conducción y por ende a la producción del resultado. Cabe aclarar en este extremo que la persona –conductor– excardinada de la protección o beneficio del seguro ha de serlo en calidad de perjudicado directo o receptor inmediato del daño inferido por el siniestro de la circulación. Sin embargo, la cuestión no es ociosa y, como veremos más adelante, el debate doctrinal está servido.

En esta línea de argumentación existen planteamientos que contribuyen a exceptuar la cobertura del seguro obligatorio para el supuesto de daños ocasionados a la persona del conductor. Tal es el caso que deriva del propio concepto jurídico sobre el seguro de responsabilidad civil. Una de las principales características que acompaña a este

³²⁵ Las salidas de la vía siguen siendo el accidente mortal más frecuente con 648 fallecidos, el 37% del total. Sin embargo estos datos oficiales no distinguen entre conductor-víctima del accidente causado sin intervención de terceros y ocupantes-víctimas del vehículo que sufrió tal accidente. *Balance de Seguridad Vial 2010*. Documento de Internet. www.dgt.es.



tipo de seguro, siguiendo la definición vertida por el artículo 76 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, se centra en que la indemnización destinada a resarcir el daño causado recae sobre un tercero perjudicado. El seguro de responsabilidad civil no cubre los daños propios como sucede con otros seguros, sino que el área de cobertura se extiende a los daños a terceros. Se trata, por tanto, de un supuesto donde ese tercero perjudicado, titular del derecho al resarcimiento frente al asegurado, sólo puede serlo, en principio, una persona ajena al contrato. De manera que el asegurado nunca podrá tener tal condición. Bajo esta expresión de tercero quiere aludirse a la ajeneidad con relación al contrato, en el sentido de que ha de ser una persona distinta del asegurado.

Pero no es sólo la naturaleza del seguro obligatorio como seguro de responsabilidad civil la que justifica la exclusión del conductor del vehículo, sino la propia esencia de la responsabilidad civil. La alteridad del daño es un elemento esencial del instituto de este tipo de responsabilidad que supone siempre un sujeto que causa el daño y otro que lo padece, mientras que en el caso del conductor fallecido en el accidente por él causado sólo existe un “autodaño”, aunque sus consecuencias repercutan a terceros. Los términos gramaticales del artículo 1902 del CC y del artículo 1.1 de la LRCSCVM son inequívocos en esta exigencia de alteridad que no puede sufrir ninguna alteración.

Así lo entiende la sentencia del TS de 30 de enero de 1996 al considerar no legitimado al propio asegurado para exigir la indemnización, cuando no actúa contra la aseguradora movido por una reclamación de tercero, ni consta probado que ha pagado de su patrimonio al perjudicado, pues de la documentación obrante en autos lo único cierto es que ha justificado lo que costaría reparar el inmueble, no a cuanto asciende una reparación que ya se hubiera hecho. Un segundo supuesto, al igual que el anterior, fuera de la esfera de la responsabilidad civil automovilística propiamente dicha, lo establece la sentencia de 30 de junio de 1992 donde se estima, que asegurada una comunidad de propietarios de una casa por los daños que puedan sufrir los terceros (incluso los que puedan sufrir el conserje, portero o personal de limpieza de la casa) no puede considerarse como tercero una copropietaria cuando está limpiando parte de la escalera.

A pesar de ser palmaria la distinción de asegurado y tercero perjudicado a la hora de consignar el daño resarcible, existe algún supuesto que ofrece dudas al respecto. Tal



es la excepción que alberga el SOA, en la medida en que siendo asegurado el propietario del vehículo (artículo 2.1 LRCSCVM, en relación con su artículo 1.1, párrafo 5º), sus daños deben quedar cubiertos por la póliza. Como sostiene REGLERO CAMPOS, esta inclusión es problemática en algunos casos, y no por lo dispuesto en el apartado 5º del artículo 1.1 LRCSCVM, sino cuando el propietario, o usufructuario, o adquirente bajo reserva de dominio..., sea responsable directo de los daños. Así ocurre cuando el accidente tiene su causa en el deficiente estado de conservación del vehículo, siendo conducido éste por otra persona a la que nada se le puede reprochar. En este caso el seguro no cubre los daños experimentados por el propietario, pues a él debe imputársele culpablemente el siniestro. La cuestión es si cubre los sufridos por el conductor. En estos casos no parece razonable excluir de la cobertura del seguro los daños padecidos por él, particularmente si se tiene en cuenta que pueden serle imputados culpablemente a otra persona, el propietario, cuya responsabilidad se encuentra también cubierta por el seguro y a la que el propio conductor puede exigir una indemnización.³²⁶

En este sentido, la SAP de Almería (secc. 3ª), de 16 de julio de 2003 niega esta posibilidad. La sentencia versa sobre un accidente sufrido por un vehículo militar (tanque), asegurado por el CCS. Se debatía si el conductor del vehículo podía ser indemnizado por el mal estado del vehículo o por imputación parcial del accidente al jefe del vehículo. Sin embargo, la Audiencia niega esta posibilidad, al admitir que el accidente se produjo por la impericia del conductor no por el mal estado del vehículo. Si bien, afirma el Órgano judicial que, en todo caso, el demandante lesionado podrá formular las reclamaciones que crea oportunas ante quién ostente la propiedad del vehículo pero no al amparo del seguro obligatorio, dada su condición de conductor como ha quedado expuesto.

4.1.1.- La problemática doctrinal acerca de la extensión interpretativa de la exclusión de cobertura al conductor del vehículo.

Aquí parece que el legislador ha creado una cierta ambigüedad en los diferentes textos legales que tratan de regular el derecho o no a la indemnización para el conductor del vehículo. Un primer caso, donde se evidencia tal circunstancia, es el

³²⁶ REGLERO CAMPOS, F.; “*Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*”. Pág. 537.



que atañe a los Convenios de Asistencia Sanitaria suscritos por UNESPA con las instituciones sanitarias de algunas Comunidades Autónomas³²⁷. En este acuerdo, concretamente en la segunda de sus dieciocho estipulaciones que forman el clausulado general, se determina la objetivación del pago de las prestaciones que precisen las víctimas del accidente, incluido el conductor por cuenta de la entidad aseguradora obligada al mismo cuando en el siniestro haya intervenido un único vehículo. Eso sí, junto a la estipulación, a renglón seguido se conviene el límite cuantitativo de la cantidad destinada al resarcimiento de las víctimas y los casos que quedan al margen de esta obligación: conductores de ciclomotores, motocicletas y asimilables. El segundo supuesto, en cuanto a la inclusión o exclusión de la cobertura del seguro frente a los daños sufridos por el conductor, brota del apartado 1º.6 del anexo de la LRCSCVM (sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidente de circulación). Norma que anuncia: Además de las indemnizaciones fijadas con arreglo a las tablas, se satisfarán “en todo caso” los gastos de asistencia médica y hospitalaria, e inclusive en las indemnizaciones con motivo de muerte, los gastos de entierro y funeral. Pues bien, haciendo una interpretación del artículo podemos concluir que el precepto aludido parece extender el pago de los gastos de asistencia sanitaria, y en su caso, los de entierro y funeral por parte del SOA a la totalidad de los casos con independencia de quien sea la persona asistida. Es decir, el SOA cubre y por completo los gastos que se devenguen de la asistencia sanitaria del conductor del vehículo asegurado, sea cual fuere el tipo de vehículo y con independencia de su conducta negligente.

El tercer aspecto, y a mi juicio el más relevante en lo que concierne a la exclusión de cobertura del conductor del vehículo, se presenta cuando en el siniestro interviene un sólo vehículo, ya sea por la salida de la calzada o choque contra un elemento de la vía y, como consecuencia del accidente, se produce el fallecimiento del conductor. Aquí se plantean no pocas interrogantes que han dado origen a varias corrientes. El denominador común a todas ellas recae sobre la siguientes cuestiones: ¿tendrán o no

³²⁷ A raíz de la Resolución de 20 de septiembre de 2001, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se publica el Convenio marco de asistencia Sanitaria derivada de Accidentes de Tráfico para el año 2001 con instituciones sanitarias públicas. Ampliado posteriormente al resto de entidades adheridas a dicho instrumento en virtud del Convenio marco de asistencia sanitaria pública derivada de accidentes de tráfico para los ejercicios 2008/2009, prorrogable hasta el 31 de diciembre de 2010.



derecho los herederos o causahabientes de un fallecido en accidente de circulación como “terceros perjudicados” a la indemnización cuando la acción generadora de dicho accidente se deba a la culpa exclusiva del fallecido?, ¿tal pretensión puede sustentarse en relación al hecho de que si bien el conductor está excluido de la cobertura del seguro, no sucede lo mismo con los que resulten perjudicados por su muerte?, ¿el derecho a la indemnización en caso de ser concedido a favor de quien se establece, a favor del perjudicado en general o a favor de los familiares propiamente dichos?, ¿derecho «*iure proprio*» o derecho «*iure hereditatis*»?

4.1.2.- *Desdoblamiento doctrinal y jurisprudencial en cuanto a la obtención de la indemnización a favor de los terceros perjudicados.*

Todas estas dudas e inseguridades jurídicas han provocado que sea la doctrina³²⁸ y jurisprudencia³²⁹ del TS y de las Audiencias Provinciales las que establezcan los parámetros interpretativos a los respectivos supuestos de hecho objeto de enjuiciamiento.

Con carácter general, cabe desdeñar la existencia de dos corrientes doctrinales, una hace referencia a las tesis estimatorias y la otra, en cambio, se declina a favor de las teorías desestimatorias.

4.1.2.1.- Teorías estimatorias.

En base a las primeras, tesis estimatorias, los defensores de de las mismas, a la cabeza ARROYO FIESTAS, dan por válido la pretensión resarcitoria de los herederos del fallecido, cuyo origen se sustenta en un perjuicio propio, personal e independiente del sufrido por el finado al considerar que el perjuicio es de trascendencia moral y patrimonial. Cuestión esta, que ni la LRCSCVM³³⁰ ni el Reglamento se encargaban de excluir, ya que solamente hacía referencia en el apartado 1 del Artículo 5 a lo

³²⁸ GÓMEZ LIGÜERRE, C.: “*Familiares, conductor y seguro obligatorio de automóviles*”. Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro, núm. 7. Julio-agosto 2009. Págs. 6 a 22.

³²⁹ SSTs: 22 de diciembre y 24 de junio de 2001, 2 de 03 de noviembre de 2008. SSAAPP: AP Cáceres, de 30 marzo 1992, AP Ciudad Real de 07 de junio de 2000, AP Lleida de 08/04/1998, AP La Rioja, de 26 de abril de 2001, AP Cuenca: de 16 diciembre de 1996, 15 enero 1997, 4 junio 1998, 26 enero, y 04 mayo 2000, AP Madrid de 31 enero 1994, AP Badajoz de 16 de febrero de 2001, AP Orense, de 25 noviembre de 2003, AP Zaragoza, de 06 de junio de 2002, AP Castellón, de 12 abril de 2005, AP Toledo de 2 julio 1999.

³³⁰ En la redacción dada por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre de OSSP. Con la reforma operada por la Ley 21/2007 esta exclusión sufre un cambio significativo al introducir que la cobertura no alcanzará a los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o fallecimiento del conductor del vehículo causante del accidente. Esta nueva redacción aporta algo más de claridad al tema objeto de análisis.



siguiente: «la cobertura del seguro de suscripción obligatoria no alcanzara a los daños ocasionados a la persona del conductor del vehículo asegurado».

El argumento que viene utilizando la jurisprudencia se fundamenta en que la indemnización por muerte a quienes resultan perjudicados por el fallecimiento de una persona viene avalada por un derecho «*iure proprio*» y no «*iure hereditatis*». En consecuencia, la compensación por fallecimiento que pueden reclamar dichas personas no trae causa de la transmisión “*iure hereditario*” de los eventuales derechos que correspondieran al difunto, sino que se otorgan “*iure proprio*” por la producción de daños a sus familiares o personas a aquel ligados por otro vínculo de afectividad, ostenten o no la condición de herederos.

Sirva de caso paradigmático la Sentencia de la AP de Barcelona sección tercera, de 8 de noviembre de 1991

«Los titulares del derecho a la reparación o indemnización de daños y perjuicios, ocasionados como consecuencia de la muerte ocurrida en accidente de tráfico imputable a título de culpa al conductor del vehículo provocador de la colisión, no son los herederos, sino los perjudicados que resulten tales por haber sufrido un daño material o moral como consecuencia de la muerte de la persona, pues como es notorio que según el ordenamiento civil tan sólo las personas pueden ser sujetos de derechos, y la personalidad se extingue por la muerte(artículo 32 CC).

Estos planteamientos fueron corroborados por la AP de Cuenca en sentencias de 15/01/1996, 26/01/2000 y 04/05/2000. El denominador común de estas resoluciones controvertidas gira en torno a varios razonamientos. Ésta entiende que la exclusión de los daños sufridos por los familiares de la única víctima de un accidente no viene impuesta ni por el artículo de la LRCSCVM, ni por sus precedentes. En este sentido, la Audiencia sostiene que si el legislador hubiera querido excluir los daños de los familiares de la cobertura del seguro obligatorio, podría haberlo establecido claramente en alguna de las múltiples reformas sobre responsabilidad automovilística. Trata de justificar sus decisiones sobre la base del sistema valorativo de daños personales, dado que éste reconoce indemnizaciones con cargo al seguro obligatorio a favor de cónyuges y familiares, en función de su grado de parentesco con la víctima



del accidente, sin diferenciar el grado de participación del conductor en el accidente que causó daños por los que se reclama una indemnización.

Estos argumentos, unidos al esgrimido por las disposiciones de las Directivas comunitarias que prohíben excluir de la cobertura del seguro a los familiares del conductor y, en general, a toda persona que no sea el conductor (Directiva 84/5/CEE, artículo 3 y la Directiva 90/232/CEE, artículo 1) han sido respaldados, principalmente, por ARROYO FIESTAS³³¹.

Su teoría parte de la constatación de que el artículo 5.1 de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, en la redacción dada al mismo por la Ley 30/1995, excluye de la cobertura del seguro obligatorio sólo los daños ocasionados a la persona del conductor del vehículo asegurado, mientras que el artículo 6º de la misma ley establece para la aseguradora la obligación de satisfacer al perjudicado el importe de los daños sufridos en su persona y bienes, el cual o sus herederos tendrá acción directa para exigirlo. Así las cosas, el citado autor entiende que la exclusión de cobertura del artículo 5.1, de obligada interpretación restrictiva, no afecta a los parientes y allegados del conductor fallecido, porque el daño que éste sufrió en su persona no se identifica con los perjuicios que su muerte causó a aquellos, quines tienen un derecho propio y personal a que tales perjuicios les sean indemnizados, y pueden, por tanto, ejercer la acción directa contra la aseguradora al amparo del artículo 6 de la propia Ley especial.

En definitiva, como ya hemos visto, la acreditación del perjuicio sufrido por cualquier persona derivado de la muerte del conductor podrá dar lugar al resarcimiento del mismo con cargo al seguro obligatorio, ya que estos perjudicados lo son «*iure proprio, nec iuri hereditati*» y no están expresamente excluidos de la cobertura del seguro. Esta afirmación se apoya en la fuerza expansiva del seguro obligatorio y en la necesidad de una interpretación «*pro damnato*». De igual forma, y aludiendo a la STJCE de 14 de julio de 1994, caso *Faccini*, ARROYO FIESTAS, entiende que no es de recibo ampliar la interpretación de las normas implicadas para eludir la protección a terceros perjudicados que no son excluidos expresamente en el texto de la norma nacional, ni mucho menos en la comunitaria.

³³¹ ARROYO FIESTAS: “*Revista Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*”, 1995 pgs, 698 y ss, “*Actualidad Jurídica Aranzadi*”, 455, (2000). Págs. 3 y ss.



Con este peso argumental, el precursor de la tesis estimatoria remata sus razonamientos con dos conclusiones tajantes.

1.- Sólo podrá entenderse excluido de la cobertura de daños corporales en el seguro obligatorio, al conductor.

2.- Los perjudicados por muerte del conductor deben ser considerados terceros, a los efectos de poder ser indemnizados por los daños morales y perjuicios económicos producidos tras su fallecimiento, al no estar expresamente excluidos y ser aquellos una variedad de los daños corporales.

Aún es más, según este autor el supuesto analizado sería también extrapolable por identidad de razón a los casos de gran invalidez, cuestión que es defendida sin especial argumentación.

Otro aspecto que intenta resolver dentro de sus planteamientos, se origina en el supuesto de culpa exclusiva de la víctima donde la aseguradora podría oponer con éxito en estos supuestos tal excepción. Si embargo, la problemática la resuelve manifestando, por un lado, que esta situación presentaría importantes dificultades probatorias para la alegación de esta causa excluyente de cobertura y por otro, se agarra a lo establecido en el artículo 1 de la LRCSCVM, ya que el precepto que enuncia la culpa exclusiva entre las causas de exoneración de las responsabilidades del conductor no se refiere a la culpa exclusiva de la víctima, sino a la del perjudicado. Así el verdadero perjudicado es el allegado al fallecido y sólo la posible responsabilidad de éste es la que se debe valorar, por lo que difícilmente podrá eludirse el pago de la indemnización.

4.1.2.2.-Tesis desestimatorias.

Por el contrario, los defensores de esta corriente doctrinal encuentran serios inconvenientes para poder estimar como coherentes las tesis que consideran a los terceros como perjudicados por la muerte del conductor.

En primer lugar, uno de los argumentos esgrimidos por esta tesis, mantiene que estamos ante un equívoco sobre el verdadero significado del derecho propio al resarcimiento de los allegados al fallecido. Con carácter general, el planteamiento de referencia hace mención a que los perjudicados tienen un derecho propio e independiente, en el sentido de no adquirido por sucesión hereditaria de la persona



fallecida, pero ese derecho propio encuentra su causa en el hecho de la muerte, que origina los perjuicios, y es dependiente de ella en el sentido de que el crédito resarcitorio de los perjudicados contra la aseguradora sólo puede existir en la medida en que la muerte de la persona en cuestión sea objeto de cobertura. Por tanto, los menoscabos materiales y morales de los perjudicados por la muerte de una persona son efectivamente perjuicios propios y directos, pero consecuencia de la muerte no directamente del hecho dañoso y por lo tanto sujetos al mismo tratamiento resarcitorio que tenga la muerte. Aclarado este extremo, y teniendo en cuenta nuevamente lo que establece el artículo 5.1 de la LRCSCVM únicamente cabe considerar que si se excluyen de la cobertura del seguro obligatorio los daños ocasionados a la persona del conductor del vehículo asegurado es obvio que entre esos daños excluidos se encuentra la muerte. Luego si el fallecimiento del conductor queda extramuros de la cobertura del seguro obligatorio, no existe base alguna para que puedan ser indemnizados los perjuicios que de esa muerte deriven para los parientes y allegados del conductor fallecido.

Según señala REGLERO CAMPOS, también cabe significar que el SOA es un seguro de responsabilidad civil, dado que lo que cubre son daños causados a terceros por la conducta o actividad del sujeto responsable, y no los sufridos por éste ni los que se deriven de su fallecimiento, por mucho que éstos los padezcan terceras personas. Ésto se comprende mejor con sólo tener presente que los familiares del conductor puedan experimentar los mismos o mayores daños en el caso de que aquél no hubiera fallecido, sino que hubiera sufrido lesiones conducentes al estado de gran invalidez. No puede defenderse razonablemente que esos familiares si tienen derecho a la indemnización en caso de muerte del conductor y no en el caso expresado. O bien, se indemniza en ambas hipótesis, en cuyo caso no estaríamos ante un seguro de responsabilidad civil, sino de accidentes, con todo lo que ello conlleva, o no se indemniza en ninguna.

Aún es más, el planteamiento en contra de que se conceda la indemnización a los que resulten perjudicados por la muerte del conductor responsable del accidente se basa en que estamos ante una exclusión «*ex lege*». En definitiva, las personas



perjudicadas³³² por el fallecimiento del conductor carecen de legitimación para reclamar los daños a la entidad aseguradora del SOA del vehículo que conducía. La exclusión, prevista en el artículo 5.1 LRCSCVM es por si misma evidente y no debe ser interpretada de forma flexible.³³³ Cuestión ésta plasmada de forma meridiana en el FJ 1º de la Sentencia de la AP de Orense (sección 2ª).

“La cuestión esencial que se plantea en el recurso se concreta al tema jurídico de si el seguro obligatorio de responsabilidad civil derivado del uso y circulación de vehículos de motor cubre el perjuicio sufrido por los deudos del conductor del turismo siniestrado (en este caso la viuda y el hijo menor de edad) fallecido en el accidente en cuya producción ha intervenido exclusivamente él.

La sentencia de la instancia con excelente precisión deja constancia de las dos corrientes doctrinales que contradictoriamente han enfocado el tema: Una flexible y extensiva que entiende que la cobertura del SOA debe alcanzar a los familiares perjudicados por daño moral derivado del fallecimiento del único conductor, tesis fundamentalmente apoyada en la inexistencia de exclusión legal expresa y ejercitar los perjudicados un derecho propio, no el «ius hereditatis», y que fue seguida en algunas, más bien pocas sentencias de Audiencias Provinciales, de la que resulta paradigmática la de la AP de Cuenca de 15 de enero de 1997. Y la otra, que es la mayoritaria de la llamada jurisprudencia menor (Ss. AP de Almería 11.3.95; AP de Cáceres 19.6.99; AP de Jaén 21.5.96; AP de Toledo 29.12.1994; AP de Murcia 16.3.98; AP de Lleida de 8.4.98 (todas citadas por la demandada); y Ciudad Real S.s. AP de 28.12.99 y 7.6.2000, entre otras muchas,) que entiende, en apretada síntesis, que no existe hecho indemnizable por seguro obligatorio, es decir no existe riesgo objeto de cobertura del específico seguro, pues el SOA por su propia naturaleza y regulación legal es un seguro de responsabilidad civil que atiende al daño y perjuicio ocasionado a un tercero por el responsable y no a los daños sufridos por

³³² Aquí SÁNCHEZ CALERO entiende que el término perjudicado es más amplio que el de víctima, ya que se puede serlo sin haber estado siquiera presente en el lugar del accidente. En suma, propugna un concepto amplio de perjudicado, según el cual, los que acrediten perjuicio derivado del fallecimiento del conductor podrían obtener el correspondiente resarcimiento con cargo al seguro obligatorio.

³³³ SSAAPP de Badajoz 16 febrero 2001 Cáceres (secc. 2ª), 19 junio de 1995; Ciudad Real (secc. 2ª), de 15 enero 1997; Ourense (secc. 2ª), de 25 noviembre 2003.



el propio agente activo, ni tampoco a los que se deriven de su propia muerte (el art 5.1 de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de vehículo a motor, excluye expresamente de la cobertura del seguro obligatorio los daños ocasionados a la persona del conductor del vehículo asegurado; el art. 12 R.C. 2641/86 de 30 de diciembre, del RSORCCVM, aprobado por R.D. 7/2001, de 12 de enero, excluye de la cobertura del seguro obligatorio "todos los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o fallecimiento del conductor del vehículo causante del siniestro", y aunque esta norma sea posterior a la fecha del siniestro de litis, tiene la utilidad del sentido interpretativo de la antedicha regulación legal.), lo cual no impide que tales coberturas puedan ser objeto de otro tipo de seguro de suscripción voluntaria, como ocurre en el presente caso en que la viuda actora ha cobrado de la aseguradora demandada la indemnización de tres millones de pesetas convenida en la póliza de "garantía de ocupantes" en su modalidad de "muerte del conductor". Y esta última interpretación es la que, en razón a lo expuesto, asume esta Sección, a cogiendo íntegramente los fundamentos jurídicos de la resolución recurrida, que se tienen, aquí por reproducidos en evitación de inútiles redundancias".

Todo ello ha sido objeto de estudio por el TS en dos sentencias reveladoras (SSTS de 03/11/2008) en cuanto a la improcedencia de indemnización a los familiares del conductor, víctima única del accidente que causó, con cargo al SOA. Tanto la ponencia del Magistrado D. JOSÉ ANTONIO SEIJAS QUINTANO, como la del magistrado D. JUAN ANTONIO XIOL RÍOS coinciden en señalar que lo que cubre, y a lo que se obliga el asegurador, dentro de los límites establecidos, es el riesgo del nacimiento a cargo del asegurado de la obligación de indemnizar a un tercero los daños y perjuicios causados por el hecho de la circulación, de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurado, conforme a Derecho. Como tal precisa, al menos, la posibilidad de una responsabilidad por parte del asegurado (conductor del vehículo, o persona que deba responder), de tal forma que si no ha nacido ninguna obligación con cargo a su patrimonio, ninguna obligación indemnizatoria se puede trasladar a la aseguradora frente a personas que, ciertamente tiene la condición de perjudicados, pero no son terceros respecto a aquél por el accidente de tráfico, pues no hay propiamente un supuesto de responsabilidad civil, que es lo que da eficacia y cobertura al riesgo. Lo



contrario supondría convertir el seguro en uno de accidentes personales, siendo así que uno y otro son de naturaleza jurídica distinta.

De manera que en el caso de muerte del conductor único implicado en el siniestro no es posible determinar la existencia de un sujeto al que sea imputable el resultado dañoso, consistente en el fallecimiento, por coincidencia entre agente y la víctima. Dado que la alteridad pertenece a la esencia de la responsabilidad, no puede existir ésta por el daño causado a si mismo. La inexistencia de responsabilidad por el daño causado determina la inexistencia de una obligación de resarcimiento a favor de los perjudicados indirectos, sea cual sea la naturaleza, «*iure proprio*» o «*iure hereditatis*», del derecho que hubiera podido corresponderles de existir responsabilidad.

4.1.3.- La ambivalencia interpretativa “ex lege” en lo referente a la exclusión de cobertura del conductor del vehículo.

La problemática creada por la exclusión del conductor del vehículo responsable del accidente del seguro obligatorio aparece a lo largo de toda la evolución del sistema de responsabilidad automovilístico. Como ya hemos apuntado, a grandes rasgos en las distintas interpretaciones, la exclusión objeto de análisis del artículo 5.1 de la LRCSCVM, desarrollado por el artículo 10 del RSORCCVM además de ofrecer incertidumbres en su aplicación por las Audiencias Provinciales, también ha soportado el recurso contencioso-administrativo interpuesto por la Asociación Automovilística Europeos Asociados (AEA) en el que se personaron, como parte recurrida, la Administración General de Estado y la Unión Española de Entidades Aseguradoras (UNESPA). El presente recurso propugnaba que la redacción dada por el artículo 10 del RSORCCVM «*Todos los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o fallecimiento del conductor del vehículo causante del siniestro*» incurría en una extralimitación reglamentaria con la consiguiente vulneración del principio de jerarquía normativa, dado que desarrollaba en exceso lo establecido por la propia LRCSCVM. Se trata por tanto, de una norma que crea nuevos supuestos de exclusión a la cobertura del seguro obligatorio, no previstos ni autorizados por la Ley. Consecuencia de ello es que la exclusión se extiende a terceras personas distintas del conductor que sufran daños y perjuicios por las lesiones o por el fallecimiento de éste.



Finalmente, la Sentencia de 15 de abril de 2002 de la sección 3ª de la Sala de lo Contencioso-Administrativo vino a desestimar el recurso, atendiendo, entre otras a las siguientes consideraciones:

En primer lugar, el Alto tribunal niega la innovación a la que se refieren los recurrentes, se limita únicamente a exponer con claridad lo que la Ley dice.

En segundo lugar, como ya apuntaba la doctrina, también niega el hecho de que estemos ante un supuesto de responsabilidad civil, dado que, si bien, reconoce que el seguro de suscripción obligatoria cubre dentro de los límites establecidos, la responsabilidad civil en que pueda incurrir el conductor de un vehículo de motor por los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación, en cambio predica que no es una obligación de tal naturaleza la que surge en el conductor del vehículo causante del siniestro por los daños y perjuicios que por sus propias lesiones o por su propio falleciendo causa a las personas a él allegadas o de los dependientes.

Pues bien, con la reforma introducida por la Ley 21/2007 de 11 de julio, por la que se aprueba el texto refundido de la LRCSCVM, aprobado por el RDL 8/2004, de 29 de octubre, y el texto refundido de la LOSSP, aprobado por el RDL 6/2004, de 28 de octubre se ha querido salir al paso de la práctica de las Audiencias, elevando a rango de Ley la previsión reglamentaria prevista en el artículo 10. En este caso, ha sido el artículo 5.1 el que ha sufrido el cambio quedando de la siguiente forma; «La cobertura del seguro obligatorio no alcanzará a los daños y perjuicios causados por las lesiones o fallecimiento del conductor del vehículo causante del accidente». Cabe señalar por último, que esta redacción es por la que se inclinaron la mayoría de los autores cuando todavía la reforma no había sido aprobada.



5.- Repercusión de la culpa exclusiva de la víctima «CEV» en el Consorcio de Compensación de Seguros «CCS».

5.1.- Breve referencia a su regulación legal, régimen jurídico y funcionamiento.

El antecedente³³⁴ inmediato del CCS hay que buscarlo en el denominado Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación, creado en 1962 coincidiendo con la implantación del SOA. Entre sus funciones destacaban: el ofrecimiento de cobertura del seguro a los particulares que no fueran aceptados por las entidades aseguradoras, así como a los vehículos de titularidad pública y de garantizar las indemnizaciones cuando el conductor o el vehículo causantes del siniestro fueran desconocidos o su entidad aseguradora estuviera disuelta, suspendiera pagos o quebrase, a lo que se añadió después la garantía de los daños causados por un vehículo robado.

Ahora bien, el exponente más innovador del CCS fue introducido por la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, que aprobó su Estatuto legal. Norma que sirvió para adaptar la Directiva 88/357/CEE al ordenamiento español y tuvo una gran repercusión en el sector, dado que modifica la Ley 33/1984, de 2 de agosto, de Ordenación del Seguro privado y el RDL 1255/1986, de 6 de junio, que regulaba el CCS para adaptarlo a los compromisos del Tratado de Adhesión de España a la Comunidad Económica Europea. La Ley 21/1990 convierte al CCS en una sociedad estatal. Tras la entrada en vigor de esta norma se realizaron importantes reformas que expandieron su ámbito de acción a otras normas colaterales como sucedió con la Ley 50/1980, de 8 de octubre del Contrato de Seguro y con la disposición adicional novena de la Ley 30/1985, de 8 de noviembre, de OSSP.

Con posterioridad a esta última norma surge la Ley 44/2002, de 22 de noviembre, de la Jefatura del Estado, sobre Medidas de Reforma del Sistema Financiero con el

³³⁴ El hito histórico que marca la andadura jurídica de esta institución arranca al finalizar la contienda civil española. El fin que se persigue en aquel momento es la reparación de los cuantiosos daños causados y permitir la más rápida recuperación económica de nuestro país. En aquel periodo aparecen distintas leyes con un mismo denominador común, sacar a España de la crisis en la que estaba inmersa. Entre algunas de ellas destacan: — Ley de 17 de octubre que reguló un compromiso entre asegurados y entidades para someter al arbitraje de la Junta Consultiva de Seguros las normas de actuación, — Ley de 24 de junio de 1941, creadora del Consorcio de Compensación de Riesgos Catastróficos sobre las Cosas, — Ley de 17 de octubre de 1941 que establece que los siniestros ordinarios de accidentes personales se atendieran por las respectivas aseguradoras, — Ley de 16 de diciembre de 1954 instituye el CCS, encargado de indemnizar los riesgos que no sean susceptibles de garantía mediante póliza de seguro privado, por obedecer a causas anormales o de naturaleza extraordinaria, — Ley de 1954 y la Ley que instaura el Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación de 1962. Para más información *vide* MACHETTI BERMEJO, I.: “El CCS: Institución única, multidisciplinar y flexible al servicio del seguro español”. El sector asegurador y de los planes y fondos de pensiones. Información Comercial Española, ICE. Revista económica, noviembre-diciembre, núm. 833, 2006. Págs. 69 a 85, y lo en él allí citado.



propósito de trasponer lo establecido por la Directiva 2000/64/CEE al ordenamiento nacional y la Ley 34/2003, de 4 de noviembre, de modificación y adaptación a la normativa comunitaria de la legislación de seguros privados.

Finalmente, tras la modificación del Reglamento de OSSP, por RD 297/2004, de 20 de febrero y la aprobación del Texto Refundido de la nueva LOSSP (RDL 6/2004, de 29 de octubre), aparece el RD 7/2004, de 29 de octubre, por el que se establece el nuevo Texto Refundido del Estatuto Legal del CCS, que engloba toda la dispersa legislación y al que se añade lo preceptuado por la Ley 12/2006 y la reciente modificación introducida por la Ley 6/2009, de 3 de julio.

Por lo que respecta a su naturaleza y régimen jurídico, cabe poner de manifiesto, como afirma MACHETTI BERMEJO, que estamos ante una institución única, multidisciplinar y flexible atributos que se desprenden de su naturaleza eminentemente pública, habida cuenta de que el CCS aspira a complementar la actividad aseguradora privada. Sea como fuere el fin que persigue es garantizar la atención de necesidades de protección que por razones lógicas no alcanza el SOA en base a razones de interés público y general. Su Estatuto Legal considera al CCS como un Entidad pública empresarial de las previstas en el artículo 43.1.b) de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado. Asimismo, ostenta personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus objetivos y su patrimonio es distinto al del Estado, debiendo ajustar su ejercicio al marco jurídico privado.

El CCS se rige por las disposiciones contenidas en el mismo y, en lo que no se oponga a él, por las que expresamente la Ley 6/1997, de 14 de abril, dedica en el capítulo III de su título III a las entidades públicas empresariales en la legislación vigente. En concreto, a lo establecido en la Ley 50/1980, de 8 de octubre de contrato de seguro y a lo previsto en el texto refundido de la LOSSP, aprobado por el RDL 6/2004, de 29 de octubre.

La estructura y funciones³³⁵ del CCS están reguladas fundamentalmente en los artículos 11 de la LRCSCVM, artículo 20 del RSORCCVM y artículo 11 su Estatuto legal

³³⁵ MAGRO SERVET, V.: “Casuística práctica del CCS en los accidentes de circulación.” Diario La Ley, número 7113, 2009. SOTO VÁZQUEZ, R.: “El CCS”. Cuadernos de derecho judicial, número 19, 1996 (Ejemplar dedicado a: Derecho de seguros, II / MARTÍ SÁNCHEZ, J.N. (dir.)). Págs. 377-415. GAYOSO LAFUENTE J. L., ESTELLA LÓPEZ, A.: “El CCS y la responsabilidad civil de la circulación.” Comares, 1997. GONZÁLEZ DE FRUTOS, P.: “El CCS: Presente y futuro”. Boletín de estudios



aprobado por RDL 7/2004, de 29 de octubre. Su actividad está inspirada en el principio de compensación y tiene por fin cubrir los riesgos en los seguros determinados en su Estatuto legal.

En cuanto a la diversidad de funciones del CCS en el ámbito del SOA es preciso distinguir entre funciones aseguradoras de las que no lo son.

– Funciones aseguradoras

1.- Como aseguradora directa (artículo 2 y 11.1 de su Estatuto legal) asume las siguientes funciones:

a) La contratación de cobertura de SOA para los vehículos del Estado, Comunidades Autónomas, Corporaciones Locales y organismos públicos dependientes de o vinculados a cualquiera de ellos cuando, en todos los casos, soliciten concertar este seguro con el Consorcio. Para estos supuestos se podrá ampliar la cobertura mediante seguro voluntario.

b) La contratación de la cobertura de los riesgos no aceptados por las entidades aseguradoras. También en estos casos se podrá ampliar la cobertura contratada.

2.- Como organismo de compensación o fondo de garantía (artículo 11 de la LRCSCVM y 11 ELCCS) responde en materia de tráfico hasta los límites del aseguramiento obligatorio y en los casos siguientes:

a) Indemnizar a quienes hubieran sufrido daños en sus personas, por siniestros ocurridos en España, en aquellos casos en que el vehículo causante sea desconocido. La reforma³³⁶ de la LRCSCVM operada por la Ley 21/2007, de 11 de julio, ha ampliado la cobertura a los daños materiales causados por vehículo desconocido cuando

económicos, Vol. 46, número 142, 1991. Págs. 79-96. RIVES SEVA, J. M.: *“El juicio civil de tráfico con relación al CCS”*. Las Rozas (Madrid): La Ley, 2006. AQUILUÉ ORTIZ, F. J.: *“El CCS en el ámbito del SOA: La comisión liquidadora de entidades aseguradoras.”* Studia iuridica, número. 14 (S), 1997 (Ejemplar dedicado a: La nueva regulación del seguro privado: la ley 30/95, de 8 de noviembre). Págs. 195-220. GONZÁLEZ ESTÉVEZ, A. E.: *“El proyecto de ley de adaptación de la 5ª directiva y el CCS.”* Revista de responsabilidad civil, circulación y seguro, número. 6, 2007. Págs. 22-26.

³³⁶ Con el régimen señalado por la Quinta Directiva, los organismos de Garantía de cada uno de los Estados miembros deberán cubrir los daños causados por vehículos desconocidos, siempre que del siniestro se deriven también daños corporales y siempre que estos sean “significativos”, noción que deja paso a una posterior reglamentación con el objetivo de desmenuzar lo que ha de entenderse por daños significativos. En todo caso, la norma predica que habrá de tener presente, entre otros factores, si las lesiones requirieron asistencia hospitalaria. En última instancia, el texto normativo contempla la posibilidad de imponer franquicias de 500 euros como máximo. Se da así una nueva redacción al apartado 4 del artículo 1 de la Segunda Directiva, que experimenta una sensible reordenación formal. Asimismo, esta circunstancia se encuentra recogida en el artículo 10 del capítulo 4 de la DIRECTIVA 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de septiembre de 2009 relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.



concurran con lesiones, dejando al desarrollo reglamentario la fijación de una franquicia no superior a 500 euros: «No obstante, si como consecuencia de un accidente causado por un vehículo desconocido se hubieran derivado daños personales significativos, el CCS habrá de indemnizar también los eventuales daños en los bienes derivados del mismo accidente».

Considera la Ley daños personales significativos la muerte, la incapacidad permanente o la temporal que requiera, al menos, una estancia hospitalaria superior a siete días.

La jurisprudencia exige en estos casos que se pruebe la intervención y la relación de culpabilidad, SAP de Barcelona de 9 de octubre de 2002 «para implicar al CCS en el deber de indemnizar como consecuencia de accidente de tráfico causado por vehículo desconocido, debe haberse probado la intervención de éste en la mecánica del accidente con un mínimo de culpabilidad». En el mismo sentido la SAP de Zaragoza de 16 de febrero de 2006.

b) Indemnizar los daños a las personas y en los bienes ocasionados con un vehículo que tenga su estacionamiento habitual en España, así como los ocasionados dentro del territorio español a personas con residencia habitual en España o a bienes de su propiedad situados en España con un vehículo con estacionamiento habitual en un tercer país no firmante del acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del EEE y de otros Estados asociados, en ambos casos cuando dicho vehículo no esté asegurado. Así lo declara la SAP de Melilla, de 8 de junio de 2004 «resulta evidente que el vehículo carecía del preceptivo seguro obligatorio de responsabilidad civil; por lo que no resulta infringido el invocado artículo 8 de la LRCSCVM. Pero es más, aunque existiese duda al respecto, como quiera que ello es una cuestión controvertida, también vendría obligado el CCS a pagar la correspondiente indemnización».

c) Indemnizar los daños a las personas y en los bienes producidos por un vehículo con estacionamiento habitual en España que, estando asegurado, haya sido objeto de robo o robo de uso. Recordemos no obstante que, en estos casos, al igual que cuando el vehículo carece de seguro, el ocupante del vehículo que conoce la sustracción carece de cobertura. SAP de Palencia, de 17 de enero de 2006 «*conoce el actor Don A., que viajaba en el vehículo siniestrado, conocía que el mismo había sido robado por lo que se produce la exclusión legal de la responsabilidad del Consorcio antes referida*». La



SAP de Murcia de 14 de junio de 2006 nos recuerda que el Consorcio no responde en casos de hurto, pues en esos supuestos será la Aseguradora del vehículo quien deba hacerse cargo de la indemnización y ni el uno ni la otra son responsables cuando el vehículo se utiliza como medio directo para cometer el delito:

«Mas calificada la sustracción de dicho vehículo como de hurto, es obvio que los daños causados en su circulación serían responsabilidad civil directa de su aseguradora, sin perjuicio de la facultad de repetición y no del CCS, que sólo lo sería por el robo de dicho vehículo conforme al CP, y sin que ambos Allianz Compañía de Seguros y Reaseguros, SA y el CCS deban responder frente al Excmo. Ayuntamiento de Cartagena por los daños causados en la motocicleta que conducía el agente núm. 001, al ser el vehículo Citroën el medio para atentar contra el mismo y por tanto excluidos los daños en la motocicleta al amparo de lo establecido en el artículo 3.3 del Reglamento del Seguro Obligatorio, al no tratarse de hecho de la circulación y utilizarse el vehículo asegurado Citroën Xara ... DPS como instrumento para atentar contra el citado agente de policía, y en consecuencia para la comisión de un delito doloso contra las personas, como resulta de los fundamentos fácticos y legales de esta sentencia». Será el Consorcio el que tenga que probar que el ocupante conocía la sustracción del vehículo o la carencia del seguro para poderse liberar de su responsabilidad civil.

d) Indemnizar los daños a las personas y en los bienes cuando, en supuestos incluidos dentro del ámbito del aseguramiento de suscripción obligatoria o en los párrafos precedentes de este artículo, surgiera controversia entre el CCS y la entidad aseguradora acerca de quién debe indemnizar al perjudicado. No obstante lo anterior, si ulteriormente se resuelve o acuerda que corresponde indemnizar a la entidad aseguradora, ésta reembolsará al CCS la cantidad indemnizada más los intereses legales, incrementados estos últimos en un 25% desde la fecha en que abonó la indemnización.

SAP de Alicante 85/2006, de 3 de febrero.

«Existiendo una controversia entre el CCS y la entidad aseguradora, sobre la existencia o no de aseguramiento obligatorio y correlativamente acerca de quién debe indemnizar a los perjudicados (...) el Consorcio deberá indemnizar los



daños a personas y bienes (comprendido dentro del aseguramiento obligatorio como es el caso)»; SAP de Jaén núm. 1/2006, de 10 de enero: «Discrepamos del Juzgador de instancia porque, como se dijo, los datos del FIVA no son contundentes. Más bien apuntan a considerar que la fecha del siniestro no estaba el vehículo asegurado en la Compañía S. aunque el resultado de otras consultas informativas nos lleva a inferir lo contrario. Es por ello que la consecuencia de la falta de prueba sobre la realidad del aseguramiento obligatorio, no puede recaer sobre los perjudicados en el siniestro, máxime cuando, como en este caso, existen dudas fundadas y se han agotado las posibilidades de investigar acerca de la responsabilidad civil».

e) Indemnizar los daños a las personas y en los bienes cuando la entidad española aseguradora del vehículo con estacionamiento habitual en España hubiera sido declarada judicialmente en concurso o, habiendo sido disuelta y encontrándose en situación de insolvencia, estuviese sujeta a un procedimiento de liquidación intervenida o ésta hubiera sido asumida por el propio CCS.

f) Reembolsar las indemnizaciones satisfechas a los perjudicados residentes en otros Estados del EEE por los organismos de indemnización en los supuestos desarrollados en el artículo 11.1.f) de la LRCSCVM y que ya han sido estudiados al hablar de OFESAUTO.

g) Indemnizar los daños a las personas y en los bienes derivados de accidentes ocasionados por un vehículo importado a España desde otro Estado miembro del EEE, si el vehículo no está asegurado y el siniestro ha ocurrido dentro del plazo de treinta días a contar desde que el comprador aceptó la entrega del vehículo.

– Funciones no aseguradoras.

a) El CCS gestiona el FIVA con una doble finalidad: facilitar al perjudicado en un accidente de tráfico la información relativa a la entidad aseguradora del vehículo causante, y proporcionar a la DGT la información relativa a los vehículos que circulan asegurados.

b) El CCS es la entidad que lleva a cabo en el territorio nacional las funciones de Organismo de Información de los artículos 24 y 25 de la LRCSCVM.

c) Asume la condición de liquidador de las entidades aseguradoras (artículo 14 ELCCS) cuando se lo encomiende el Ministerio de Economía y Hacienda o el órgano



competente de la respectiva comunidad autónoma, y en aquellos otros en que la propia entidad lo solicite, o no nombre liquidadores o éstos incumplan las normas de ordenación de los seguros privados.

d) De igual forma, corresponde al CCS la condición y funciones propias de la administración concursal en los procedimientos de concurso a que se encuentre sometida cualquier entidad aseguradora (artículo 14 ELCCS).

Por último y en relación al proceso, destacan los siguientes aspectos:

1.- El perjudicado tiene acción directa en los casos en que el Consorcio actúa como órgano de compensación y éste podrá repetir después contra el conductor, el propietario y el asegurado si el daño causado fue debido a la conducta dolosa de alguno de ellos o a la conducción bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas o estupefacientes, contra el responsable de los daños y contra el tomador del seguro por las causas previstas en la LCS. Para el ejercicio de esta acción de repetición será título ejecutivo la certificación expedida por el CCS acreditativa del importe de la indemnización abonada por ese organismo siempre que, habiendo sido requerido de pago el responsable, no lo haya realizado en el plazo de un mes.

2.- No se exige al perjudicado que acciona contra el Consorcio que acredite que el responsable no puede o no quiere pagar.

3.- Su representación y defensa ante Juzgados y Tribunales se asigna a los Abogados del Estado, aunque también puede ser ejercida por abogados colegiados habilitados como sustitutos de aquéllos.

4.- Para que sean admisibles tanto la demanda declarativa como la ejecutiva con base en el auto de cuantía máxima relativas a la responsabilidad civil derivada del uso y circulación de vehículos a motor, deberá acreditarse fehacientemente que el Consorcio fue requerido judicial o extrajudicialmente de pago, y que desde dicho requerimiento transcurrió un plazo de tres meses sin haber sido atendido. Esta reclamación no es una reclamación previa en vía administrativa, sino una reclamación civil.

Antes de dictarse el auto, si en las actuaciones no consta la oferta motivada o respuesta motivada reguladas en el artículo 7 de la LRCSCVM, el Juez debe convocar a los perjudicados y los posibles responsables y sus aseguradores incluido el CCS, a una comparecencia en el plazo de cinco días, a fin de que pueda aportarse la oferta o la



respuesta motivadas, o hacerse las alegaciones que consideren convenientes. Si en la comparecencia se produce acuerdo éste se homologará judicialmente con los efectos de una transacción judicial. En caso contrario se dicta el auto de cuantía máxima que no es susceptible de recurso.

5.1.1.- Daños corporales producidos por vehículo no identificado.

La incidencia de la excepción de responsabilidad por culpa exclusiva de la víctima en el régimen jurídico establecido por la LRCSCVM también alcanza a los supuestos donde el CCS actúa como parte demandada. Concretamente en los supuestos en los que se da la circunstancia del apartado a) del punto primero del artículo 11 de la LRCSCVM “Indemnizar a quienes hubieran sufrido daños en sus personas, por siniestros ocurridos en España, en aquellos casos en que el vehículo causante sea desconocido”. Resultados obtenidos de la práctica y no de un laboratorio especulativo nos muestran como en determinadas ocasiones las lesiones producidas en un accidente de circulación se producen por un vehículo, o a consecuencia de la actuación negligente del conductor de un vehículo, el cual es imposible de identificar para el perjudicado ya sea porque se da a la fuga (conductor que se ausenta del lugar con el fin de evitar posibles sanciones penales o administrativas, generalmente cuando su conducta puede ser constitutiva de uno o varios delitos contra la seguridad vía -STS de 13 de octubre de 2010-), ya sea porque por la mecánica del accidente el culpable no se percata de que su actuar negligente ha producido el accidente (cuando realizando una maniobra causa daños a otro vehículo de escasa entidad), o incluso por la desidia de las partes afectadas, al descender ambos conductores implicados en una colisión por alcance actuación y no tomar nota de las matrículas, ya que no aprecian daños materiales y sin embargo posteriormente se da la circunstancia añadida de lesiones cervicales en uno de ellos -Sentencia AP de Huelva de 26 de julio de 2006).

Lo realmente importante en estos supuestos es la consecución de la indemnización a aquellas personas que hayan resultado lesionadas, en definitiva víctimas del accidente de circulación. Pues bien, el ordenamiento jurídico ha establecido una solución a estos supuestos, habida cuenta de que los perjuicios producidos en accidentes de tráfico no pueden quedar sin reparar o indemnizar, asignando al CCS la obligación de indemnizar, hasta el límite cuantitativo del aseguramiento obligatorio a



quien/es hubieran sufrido daños por siniestros ocurridos en España. Ahora bien, el derecho a la indemnización parte del hecho objetivo de considerar a esos daños personales como “significativos”. El artículo 11 de la LRCSCVM establece que serán daños personales significativos: la muerte, la incapacidad permanente o la incapacidad temporal que requiera, al menos, una estancia hospitalaria superior a siete días.

Sin embargo, la problemática jurídica en el supuesto de daños personales ocasionados por vehículo desconocido en relación a la culpa exclusiva de la víctima gira entorno a la materia probatoria. Aquellos supuestos en los que el conductor contrario, que además no se ha podido identificar, ha provocado el accidente. Como por ejemplo, el vehículo que se interpone en la trayectoria de una motocicleta y le hace perder el equilibrio sin chocar, dándose a la fuga (SAP de Madrid de 28 de marzo de 2001), o un vehículo que se introduce en el carril contrario, que sin chocar con ningún otro provoca que un camión golpee a otro vehículo (SAP de Barcelona de 30 de enero de 2002), o el accidente que se produce por la maniobra evasiva del conductor demandado propiciada por un vehículo desconocido que desistió de adelantar al observar que éste venía adelantando, provocando su colisión con la parte posterior del vehículo de la actora que circulaba correctamente (STS de 16 de diciembre de 2008). La dinámica del accidente que se describe, en la mayor parte de los casos, no supone la colisión, choque o contacto entre los dos vehículos, sino la realización de una conducta imprudente por parte del desconocido conductor ante la que, el que resultará víctima, reacciona con el fin de evitar precisamente la colisión y a consecuencia de ello se producen las lesiones.

En estas circunstancias no es extraño que la culpa exclusiva de la víctima en el accidente de pie a una reclamación fraudulenta con cargo al CCS. Es decir, el demandante aprovecha la ocasión para obtener una indemnización por los daños que el mismo se ha causado como único responsable del accidente. En cambio, el juego jurídico de la culpa exclusiva de la víctima en este tipo de accidentes con vehículo desconocido no acaba aquí. Con cierta frecuencia el CCS hace frente a estas reclamaciones alegando, precisamente, la conducta negligente del perjudicado que intenta valerse de una prueba de cargo suficiente para acreditar que en el accidente intervino un vehículo desconocido. Como vemos en uno u otro caso, la exención de



responsabilidad por culpa exclusiva de la víctima se presenta como una misma moneda con distintas caras. Pero, ¿qué es lo que provoca esta ambivalencia de la culpa exclusiva de la víctima en el accidente de circulación con vehículo desconocido? La clave está en la prueba; para el demandante, porque no siempre estará en condiciones de probar la participación del vehículo desconocido y, en todo caso, difícilmente podrá acreditar la concreta dinámica del siniestro, cuando aquel que afirma que ha sido la causa desencadenante, es desconocido; para el demandado, porque también con gran dificultad podrá acreditar la excepción típica de este régimen, constituida por la culpa de la víctima, si se desconoce la incidencia concreta que haya podido tener uno y otro partícipe. Sea como fuere, lo cierto es que la prueba se convierte en el verdadero protagonista de la controversia. Luego cabría destacar dos circunstancias especiales en cuanto a la prueba se refiere.

En primer lugar, habrá que probar la participación en el accidente del vehículo desconocido.

Será el actor el obligado a probarlo y, por tanto, dicha participación del vehículo desconocido, se constituirá como la «*causa petendi*» de la pretensión y el presupuesto para legitimar material y procesalmente al CCS. Para ello, el actor podrá valerse del atestado o informe técnico policial, o de testigos presenciales, o de las manifestaciones espontáneas del propio lesionado en el lugar del accidente, o de los vestigios, huellas, etc. De forma análoga a la anterior el demandante, una vez establecida la participación de vehículo desconocido, deberá probar que se trata de un accidente o hecho de la circulación, la mecánica o desarrollo del mismo y la conducta negligente del conductor contrario.

En segundo lugar, el demandado, en este caso el CCS, deberá plantear la excepción de responsabilidad por culpa exclusiva de la víctima, o bien la concurrencia de alguna cláusula de exclusión de cobertura.

En consecuencia, tanto en el plano de alegación, como en el de prueba no resulta ocioso pensar en el grado de exigencia probatoria en este tipo de accidente de circulación. En el primer caso, por la carestía probatoria del accidente; en el segundo por lo que conlleva en estos supuestos la inversión de la carga de la prueba. El CCS no sólo debe probar la diligencia del conductor, para eximirse de responsabilidad por



culpa exclusiva de la víctima, sino que debe de hacerlo sobre la conducta del un conductor de un vehículo desconocido.

Todo parece indicar que nos enfrentamos a un tema que cabalga sobre las vaguedades de una desnudez jurídica notable. Esta travesura de la ciencia jurídica ha provocado que sea el principio «*pro victimae o pro damnato*» el que reconduzca la difícil situación probatoria con el fin de evitar situaciones de palmaria injusticia e indefensión de la víctima. En este orden de cosas, el principio auxiliador de la víctima o perjudicado incide de manera directa en la valoración de la prueba que debe hacer el Juzgador, en orden a entender que, en caso de duda y si no hay una prueba clara que excluya la ocurrencia del accidente y la participación del vehículo desconocido, no se puede dejar de reparar o indemnizar a quien tiene derecho a ello. Quiere ello decir que si el demandado establece o fundamenta su defensa en la excepción de responsabilidad por culpa exclusiva de la víctima y no consigue probarla, la demanda se estima.

Ahora bien, el principio debe ser tratado con cautela, dado que debe ser aplicado con prudencia y con carácter restrictivo. De manera que si tras el análisis y valoración de toda la prueba sigue latiendo con fuerza una duda objetiva e insalvable sobre la participación de vehículo desconocido el Juzgador podrá emitir un fallo favorable para la víctima. Asimismo, al objeto de ofrecer una protección sin fisuras, el principio «*favor victimae*» debe de relacionarse con el principio de facilidad probatoria o de disponibilidad probatoria. Como advierte la doctrina, solo cuando la parte gravada con la carga de probar ha desplegado todas las posibilidades que el caso ofrece, y sólo cuando el análisis del resultado de esas pruebas no permita asegurar que el hecho queda excluido del régimen del seguro obligatorio, se acudirá al principio «*pro victima*».



CONCLUSIONES.

PRIMERA.- Se puede afirmar, sin temor a equívoco, que la circunstancia fundamental que determina si estamos ante un accidente de circulación cabalga sobre el basto y dinámico bloque de leyes que tratan el fenómeno del tráfico y la seguridad vial. Por tanto, el antecedente a la aplicación del régimen especial sobre responsabilidad civil automovilística deviene de la combinación del elemento espacial “lugar del accidente” y del elemento objetivo “vehículo a motor”.

En líneas generales y como conclusión genérica, resulta evidente que existen algunas exclusiones sobre el régimen de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor en las que la *vis* atractiva del aseguramiento obligatorio de los vehículos se impone frente a cualquier otra consideración jurídica. Ciertamente, parece que hay una predisposición a incardinar dentro de la cobertura del SOA casi cualquier cosa que suceda con un vehículo.

SEGUNDA.- Es de hacer notar, por otro lado, que el agente responsable del daño se enfrenta a una exigencia de responsabilidad indeterminada, ya que de forma abstracta el canon, patrón, modelo o estándar de diligencia exigida actúa como una barrera infranqueable, un obstáculo difícil de sortear. Sólo probando esta diligencia será posible alcanzar la exoneración de la responsabilidad. Pero es que la prueba reivindica una diligencia diligentísima, que en la mayor parte de los casos resulta inagotable. Es decir, la mácula culpabilística del conductor de un vehículo a motor, frente a daños personales, difícilmente puede ser enjabonada.

Ante la ausencia de una definición objetiva de la conducta diligente resulta conveniente acudir a lo previsto en el RDL 339/90, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (modificada sustancialmente por la Ley 18/2009 de 23 de noviembre). El artículo 9 de esta norma establece que se deberá conducir con la diligencia y precaución necesaria para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía. En el mismo sentido se pronuncia el artículo 3 del RGCir, aprobado por el RD 1428/2003, de 21 de noviembre. En ambos



casos se establece la obligación legal de conducir de forma diligente, si bien en ninguno de ellos se prevé cual es el significado de esa conducta.

En todo caso, la conducta diligente desplegada por el conductor del vehículo debe de ser examinada en relación a las circunstancias en las que se produce el accidente de que se trate.

TERCERA.- Si bien es cierto que la legislación sobre responsabilidad civil automovilística preconiza como eximente de responsabilidad, en el caso de daños a las personas, la conducta o la negligencia del perjudicado, no lo es menos la existencia de un criterio restrictivo en cuanto a su estimación se refiere. Por tanto, la aplicación de la circunstancia exonerativa de responsabilidad de la conducta o negligencia del perjudicado conlleva una serie de requisitos que de forma reiterada están siendo aplicados por la jurisprudencia, entre ellos:

- Que la conducta culpable de la víctima sea la única y exclusivamente originadora del daño.
- Que la conducta de la persona, a quien se reclama la indemnización, sea enteramente irreprochable. La jurisprudencia viene exigiendo al conductor del vehículo a motor la máxima cautela mediante la puesta en práctica de una extraordinaria pericia y negligencia respecto de la conducción. El agente no sólo debe actuar conforme a las prescripciones reglamentarias, sino que ha de acomodarse a las circunstancias de las personas, de tiempo y de lugar, además del sector del tráfico y de la vida social en que tal conducta se produce. Al mismo tiempo, también se exige, el haber efectuado a juicio del Tribunal, la maniobra más rectamente dirigida a evitar o aminorar el daño atendidas las circunstancias concurrentes.
- Imprevisibilidad absoluta por parte de la conducta de la víctima. Entre los factores que ayudan a desdeñar la irrupción súbita del peatón a la cazada, en el caso paradigmático que son los atropellos, se pueden destacar los siguientes. El término negligencia ha de ser entendido desde una perspectiva amplia, no en el sentido de culpa sino también en el sentido de dolo.



CUARTA.- El agente dañoso no debe quedar exonerado del deber de resarcir los daños que son imputables al menor de edad o incapaz. En este caso, la reparación del daño debe persistir aunque el hecho sea calificado como causación única o exclusiva de la víctima carente de discernimiento. Como quiera que se trate de menores de muy pocos años no se entiende que se les pueda hacer reproche alguno desde el punto de vista de la culpa y, si causan un daño el mismo puede responder a una defectuosa vigilancia, educación o atención de padres, tutores, maestros o quien estuviera encargado de dichas tareas. En todo caso, deberá prevalecer una responsabilidad objetiva en el supuesto de causación exclusiva de la víctima inimputable, cuyo baluarte principal cristaliza en una medida esencialmente tuitiva. Desde una perspectiva victimista, en el caso de los inimputables, podríamos afirmar que el principio «*pro laeso, pro damnato o favor victimae*» alcanza su máximo apogeo.

QUINTA.- En la misma línea garantista, acerca de la transversalidad del derecho de daños en el marco jurídico de la responsabilidad derivada de la circulación de vehículos a motor, está cobrando cada vez más fuerza el principio «*pro damnato*», «*indubio pro damnato*», «*favor victimae*», «*pro operario*», «*pro consumidor*», «*indubio pro victima*», «*favor debilis*», «*pro laeso*», «*in dubio pro asegurado*», «*in dubio contra proferentem*». No resulta ocioso señalar que en caso de duda, de no tener meridiana claridad sobre la atribución de responsabilidades ha de optarse por la interpretación de la norma aplicable que resulte más favorable al perjudicado o víctima del daño. La jurisprudencia de la Sala 1º del TS lo ha calificado como uno de los principios capitales del sistema de valoración de los daños corporales causados en accidente de circulación. Todas las sentencias que aluden a éste principio, en el concreto radio de acción de la responsabilidad automovilística, afrontan sus razonamientos jurídicos desde la óptica de la víctima, argumentando, entre otras, las siguientes consideraciones:

- La existencia de un principio de solidaridad humana que tiende a evitar la situación de desamparo en que quedan los perjudicados que no consiguen obtener una indemnización.



- La indefensión general de la víctima debida a su inferioridad en el debate de la dificultad de la prueba.
- La realidad social y tecnológica que impone atender a las necesidades de los perjudicados por los accidentes mediante un especial rigor interpretativo.

SEXTA.- En lo que atañe a la concurrencia de causas, instintivamente denominada “concurrencia de culpas”. Lo más acertado es proclamar que la distribución de las cuotas de responsabilidad derivadas del accidente no debe realizarse conforme a la culpa imputable al conductor del vehículo, sino a la causalidad. Resulta más apropiado hablar de distribución o atribución de responsabilidades en función de las conductas causales concurrentes o si se quiere en relación a la culpa o negligencia desplegada, eso si; siempre y cuando la culpa sea concebida dentro del marco de la causalidad. En cualquier caso, en aquellos casos en los que la concurrencia causal tiene lugar con víctimas ajenas al tránsito vehicular es preferible determinar la aminoración de la responsabilidad del agente y la reducción del resarcimiento del daño de la víctima.

Siguiendo con semejante línea argumentativa, conviene tener presente, lo embarazoso que resulta la distribución de las cuotas o porcentajes de responsabilidad en el ámbito de los daños ocasionados como consecuencia de los accidentes de tráfico cuando se presenta un caso de concurrencia de causas. De ahí, la problemática actual en cuanto a la dificultad de la valoración judicial de la prueba en los procesos por accidente de tráfico debidos, entre otras cuestiones: a la ausencia de testigos o incongruencia de sus manifestaciones e incluso, como sucede en algunas causas, a la falta de atestado. Todo ello, unido a la disparidad de indemnizaciones, a la influencia persuasiva del principio «*favor victimae*», así como también a la frágil adulación del Juzgador por los preceptos constitucionales que postulan el derecho a la seguridad jurídica y a la igualdad ante la ley (art. 9.3 y 14), nos hace pensar que estamos ante una especie de “lotería judicial” que aleatoriamente distribuye la responsabilidad «*grosso modo*» en tantos por ciento.

Como respuesta a la problemática que rodea a la asignación de influencia causal a cada una de las partes implicadas en el accidente de tráfico propongo un novedoso, con la cautela que ello conlleva, método o sistema objetivo capaz de afrontar



situaciones de concausalidad concurrente en los atropellos a peatones. Se trata de un método que se sirve del razonamiento inductivo, cuyo propósito principal aspira a la obtención de un resultado objetivo que se conforma alrededor de la conducta que despliega el peatón atropellado en los accidentes de circulación. De este modo se aúnan discernimientos empíricos con argumentos jurídicos en consonancia con la «*ratio legis*» de cada una de las normas que entran en concurso. Por tanto, mediante la fijación lógica de un elenco de circunstancias fácticas, junto con la aplicación efectiva de las normas jurídicas debidas y el auxilio interpretativo de jurisprudencia y doctrina se consigue una mejora sustancial de la «*ratio decidendi*» de las resoluciones judiciales.

SÉPTIMA.- El mecanismo procesal de la inversión de la carga de la prueba en accidentes de tráfico tiene en consideración la situación de superioridad para provocar daño de una parte, respecto de la contraria. Tratándose de daños personales o corporales al actor le bastará con probar la existencia del daño y su relación con el accidente, sin que deba referirse a la culpa del demandado. Así lo prevé el artículo 1 de la LRCSCVM, estableciendo «*iuris tantum*» que será el conductor del vehículo a motor, en el caso de daños a las personas, quien tenga que probar que los daños fueron debidos únicamente a la conducta o a la negligencia del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. Por el contrario, no se aplicará la inversión de la carga de la prueba en accidentes por colisión recíproca entre automóviles con resultado de daños materiales, toda vez que cada una de las partes deben de probar la culpa de contrario.

OCTAVA.- Ante la dificultad probatoria por la escasez de medios de prueba fidedignos para demostrar lo realmente acontecido en los accidentes de tráfico, supuestos donde no existe atestado, informe técnico o documento similar, si ha lugar a la prueba «*prima facie*» o de primera impresión. Ello no implica, más que la facilitación de la carga de la prueba aplicando a las situaciones de hecho las máximas de experiencia que permitan deducir que un cierto suceso tiene por causa la que se colige del curso normal de los acontecimientos. Se pretende evitar, así,



que una desviada concepción acerca de las exigencias probatorias en esta materia pueda provocar una generalizada denegación de tutela judicial efectiva al quedar sin resolución propiamente satisfecha gran número de las reclamaciones relativas a la indemnización de daños y perjuicios ocasionados con motivo de la circulación de vehículos de motor.

NOVENA.- Debido a la notable influencia que se ha venido detectando en lo que al lugar del atropello se refiere, no resulta peregrino detenerse a examinar el concepto de vía urbana con el propósito de desfragmentar la incidencia que tiene el componente lugar en la atribución de responsabilidad compartida derivada del atropello a peatón. En este sentido, sostengo que como no es lo mismo que el atropello a peatón aislado o en grupo se produzca en vía urbana que en vía interurbana o si se quiere, como no se reparten de idéntica forma las cuotas causales de responsabilidad de las partes en el atropello que tiene lugar en una avenida o calle del casco urbano que cuando el mismo atropello se produce en autopista o autovía, entonces «*mutatis mutandi*» tampoco se debería de catalogar de igual forma al atropello que ocurre en zona peatonal que cuando éste se produce en una zona contigua al casco urbano de la ciudad donde las vías que la configuran no admiten el tránsito peatonal. De modo que cabe establecer una jerarquía de usos del espacio viario que admita la coexistencia entre peatones, coches privados y el resto de transportes. Así, la red vial de un entorno urbano puede dividirse, bajo mi criterio, básicamente en tres zonas:

- Zona peatonal, formadas por calles de pavimento único, destinadas prioritariamente a los peatones, permiten el acceso a residentes, al reparto de mercancías y a los servicios. Excepcionalmente se puede permitir el paso del transporte público y de las bicicletas. La velocidad máxima permitida no debe superar los 20 km/h.
- Zona quasipeatonal, a caballo entre la zona peatonal y la zona vehicular se convierte en un área que, sin estar diseñada únicamente para el tránsito de peatones, presenta un mayor grado de funcionalidad. En definitiva, aquella red viaria donde se prioriza la figura de los peatones sobre el tráfico rodado.



— Zona vehicular, caracterizada por un importante volumen de circulación y por garantizar la conectividad y la fluidez de la circulación entre varias zonas de la ciudad mediante un número mínimo de carriles.

Luego, atendiendo a esta clasificación, o mejor dicho, a la relevancia de las circunstancias espaciales de cada una de las zonas en las que se puede dividir el entramado urbano cabría obtener una distribución causal disímil, tratándose del mismo atropello. Bajo esta perspectiva, sería más discutible la cuota de responsabilidad concurrente del conductor que atropella a un peatón en zona peatonal que si lo hace en una zona vehicular. Por tanto, se puede afirmar que el nivel, grado o canon de diligencia exigible al conductor del vehículo en zona peatonal es más acusado que el exigido en zona vehicular, ya que en este caso el nivel de diligencia aparece más estandarizado, atendiendo a la primacía del tráfico rodado.

DÉCIMA.- Esta conclusión, que no por ser la última resulta de menor importancia, sino todo lo contrario, pone de manifiesto el principal objetivo del análisis trazado, toda vez que focaliza la repercusión jurídica de la exención de responsabilidad por la conducta o la negligencia del perjudicado en la figura del peatón. Víctima ajena a la circulación y que se ha convertido en la más vulnerable de todas las que participan en la movilidad urbana. En consecuencia, considero muy oportuno que el régimen legal la responsabilidad automovilística se perfeccione, ofreciendo a estas víctimas una protección jurídica sin fisuras. Este nuevo cambio de rumbo de la legislación debe ser introducido a través de una ley orientada a agilizar y favorecer la reparación de los daños causados al peatón, con independencia de su conducta negligente, y sin desnaturalizar el sistema clásico de la responsabilidad civil. Así, éste nunca será responsable del infortunio, salvo que se pueda demostrar que la víctima haya buscado con conciencia y voluntad el resultado dañoso. Asimismo, los menores de edad, los ancianos e incapaces, que cumplan los requisitos legalmente establecidos (edad y grado de minusvalía, respectivamente), serán indemnizados en todo caso, conforme al baremo de la LRCSCVM.



BIBLIOGRAFÍA.

- ★ ABEL LLUCH, X Y PICÓ I JUNOY, J.: “*Objeto y carga de la Prueba Civil*”. Bosch editor. Barcelona 2007. Págs. 107 a 124.
- ★ ALBA LÓPEZ, J. J., IGLESIA PULLA, A., MONCLÚS GONZÁLEZ, J.: “*Accidentes de tráfico. Manual básico de investigación y reconstrucción*”. Ed. Pons. Madrid 2006.
- ★ ALBADALEJO GARCÍA, M.:
—“*Derecho Civil, .II, Derecho de Obligaciones*”. 11ª Ed. Bosch. Barcelona, 2002.
—“*Sobre la moderación de la responsabilidad del artículo 1103 del CC es o no aplicable a culpa extracontractual*”. Actualidad Civil, número 1. Enero 2005
- ★ ALMAGRO, GIMENO, CORTÉS Y MORENO: “*Derecho Procesal. Parte General. Proceso Civil (1), t, I, vol. I*”. Tirant Io Blanch. Valencia, 1986. Págs. 406 a 409.
- ★ ALONSO SOTO, R. J.: “*Responsabilidad civil y seguro*”. Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid, núm. 4, 2000. Págs. 193 a 204.
- ★ ALTERINI, A. A.:
—“*La responsabilidad legal de culpa como regla del favor victimae, en responsabilidad por daños*”. Libro Homenaje a Jorge Bustamante Alsina, t, T, Albeledo-Perrot. Buenos Aires, 1990.
—“*Rumbos actuales del derecho de daños*”. Revista de responsabilidad civil y seguros práctica de derecho de daños, número 68, febrero 2009. Págs. 6 a 25.
- ★ ÁLVAREZ ÁLVAREZ, H.: “*Accidente ocasionado con vehículo robado*”. Práctica Derecho de daños. Núm. 37 abril 2006. Págs. 46 a 60.
- ★ ÁLVAREZ MÁNTARAS, D., LUQUE RODRÍGUEZ, P., GONZÁLEZ-CARBAJAL GARCÍA, J. M.: “*La investigación de accidentes de tráfico: la toma de datos*”. Ed. Thomson-Paraninfo. Madrid, 2005.
- ★ AQUILUÉ ORTIZ, F. J.: “*El CCS en el ámbito del SOA: La comisión liquidadora de entidades aseguradoras*.” Studia iuridica, número. 14 (S), 1997 (Ejemplar dedicado a: La nueva regulación del seguro privado: la ley 30/95, de 8 de noviembre). Págs. 195 a 220.
- ★ ARROYO FIESTAS: “*Exclusiones de cobertura*”. Revista Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro, 1995 Págs. 698 y ss. Actualidad Jurídica Aranzadi, 455, (2000). Págs. 3 y ss.



- ★BADOSA COLL, F.: “*La diligencia y la culpa del deudor en la obligación civil*”. Publicaciones del Real Colegio de España. Bolonia 1987. Págs. 50 y ss.
- ★BAKER, J. S. & FRICKR., L.B.: “*Traffic accidents investigation manual*”. Northwestern: 1986. Ed. Northwestern University traffic Institute. Traducido en Castellano por la D.G.T en 1970, “*Manual de investigación de accidentes de tráfico*”. Ed. Sictra Ibérica. Gijón, 2002.
- ★BARÓ PAZOS, J.: “*La codificación del derecho civil en España, 1808-1889*”. Ediciones de la Universidad de Cantabria. Santander 1993.
- ★BARRERO RODRÍGUEZ E.; “*El Consorcio de Compesación de Seguros*”. Tirant lo Blanch. Valencia 2000.
- ★BLAKE, M.: “*Ancien Roman Construction in Italy, from the Prehistorie Period in Augustis*”. Washington, 1974.
- ★BOJ DEL VAL, E, CLARAMUNT BIELSA, M. M, FORTIANA GREGORI, J, VEGAS MONTANER, A.: “*Bases de datos y estadísticas del seguro de automóviles en España. Influencia en el cálculo de primas*” Estadística Española. Vol. 47, núm. 160. Págs. 539 a 566.
- ★BRIAN DE MIGUEL, M. F.: “*Indemnización a familiares del conductor fallecido en accidente de tráfico, siendo éste el culpable del siniestro*”. www.milenari.com. Febrero 2002.
- ★CABALLERO GEA, J. A.: “*Las responsabilidades penal y civil, dimanantes del accidente de circulación. Síntesis y ordenación de las sentencias dictadas en apelación por las Audiencias Provinciales; moderna doctrina legal de las Audiencias Territoriales y del TS. Seguros. Formularios*”. 2ª edición. Editorial Aranzadi. Pamplona 1984. Pág. 487.
- ★CAMACHO DE LOS RÍOS, J.: “*Nuevas resoluciones o acuerdos de interés para la aplicación de la Directiva 2000/26/CE de Vehículos automóviles*”. Revista Española de Seguros. Números 113-114, enero junio 2003. Págs. 215 a 220.
- ★CARBONNIER, J.: “*Droit civil. Tome 4. Les obligations*”. 1995. Págs. 428 a 441.
- ★CASAS PLANES, M.D.: “*La contribución de la víctima a la producción del daño. (Análisis jurisprudencial del supuesto de la víctima menor de edad e incapaz)*”. Revista práctica derecho de daños año V, número 52. Septiembre 2007. Págs. 5-22.
- ★CASTÁN TOBEÑAS, J.: “*Hacia un nuevo Derecho civil*”. Editorial Reus. Madrid 1933. Págs. 122 y ss.
- ★CASTAÑEDA MUÑOZ, J. E.: “*Avatares del CC en el último tercio de siglo. Historia de la propia descodificación*”. Cuadernos de Estudios Empresariales núm. 5. Págs. 33 a 67. Madrid 1995.



- ★CASTRESANA HERRERO A.: *“Nuevas lecturas de la Responsabilidad Aquiliana”*. Salamanca 2001. Ediciones Universidad de Salamanca.
- ★CAVANILLAS MÚGICA: *“La transformación de la responsabilidad civil en la jurisprudencia”*. Aranzadi, Pamplona, 1987, Pág. 66.
- ★CHOISY, A.: *“L’art de batir les Romains”*. Paris 1873. Pág. 87.
- ★COLOMBO, L. A.: *“Culpa aquiliana”*. Editora argentina. Buenos Aires, 1974. Págs. 96 y ss.
- ★COPPA-ZUCCARI, P.: *“La compensazione delle colpe”*. Società Tipografica Modenese. Modena 1909.
- ★CORTÉS DOMÍNGUEZ, V., DAMIÁN MORENO, J., GONZÁLEZ GRANADA, P., ÁLVAREZ SÁNCHEZ DE MOVELLÁN, P. Y PÉREZ DEL BLANCO, G.: *“Carga de la prueba y responsabilidad civil”*. Tirant lo Blanch. Valencia 2007.
- ★COZZO, G.: *“Ingegneria Romana”*. Roma, 1928. Reproducción anastática, 1970. Pág. 5.
- ★CRIADO DEL RÍO, M. T.: *“La ley 30/1995, de 8 de noviembre, comentarios médicos legales del sistema de valoración de daños y perjuicios causados a las personas”*. Derecho y salud, vol. 5, número 1, año 1997. Págs. 112 a 119.
- ★DE ÁNGEL YAGÚEZ. *“Tratado de Responsabilidad Civil”*. Civitas. Madrid 1993.
- ★DE CASTRO Y BRAVO, F.: *“Derecho civil de España”*. Edición facsímil de Civitas. Madrid 2008. Pág 425 a 427.
- ★DE CUPIS, A.: *“El Daño. Teoría general de la responsabilidad”*. Traducción de la 2ª edición italiana de ÁNGEL MARTÍNEZ SARRIÓN. Editorial Bosch, 1975. Págs. 253-254.
- ★DE MIGUEL GARCILÓPEZ, A. HERRERO ZARZOYA, B.: *“La Responsabilidad Sin Culpa. Teoría jurídica del delito en Italia”* Revista ibérica. Nuevas Gráficas Madrid 1931, 1935.
- ★DÍAZ ALABART, S.:
- *“Responsabilidad civil por hechos realizados por menores de edad”* (comentario a la STS, Sala primera, de 22 de enero de 1991). Revista Poder Judicial, número 23. Septiembre 1991. Págs. 135-140.
 - *“Comentario al artículo 1103, en Comentario al CC y Compilaciones Forales, T. XV, vol. P”* (dir. Por ALBADALEJO). Madrid, 1989.
 - *“La facultad de moderación del artículo 1103 del CC”*. Anuario De Derecho Civil, número 41. Tomo II, 1988.



★DÍAZ SÁNCHEZ, J. L Y SÁNCHEZ-FERRAGUT ANDREU, F. J.: “*La reconstrucción de accidentes desde el punto de vista policial.*” Cuadernos de la Guardia Civil: Revista de seguridad pública, número 31, 2004. Págs. 109 a 118.

★DIEZ PICAZO Y PONCE DE LEÓN L.:

— “*La Responsabilidad Civil hoy.*” Publica Universidad Deusto. Bilbao 1979. Págs. 9 y ss.

— “*Derecho de Daños.*” Civitas. Madrid 1999.

— “*Codificación, descodificación y remodificación.*” Anuario Derecho Civil 1992. Pág. 474.

— “*Estudios sobre la jurisprudencia civil.*” Madrid 1973. Pág. 276.

— “*Estudios sobre la jurisprudencia civil.*” Tecnos S.A. Madrid 1966. Pág. 703.

★D’ORS A., HERNÁNDEZ – TEJERO F., FUENTESECA P., GARCÍA GARRIDO M. Y BURILLO J., “*El Digesto de Justiniano.*” Aranzadi, Pamplona 1968.

★EIRANOVA ENCINAS, E.: “*CC alemán comentado BGB. Introducción: Prof. Dr. H. c. mult. HEIN KÖTZ.*” Marcial Pons. Madrid, 1998.

★ENNECCERUS-LEHMAN: “*Derecho de Obligaciones, vol. 1^o*”, en ENNECCERUS-KIPP-WOLF, “*Tratado de Derecho civil, T. II*”, trad y notas de PÉREZ GONZÁLEZ y ALGUER”. Bosh, Barcelona, 1933. Pág. 61

★EXNER, A.: “*De la fuerza mayor en el Derecho mercantil y en el actual.*” Madrid 1905. Págs. 31 a 38.

★FERNÁNDEZ LÓPEZ, M.: “*La carga de la prueba en la práctica judicial civil.*” La Ley. Madrid 2006.

★FERNÁNDEZ MARTÍN M. J.: “*El perjudicado frente al asegurador extranjero. La Cuarta Directiva.*” Revista de Responsabilidad Civil Circulación y Seguro, junio 1998. Págs. 325-334.

★FERNÁNDEZ MARTÍN-GRANIZO, M.: “*Los Daños y la Responsabilidad Objetiva en el Derecho Positivo Español.*” Editorial Aranzadi. Pamplona 1972. Págs. 13 a 72.

★GARCÍA GIL, J.: “*El nuevo derecho de la circulación de vehículos a motor. Nuevo procedimiento sancionador. Accidentes y responsabilidades. Indemnizaciones. Seguro.*” Ed. DAPP. Pamplona 2009.

★GARCÍA GOYENA. F.: “*Concordancias, motivos y comentarios del CC español.*” Zaragoza, 1974. Pág. 543.

★GARCÍA LÓPEZ. P:

— “*Responsabilidad Civil por Daño moral. Doctrina y jurisprudencia.*” Núm. 10. Pág. 87.

— “*Atropello y culpa exclusiva de la víctima.*” Práctica Derecho de daños. Núm. 22 diciembre de 2004. Págs. 63 a 77.

★GAYOSO LAFUENTE J. L Y ESTELLA LÓPEZ, A.: “*El Consorcio de Compensación de Seguros y la responsabilidad civil de la circulación.*” Comares, 1997.



- ★GISBERT CALABUIG J. A, VERDÚ PASCUAL F. A.: “*Accidentes de tráfico. En Medicina Legal y Toxicología*”. 5ª edición. Barcelona: Ed. Masson, S.A.; 1998.
- ★GÓMEZ CALLE, E.: “*La responsabilidad civil del menor*”. Derecho Privado y Constitución, número 7. Septiembre-diciembre 1995. Pág. 89.
- ★GÓMEZ MARTÍNEZ, C.: “*Responsabilidad por daños materiales en el ámbito del seguro obligatorio de vehículos a motor. Especial referencia a los daños recíprocos*”. Revista de Responsabilidad Civil Circulación y Seguro, noviembre 1997. Págs. 600-604.
- ★GÓMEZ LIGÜERRE, C.: “*Familiares, conductor y seguro obligatorio de automóviles*”. Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro, núm. 7. Julio-agosto 2009. Págs. 6 a 22.
- ★GONZÁLEZ DE FRUTOS, P.: “*El Consorcio de Compensación de Seguros: Presente y futuro*”. Boletín de estudios económicos, Vol. 46, número 142, 1991. Págs. 79-96.
- ★GONZÁLEZ ESTÉVEZ, A. E: “*El proyecto de ley de adaptación de la 5ª directiva y el CCS.*” Revista de responsabilidad civil, circulación y seguro, número. 6, 2007. Págs. 22-26.
- ★GONZÁLEZ LÓPEZ, A.: “*El puzzle incompleto del hecho de la circulación*”. Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro. Número 6, junio 2005. Págs.4 a 15.
- ★GORGI, G.: “*Teoría de las Obligaciones en Derecho Moderno*”, vol. 5º, 2ª edic. Madrid, 1980. Págs. 245 a 246.
- ★ GRAU GRAU, I.: “*Valoración judicial de la prueba en los procesos por accidentes de tráfico*”. Bosch. Barcelona 2008. Págs. 85 a 87.
- ★GRIMAL, P.: “*La civilización romana*”. Editorial Paidós Ibérica. Barcelona 2007.
- ★GUDIN RODRÍGUEZ-MAGARIÑOS, F.: “*Naturaleza de la responsabilidad de los menores tras las nuevas reformas procesales*”. Revista Aranzadi Doctrinal número 5/2010. Pamplona, 2010. Pág. 2.
- ★GUIJARRO HERNÁNDEZ, J. J.: “*La responsabilidad civil en el ámbito del SOA: El consorcio de seguros y OFESAUTO*”. La Ley. Madrid, 2009. Págs. 154 a 180.
- ★GUILLEN, J.: “*Urbs Roma*”, *vida y costumbres de los romanos II. La vida pública*”. Salamanca 1978. Págs. 293 y ss.
- ★HERNÁNDEZ CARRILLO FUENTES, J. M.: “*Argumentos legales en torno al sistema de valoración de daños corporales, ley 30/1995 y los perjudicados por fallecimiento*”. Tráfico y Seguridad Vial, número 58, año 2003. Págs. 3 a 13.



- ★HERNÁNDEZ GIL, A.: “*Conceptos jurídicos Fundamentales*”, Obras completas. Vol. I, Espasa-Calpe S.A. Madrid 1987.
- ★HERRERO, J. L.: “*La responsabilidad sin culpa*” Ediciones Nauta, S.A. Barcelona 1964. Págs. 137 a 146.
- ★HILARIO GÓMEZ, C.: “*Detección de Peatones en el Espectro Visible e Infrarrojo para un Sistema Avanzado de Asistencia a la Conducción*”. Departamento de Ingeniería de Sistemas y Automática. Universidad Carlos III de Madrid, 2008.
- ★IGLESIAS PULLA, A.: “*Las dificultades de los jueces para la interpretación de los informes técnicos sobre accidentes de tráfico*”. Trabajo parcialmente financiado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología. Plan nacional I+D-I 2000-2003. Proyecto BJU2001-2569. Valoración de pruebas periciales en el proceso y análisis de repercusiones. Documento Internet. Págs. 2 a 3.
- ★IZQUIERDO TOLSADA, M.: “*Sistema de responsabilidad civil contractual y extracontractual*”. Dykinson. Madrid, 2001. Pág. 205.
- ★JOUVENCEL M. R.: “*Biomecánica del accidente de tráfico*”. Madrid. 2000. Pág. 5. Ed. Díaz de Santos.
- ★LAFAVE, W. R.; ISRAEL, J. H; KING, N.J: *Criminal procedure, 3ª edición*, St. Paul, 200. Pág. 1238.
- ★LARENZ. K:
— “*Derecho de obligaciones*.” Tr. 5 ed. Esp. Y notas de SANTOS BRIZ, t. 1, Madrid, 1958. Pág. 193.
— “*Derecho de obligaciones*.” Revista de Derecho Privado. Madrid 1959. Págs. 677 y ss.
- ★LÁZARO GUILLAMÓN, Mª. C.: “*La responsabilidad civil de Roma al Derecho moderno: La medida de la responsabilidad por accidente de tráfico a propósito de D.19.2.13 pr*”. Universidad de Burgos 2001. Págs. 443 a 453.
- ★LEÓN GONZÁLEZ, J.M.: “*La responsabilidad civil de Roma al Derecho moderno. Significado y función de la culpa en el actual Derecho de daños. (Especial consideración de la culpa de la víctima)*”. IV Congreso internacional y VII congreso Iberoamericano de Derecho Romano”. Universidad de Burgos. 2001.
- ★LÓPEZ MUÑIZ GOÑI. M.: “*Accidentes de tráfico, problemática e investigación*” Revista de Derecho Judicial, D.L. Madrid 1971.
- ★LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J.: “*El Derecho de repetición del asegurador*”. Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro. Número 5, mayo de 2006. Págs. 4 a 19.
- ★LUCAS-GALLAY, I.: “*La notion de véhicule terrestre à moteur au sens de l’article 1º de la loi du 5 juillet 1985*”, Gaz. Pal. 1997, doct. Pág. 1227.



★LUQUE RODRÍGUEZ, P.-ÁLVAREZ MÁNTARAS, D.: *“Investigación de accidentes de tráfico: manual de reconstrucción”*. Ed. Netbiblo. Oleiros, A Coruña 2007.

★ENNECCERUS LUDWIG, THEODOR KIPP Y MARTÍN WOLFF; TRADUCCIÓN DEL ALEMÁN POR Blas Pérez González y José Alger. *“Derecho de Obligaciones”*. Bosch, Barcelona 1950. Págs. 738 a 745.

★LLAMAS POMBO, E.:

— *“Formas de reparación del daño (I)”*. Revista Práctica de Derecho de Daños., núm. 80. Año. 2010. Págs. 15 a 18.

— *“Prevención y reparación, las dos caras del Derecho de daños”*. Coord. Por JUAN ANTONIO MORENO MARTÍNEZ. Ed. Dykinson, Madrid 2007. Págs. 443-478. Revista de responsabilidad civil y seguro, núm. 29. Año 2009. Págs. 35 a 60.

— *“La responsabilidad civil del médico. Aspectos tradicionales y modernos”*. Ed. Trivium, S.A. Madrid. 1988. Pág. 17 a 21.

— *“Responsabilidad médica, culpa y carga de la prueba”*. J. A. MORENO MARTÍNEZ (coordinador). *«Perfiles de la responsabilidad civil en el nuevo milenio»*. Madrid. 2000. Pág. 923.

★LLANOS PITARCH, J. M.: *“Consideraciones sobre D.9.2.9.4 (Ulp. 18Ad. Ed) como antecedente de la culpa exclusiva de la víctima”*. Revista General de Derecho Romano núm. 2. 2004.

★MACHETTI BERMEJO, I.: *“El CCS: Institución única, multidisciplinar y flexible al servicio del seguro español”*. El sector asegurador y de los planes y fondos de pensiones ICE, noviembre-diciembre, núm. 833, 2006. Págs. 69 a 85.

★MACIAS CASTILLO, A.: *“Insuficiencia de la diligencia reglamentaria. Análisis de la STS 8 de octubre de 2004”*. Actualidad Civil, número 19.2005. Págs. 2409-2411.

★MAGRO SERVET. V.:

— *“Las líneas básicas para la determinación del lucro cesante”*. Practica de Tribunales. Revista de derecho procesal civil y mercantil. Número 37. Abril 2007. Págs. 48-49.

— *“Alcance de la responsabilidad del peatón atropellado en la siniestralidad vial ¿es posible que le conductor le reclame por daños y lesiones?”* Diario La Ley, núm. 6907, Sec. Doctrina. 2008. Pág. 3.

— *“Casuística práctica del CCS en los accidentes de circulación.”* Diario La Ley, Número 7113, 2009.

★MARCHAL ESCALONA, A N.: *“El Atestado. Inicio del proceso penal”*. Ed. Thomson Aranzadi. Pamplona 2008. Pág. 25 y ss.



- ★ MARCO COS, J. “*El Seguro Obligatorio y los daños causados con vehículo robado o hurtado*”. Aranzadi civil. Nº 3, 1997. Págs. 27-48.
- ★ MARTÍN ANCÍN, F Y ÁLVAREZ RODRÍGUEZ, J. R: “*Metodología del atestado policial. Aspectos procesales y jurisprudenciales*”. Tecnos Madrid 2003. Pág. 69.
- ★ MARTÍN-CASALS, M.:
— “*Principios de derecho europeo de la responsabilidad civil; texto y comentario/ European Group on Tort Law; traducción a cargo de la Red Española de derecho Privado Europeo y Comparado. (REDPEC)*”. Thomson Aranzadi, D.L. 2008.
— “*El Daño moral en Derecho privado europeo*”. SERGIO CÁMARA coordinador. Editorial Colex. Madrid 2003. Pág. 857.
- ★ MARTÍN PÉREZ J. A.: “*Indemnización de daños materiales en vehículos: Valor venal o coste de reparación*”. Revista Práctica Derecho de Daños. Número 24 febrero 2005.
- ★ MARTÍNEZ DIEZ, G.: “*Leyes de Alfonso X. II Fuero Real*”. Ávila, 1988. Págs. 411 y ss.
- ★ MARTÍNEZ GALLEGO, E. M^a: “*Daños causados por conductor en estado de ebriedad*”. Práctica derecho de daños. Número 44, diciembre 2006.
- ★ MARTÍNEZ SARRIÓN, A.: “*Las raíces romanas de la responsabilidad por culpa*”. Bosch. Barcelona, 1993. Págs. 501 a 517.
- ★ MARTY, G.: “*La responsabilidad civil en el Derecho Comparado*”. Traducido por F. DE MALLOL, Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Instituto de Derecho Comparado. Barcelona, 1962. Págs. 81 a 83.
- ★ MAZEAUD Y TUNC.: “*Tratado teórico y práctico de la Responsabilidad Civil*”. Traducción española. Buenos Aires 1962, t. I, vol. 2º, Pág. 355.
- ★ MEDINA ALCOZ, M.: “*La culpa de la víctima en la producción del daño extracontractual*”. Dykinson. Madrid, 2003. Págs. 127 a 132.
- ★ MEDINA CRESPO, M.:
— “*Incapacidad permanente en el sistema legal de valoración de los daños corporales*”. Editorial. Dykinson. Madrid 2008.
— “*Los límites intrínsecos del seguro obligatorio y la técnica compensatoria como necesidad derivada*”. CCDJ, t 25. Madrid. 1994. Pág. 383.



- “*Daños corporales y Carta Magna: repercusión de la doctrina constitucional sobre el funcionamiento del sistema valorativo*”. Dykinson. Madrid 2003.
- “*El resarcimiento del lucro cesante causado por la muerte*”. Coord. Por. Juan Antonio. Ed. Dykinson, Madrid 2007. Págs. 607 y ss.
- “*La valoración civil del daño corporal: bases para un tratado: análisis jurídico del sistema incluido en la Ley 30/1995. Doctrina y jurisprudencia*”. Dykinson. Madrid 199. Pág. 139.
- “*Responsabilidad Civil Automovilística: De las culpas absueltas a las inocencias condenadas*”. Comares, Granada 1996.
- “*Bases concretas para una reforma conservadora del sistema legal valorativo*”. Ponencia del XXIV Congreso de la Circulación, Madrid 2008. Inese. Págs. 1 a 31.
- “*Mecanismos necesarios para la correcta ponderación del lucro cesante dentro del sistema valorativo*”. Revista Española de Seguros, núm. 128, año 2006.
- “*Daños corporales y Carta Magna: repercusión de la doctrina constitucional sobre el funcionamiento del sistema valorativo*”. Dykinson. Madrid 2003.
- “*La bendición constitucional del baremo: razones y consecuencias: estudio de la sentencia del Pleno del TC, de 29 de junio de 2000, sobre el sistema de valoración de los daños corporales causados en accidentes de circulación.*” Dykinson, Madrid 2000.
- “*El nuevo sistema de valoración de los daños corporales causados en accidente de circulación (ley 30/1995), estudio específico de la tabla de incapacidad temporal*”. Aranzadi civil. Revista doctrinal, número 2, año 1996. Págs. 149 a 180.
- ★ MERA REDONDO, A.: “*La investigación de los accidentes de tráfico*”. Cuadernos de la Guardia Civil: Revista de seguridad pública, núm. 31, 2004. Págs. 81 a 90.
- ★ MOMMSEN, F.: “*Zur Lehre von dem Interesse*”. Braunschweig, 1855, págs. 3 y ss.
- ★ MONTERROSO CASADO E.: “*Responsabilidad Civil por Accidentes de Circulación. La concurrencia de causas*”. Ed. Aranzadi. Pamplona 2009. Págs. 34 a 46
- ★ MONTORO MENÉNDEZ L.: “*Accidentes de tráfico: el quinto jinete del Apocalipsis*”. Revista de Tráfico y Seguridad Vial. Año XXIV, número 188 enero –febrero 2008. Págs. 11 a 13.
- ★ MORILLAS JARILLO. M. J.: “*El seguro del automóvil*”, Madrid 1992. J. M. Bosch Editor. Págs. 143 y ss.
- ★ MUÑOZ SABATÉ, L.:
— “*La prueba imposible de la culpa exclusiva de la víctima*”. Revista jurídica de Cataluña. Vol. 73, núm. 2. 1974. Págs. 339-354.



- *“La prueba de la culpa y el daño”*. Tratado de probática judicial, tomo IV. Bosch editor, S. A. Barcelona 1995. Pág. 145 a 146.
- ★NAGORE ARCHILLA C. S.: *“Comentarios al proyecto de ley de modificación de la ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor”*. Revista de responsabilidad civil, circulación y seguro. Número 8, 2003. Págs. 424 a 435.
- ★NAVARRO MICHEL, M: *“La responsabilidad civil de los padres por los hechos de sus hijos”*. Editorial Bosch. Barcelona 1998.
- ★NIETO MENGOTI, J. P.: *“El baremo para la indemnización de daños personales ocurridos en accidentes de circulación, supuestos de muerte y lesiones”*. Cuadernos de derecho judicial, número 12, año 1997. Págs. 133 a 148.
- ★NIEVA FENOLL, J.: *“Enjuiciamiento prima facie”*. Atelier. Libros jurídicos. Barcelona 2007. Págs. 45 a 49.
- ★NOËL, L.: *“La notion d’accident”*. Revue générale du droit des assurances 2-2004. Págs. 309 a 335
- ★NÚÑEZ IGLESIAS, A.: *“CC francés/Code civil, edición bilingüe”*. Marcial Pons, ediciones jurídicas y sociales, S.A. Madrid 2005.
- ★LE TORNEAU, P. Y CADIET, L.: *“Droit de la Responsabilité”*. París. 1996. Pág. 772.
- ★O’CALLAGHAN MUÑOZ. X.:
- *“La responsabilidad objetiva.”* Coord. Por Juan Antonio Moreno Martínez. Ed. Dykinson, Madrid 2007. Págs. 799 y ss.
- *“CC comentado y con jurisprudencia”*. La Ley, 6ª Edición. Madrid 2008. Págs. 1997 a 2001.
- *“Compendio de Derecho civil, II. Derecho de obligaciones, Vol 1º. Teoría general de la obligación, del contrato y del acto ilícito.”* Revista de Derecho Privado. Madrid 1991.
- *“El perfil de la responsabilidad civil al finalizar el siglo XX”*. Libro homenaje al Profesor MANUEL ALBADALEJO GARCÍA. Colegio de Registradores de la Propiedad y Mercantiles de España. Servicio de Publicaciones. Universidad de Murcia, 1ª Ed., 2004. Pág. 3596.
- ★ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD: *“Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito”*. Ginebra 2004.
- ★ORMAZABAL SÁNCHEZ, G.: *“Carga de la prueba y sociedad de riesgo”*. Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A. Madrid 2004.
- ★PACCHIONI, G.: *“Della cosiddetta compensazione delle colpe”*. Rivista di Diritto Civile, vol 8º. 1910. Págs. 1032 a 1038.



- ★PANTALEÓN, P.: “Comentario al art. 1902 del Cc”, en comentario del CC, II, Ministerio de Justicia, 1991. Págs. 1971 y ss.
- ★PAÚL DE VELASCO, J. M.: “La muerte del conductor y la cobertura por su propio seguro obligatorio de responsabilidad civil”. Revista Responsabilidad Civil, Circulación y seguro, mayo 2002. Págs. 255 y ss.
- ★PAZ-ARES RODRIGUEZ, C., DIEZ-PICAZO, L., RODRIGO BERCOVITZ, SALVADOR CODERCH, P. “Comentario de CC Tomo IP”. Ministerio de Justicia. Secretaria General Técnica Centro de Publicaciones. Madrid, 1991. Pág. 2038.
- ★PENA LASSO J. M.: “El procedimiento de oferta o respuesta motivada de la Ley 21/2007 y los intereses moratorios del artículo 20 LCS”. Texto extraído del artículo publicado en la revista Sepin trafico, enero 2008.
- ★PEÑA LÓPEZ, F.: “La culpabilidad en la responsabilidad civil extracontractual”. Comares. Granada, 2002. Págs. 19 y ss.
- ★PERÁN ORTEGA, J.: “La Responsabilidad Civil y su Seguro”. Tecnos, Madrid 1998.
- ★PETRUCCO.: “Las medidas comunitarias en materia del Seguro de Responsabilidad civil del automóvil”. Madrid, octubre 1985. Ponencias publicadas por UNESPA, Pág. 1 y ss.
- ★PINTOS AGER, J.: “Baremos, seguros y Derecho de daños”. Instituto Universitario de derecho y Economía. Universidad Carlos III. Civitas. Madrid 2000.
- ★POLAINO NAVARRETE, M.: “Victimología y criminalidad violenta en España”. Estudios penales en memoria del Profesor Agustín Fernández Albor. Santiago de Compostela 1989. Págs. 571 a 587.
- ★PUGLIATTI. S.: “Responsabilità Civile”. Doit. A. Giuffré Editore. Milano, 1968. Pág. 14.
- ★PUIG BRUTAU, J.: “Fundamentos de Derecho Civil”, I-II, II-II, V-I. Bosch, Barcelona, 1959, 1956, 1961.
- ★RASI, P.: “Bartolo da Sassoferrato. Studi e documenti peri l VI centenario II: I problemi della circolazione stradale nell’opera di Bartolo da Sassoferrato”. Giuffré Editore. Milano 1962. Pág 434 a 439.
- ★REGIDOR, E., REOYO, A., CALLE, M.E., DOMÍNGUEZ, V.: “Fracaso en el control del número de víctimas por accidentes de tráfico en España. ¿La respuesta correcta a la pregunta equivocada? Revista Española Salud Pública. Nº 2, marzo-abril, 2002. Págs. 106-112.
- ★REGLERO CAMPOS, L. F.:
—“Tratado de Responsabilidad Civil”. Aranzadi Thomson. Navarra 2006.
—“Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro”. 2ª edición. Aranzadi Thomson. Navarra 2007.



- “*La Transposición al Ordenamiento Español de la Quinta Directiva CEE sobre Seguro de Responsabilidad Civil derivada de la Circulación de Vehículos a Motor. Previsión de futuro. Reforma de la LRCSCVM y nuevo reglamento (II)*”. Revista de Responsabilidad Civil Circulación y Seguro. Núm. 9, octubre de 2006.
- “*La Transposición al Ordenamiento Español de la Quinta Directiva CEE sobre Seguro de Responsabilidad Civil derivada de la Circulación de Vehículos a Motor. previsión de futuro. Reforma de la LRCSCVM y nuevo reglamento (II)*”. Revista de Responsabilidad Civil Circulación y Seguro. Núm. 10, noviembre de 2006. Págs. 26.
- “*Ley de Contrato de Seguro: Jurisprudencia Comentada*”. Aranzadi Thomson. Navarra 2007.
- “*Sobre la Responsabilidad Civil y su prueba*”. VII congreso Nacional. Abogados especializados en responsabilidad civil y seguro: Ponencias. Úbeda, noviembre 2007. Sepín ed. Jurídica.
- “*La Ley 21/2007, de reforma de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor: transposición de la Quinta Directiva*”. Revista para el análisis del Derecho. Barcelona, octubre de 2007.
- “*Comentarios a los aspectos de la sentencia de la AP de Valencia de 14 de mayo de 2007*”. Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro. Número 7, julio-agosto de 2007. Págs. 48 a 52.
- ★REYES MONTREAL J. M.: “*Comentarios a la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor*”. Ediciones Nauta. Barcelona 1965. Págs. 11 a 35.
- ★RICOL, J.: “*La responsabilidad por accidentes de automóvil, en la doctrina y la jurisprudencia francesas*” Revista de Derecho Privado. Tomo XII. Madrid 1925. Págs. 260 a 270
- ★RIPERT, G.: “*Le regime democratique et le droit moderne*”. 2ª ed. Paris 1948. Pág. 307.
- ★RIVES SEVA, J. M.:
- “*El Juicio de tráfico con relación al CCS*”. Madrid, 2006. La Ley.
- “*Responsabilidad civil derivada del hecho de la circulación de vehículos a motor*”. Las Rozas (Madrid): La Ley, 2009.
- ★ROCA E.: “*Derecho de Daños Textos y materiales*”. Editorial Tirant lo blanch. Valencia 2007. Págs. 359 y ss.
- ★RODRÍGUEZ GUITAN, A. M.: “*Breve reflexión sobre la responsabilidad civil extracontractual del propietario no conductor en la Ley 30/1995 de 8 de 3 noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados*”. Revista Jurídica Española de Doctrina, Jurisprudencia y Bibliografía. Número 4964. Enero 2000. Págs. 1 a 4.



- ★ RODRÍGUEZ LÓPEZ, C.: “*Daños y perjuicios*”. Práctica de Tribunales. Número 37 abril 2007. Págs. 32 a 47.
- ★ ROMERO COLOMA, A. M.: “*Accidentes de tráfico: los supuestos de culpa exclusiva de la víctima, caso fortuito y fuerza mayor*”. Revista de responsabilidad civil, circulación y seguro. 1998 Madrid. Págs. 528 a 530.
- ★ SÁINZ-CANTERO CAPARRÓS, M^a Y PÉREZ FERRER, F.: “*Imputación, valoración y reclamación de los daños derivados de la circulación de vehículos a motor*”. Granada 2006. Comares.
- ★ SÁNCHEZ CALERO, F.:
- “*La evolución del seguro de automóviles*”. R.E.S. 1987, núm. 49, enero-marzo. Págs. 27 a 38.
 - “*Consideraciones generales en torno a la Ley de Ordenación y Supervisión de los seguros privados*”. La Ley: Revista jurídica española de doctrina, jurisprudencia y bibliografía. N^o 1, 1996. Págs. 1672-1674.
- ★ SÁNCHEZ CALERO, F. y TIRADO SUÁREZ, F.J.: “*La LCS: comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, y a sus modificaciones*”. Aranzadi. Pamplona 1999.
- ★ SANTOS BRIZ, J.:
- “*Tratado de Derecho civil. Teoría y práctica. Derecho de obligaciones*”. Bosch. Barcelona 2003. Págs. 502 y ss.
 - “*La responsabilidad civil. Derecho sustantivo y derecho procesal*”. Editorial Montecorvo, S. A. Madrid 1986.
 - “*Responsabilidad civil «ex delicto»*”. Revista de Responsabilidad Civil Circulación y Seguro. Abril 1997.
 - “*Derecho de la Circulación: Problemas actuales*”. Motecorvo. Madrid 1976.
- ★ SAVATIER, R.: “*Traité de la Responsabilité Civile*”. Tome deuxiemé. París 1951. Pág. 531.
- ★ SCHIPANI, S.: “*Responsabilità «ex lege Aquilia». Criteri dei imputazione e problema Della colpa*». G. Giappichelli Editore, Torino, 1969.
- ★ SIERRA GIL DE LA CUESTA, I.: “*Tratado de responsabilidad civil. Tomo II*”. Ed. BOSCH. Barcelona 2008. Págs. 705 a 713.
- ★ SOLER PASCUAL. L. A.: “*La problemática indemnizatoria de la reparación del vehículo siniestrado. Justicia versus enriquecimiento injusto*”. Práctica de Tribunales. Numero 37 abril 2007. Págs. 24-31.



★ SOLERA CALLEJA, I.: “*Compensación de culpas entre el conductor del vehículo de motor y una víctima ajena a la circulación. Sentencia del TS de 12/12/2008*”. Revista de responsabilidad civil, circulación y seguro. Edita Inese. Núm. 4, Madrid 2009. Págs. 53 a 57.

★ SOTO NIETO, F.:

— “*Acción directa contra la entidad del seguro obligatorio. Excepciones oponibles. Derecho de repetición*”. La Ley. Revista Jurídica de Doctrina, jurisprudencia y Bibliografía. Número 5200, diciembre de 2000.

— “*Responsabilidad Civil derivada del accidente automovilístico*”. Madrid 1989. La Ley.

— “*La responsabilidad civil en el accidente automovilístico, responsabilidad objetiva 2ª ed*”.

— “*La llamada compensación de culpas*”. Revista Derecho Privado. 1968. Págs. 409 a 427.

★ SOTO VÁZQUEZ, R.: “*El Consorcio de Compensación de Seguros*”. Cuadernos de derecho judicial, N.º. 19, 1996 (Ejemplar dedicado a: Derecho de seguros, II / MARTÍ SÁNCHEZ, J.N. (dir.)), págs. 377 a 415.

★ MUÑOZ MEDINA, M. M.: “*Los valores constitucionales protegidos por el sistema de valoración de daños personales por accidentes de circulación establecido por la ley 30/1995*”. Sociedad y utopía. Revista de ciencias sociales número 17, año 1999. Págs. 245 a 288.

★ TAFUR LÓPEZ DE LEMUS, J.: “*La valoración de la prueba civil*”. Revista Práctica de Tribunales. Diciembre 2009. Págs. 14 a 21.

★ TORAL LARA, E.: “*Accidente de circulación ocasionado por vehículo no asegurado*”. Práctica Derecho de daños. Número 43, noviembre 2006. Págs. 63 a 70.

★ TORO PEÑA, J. A.: “*Problemática y experiencias de la consignación, oferta de indemnización y la respuesta motivada realizada*.” Ponencia del XXIV Congreso de la Circulación. Madrid 2008. Inese.

★ URICH BECK.: “*Retorno a la Teoría de la Sociedad del Riesgo*”. Boletín Asociación de Geógrafos Españoles, 2000, número 30, Págs. 9 a 20.

★ VALERI, G.: “*Sulla colpa comune*”. Rivista del Diritto Commerciale e del Diritto Generale delle Obligazioni, vol 8.º. 1910. Págs. 152 a 160.

★ VALVERDE Y VALVERDE, C.: “*Tratado de Derecho Civil Español*”. Tomo III.- Parte especial Derechos Personales o de Obligaciones. Valladolid, 1937. Págs. 802 a 805.

★ VON TUHR, A.: “*Tratado de las obligaciones*”. Traducido y coordinado por W. Roces Suárez. Reus. Madrid, 1934. Pág. 78.

★ WACKE, A.: “*Accidentes en deporte y juego según el Derecho romano y el vigente Derecho alemán*”. Anuario de Historia del Derecho Español núm. 59. 1989. Págs. 555 a 556.



- ★ WINDSCHEID, B.: *“Diritto delle Pandette, trad. It. Fada-Bensa, vol. II”*, 1904, §§ 157 y 257.
- ★ XIOL RÍOS, J. A.: *“El nuevo sistema de valoración de los daños corporales”*. *Studia jurídica*, número 14, año 1997. Págs. 245 a 262.
- ★ YÁÑEZ DE ANDRÉS, A.:
- *“La necesidad de indemnizaciones suficientes para la víctimas base del sistema de tasación legal de la Ley 30/95. Su posible quiebra y sus consecuencias”*. *Revista de responsabilidad civil, circulación y seguro*. Núm. 9. INESE. Madrid 2003. Págs. 484 a 486.
 - *“El Derecho Común de la responsabilidad civil y al normativa especial de la Ley 30/95. Su necesaria complementariedad para el resarcimiento íntegro de las víctimas de los accidentes de circulación”*. *Revista general de derecho*. Año LIII- núm. 630. Marzo 1997. Págs. 1855 a 1859.
- ★ YZQUIERDO TOLSADA M.:
- *“Sistema de Responsabilidad civil contractual y extracontractual”*. Madrid, 2001 Dykinson.
 - *“La responsabilidad del propietario no conductor del vehículo en el nuevo CP”*. *Revista de Derecho Privado*. Julio-agosto 1998. Págs. 516 a 540.

**JURISPRUDENCIA**

(Bases de datos: *bdifusión. Aranzadi Westlaw. Actualidad Civil, Tirant lo blanc*).

Tribunal Supremo.

FECHA	REFERENCIA	PONENTE	SENTIDO DEL FALLO
26/11/2010	JUR 2010 /402246	Excmo. Sr. José Antonio Seijas Quintana.	Concurrencia de causas, atropello a ciclista.
11/11/2010	JUR 2010/ 396048	Excmo. Sr. Juan Antonio Xiol Ríos.	Concurrencia de causas, atropello a ciclista.
28/10/2010	JUR 2010/ 7614	Excmo. Sr. Juan Antonio Xiol Ríos.	Valor probatorio de la DAA.
13/10/2010	JUR 2010/7457	Excmo. Sr. Juan Antonio Xiol Ríos.	Conductor fugado del accidente..
25/03/2010	RJ2010/4349	Excmo. Sr. Juan Antonio Xiol Ríos.	Responsabilidad compartida.
22/02/2010	TOL1.793.054	Excmo. Sr. José Antonio Seijas Quintana.	Culpa exclusiva de la víctima.
06/05/2010	TOL1.848.826	Excmo. Sr. José Antonio Seijas Quintana.	Hecho de la circulación.
02/11/2009	BD712	Excmo. Sr. José Antonio Seijas Quintana.	Culpa exclusiva de la víctima.
27/10/2009	TOL1.643.691	Excmo. Sr. Jesús Corbal Fernández.	Principio « <i>in dubio pro damnato</i> ».
30/10/2009	TOL1.641.346	Excmo. Sr. Francisco Marín Castán.	Culpa exclusiva de la víctima.
28/05/2009	BD176	Excma. Sra. María Ángeles Medina.	Culpa exclusiva de la víctima.
23/04/2009	TOL1514766	Excmo. Sr. Juan Antonio Xiol Ríos.	Principio « <i>in dubio pro damnato</i> ».
12/12/2008	BD1130	Excmo. Sr. Juan Antonio Xiol Ríos.	Culpa exclusiva.



CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA EN LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN

30/07/2008	TOL1.373.194	Excmo. Sr. Juan Antonio Xiol Ríos.	Culpa exclusiva de la víctima.
16/12/2008	JUR 2008/1353	Excmo. Sr. Juan Antonio Xiol Ríos.	Accidente vehículo desconocido.
28/02/2008	TOL1.294.061	Excmo. Sr. Antonio Salas Carceller.	Culpa exclusiva de la víctima.
03/11/2008	RJ2008/5888	Excmo. Sr. Juan Antonio Xiol Ríos.	Exclusión de cobertura conductor del vehículo.
03/11/2008	RJ2008/5887	Excmo. Sr. José Antonio Seijas Quintana.	Exclusión de cobertura conductor del vehículo.
12/07/2007	BD290.102.	Excmo. Sr. Rafael Ruiz de la Cuesta Cascajares.	Culpa exclusiva de la víctima.
14/06/2007	JUR2007/3519	Excmo. Sr. Rafael Ruiz de la Cuesta Cascajares.	Concurrencia de causas; caída en vía pública.
15/06/2006	TOL961.841	Excmo. Sr. José Antonio Seijas Quintana.	Culpa exclusiva de la víctima.
27/06/2006	TOL964.445	Excmo. Sr. Jesús Corbal Fernández.	Principio « <i>in dubio pro damnato</i> ».
18/07/2006	RJ2006/495	Excmo. Sr. José Antonio Seijas Quintana.	Teoría de la absorción de culpas.
03/10/2000	RJ2000/8723	Excmo. Sr. Andrés Martínez Arrieta.	Culpa exclusiva de la víctima.
21/06/2007	BD29.0372.	Excmo. Sr. Ignacio Sierra Gil de la Cuesta.	Culpa exclusiva de la víctima.
29/11/2007	RJ2007/8433	Excmo. Sr. José Ramón Ferrándiz Gabriel.	Teoría de la carga de la prueba.
03/01/2008	RJ2008/201	Excmo. Sr. José Ramón Ferrándiz Gabriel.	Hecho o accidente de circulación: carretilla.



CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA EN LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN

07/05/1998	RJ1998/3238	Excmo. Sr. Jesús María Martínez Pardo.	Hecho o accidente de circulación: cosechadora.
31/01/2007	BD288.229	Excmo. Sr. Sierra Gil de la Cuesta.	Sin referencia expresa.
06/05/2004	BD161.992.	Excmo. Sr. Alfonso Villagomez Rodil.	Concurrencia de causas.
22/12/2001	RJ2001/10131	Excmo. Sr. Luis Martínez Calcerrada Gómez.	Exclusión de cobertura del conductor del vehículo.
24/05/2001	RJ2001/3377	Excmo. Sr. Jesús Corbal Fenández.	Exclusión de cobertura del conductor del vehículo.
10/02/1998	RJ1998/979	Excmo. Sr. Luis Martínez Calcerrada Gómez.	Culpa exclusiva de la víctima inimputable.
24/10/1997	RJ1997/7768	Excmo. Sr. Gregorio García Ancos.	Utilización de vehículo a motor; homicidio.
27/01/2005	BD211.945	Excmo. Sr. Alfonso Villagómez Rodil.	Culpa exclusiva de la víctima.
21/03/2007	RJ2007/1544	Excmo. Sr. Sierra Gil de la Cuesta.	Concurrencia de causas.
31/01/1992	RJ 1992/540	Excmo. Sr. Luis Martínez-Calcerrada Gómez	Inversión de la carga de la prueba.
28/04/1998	RJ1998/3821	Excmo. Sr. Joaquín Martín Canivell.	Valoración de la prueba: declaración de testigos.
04/11/1998	RJ1998/7777	Excmo. Sr. Cándido Conde Pumpido Tourón.	CCS: vehículo robado.
03/12/1998	TOL 171.418	Excmo. Sr. Alfonso Barcala y Trillo-Figueroa.	Culpa exclusiva de la víctima inimputable.



CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA EN LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN

16/12/1994	TOL1.666.561	Excmo. Sr. Jesús María Martínez Pardo.	Culpa exclusiva de la víctima.
02/02/1994	TOL1.656.813	Excmo. Sr. Mariano Martín-Granizo Fernández.	Culpa exclusiva de la víctima.
08/11/1995	TOL1658155	Excmo. Sr. Jesús María Martínez Pardo.	Culpa exclusiva de la víctima inimputable.
15/02/1995	TOL 1268538	Excmo. Sr. Alfonso Villagómez Rodil.	Culpa exclusiva de la víctima inimputable.
27/11/1995	TOL1.658.486	Excmo. Sr. Francisco Morales Morales.	Culpa exclusiva de la víctima.
25/09/1996	TOL 1659118	Excmo. Sr. Eduardo Fernández-Cid de Temes.	Culpa exclusiva de la víctima inimputable.
23/02/1996	RJ 1987\4973	Excmo. Sr. Francisco Soto Nieto	Teoría de la neutralización de culpas.
19/07/1993	TOL1.663.450	Excmo. Sr. Alfonso Barcala Trillo Figueroa.	Responsabilidad compartida.
02/04/1993	RJ 1993/347	Excmo. Sr. Luis Martínez-Calcerrada Gómez	Teoría de la absorción de culpas.
14/02/1990	TOL1.730.113	Excmo. Sr. Jesús Marina Martínez-Pardo.	Culpa exclusiva de la víctima.
03/12/1990	TOL1.730.166	Excmo. Sr. Gumersindo Burgos Pérez de Andrade.	Culpa exclusiva de la víctima.
17/12/1992	TOL1.660.976	Excmo. Sr. Jaime Santos Briz.	Culpa exclusiva de la víctima.
30/12/1991	TOL 727835	Excmo. Sr. Jesús María Martínez Prado.	Culpa exclusiva de la víctima.
08/04/2002	RJ2002/5093.	Excmo. Sr. Carlos Granados Pérez.	CCS: vehículo robado
28/10/2003	RJ2003/8399	Excmo. Sr. Miguel Colmenero Menéndez de Luarca.	Lesiones causadas dolosamente con vehículo a motor.
23/06/2004	RJ2004/5446	Excmo. Sr. Juan Saavedra Ruiz.	Cobertura SOA.



CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA EN LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN

20/07/2004	RJ2004/5465	Excmo. Sr. José Ramón Soriano Soriano.	Cobertura SOA.
17/04/2007	RJ2007/3359	Excmo. Sr. Encarnación Roca Trias.	Indemnización por el baremo vigente en el momento del accidente.
18/10/2007	RJ 2007/7106	Excmo. Sr. Juan Antonio Xiol Ríos.	Valor probatorio de de documentos.
08/05/2007	RJ2007/2873	Excmo. Sr. Luis Román Puerta Luis.	Atropello voluntario calificado como homicidio intentado
10/05/2007	RJ2007/4732	Excmo. Sr. Carlos Granados Pérez.	Atropello no cubierto por el SOA.
30/12/1992	RJ1992/10565	Excmo. Sr. José Almagro Nosete.	Responsabilidad del dueño del vehículo.
08/05/1990	RJ1990/3690	Excmo. Sr. Alfonso Barcala Trillo Figueroa.	Deber de diligencia en la conducción de un vehículo a motor.
24/06/2000	RJ2000/6327	Excmo. Sr. Joaquín Martín Canivell.	Responsabilidad del menor de edad.
30/05/1992	RJ1992/4963	Excmo. Sr. Justo Carrero Ramos.	Inexistencia de SOA, CCS
10/10/1991	RJ1991/7061	Excmo. Sr. Marino Barbero Santos.	Responsabilidad civil subsidiaria del propietario del vehículo
17/12/1986	TOL.1.734.647	Excmo. Sr. Jaime Castro Garcia.	Culpa exclusiva de la víctima inimputable.
04/12/1989	RJ1989/9414	Excmo. Sr. Joaquín Delgado García.	Exclusión de cobertura, responsabilidad del propietario.
27/02/1990	RJ1990/2371	Excmo. Sr. Ignacio Sierra Gil de la cuesta.	Acción directa SOA.
23/10/1980	RJ 1980/3911	Excmo. Sr. Jaime de Castro García.	Cobertura del SOA.



CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA EN LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN

27/01/2005	RJ 2005/1828	Excmo. Sr. Alfonso Villagómez Rodil.	Responsabilidad por riesgo.
16/05/2003	RJ 2003/4239	Excmo. Sr. Gregorio García Ancos.	Atropello a policía.
16/10/2006	RJ2006/6631	Excmo. Sr. Pedro González Poveda.	Teoría del riesgo, inversión de la carga de la prueba.
15/06/2007	RJ 2007/4670	Excmo. Sr. Vicente Luis Montes Penades.	Concurrencia de culpas, menor de edad.
31/05/1983	RJ 1983/2153	Excmo. Sr. Jaime Santos Briz.	Culpa exclusiva de la víctima, accidente de circulación.
30/01/1996	BD 180249/1996	Excmo. Sr. Antonio Gullón Ballesteros.	Reclamación SOA:
08/06/1996	RJ 1996/4871	Excmo. Sr. Pedro González Poveda.	Reparación o reducción de daños y perjuicios.
15/07/1998	RJ 1998/5550	Excmo. Sr. Eduardo Fernández Cid de Temes.	Daños y perjuicios, lucro cesante.
24/05/2001	BD 26613/2001	Excmo. Sr. Jesús Corbal Fernández.	Muerte del conductor único interviniente en el accidente
14/07/2003	RJ 2003/4629	Excmo. Sr. Pedro González Poveda.	Falta de la diligencia debida.
11/02/2002	RJ 2002/2355	Excmo. Sr. Cándido Conde Pumpido Tourón.	Valoración De la prueba pericial
23/10/2002	RJ 2002/8971	Excmo. Sr. Alfonso Villagómez Rodil.	Valoración daños materiales.
16/09/1996	TOL216.765	Excmo. Sr. Alfonso Villagómez Rodil.	Culpa exclusiva de la víctima.

**Audiencias Provinciales.**

FECHA	REFERENCIA	PONENTE/LUGAR	SENTIDO DEL FALLO
10/06/2010	JUR 2010/267432	Excmo. Sr. Juan Martínez Pérez. (Murcia).	Concurrencia de causas, colisión de vehículos.
12/06/2010	JUR 2010/215180	Excmo. Sr. Fernando López Arno González. (Murcia).	Concurrencia de causas, colisión de vehículos.
16/03/2010	JUR 2010/164487	Excmo. Sr. Manuel Jesús Marín López. (Albacete).	Utilización de casco de protección, concurrencia de causas.
30/06/2010	JUR 2010/319976	Excma. Sra. M ^a del Carmen Compared Pío. (Madrid).	Utilización de casco de protección, concurrencia de causas.
04/12/2009	JUR 2009/201481	Excmo. Sr. José M ^a Jiménez Burkardt. (Granada).	Concurrencia de causas, colisión de vehículos.
30/09/2009	JUR 2009/ 253329	Excma Sra.. Inmaculada Zapata Camacho. (Barcelona).	Atropello a ciclista, concurrencia de causas.
30/06/2009	JUR 2009/418710	Excmo. Sr. Mariano bugidas San José. (Palencia).	Concurrencia de causas, colisión de vehículos.
23/06/2009	JUR 2009/408374	Excmo. Manuel García Prada. (León).	Atropello a ciclista, concurrencia de causas.
07/07/2009	JUR 2009/472592	Excmo. Sr. José Daniel Mira-Perceval Verdú. (Alicante).	Concurrencia de causas, colisión de vehículos.



25/03/2009	JUR 2009/22321	Excma Sra. Magdalena Fernández Soto. (Pontevedra).	Atropello a peatón, conurrencia de causas.
11/12/2009	JUR 2009/116275	Excmo. Sr. Salvador Alba Mesa. (Las Palmas).	Atropello a peatón, conurrencia de causas.
22/09/2009	JUR 2009/40974	Excmo. Sr. Enrique Alavedra Farrando. (Barcelona).	Atropello a peatón, conurrencia de causas.
26/06/2009	ARP 2009/1180	Excmo. Sr. José Antonio Patrocinio Polo. (Badajoz).	Conurrencia de causas, colisión de vehículos.
15/09/2009	JUR 2009/437241	Excmo. Sr. José Joaquín Hervás Ortiz. (Murcia).	Conurrencia de causas, colisión de vehículos.
18/02/2009	JUR 2009/237912	Excmo. Sr. Ángel Vicente Illescas Rius. (Madrid).	Prueba « <i>prima facie</i> »
09/01/2009	JUR 2009/201481	Excmo. Sr. Salvador Alba Mesa. (León).	Conurrencia de causas, colisión de vehículos.
03/09/2009	BD136/2009	Excmo. Sr. Francisco Javier Menéndez Estebánez (Pontevedra).	Desestima culpa exclusiva de la víctima.
25/09/2009	ARP 2009/131	Excmo. Sr. Ignacio José Fernández Soto. (Madrid).	Conurrencia de causas.
18/11/2009	JUR 2009/18196	Excmo. Sr. Urbano Suárez Sánchez. (Toledo).	Conurrencia de causas.
13/04/2009	JUR 2009/284272	Excmo. Sr. M ^o elena Corral Losada. (Las Palmas).	Conurrencia de causas.
15/01/2009	ARP 2009/321	Excmo. Sr. M ^a Jesús Jurado Cabrera. (Jaen).	Conurrencia de causas.



08/07/2009	JUR 2009/124864	Excmo. Sr. Manuel Conde Núñez. (A Coruña).	Concurrencia de causas.
01/04/2009	BD324715	Excmo. Sr. Bernardino Valera Gómez. (A Coruña).	Atropello a peatón, concurrencia de causas.
16/07/2009	BD313/2009	Excmo. Sr. Juan Francisco Bote Saavedra (Cáceres).	Favorable demandado.
22/06/2009	BD249/2009	Excmo. Sr. Ildefonso García del Pozo (Salamanca).	Culpa exclusiva de la víctima.
28/05/2009	BD176/2009	Excma. Sra. María Ángeles Medina (Tarragona).	Culpa exclusiva de la Víctima.
12/12/2008	JUR 2008/181706	Excmo. Manuel José López Orellana. (Valencia).	Valor probatorio del atestado policial.
12/12/2008	JUR 2008/115892	Excma. Sra. María Jesús Alía Ramos. (Madrid)	Prueba «prima facie»
25/02/2008	JUR 2008/154232	Excma. Sra. María Ibáñez Solaz. (Murcia).	Concurrencia de causas, colisión de vehículos.
25/01/2008	AC 2008/1848	Excmo. Sr. Juan Francisco Ruiz – Rico Ruiz. (Granada).	Atropello a peatón concurrencia de causas.
07/04/2008	JUR 2008/296492	Excmo. Sr. Juan Manuel de la Cruz Mora. (Toledo).	Atropello a ciclista, concurrencia de causas.
07/04/2008	JUR 2008/189299	Excmo. Sr. José Antonio Lahoz Rodrigo. (Valencia)	Valor probatorio de las fotografías de los daños materiales.
13/06/2008	JUR 2008/329605	Excma. Sra. Ángela Domínguez-Viguera Fernández (Ourense).	Vulnerabilidad de los peatones
18/12/2008	BD236	Excma. Sra. María Begoña Rodríguez González (Pontevedra).	Desestima culpa exclusiva de la víctima.



CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA EN LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN

16/05/2008	JUR 2008/330917	Excma. Sra. María Joner Carrión. (Murcia).	Cinturón seguridad.
06/07/2007	BD298651	Excmo. Sr. Ramón Ibañez de Aldecoa Lorente. (Asturias).	Culpa exclusiva de la víctima.
16/02/2007	BD288.946	Excmo. Sr. F. De P. Sánchez Zamorano.(Córdoba)	Carga de la prueba.
30/04/2007	BD294.854	Excmo. Sr. Jaime Riaza García. (Asturias).	Atropello a peatón, concurrencia de causas.
19/10/2007	BD304.790	Excmo. Sr. Longinos Gómez Herrero. (Salamanca).	Atropello a peatón concurrencia de causas.
29/06/2007	JUR 2007/309347	Excmo. Sra. María Esther Enice Martínez. (Navarra).	Atropello a ciclista, concurrencia de causas.
25/04/2007	JUR 270694	Excmo. Sr. Pedro Antonio Pérez Garcia. (Zaragoza).	Concurrencia de causas.
10/04/2007	JUR 2007/ 29357	Excmo. Sr. José Manuel de Paúl Velasco. (Sevilla).	Utilización del casco de protección, concurrencia de causas.
18/01/2007	JUR 2007/255230	Excmo. Sr. Pedro Jesús García Garzón. (Zamora).	Utilización de cinturón de seguridad, concurrencia de causas.
08/09/2007	JUR 2007/111353	Excma. Sra. Ana Cristina Saiz Pereda. (Lleida).	Utilización de cinturón de seguridad, concurrencia de causas.
11/04/2007	JUR 2007/243100	Excma. Sra. M ^a . Ángeles García Medina. (Taragona).	Valor probatorio del atestado policial.



26/05/2007	ARP 256	Excmo. Sr. Francisco Manuel Marín Ibañez. (Burgos).	Utilización de cinturón de seguridad, concurrencia de causas.
21/03/2007	JUR 272619	Excmo. Sr. Ildefonso García del Pozo. (Salamanca).	Atropello a ciclista, concurrencia de causas.
28/11/2007	JUR 45699	Excmo. Sr. Juan Francisco Bote Saavedra. (Cáceres).	Atropello a peatón, concurrencia de causas.
16/03/2007	JUR 149167	Excma. Sra. Manuela Carmena Castrillo. (Madrid).	Concurrencia de causas.
20/02/2007	JUR 274426	Excmo. Sr. Alejandro Juárez María. (Valencia).	Concurrencia de causas.
16/02/2007	JUR 244951.	Excma. Sra. M ^a Asunción Claret Castang. (Barcelona).	Concurrencia de causas.
05/02/2007	JUR 245206	Excmo. Sr. Joaquín Miquel Fernández Font. (Girona).	Atropello a ciclista, concurrencia de causas.
28/12/2007	JUR 60008	Excmo. Sr. Santiago Oliver Barceló. (Islas Baleares).	Atropello a ciclista, concurrencia de causas.
28/11/2007	JUR 226685	Excmo. Sr. Vicente magro Servet. (Barcelona).	Concurrencia de causas.
01/10/2007	BD301.196	Excmo. Sr. José Manuel Barral Díaz. (Asturias).	Atropello a peatón concurrencia de causas.
30/04/2007	BD262295	Excmo. Sr. Inmaculada Zapata Camacho. (Barcelona).	Atropello a peatón, concurrencia de causas.



23/05/2007	JUR 2007/57853	Excmo. Sr. Juan Carlos Hernández Oliveos. (Cádiz).	Concurrencia de causas, colisión de vehículos.
09/06/2007	JUR 2007/48748	Excmo. Sr. José María Jiménez Burkhardt. (Granada).	Concurrencia de causas, colisión de vehículos.
27/10/2006	AC 674.934	Excma. Sra. Amelia Mateo Marco. (Barcelona).	Teoría del riesgo, responsabilidad objetiva.
26/11/2007	AC716.504	Excmo. Sr. Antonio J. Gutierrez R. Moldes. (Pontevedra).	Propietario del vehículo quien reclama al peatón los desperfectos causados.
17/10/2007	AC708.588	Excmo. Sr. Rafael Pedrosa López. (Lugo).	Atropello a peatón, relevancia del atestado policial
03/05/2007	JUR 2007/206938	Excma. Sra. Maria Fe Ortega Mifsud. (Valencia).	Concurrencia de causas, colisión de vehículos.
18/10/2007	AC 710.948	Excma. Sra. Ana del Ser López. (León).	Responsabilidad Civil acreditada.
01/09/2007	JUR 2007/77795	Excmo. Sr. José Manuel de Paúl Velasco. (Sevilla).	Atropello a peatón, concurrencia de causas.
17/01/2007	BD287.064	Excma. Sra. Maria José Pueyo Mateo. (Asturias).	Concurrencia de Causas.
17/01/2007	JUR 2007/59779	Excmo. José Luis Seoane Spregelberg. (A Coruña).	Culpa exclusiva de víctima, conducta temeraria del ciclista.
05/05/2006	RJ 2006/158684	Excmo. Sr. Alfonso Carrión Matamoros. (Toledo).	Accidente o hecho de la circulación.



14/03/2007	BD290610.	Excma. Sra. M ^a . Visitación Pérez Serra. (Alicante).	Valoración de la prueba
13/06/2007	JUR 2007/48660	Excmo. Sr. Andres Palacios Martínez. (Sevilla).	Atropello a peatón, concurrencia de causas.
24/05/2006	JUR 2006/187718	Excmo. Sr. Mariano Zaforteza Fortany. (Islas Baleares).	Atropello a peatón, concurrencia de causas.
28/03/2006	JUR 2006/184802	Excmo. Sr. José Manuel Valerio Díez. (Alicante).	Atropello a peatón.
07/02/2007	BD292089/2007.	Excmo. Sr. Miguel Ángel Amezcua Martínez. (León).	Atropello a ciclista, concurrencia de causas.
07/07/2006	JUR 2006/222845	Excmo. Sr. Agustín Ferrer Barreiros. (Barcelona).	Atropello a peatón, concurrencia de causas.
05/12/2006	JUR 2006/129563	Excmo. Sr. José González Olleros. (Madrid).	Atropello a peatón, concurrencia de causas.
03/05/2006	BD292.742	Excma. Sra. María Fe Ortega Mifsud. (Valencia).	Atropello a peatón, concurrencia de causas.
24/02/2006	JUR 2006/104716	Excmo. Antonio Angós Ullate. (Huesca).	Atropello a ciclista, concurrencia de causas.
08/02/2006	JUR 2006/161439	Excmo. Miguel Ángel Amezcua Martínez. (León).	Atropello a ciclista, concurrencia de causas.
09/01/2006	JUR 2006/151691	Excma. Sra. Inmaculada Sánchez Bárcena Florencio. (Málaga).	Atropello a peatón.



29/09/2006	JUR 2006/278816	Excmo. Sr. Luis Cavero Linares. (Ciudad Real).	Concurrencia de causas, colisión de vehículos.
20/04/2006	JUR 2006/167203	Excma. Sra. M ^a Pilar Fernández Alonso. (Islas Baleares).	Concurrencia de causas, colisión de vehículos.
14/09/2006	JUR 2006/111353	Excmo. Sr. Cayetano Balasco Ramón. (Murcia).	Concurrencia de causas, colisión de vehículos.
13/01/2006	AC 2006/678	Excma. Sra. M ^a Luisa Santos Sánchez. (Santa Cruz de Tenerife).	Atropello a peatón, concurrencia de causas.
13/10/2006	JUR 2006/286054	Excmo. Sr. Jaime Carrera Ibarzabal. (Pontevedra).	Atropello a peatón, concurrencia de causas.
07/07/2006	JUR 2006/225082	Excmo. Sr. Mariano Muñoz Fernández. (Burgos).	Atropello a peatón, concurrencia de causas.
16/06/2006	JUR 2006/211150	Excmo. Sr. Ángel Guzmán Montesdeoca Acosta. (Las Palmas).	Concurrencia de causas, colisión de vehículos.
17/01/2006	JUR 2006/106025	Excma. Sra. Olga Casas Herraiz. Santa Cruz de Tenerife).	Concurrencia de causas, colisión de vehículos.
09/02/2006	JUR 2006/118557	Excma. Sra. M ^a . Teresa Fontuberta de la Torre. (Guipuzcoa).	Concurrencia de causas, colisión de vehículos.



23/02/2006	JUR 2006/104796	Excmo. Sr. José Ignacio Álvarez Sánchez. (Asturias).	Concurrencia de Causas, colisión de vehículos.
29/03/2006	JUR 2006/156386	Excma. Sra. Mercedes Guerrero Romero. (Álava).	Concurrencia de causas, colisión de vehículos.
21/07/2006	JUR 2006/279657	Excmo. Sr. José Rafael Pedrosa López. (Lugo).	Concurrencia de causas, colisión de vehículos.
20/02/2006	JUR 2006/141391	Excmo. Sr. José Antonio Laloz Rodrigo. (Valencia).	Concurrencia de causas, colisión de vehículos.
02/11/2006	BD289728/2006	Excmo. Sr. José Luis Seoane Spiegelberg. (A Coruña).	Culpa exclusiva de la víctima.
16/02/2006	RJ2006/89139	Excmo. Sr. Antonio Luis Pastor Oliver. (Zaragoza).	Accidente en el que interviene vehículo desconocido.
25/02/2002	TOL212.422	Excmo. Sr. José María Fernández de Sevilla. (Ciudad Real).	Atropello de peatón, concurrencia de causas.
09/05/2006	RJ2006/158610	Excmo. Sr. Luis Miguel Rodríguez Fernández. (La Rioja).	Responsabilidad del propietario del vehículo.



26/05/2006	BD291495/2006	Excmo. Sr. Jesús Pérez Serna. (Salamanca).	Colisión de vehículos: conducción en dirección prohibida.
12/11/2003	JUR 91372	Excmo. Sr. Ramón Avelló Zapatero. (Asturias).	Atropello a ciclista, concurrencia de causas.
15/10/2003	EDJ2003/158190	Excmo. Sr. José Cáliz Covaleda. (Jaén).	CIDE/ASCIDE
17/03/2003	EDJ2003/158190	Excmo. Sr. Francisco José Carrillo Vinader. (Murcia)..	CIDE/ASCIDE
07/04/2003	RJ2003/245506	Excmo. Sr. Pablo Quecedo Aracil. (Madrid).	Valor probatorio daños materiales.
03/10/2003	RJ2003/264448	Excma. Sra. Adela Bardón Martínez. (Castellón).	CCS: robo de vehículo.
27/01/2003	RJ2003/109675	Excmo. Sr. José Manuel Barral Díaz. (Asturias).	Inversión de la carga de la prueba.
12/07/2006	RJ2007/40450	Excmo. Sr. Ildefonso García del Pozo. (Salamanca).	Inversión de la carga de la prueba: Responsabilidad objetiva.



CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA EN LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN

09/02/2007	BD288292/2007	Excmo. Sr. Rafael J. Fernández Porto García. (A Coruña)	Culpa exclusiva de la víctima, salida de vía.
27/03/2003	RJ2003/124056	Excmo. José Antonio San Millán Martín. (Valladolid).	Relamación de gastos por asistencia sanitaria. SOA.
23/01/2003	RJ2003/75726	Excma. Sra. M ^a Esther Villamar San Salvador. (Burgos).	Concurrencia de causas.
22/01/2007	BD289376/2007	Excmo. Sr. Longinos Gómez Herrero. (Badajoz).	Culpa exclusiva de la víctima.
17/01/2006	RJ2006/90360	Excmo. Sr. Carlos Javier Álvarez Fernández. (Palencia).	Accidente en el que interviene vehículo desconocido.
14/02/2005	BD224919/2005	Excmo. Sr. Ildefonso García del Pozo. (Salamanca)	Daños causados por vehículo robado, falta de acreditación suficiente.
09/11/2006	JUR 2006/136423	Excmo. Sr. Hipólito Hernández Barea. (Málaga).	Concurrencia de causas, colisión de vehículos.
23/09/2005	JUR 2005/228568	Excmo. Sr. José M ^a Arroyo García. (Cantabria).	Concurrencia de causas, colisión de vehículos.
13/06/2005	BD238417/2005	Excmo. Sr. José Maldonado Martínez. (Granada).	Culpa exclusiva de la víctima. Medida de seguridad.
19/09/2006	BD285602/2006	Excmo. Sr. Gonzalo Criado del Rey Tremps. (Segovia).	Indemnización lucro cesante, paralización de camión accidentado.
03/01/2007	BD287165/2007	Excma. Sra. M ^a Esther Villamar San Salvador. (Burgos).	Concurrencia de causas.
14/03/2007	BD290613/2007	Excma. Sra. M ^a Esperanza Pérez Espino. (Jaén).	Concurrencia de causas.



CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA EN LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN

19/01/2007	BD289793/2007	Excma. Sra. M ^a . Mercedes Guerrero Romeo. (Álava).	Concurrencia de causas, valoración de la prueba.
18/06/2004	BD196390/2004	Excmo. Sr. Jesús Pérez Serna. (Salamanca).	Reparación de vehículo, valor venal o de mercado.
15/02/2007	BD291160/2007	Excmo. Sr. José Rafael Pedrosa López. (Lugo).	Concurrencia de causas, mal funcionamiento del air bag
10/05/1999	EDJ 1999/16090.	Excmo. Sr. Guillermo Sacristan Represa. (Asturias).	CIDE/ASCIDE.
26/04/2001	JUR2001/211268	Excmo. Sr. Alfonso Santisteban Ruiz. (La Rioja).	Exclusión de cobertura del conductor del vehículo.
16/02/2001	RJ 2001/991	Excmo. Sr. Enrique Martínez Montero de Espinosa. (Badajoz).	Exclusión de cobertura del conductor del vehículo.
07/10/2002	JUR2002/1759	Excmo. Sr. José Teófilo Jiménez Morago. (Alicante).	Atropello a ciclista, concurrencia de causas.
09/01/2002	JUR2003/10224	Excmo. Sr. José Antonio Ballester Llopis. (Barcelona).	Accidente en el que interviene vehículo desconocido
28/03/2001	JUR2001/191614	Excma. Sra. Lourdes Ruiz de Gordejuela López. (Madrid)	Accidente en el que interviene vehículo desconocido.
25/02/1998	AC 1998/3440	Excmo. Sr. Francisco J. Goyena Salgado. (Navarra).	Teoría de la absorción de causas, cinturón de seguridad.



CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA EN LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN

17/04/2000	BD150574/2000	Excmo. Sr. Antonio Nevot de la Concha. (Albacete).	CCS: vehículo sin SOA.
05/04/2000	RJ2000/9503	Excma. Sra. Rosa Mª Fernández Núñez. (Cádiz).	Culpa exclusiva de la víctima, usuaria.
14/09/2005	RJ2005\215833	Excmo. Sr. Pedro Jesús García Garzón. (Zamora).	Lucro cesante, dificultad probatoria.
21/11/2007	RJ2008\39072	Excmo. Sr. Jesús Gavilán López. (Madrid).	Valoración de la prueba, daños materiales.
30/05/2005	RJ2005\137519	Excmo. Sr. Antonio Eloy López Millán. (Zaragoza).	Responsabilidad civil derivada de delitos y faltas.
13/09/1999	TOL 391.589	Excmo. Sr. Luis Fernández Álvarez. (Zaragoza).	Atropello a peatón concurrencia de causas.
16/12/1996	AC1996\2323	Excmo. Sr. Joaquín Vesteiro Pérez. (Cuenca).	Cobertura del SOA, reclamación de los hijos del fallecido.
15/01/1997	AC1997/78	Excmo. Sr. Joaquín Vesteiro Pérez. (Cuenca).	Condición de perjudicados: nacimiento de su derecho « <i>iure proprio</i> » y no « <i>iure hereditatis</i> ».
12/03/1997	TOL 387.859	Excmo. Sr. Luis Fernández Álvarez. (Zaragoza).	Atropello a peatón concurrencia de causas.



20/06/2000	JUR 2000/2073	Excmo. Sr. Juan Ramón Berdugo y Gómez de la Torre. (Córdoba).	Atropello a ciclista, concurrencia de causas.
07/06/2000	RJ2000/262826	Excmo. Sr. José Antonio Fernández García. (Ciudad Real).	Exclusión de cobertura del conductor del vehículo
26/01/2000	BD13451/2000	Excmo. Sr. Leopoldo Puente Segura. (Cuenca).	Responsabilidad patrimonial de la Admon. Pública
16/02/2001	AC 2001/991	Excmo. Sr. Enrique M. Montero de Espinosa. (Badajoz).	Exclusión de cobertura del SOA. Conductor del vehículo.
18/01/2007	BD291225	Excmo. Carlos Gómez Martínez. (Palma de Mallorca).	Causalidad. Accidente de circulación.
25/09/2003	RJ2003/251295	Excmo. Sr. Fernando Alañón Olmedo. (Orense).	Daños materiales intencionados en vehículo.
15/09/1998	RJ1998/6609	Excmo. Sr. Fernando Alañón Olmedo. (Ciudad Real).	Exclusión de cobertura del conductor del vehículo.
08/04/1998	Rj1998/4560	Excmo. Sr. Andreu Enfadaque i Marco. (Lleida).	Exclusión de cobertura del conductor del vehículo.
15/02/2005	RJ2005/139623	Excma. Sra. M ^a Teresa Sáez Martínez. (Málaga).	Vehículo robado.
16/09/2004	RJ200/295562	Excmo. S. Rafael Caballero Bonald Campuzano. (Málaga).	Daños en vehículo estacionado.



12/02/2003	RJ2003/169562	Excmo. Sr. Miguel Herrero Paruda. (A Coruña).	CCS. Vehículo no asegurado.
03/10/2003	RJ2003/264448	Excma. Sra. Adela Bardón Martínez. (Castellón).	CCS. Indemnización
13/02/1997	AC1997/298	Excmo. Sr. Mariano Muñoz Hernández. (Cuenca).	Conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas. Daños corporales y materiales.
16/02/1993	TOL 382.290	Excmo. Sr. José Javier Slchaga Loitegui. (Zaragoza).	Maniobra errónea del conductor.
01/01/1990	TOL 385.174	Carlos Bermudez Rodríguez. (Zaragoza).	Atropello a ciclista concurrencia de causas.
26/06/2000	BD151744/2000	Excmo. Fernando Aya Pérez. (Salamanca).	Concurrencia de causas. Atropello a conductor de ganado.
06/03/2006	RJ2006/118399	Excmo. Sr. Luciano Vareda Castro. (Pontevedra).	Valor venal del vehículo, falta de prueba.



LEGISLACIÓN ESPECÍFICA.

1.- Normativa interna española.

- Reglamento de 1900 para el servicio de coches automóviles por las carreteras del Estado, norma que deroga la Real Orden de 31 de julio de 1897.
- Ley sobre protección de los trabajadores en caso de accidente de trabajo, de 31 de enero de 1900
- Texto Refundido de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, de Uso y Circulación de Vehículos a Motor (BOE 08/04/1968), aprobado mediante Decreto 632/1968 de 21 de marzo adaptado a la normativa comunitaria a través del RDL 1301/1986, de 28 de junio. Norma que regula, en particular, lo relativo al aseguramiento de la responsabilidad derivada de la circulación de vehículos.
- Ley General de Ferrocarriles, de 3 de junio de 1855 (ley núm. 65, publicada en la G.M de junio de 1955).
- RD 100/2010, de 5 de febrero que modifica el Reglamento del Sector Ferroviario.
- Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.
- Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación, creado en 1962 coincidiendo con la implantación del SOA
- Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.
- Ley Orgánica, 1/1996, de 15 enero de Protección Jurídica del Menor y 5/2000, de 12 de enero reguladora de la Responsabilidad Penal de los Menores.
- RD 2641/1986, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro de Responsabilidad Civil derivada del Uso y Circulación de Vehículos de Motor, de suscripción obligatoria.
- RD 447/1986, de 10 enero sobre medidas provisionales necesarias para la adaptación del seguro obligatorio de vehículos de motor a las exigencias de la adhesión a la CEE; Orden 25 septiembre de 1987, del Ministerio de Economía y Hacienda.
- Orden de 16 de marzo de 1987 por la que se aprueba el baremo de indemnización de los daños corporales a cargo del Seguro de Responsabilidad Civil derivada del uso y circulación de vehículos de motor de suscripción obligatoria.
- Ley 21/1990, de 19 de diciembre, que aprobó el Estatuto legal del CCS.
- RD 731/1987, de 15 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento del CCS.
- RD 7/2004, de 29 de octubre, por el que se establece el nuevo Texto Refundido del Estatuto Legal del CCS, que engloba toda



- la dispersa legislación y al que se añade lo preceptuado por la Ley 12/2006 y la reciente modificación introducida por la Ley Ley 6/2009, de 3 de julio.
- Orden de 23 de abril de 1987, relativa al modelo a utilizar para probar la existencia del Seguro de Responsabilidad Civil derivada del uso y circulación de Vehículos de Motor de suscripción obligatoria.
 - Orden de 25 de septiembre de 1987, por la que se dictan normas relativas al funcionamiento de la oficina Española de Aseguradores de Automóviles [OFESAUTO].
 - Ley 21/1990, de 19 de diciembre, para adaptar el derecho español a la Directiva 88/357/CEE, sobre libertad de servicios en seguros distintos al de vida, y de actualización de la legislación de seguros privado.
 - Orden de 5 de marzo de 1991, por la que se da publicidad a un sistema para la valoración de los daños personales en el seguro de responsabilidad civil ocasionada por medio de vehículos de motor, y se considera al mismo como procedimiento apto para calcular las provisiones técnicas para siniestro o prestaciones correspondientes a dicho seguro.

- Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de Seguros Privados. Norma de gran trascendencia, ya que supuso una profunda modificación sobre la LUCVM. Así, con objeto de clarificar su ámbito y resaltar la importancia de los cambios introducidos, modificó su denominación, que pasó a ser la de LRCSCVM.

Una de las transformaciones operadas por la citada Ley, no exenta de polémica, fue la introducida por la Disposición Adicional octava. Dicha disposición alberga «el sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación» en el que se recoge un sistema legal de delimitación cuantitativa del importe de las indemnizaciones exigibles como consecuencia de la responsabilidad civil en la que se incurre con motivo de la circulación de vehículos motor.

A partir de la entrada en vigor de esta norma han sido muchas las modificaciones que han ido surgiendo, señalando, entre otras, las siguientes;

- Resoluciones de 8 de marzo de 1996, 13 de marzo de 1997 y 24 de febrero de 1998 de la Dirección General de Seguros, por las que se dan publicidad a las cuantías de las indemnizaciones por muerte, lesiones permanentes e incapacidad temporal que resultan de aplicar el Sistema de Valoración de



los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación

La disposición final 3º de la Ley 40/1998, de 9 diciembre, reguladora del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y otras normas tributarias, modificó el artículo 1.3, en materia fiscal, y añadió la disposición final única, sobre habilitación reglamentaria. «En lo no previsto en la presente Ley en el Reglamento que se dicte para su desarrollo el contrato de seguro para responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor se regirá por la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de contrato de Seguro».

— Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

— La Ley 50/1998, de 30 diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del orden Social modificó el apartado a) de la Tabla V del anexo, sobre días de baja.

— La Ley 1/2000, de 7 enero, de Enjuiciamiento Civil, derogó los artículos 17 y 18, del Título II Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (en adelante LRCSCVM) y su disposición final 13ª dio una nueva redacción al número 3 de la disposición adicional única, sobre intereses moratorios, que es

hoy el artículo 9 del nuevo TR de la LRCSCVM.

— La Ley 14/2000, de 29 diciembre, de Medidas Fiscales y del Orden Social modificó el número 4 del artículo 1, reforma parcial que afectó al concepto de accidente de circulación, excluyendo en él los delitos dolosos.

— El Reglamento de la LRCSCVM, aprobado por el RD 7/2001, de 12 enero.

— La Resolución 14 marzo 2001, de la Subsecretaría de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones y de la DCT, sobre la cesión de datos que figuran en los ficheros automatizados del CCS y la DGT, para hacer efectivo el control de la obligación de asegurarse

— La Resolución 27 febrero 2001, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, sobre suministro de información por las entidades aseguradoras de los datos relativos a los vehículos asegurados por ellas al Ministerio de Economía.

— Orden de 21 de marzo de 2001, por la que se da cumplimiento a la decisión de las Comunidades Europeas de 15 de febrero de 2001, sobre aplicación de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, relativa a la aproximación de las Legislaciones de los estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil resultante de la circulación de vehículos automóviles y sobre el control de la obligación de asegurar dicha responsabilidad,



en relación con la aplicación a Chipre del Convenio Multilateral de Garantía,

— Resolución 20 julio 2001, de la DGSFP, por la que se publica el Convenio de asistencia sanitaria derivada de accidentes de tráfico para 2001, en el ámbito de la sanidad privada, cuyos anexos I y II han sido modificados por la Resolución DGSFP de 24 mayo de 2002.

— Resolución de 24 mayo 2002, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensión, por la que se publica el Convenio–Marco de Asistencia Sanitaria para Accidentes de Tráfico para el año 2002, con instituciones Sanitarias Públicas.

— La Ley 44/2002, de 22 de noviembre, de Medidas de Reforma del Sistema Financiero. Norma que recoge las funciones del CCS como liquidador de entidades aseguradoras, al haber sido suprimida por su artículo 10 la Comisión Liquidadora de Entidades Aseguradoras y pasar sus funciones, patrimonio y personal a ser asumidos por el Consorcio desde su entrada en vigor.

— Ley 34/2003, de 4 noviembre, de modificación y adaptación a la normativa comunitaria de la legislación de los seguros privados (artículo 3) se modificaron los artículos 3 y 8.1.b), así como la Tabla VI del Anexo al que dio una nueva redacción.

— Ley 62/2003, de 30 diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social.

— RD 299/2004, de 20 de febrero, por el que se modifica el RSORCCVM, aprobado por RD 7/2001, de 12 de enero. (BOE, núm. 47, de 24 de febrero de 2004)

— RDL 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la LOSSP (BOE núm. 267 de 5 de noviembre de 2004).

— Seguidamente, y teniendo en cuenta el amplio marco legal que ampara el presente régimen surge el Texto refundido de la ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor, aprobado por el RDL 8/2004, de 29 octubre, que deroga el decreto 632/1968, de 21 de marzo, el texto refundido de la LRCSCVM, cuya redacción anterior al texto citado fue dada por la disposición adicional 8ª de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de ordenación y supervisión de Seguros Privados.

— RDL 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.

Este RD adecua su articulado a las disposiciones legales establecidas en nuestro CP aprobado por la LO 10/1995, de 23 de noviembre, a las modificaciones de la LECrim y a la LO 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, entre otras. En el mismo sentido, el texto refundido recoge las consecuencias que



supuso la Sentencia del TS 181/2000, de 29 de junio.

- Resolución de 7 de febrero de 2005, de la Dirección General de Seguros y Fondos de pensiones, por la que se da publicidad a las cuantías de las indemnizaciones por muerte, lesiones permanentes e incapacidad temporal, que resultaran de aplicación durante 2005, el sistema para valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidente de circulación.
- Resolución de 20 de enero de 2011, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se publican las cuantías de las indemnizaciones por muerte, lesiones permanentes e incapacidad temporal que resultarán de aplicar durante

2007, 2008, 2009 y 2010 el sistema para valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.

- Ley 21/2007, de 11 de julio. Norma que modifica el Texto Refundido de la LRCSCVM, aprobado por el RDL 8/2004 a fin de incorporara al Derecho interno la Directiva 2005/14/CE del Parlamento europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005, por la que se modifican las Directivas 72/166/CEE, 84/357/CEE y 90/232/CEE del Consejo, y la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (quinta Directiva del seguro de automóviles).

de personas, a la protección de los intereses de las personas que pudieran ser víctimas de un accidente de circulación, a la supresión de controles sobre la Carta Verde, etc. Así, desde la recomendación número 5 adoptada el 25 de enero de 1949 por el Subcomité de Transportes por Carretera del Comité de Transportes Interiores de la Comisión de la Organización de las Naciones Unidas y hasta nuestros días los reajustes en la normativa del seguro del automóvil ha venido de la mano de las directivas europeas, cada una de las cuales ha ido dando una vuelta de tuerca al sistema de la responsabilidad civil derivada de la

2- Normativa de la Unión Europea.

En el ámbito europeo se han ido produciendo sucesivas modificaciones en lo que a la obligación de asegurarse se refiere. Como objetivo primordial se ha tratado de aproximar las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil por hechos de la circulación. Esta finalidad obedece, entre otras cuestiones, a la necesidad de favorecer la libre circulación de mercancías, de vehículos automóviles y



circulación de vehículos a motor de los Estados miembros.

En este sentido, cabe señalar las siguientes:

- Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los estados miembros, sobre el seguro de la responsabilidad Civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.
- Directiva del Consejo, de 19 de diciembre de 1972, de modificación de la Directiva 72/166/CEE del Consejo de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros, sobre vehículos automóviles y sobre el control de la obligación de asegurar dicha responsabilidad.
- Recomendación 74/195/CEE de la Comisión., de 6 de febrero de 1974, a los Estados miembros, relativa a la aplicación de la Directiva del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre Seguro de la responsabilidad civil resultante de la

circulación de vehículos automóviles y sobre el control de la obligación de asegurar dicha responsabilidad (DO núm. L87, de 30 de marzo).

- Directiva 84/5/CEE del Consejo, de 30 de Diciembre de 1993, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de Responsabilidad Civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles.
- Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el Seguro de responsabilidad Civil de la Circulación de Vehículos automóviles.
- Directiva del Consejo, de 8 de noviembre de 1999, que modifica, en particular por lo que se refiere al seguro de responsabilidad civil resultante de la circulación de vehículos automóviles, las directivas 73/239/CEE y 88/357/CEE referentes a la coordinación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas relativas al seguro directo del seguro de vida.
- Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de los vehículos automóviles.



(*Vid.* Diario oficial de la unión Europea, L 181 de 20 de julio de 2000).

- Decisión 2001/160/CE, de 15 de febrero de 2001, de la Comisión. Aplicación de la directiva 72/166/CEE, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulte de la circulación de vehículos automóviles, así como el control de la obligación de asegurar esta responsabilidad en relación con Chipre.

(*Vid.* Diario oficial de la unión europea, L 57, de 27 de febrero de 2001).

- Reglamento del Parlamento Europeo y Consejo de fecha 11 de julio de 2007 relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales.

- Directiva 2003/20/CE de 27 de diciembre de 2002, de la Comisión, sobre la aplicación del artículo 6 de la directiva 2000/26/CE, de 16 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre seguro de responsabilidad civil derivada de

la circulación de vehículos automóviles.

(*Vid.* Diario oficial de la unión Europea, L8, de 14 de enero de 2003)

- Decisión 2003/564/CE, de 28 de julio de 2003, de la comisión, sobre la aplicación de la Directiva 72/166/CEE, de 24 de abril de 1972, relativa a los controles sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles.

- Directiva 2005/15/CEE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005, por la que se modifican las directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE y 90/232/CEE, del consejo, relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles.

(Diario Oficial de la Unión Europea, L 149/12, de 11 de junio de 2005).

- Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de fecha 16 de septiembre de 2009 relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles tiene por objeto codificar la Directiva 72/166/CE del Consejo de 24 de abril de 1972, la Directiva 84/5/CEE del Consejo de 30 de diciembre de 1983, la Directiva 90/232/CEE del Consejo de 14 de mayo de 1990 y la Directiva 200/26/CE del Parlamento europeo y del Consejo de 16 de mayo de 2000, todas ellas relativas a la



aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de seguro de responsabilidad civil que resulta de los accidentes de circulación de vehículos automóviles.

3.- *Convenios internacionales.*

La suscripción de convenios, acuerdos y recomendaciones de organismos internacionales sobre la materia objeto de estudio manifiestan el interés de garantizar la cobertura de los riesgos que acompañan a los vehículos cuando traspasan las fronteras entre países.

- Convenio de Ginebra de 19 de septiembre de 1949 ratificado por España en 1958.
- Recomendación del Comité Económico y Social de la ONU de 25 de enero de 1949.
- Convenios de 20 de abril de 1959 y 14 de mayo de 1973 del Consejo de Europa.
- Convenio tipo Interoficinas de 1951.
- Convenio de la Haya de 4 de mayo de 1971 sobre Ley aplicable en materia de accidentes de circulación por carretera ratificado por España en 1987.

- Convenio Multilateral de Garantía entre Bureaux nacionales de seguros de 15 de marzo de 1991.

4.- *Normas de Derecho comparado.*

- Loi núm. 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation.
- Código Civil de Alemania (*Bürgerliches Gesetzbuch*) de 1900.
- Código civil italiano (Código civile italiano, R.D. 16 de marzo de 1942. Approvazione del testo del Codice civile).
- Código civil francés (Code civil des Français de 21 de marzo de 1804).
- Código civil portugués de 1966.
- Código civil suizo de las obligaciones.
- Ley Prusiana del Transporte Ferroviario de 30 de noviembre de 1838.
- Ley alemana de ferrocarriles de 7 de junio de 1871.
- Loi sur les accidents de travail, 9 de abril de 1898.
- Ley prusiana de 3 de noviembre de 1838.
- Ley belga de 13 de abril de 1995, modificada el 19 de enero de 2001.
- Ley austriaca de 5 de marzo de 1869 (ferrocarriles).
- C. de la Route francés.
- Codice della Strada italiano (d. lg. 30.4.1992, n. 285).



- Ley alemana sobre tráfico con vehículos de motor de 3 de mayo de 1909.
- Ley de Tráfico aéreo alemana de 26 de enero de 1943.
- Ley de tráfico interurbano (StVG) de 19 de diciembre de 1952.

Miguel Ángel DE DIOS DE DIOS.