TRABAJO FIN DE GRADO

GRADO EN DERECHO

Curso académico 2016/2017

La concurrencia de causas en la responsabilidad por accidentes de circulación

Field of traffic accidents in those events of contributory fault

AUTOR/A: MARINA HIBARS GONZALEZ

DIRECTOR ACADEMICO: JOSE ALBERTO CERECEDA OCEJO

ÍNDICE:

I. RESUMEN 5

II. INTRODUCCION 6

III. LA CONCURRENCIA DE CULPAS EN GENERAL 7

IV. LA CONCURRENCIA DE CULPA DE LA VICTIMA EN EL AMBITO DE LOS ACCIDENTES DE CIRCULACION 8

1. La concurrencia de culpa de la víctima en el ámbito de los accidentes de circulación 8

2.La limitación cuantitativa de la reducción de la indemnización 11

4. Criterios para ponderar la importancia de la culpa de la víctima 16

5. La colisión recíproca 32

6. CONCLUSIONES 40

BIBLIOGRAFIA 41

ABREVIATURAS

Art. : Artículo.

CC.: Código Civil.

CP: Código Penal.

LCS: Ley de Contrato de Seguro.

LRCSCVM: Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de vehículos a motor.

TRLRCSCVM: Texto Refundido de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de vehículos a motor.

TS: Tribunal Supremo.

STS: Sentencia del Tribunal Supremo.

AP: Audiencia Provincial.

SAP: Sentencia de la Audiencia Provincial.

FJ.: Fundamento Jurídico.

Pág.: Página

Párr.: Párrafo.

Ss.: Siguientes

I. RESUMEN

Con este trabajo pretendo mostrar las diferentes soluciones jurisprudenciales adoptadas por los jueces y tribunales en el ámbito de los accidentes de circulación en aquellos supuestos en los que existe una concurrencia de culpas, así como las reformas introducidas con la aprobación de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, en dicho ámbito.

SUMMARY

I intend to show with this essay the different jurisprudential solutions taken by judges and courts in the field of traffic accidents in those events of contributory fault, as well as the reforms introduced with the adoption of the Law 35/2015, in this area.

II. INTRODUCCION

La pieza fundamental en materia de responsabilidad civil en nuestro sistema jurídico es el art. 1902 CC. Este precepto es la cláusula general de la responsabilidad extracontractual, y dispone que *"el que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado".*

Uno de los problemas más interesantes en el derecho de daños es determinar la importancia que haya de tener la actuación del propio perjudicado, en la causación de la su propio daño. En especial, son de interés los criterios a utilizar para "medir" la trascendencia que vaya a darse a esta conducta: desde la irrelevancia de la misma hasta la exclusión de responsabilidad en el agente, pasando por una reducción de la indemnización al perjudicado.

En este trabajo, pretende abordarse la problemática de la concurrencia de culpas desde la óptica del derecho de la circulación, examinando las especialidades que deben establecerse para un sistema de responsabilidad civil por riesgo, como el existente en este ámbito.

El sistema español está compuesto por un régimen de Derecho común (cláusula general del art. 1902CC.) y una multitud de regímenes especiales, gozando estos últimos de preferencia en sus respectivos ámbitos de aplicación[1].

Debe tenerse en cuenta que cuando exista una norma especial sobre responsabilidad civil no hay que interpretarla a la luz del art. 1902CC, ya que ésta tiene su propia filosofía y principios, teniendo la norma especial preferencia frente a la general.

El motivo de nuestro estudio se centra en el sistema de responsabilidad de la Ley 35/2015 sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (de ahora en adelante LRCSCVM), concretamente en la concurrencia de culpas en dicho ámbito.

[1] PEÑA LOPEZ, FERNANDO, "Comentario del artículo 1902CC", Comentarios al Código Civil de Rodrigo Bercovitz. Editorial Aranzadi, 4º edit año 2014, pág 12960.

III. LA CONCURRENCIA DE CULPAS EN GENERAL

La concurrencia de culpas se produce "*cuando a la actuación culpable del generador del riesgo se añade una conducta culpable o negligente de la víctima"*[2].

Por lo tanto, en los casos de concurrencia de culpas, nos encontramos con un daño que ha sido producido por el sujeto al que se exige responsabilidad –entendiendo por tal, aquél que cumple los requisitos exigidos del artículo 1902CC para responder extracontractualmente- y por la propia víctima o un tercero- que debe cumplir los requisitos del art 1902CC o de cualquier otro régimen de responsabilidad integrado dentro del sistema de daños.

En estos casos, se debe examinar si la responsabilidad puede ser imputada a los varios sujetos que han intervenido en la producción del daño. Por ello, la causalidad concurrentese establece como factor determinante para moderar la responsabilidad de los distintos sujetos involucrados.

Dentro de la concurrencia de culpas, podemos distinguir dos supuestos: en primer lugar la culpa concurrente de la víctima y en segundo lugar la culpa concurrente de un tercero. En el primer caso, al ser la víctima autora de su propio perjuicio su conducta será considerada relevante para reducir proporcionalmente la indemnización que debe abonar el tercero que ha realizado el daño; pero no puede ser considerado responsable extracontractual en sentido jurídico. En el segundo caso, el tercero puede ser considerado responsable extracontractual en sentido jurídico y deberá contribuir en la indemnización en función del daño producido.

La doctrina entiende que debe repartirse el daño en función de la eficiencia lesiva, comprendiéndose en tal concepto, el grado de incidencia causal, el riesgo creado por las distintas conductas y la reprobabilidad subjetiva de cada uno de los distintos comportamientos[3].

---

[2] PEÑA LOPEZ, FERNANDO, op. *cit. págs. 12987-12988*
[3] PEÑA LOPEZ, FERNANDO, op. cit. pág. 12988.

IV. LA CONCURRENCIA DE CULPA DE LA VICTIMA EN EL AMBITO DE LOS ACCIDENTES DE CIRCULACION

1. La concurrencia de culpa de la víctima en el ámbito de los accidentes de circulación

1.1. Modificaciones respecto de la regulación anterior.

La anterior Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor regulaba la concurrencia de culpas en párrafo segundo del artículo 1.1 de la LRCSCVM, disponiendo lo siguiente: *"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 la negligencia del perjudicado o a 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".*

Con el texto de 1995 bastaba con una intervención causal entre el accidente y la víctima para que el conductor quedase exonerado.

Con la ley 25/2015 se ha sustituido la expresión "la conducta o negligencia del perjudicado" por la expresión "culpa exclusiva del perjudicado", disponiendo el actual artículo 1.1 párr. II lo siguiente: *"En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado o a 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".*

1.2 Distinción entre víctima y perjudicado

Actualmente, el principal problema de la expresión "culpa exclusiva del perjudicado" radica en la confusión de identificar a la víctima con perjudicado, ya que son conceptos sinónimos con un cierto matiz diferenciador[4].

Desde una perspectiva indemnizatoria se entiende por **víctima** a la persona que padece directamente una lesión psicofísica o un daño en su patrimonio; y por **perjudicado** a aquél que, no siendo víctima del accidente, experimenta un daño moral o patrimonial como consecuencia del accidente[5]. Esta diferencia es relevante cuando no coincide la persona de la víctima y del perjudicado titular del derecho a la reparación. En los casos de fallecimiento los perjudicados son los parientes del fallecido, mientras que en los casos de lesiones el perjudicado es la propia víctima[6].

En los accidentes de circulación causados negligentemente por el padre de la víctima fallecida, se niega legitimación al primero para exigir indemnización alguna (STS 1 de abril de 2009, e implícitamente STS de 5 de febrero de 2015).

1.3 Presupuestos de la culpa de la víctima como causa de exoneración.

La jurisprudencia del TS establece que para que opere la culpa exclusiva de la víctima como una causa de exoneración, deben de darse una serie de requisitos cumulativos, que son los siguientes: en primer lugar que la única conducta del culpable sea la de la víctima: en segundo lugar irreprochabilidad de la conducta del agente; en tercer lugar, imprevisibilidad de la conducta de la víctima; y finalmente, el término "negligencia" ha de ser entendido en un sentido técnico jurídico[7].

---

[5] DE DIOS DE DIOS, MIGUEL. "Atribución de responsabilidad en atención a la culpa de la víctima. Nueva redacción del artículo 1 de la Ley de Responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor" . Revista de la UNED (Universidad Nacional de Educación a Distancia). España. Facultad de Derecho. Revista núm. 18, fecha de publicación 01/01/2016 págs. 710-711.

[6] CARMONA RUANO, MIGUEL. "*Concurrencia de culpas: Casco protector y cinturón de seguridad*". Revista de la Asociación de española de abogados especializados en responsabilidad civil y seguro, nº25 primer trimestre, año 2008, pág 63.

[7] REGLEROS CAMPOS, L. FERNANDO, op. *cit. pág. 298 y ss.*

1.3.1. Que la única conducta culpable sea la de la víctima.

Así se deduce de una interpretación literal del precepto, ya que se emplea el adverbio *"únicamente"* para referirse a la circunstancia.

1.3.2. Irreprochabilidad de la conducta del agente.

La jurisprudencia en reiteradas sentencias establece que para que el conductor quede exonerado de responsabilidad, debe guardar la máxima diligencia, cumplir escrupulosamente las normas reglamentarias y debe haber efectuado la maniobra más rectamente dirigida a evitar o aminorar el daño atendidas las circunstancias concurrentes.

La STS de 10 de mayo de 1972, entre otras, establece que el conductor debe probar 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. 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 reciente y muy ilustrativo es el de la sentencia 22 de febrero del 2010, en la cual se atribuye la culpa exclusiva a la víctima, ya que ésta fue arrollada por otro vehículo cuando, en la oscuridad de la noche, se bajó de su vehículo y atravesó la calzada de una autopista para hacer sus necesidades fisiológicas en la mediana. De este modo, el fundamento jurídico segundo de la citada sentencia establece que no existen motivos para imputar al conductor responsabilidad alguna ya que "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 es el paso prohibido de peatones".

1.3.3. Imprevisibilidad de la conducta de la víctima.

La conducta de la víctima debe ser absolutamente *imprevisible*, no incluyendo las conductas de los niños y personas de avanzada edad en este supuesto, ya que son conductas claramente previsibles, siendo en estos casos los conductores los deben responder.

1.3.4.Interpretación técnico-jurídico del término *negligencia.*

El término negligencia comprende tanto la culpa como el dolo. Ese concepto técnico-jurídico de culpa se basa en la consciencia del acto que se realiza y en su libre ejecución o en las condiciones de inteligencia y voluntad precisas para que un acto concreto sea reprochable, debido a la "exigibilidad de un proceder más correcto y previsor"[8].

2.La limitación cuantitativa de la reducción de la indemnización

Nos referimos ahora a la participación culposa de la víctima en la producción del accidente, que no llega a tener tal entidad para ser considerada "exclusiva". El efecto principal de la concurrencia de una conducta imprudente por parte de la víctima es la moderación de la cuantía de la indemnización.

Sin embargo, es importante destacar que, en este ámbito, la víctima culpable siempre recibirá al menos un 25% de la indemnización correspondiente.

El actual ***artículo 1.2 párr.I*** establece para el caso de concurrencia de culpas una limitación de la indemnización de hasta un 75%.De esta forma, el vigente art. 1.2 párr. I establece lo siguiente: *"Sin perjuicio de que pueda existir culpa exclusiva de acuerdo con el apartado 1, cuando la víctima capaz de culpa civil sólo contribuya a la producción del daño se reducirán todas las indemnizaciones, incluidas las relativas a los gastos en que se haya incurrido en los supuestos de muerte, secuelas y lesiones*

[8] REGLEROS CAMPOS, L. FERNANDO, op. *cit. pág. 924*

temporales, en atención a la culpa concurrente hasta un máximo del setenta y cinco por ciento".

Atendiendo al tenor literal del artículo en caso de concurrencia de culpas, la víctima podrá recibir como mínimo un 25% de indemnización.

Este límite estaba ya vigente en la legislación anterior, previsto como uno de los factores de corrección en el Baremo; actualmente se ha incluido dentro del texto articulado, como una manifestación de la especial protección de las víctimas, en un contexto de responsabilidad por riesgo.

Finalmente, si la contribución causal de la conducta de la víctima llegara a constituirse como la causa adecuada determinante del resultado, a ella le sería atribuible la totalidad del perjuicio, con lo que el porcentaje de disminución podría llegar al 100%[9].

3. La víctima inimputable (art 1.2 párr. II)

3.1Regulación actual.

Con anterioridad a la ley 35/2015, se entendía en relación con los inimputables, que la culpa del menor tenía la misma influencia que la de un adulto a la hora de exonerar o disminuir la responsabilidad del agente; pues la cuestión se enfocaba desde un punto de vista causal. De esta forma, el art 1.1 párr V establecía lo siguiente: *el propietario no conductor responderá de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por el conductor cuanto esté vinculado con éste por alguna de las relaciones que regulan los artículos 1903 del Código Civil[10] y 22 del Código Penal[11].*

---

[9]CARMONA RUANO, MIGUEL, op. cit.pág 66

[10]*Artículo 1903. "La obligación que impone el artículo anterior es exigible no sólo por los actos u omisiones propios, sino por los de aquellas personas de quienes se debe responder. Los padres son responsables de los daños causados por los hijos que se encuentren bajo su guarda. Los tutores lo son de los perjuicios causados por los menores o incapacitados que están bajo su autoridad y habitan en su compañía. Lo son igualmente los dueños o directores de un establecimiento o empresa respecto de los perjuicios causados por sus dependientes en el servicio de los ramos en que los tuvieran empleados, o con ocasión de sus funciones. Las personas o entidades que sean titulares de un Centro docente de enseñanza no superior responderán por los daños y perjuicios que causen sus alumnos menores de edad durante los períodos de tiempo en que los mismos se hallen bajo el control o vigilancia del profesorado del Centro, desarrollando actividades escolares o extraescolares y complementarias. La*

Esta responsabilidad cesará cuando el mencionado propietario pruebe que empleó toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño.

De esta forma, los menores respondían en la medida de la "eficiencia causal" de su comportamiento, sin tener en cuenta que los mismos pueden no tener capacidad de culpa.

Asimismo, era posible imputar el daño sufrido por el menor, en todo o en parte, a los titulares de la patria potestad, por culpa "in vigilando" o "in educando" o por falta de adopción de medidas de seguridad exigibles[12].

En la actualidad, la intervención de la víctima inimputable se regula en el art 1.2 párr.II de la LRCSCVM, en el cual se dispone que *"en los supuestos de secuelas y lesiones temporales, la culpa exclusiva o concurrente de víctimas no conductoras de vehículos a motor que sean menores de catorce años o que sufran un menoscabo físico, intelectual, sensorial u orgánico que les prive de capacidad de culpa civil, no suprime ni reduce la indemnización y se excluye la acción de repetición contra los padres, tutores y demás personas físicas que, en su caso, deban responder por ellas legalmente. Tales reglas no procederán si el menor o alguna de las personas mencionadas han contribuido dolosamente a la producción del daño".*

Además, tampoco se tendrá en cuenta a la hora de disminuir o exonerar de responsabilidad al conductor el hecho de que el menor de 14 años u otros inimputables hayan incumplido el deber de mitigar el daño, tal y como se desprende del tenor literal del artículo 1.2 párr. III LRCSCVM.

---

responsabilidad de que trata este artículo cesará cuando las personas en él mencionadas prueben que emplearon toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño".

[11] El Art 22 versa acerca de las circunstancias que agravan la responsabilidad criminal.

[12] ALVAREZ OLAYA, PILAR. Revista Doctrinal Aranzadi Civil-Mercantil núm 10/2015. Editorial Aranzadi. *La secuelas y lesiones temporales del menor de 14 años u otros inimputables en accidentes de circulación serán siempre responsabilidad del conductor según la reforma del TRLRCSCVM operada por la ley 35/2015, pág 2.*

3.2 Las víctimas especialmente vulnerables

De una interpretación literal del artículo 1.2. párr. II pueden extraerse los supuestos en los que la víctima será considerada inimputable:

-los menores de 14 años

-las personas"que sufran un menoscabo físico, intelectual, sensorial u orgánico que les prive de capacidad de culpa civil"

3.3 Requisitos

Además de ser la víctima especialmente vulnerable, deben de darse una serie de requisitos cumulativos, que son:

-que se esté en presencia de secuelas y lesiones temporales

- que la víctima no sea conductora de vehículos a motor

- que no haya contribuido dolosamente a la producción del daño.

En los casos de secuelas y lesiones, si se cumplen los requisitos anteriormente citados, serán indemnizados por la totalidad de lo que les corresponda conforme a las lesiones y secuelas sufridas.

Contrario sensu, no en el caso de muerte ni en el caso de daños materiales. Por lo tanto, la reducción o exclusión de la responsabilidad del conductor que causa el daño sí es aplicable en caso de fallecimiento del menor o inimputable. En caso de muerte de los menores y de las personas que sufran un menoscabo físico, intelectual, sensorial u orgánico que les prive de capacidad de culpa civil quienes tienen derecho a la indemnización son los padres, familiares y otros allegados[13].

El segundo requisito es que la víctima no sea conductora de vehículos a motor. Estos sujetos no deben estar en posesión de licencia de conducción de vehículo alguno, y por ello, los daños que se causen a sí mismos, si llegaran a conducirlos, deberán ser soportados por ellos mismos, en todo o de forma concurrente con el otro conductor; y sin perjuicio de la posible responsabilidad de las personas que los tienen bajo su

[13] ALVAREZ OLAYA, PILAR. Revista Doctrinal Aranzadi Civil-Mercantil núm 10/2015, citpág 5.

guarda[14].

Finalmente, merece una mención especial el tercer requisito, que se refiere a que no se haya contribuido dolosamente a producir el daño. La doctrina es unánime en la afirmación de la inasegurabilidad de los daños y perjuicios derivados de una actuación dolosa, al ser contrario a la moral, al orden público y a todas las previsiones técnicas y actuariales con que cuenta y desde donde parte el asegurador.

Por ello, si el menor contribuye dolosamente a la causación del daño no tendrá, en principio, derecho a la indemnización. Si hubieren sido los padres los que dolosamente contribuyeron a la causación del daño, la acción debería dirigirse por parte del defensor judicial contra los padres, para que el menor pueda recibir la indemnización correspondiente[15].

El *quid* de la cuestión es determinar si el menor contribuye dolosamente en la producción del daño, ya que considero que depende en gran medida del grado de madurez de éste, y habrá que atender al caso concreto.

En este mismo sentido se pronunció la Audiencia Provincial de Barcelona, en su sentencia 41/2012 de 19 enero, en la cual trata el tema de la madurez de los menores, en relación con una manipulación de los frenos de una bicicleta por dos menores de 12 añosa un tercer menor, que finalmente se estrelló contra un coche. En la citada sentencia se establece respecto de los menores de edad pero mayores de 7 años que se deberá valorar caso por caso la concurrencia de la expresada mínima madurez, tomándose como referencia a "una persona razonable que se halle en las mismas circunstancias"[16].

---

[15] ALVAREZ OLAYA, PILAR, op. , cit pág 5.

[16]SAP Barcelona 42/2012: "Sin duda esa capacidad de discernimiento (capacidad natural) se presupone a los menores de edad desde que cumplen los catorce años, ya que desde ese momento se les considera responsables penal y civilmente de los hechos que puedan cometer y también se les habilita entre otras cosas para prestar declaración en juicio. Y respecto de los menores de esa edad pero mayores de siete años ha de valorarse -según conviene la doctrina- caso por caso la concurrencia de la expresada mínima madurez. No es ocioso reseñar que los Principios de Derecho Europeo de la responsabilidad civil atribuyen responsabilidad civil con base en la culpa a todo el que viola "el estándar de conducta exigible", entendiendo por tal el canon de actuación exigible a "una persona razonable que se halle en las mismas circunstancias" del agente, cuyo estándar puede adaptarse en función de la edad de este último".

Otra de las reformas introducidas en el texto actual es el hecho de que si concurren las circunstancias anteriormente mencionadas, tampoco responderán ni los padres, ni los tutores, ni las personas o entidades que sean titulares de un centro docente de enseñanza no superior durante los periodos de tiempo en que los menores se hallen bajo control o vigilancia.

4. Criterios para ponderar la importancia de la culpa de la víctima

4.1 *Criterios generales. Casuística jurisprudencial.*

A la hora de ponderar la importancia de la culpa de la víctima, en los sistemas de responsabilidad objetiva se tiende a dulcificar en favor de la víctima las consecuencias de su propia culpa. Por ello, existe una gran dificultad en determinar cómo medir el grado de negligencia de la víctima para calcular la indemnización que le corresponda.

La limitación de la responsabilidad del conductor por **negligencia de la víctima** obedece a una ausencia total o parcial de relación causal entre su conducta y el resultado producido y, en consecuencia, afecta al alcance de la responsabilidad civil dimanante de aquélla, cualquiera que sea el tipo de indemnización procedente y la persona que deba percibirla[17].

El **Dictamen 3/2016**, de Bartolomé Vargas Cabrera, Fiscal de Sala coordinador de Seguridad Vial, sobre la ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación y protección de los derechos de las víctimas en el ámbito de la siniestralidad vial, establece que, a la hora de reducir la indemnización o determinar el porcentaje reductor en el caso concreto se deberán de valorar las circunstancias concurrentes a fin de deslindar las consecuencias dañosas imputables a la acción del autor de aquellas otras atribuibles a la víctima.

---

[17]STS 229/2010, Fundamento Jurídico 3º.

En este mismo sentido, el Dictamen 3/2016 establece que esta cuestión debe abordarse con el prisma de la doctrina de la imputación objetiva atendiendo a la entidad del peligro jurídicamente desaprobado creado por el conductor, al ámbito de protección de la norma vulnerada y a la significación de la auto puesta en peligro de la víctima (entre otras, STS, Sala 1ª, 9315/2011, de 30 de noviembre Rec. 737/2008).

La jurisprudencia no sigue un criterio uniforme en cuanto a la moderación cuantitativa de la indemnización, sino que se debe atender al caso concreto. El criterio fundamental, que ha de aplicarse en cada caso concreto atiende a la contribución de cada una de las conductas en el resultado final.

Esta facultad de los Jueces y Tribunales es potestativa, tal y como se desprende de la STS 9/2008 (Sala Segunda) de 8 de enero, en la cual se establece que *"la moderación tanto de la reparación como de la indemnización de daños y perjuicios es una facultad discrecional atribuida a los Jueces y Tribunales que se acordará por éstos, siempre que la víctima del delito y destinataria de la responsabilidad civil, hubiera contribuido con su conducta a la producción del daño o perjuicio sufrido. Obviamente será la mayor o menor incidencia de esa conducta concurrente de la víctima, siempre y exclusivamente en la producción del daño, lo que permite modular la cuantía final de la indemnización".*

Del texto de la citada sentencia y de la interpretación literal del art. 114CP[18] podemos concluir con que la moderación de la reparación es una facultad discrecional de los Jueces y Tribunales, afectando tal discrecionalidad en cuanto a la posibilidad de acordar o no esa moderación en el importe de la reparación o indemnización[19].

Por su parte, la Sala Primera viene declarando reiteradamente que "el grado de participación de los distintos agentes en la producción del resultado dañosos a los efectos de determinar las cuotas de responsabilidad por la concurrencia de culpas

[18] Art 114 CP: *"Si la víctima hubiere contribuido con su conducta a la producción del daño o perjuicio sufrido, los Jueces y Tribunales podrán moderar el importe de su reparación o indemnización".*

[19]CARMONA RUANO, MIGUE, op. cit.pág 65.

corresponde al tribunal de instancia, estando constreñida su revisión en casación a los supuestos de grave desproporción o defectuosa apreciación del nexo causal".[20]

M. Martín Casals y J.Ribot proponen que *"la mayoría de los ordenamientos admiten que la contribución de la víctima a la producción del daño puede dar lugar a la exoneración de la responsabilidad como a la reducción de la obligación indemnizatoria del responsable"*[21]. Esta idea de que el comportamiento negligente de la víctima debería disminuir o excluir la responsabilidad de quien emplea una fuente de riesgo extraordinario plantea desconfianza. A priori, no se puede descartar que un comportamiento culpable de la víctima y decisivo en la producción del daño llegue a excluir o disminuir la responsabilidad objetiva de quien controla la fuente del riesgo; pero tampoco debería descartarse que la responsabilidad objetiva no deba desaparecer o reducirse por que el comportamiento de la víctima haya sido negligente o contribuye de algún modo al daño producido[22].

En base a todo lo anteriormente expuesto, puede observarse que en este ámbito hay una gran casuística jurisprudencial. Para intentar clarificar los criterios que siguen los tribunales, vamos a proceder al análisis de varias sentencias para poder determinar los criterios generales que establecen los tribunales para ponderar la culpa de víctima, distinguiendo en primer lugar, cuando la víctima es un peatón; en segundo lugar cuando es el conductor de una motocicleta y en tercer lugar cuando se trata de un ciclista.

4.1.1. Negligencia peatón

En el caso de los peatones la jurisprudencia da un tratamiento privilegiado a los peatones (denominados víctimas ajenas a la circulación). Esta idea puede apreciarse en la STS 1130/2008, de 12 de diciembre, entre otras, en la cual se establece que *"En el caso de accidente de circulación con víctimas ajenas a la circulación de vehículos, como en el caso de los peatones, debe rechazarse la interpretación de que la responsabilidad del conductor es paralela a la responsabilidad de la víctima negligente, pues la ausencia o moderación de la responsabilidad del primero deriva de*

[20] STS 732/2010 de 11 de noviembre, 768/2010 de 26 noviembre, entre otras
[21] Citado por Basozabal Arrue, Xabier. Responsabilidad extracontractual objetiva. Parte General. BOE 2015 Pág 124.
[22] BASOZABAL ARRUE, XABIER. Op. Cit pág 125

una falta de imputación objetiva a pesar del riesgo creado, y no de una responsabilidad subjetiva de la víctima por los daños causados".

Tal y como se pretende mostrar con la citada sentencia, en el ámbito de los accidentes de circulación la víctima y el conductor de un vehículo a motor no pueden situarse en un mismo plano. La mayor culpabilidad de la víctima no debe ser proporcional a su responsabilidad en el accidente por el simple hecho de que el conductor maneja un vehículo, y por ello debe responder por el mayor riesgo creado.

En este mismo sentido la STS 1130/2008, de 12 de diciembre señala que debe rechazarse la interpretación de que la responsabilidad del conductor es paralela a la responsabilidad de la víctima negligente, pues la ausencia o moderación de la responsabilidad del primero deriva de la falta de imputación objetiva a pesar del riesgo creado, y no de una responsabilidad subjetiva del conductor paralela a la posible responsabilidad subjetiva de la víctima por los daños causados.

La doctrina de las Audiencias Provinciales mantienen que no es de aplicación la exención de responsabilidad del conductor o la concurrencia de culpas prevista en el artículo 1 LRCSVM, al menos 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 es de tal entidad cuantitativa y cualitativa que se constituye en causa determinante de la colisión, aun cuando exista una contribución causal de la víctima de escasa entidad o desproporcionada en relación con la del conductor del vehículo de motor [23].

Notoriamente, un vehículo a motor es un instrumento de elevada capacidad de lesiva, y por ello la víctima ajena a la circulación se sitúa en un plano de debilidad frente al conductor del vehículo a motor.

Esta idea se puede observar de forma clara y concisa en el art 1 LRCSCVM , en el cual se establece 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".

[23] STS 1130/2008 FJ 3º

Por lo tanto, cabe plantearse cuáles son los argumentos que siguen los Tribunales para determinar en qué situaciones no se aprecia culpa de la víctima. Para ello, vamos a proceder al análisis de dos sentencias ilustrativas en esta materia: la STS 1130/2008 de 12 de diciembre y la STS 490/2013 de 15 de julio.

Un ejemplo ilustrativo es la STS 1130/2008, de 12 de diciembre, en la cual un peatón se encontraba circulando por el interior de la zona de circulación contraria a la del vehículo causante del atropello. En el caso de la citada sentencia, el automóvil siguió una trayectoria anómala en el momento anterior al accidente, dando bandazos de un lado a otro de la calzada; no observó la necesidad de una circulación particularmente prudente y defensiva exigida por las circunstancias (noche de fiestas patronales, travesía de núcleo urbano con una intersección y presencia de peatones); y si el vehículo hubiera seguido su trayectoria correctamente por su carril con normalidad o hubiera advertido al peatón de su presencia o circulado con una iluminación y a una velocidad que le permitieran detener su vehículo dentro del campo de visión o al menos reaccionar de modo más adecuado ante la presencia del peatón, se habría evitado el resultado final producido. Ante la relevancia de esta conducta del conductor, cuya responsabilidad debe medirse, como sujeto pasivo de la imputación, con arreglo a un criterio de responsabilidad objetiva por los riesgos de la conducción, la negligencia del peatón, consistente en penetrar en la calzada por una parte por la que no era previsible que el vehículo circulase, y en circunstancias que imponían a un conductor especiales deberes de precaución, tiene un carácter secundario que impide atribuirle relevancia a los efectos de exonerar al conductor de la imputación del daño producido como ajeno, en todo o en parte, a su responsabilidad objetiva por los riesgos de la circulación.

Otro claro ejemplo es la STS 490/2013, de 15 de julio, refleja esta idea, en la cual se lleva a cabo el atropello de peatones en la autopista. Los hechos son los siguientes: un turismo se encontraba detenido en el carril derecho de la autopista, cuando los dos ocupantes de otro vehículo se detuvieron para auxiliar a los pasajeros del vehículo detenido, y una vez atendidos los ocupantes de este vehículo que habían salido del mismo por su propio pie, los auxiliadores, con el conductor del vehículo siniestrado, decidieron señalizar el accidente dirigiéndose a este último para coger el oportuno

triangulo y en el momento en el que se encontraban abriendo el maletero fueron arrollados por una furgoneta, falleciendo dos de los chicos y otro resultando gravemente herido.

El Tribunal establece en el fundamento jurídico 2º que en el momento del atropello, los auxiliadores se encontraba detrás del vehículo detenido ayudando a su conductor a extraer los triángulos de señalización para su colocación en la calzada, y fue en ese momento cuando fue alcanzado por el vehículo de la demandada que, contrariamente a otros vehículos que habían esquivado el obstáculo que representaba el vehículo detenido en el carril derecho, no pudo hacerlo quizás por marchar a una velocidad inadecuada en circulación nocturna, situación de lluvia y calzada mojada.

Los tribunales determinan que no existirá previa culpa de la víctima cuando la conducta del conductor fue determinante, en el plano de la imputación objetiva derivada de la asunción de los riesgos de la circulación, del hecho causado; y que la negligencia del peatón tuvo un carácter secundario que la convierte en insuficiente para reducir o eliminar la imputación de los daños causados al primero.

De estas sentencias puede concluirse que:

- La presencia del peatón en la calzada (no cruzando la misma), a pesar de que puede constituir una auto puesta en peligro por su parte, no es suficiente por si sola para apreciar culpa del peatón.
- Aunque esta conducta se pueda considerar negligente, no se apreciará culpa concurrente del peatón, si existe una clara negligencia del conductor, como en la primera de las sentencias citadas.
- En otros casos, a pesar de que el peatón se ha colocado en una situación de peligro (segunda de las sentencias citadas), tampoco se apreciará “culpa” por su parte, pues su conducta fue ajustada a las normas reglamentarias.

En otras palabras, podemos concluir con que no existe culpa de la víctima cuando el conductor del vehículo si hubiera obrado de otro modo (con la diligencia debida) se pudiera demostrar que se hubiera evitado el resultado lesivo.

4.1.2. Negligencia conductor moto

En la sentencia 229/2010 de 25 de marzo,se produce una colisión de vehículos entre un camión detenido en el arcén y un ciclomotor. El conductor del camión había detenido su vehículo en el arcén de una autovía, ocupando parte de la calzada, para comprobar una avería producida por el recalentamiento de los neumáticos traseros. Tras poner en funcionamiento los cuatro intermitentes, se bajó del vehículo sin colocar los triángulos de advertencia de peligro, a pesar de haber tenido tiempo suficiente para ello. El conductor del ciclomotor circulaba por el arcén de la autovía 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, por lo que no se apercibió de la presencia del camión y colisionó con él. Como consecuencia de tal accidente, el conductor del ciclomotor padeció secuelas permanentes.

El tribunal consideró que se debía moderar la indemnización ya que existía una grave negligencia por parte del conductor del ciclomotor. Por ello, se modera la indemnización, en base a una *ausencia total o parcial de la relación causal entre su conducta y el resultado producido, y, en consecuencia, afecta al alcance de la responsabilidad civil dimanante de aquélla, cualquiera que sea el tipo de indemnización procedente y la persona que deba percibirla*.

Asimismo, el tribunal estimó en este caso concreto la moderación de la responsabilidad del conductor en un 25%, ya que a pesar de que el conductor del camión detuvo el vehículo en el arcén sin advertencia alguna incumpliendo los reglamentos valoró que existía una grave negligencia por parte del conductor del ciclomotor por los hechos anteriormente mencionados, estableciéndose la responsabilidad de éste último en un 75%.

4.1.3.Negligencia de ciclista.

En la STS 732/2010 de 11 de noviembre, el tribunal valora el porcentaje de culpa entre el conductor de un camión y un ciclista. En la citada sentencia un ciclista se disponía a adelantar a un camión por el estrecho margen que quedaba entre este vehículo y la acera que inadvertidamente le cerró el paso, cayendo al suelo y siendo

finalmente atropellado. El tribunal apreció que la existencia de una conducta negligente por parte del perjudicado da lugar a una moderación de la responsabilidad del conductor. Esta limitación se justifica en que, fundándose la responsabilidad del conductor por daños a las personas en el riesgo objetivo creado por la circulación.

El legislador considera que la **negligencia del perjudicado** constituye una circunstancia susceptible de ser apreciada objetivamente, la cual, según su grado de relevancia, determinada que no sea imputable al conductor en todo o en parte el resultado dañoso producido. De esta forma, establece que el porcentaje de culpa del conductor del camión sea de un 33%, mientras que el del ciclista de un 66%, en base a que el ciclista circuló junto al camión por el estrecho margen que separaba éste de la acera, sin advertir a su conductor de su presencia ante la inminente apertura del semáforo y por subirse a la acerca en unas circunstancias, en que, cualquier error de cálculo de ejecución, podrían desencadenar un accidente.

Asimismo, establece que la limitación de la responsabilidad del conductor por negligencia de la víctima obedece a una ausencia total o parcial de relación causal entre su conducta y el resultado producido y, en consecuencia, afecta al alcance de la responsabilidad civil dimanante de aquélla, cualquiera que sea el tipo de indemnización procedente y la persona que deba percibirla.

Como conclusión de un análisis jurisprudencial en esta materia, podemos concluir con que los jueces no son tan benévolos con los conductores de motos, ya que éstos a pesar de ser más vulnerables que los conductores de vehículos, tienen el deber de actuar con un deber de diligencia adecuado, y por ello, deben cumplir la normativa vigente. Por ello, si los tribunales aprecian en el caso concreto una falta del deber de diligencia adecuado, no dudan en atribuir mayor porcentaje de culpa al conductor de la motocicleta (víctima).

La normativa actual establece una especial protección a las víctimas no conductoras de vehículos a motor, por su vulnerabilidad inherente a su condición de peatón o ciclista, ya que existe una gran diferenciación entre las masas de los cuerpos implicados. Sin embargo, respecto de los ciclistas, la jurisprudencia considera oportuno analizar el caso

concreto, ya que en muchas ocasiones el accidente se hubiera podido evitar si el ciclista hubiera actuado diligentemente (al igual que como anteriormente hemos mencionado con los conductores de motocicletas)[24].

4.2 La no utilización de elementos protectores.

Tradicionalmente, la concurrencia de culpas había sido enfocada desde la intervención activa del perjudicado en la propia causación del accidente. Sin embargo, con la aprobación de la Ley 25/2015, a la concurrencia de culpas en la producción del accidente, se añaden otras dos figuras más:

- La contribución y agravación del daño por la no utilización de elementos protectores
- El incumplimiento del deber de mitigar el daño.

El artículo 1.2 párr. I establece que la víctima contribuye a la producción de su propio daño *"si, por falta de uso o por uso inadecuado de cinturones, cascos u otros elementos protectores, incumple la normativa de seguridad y provoca agravación del daño"*.

Con la actual ley 35/2015 el legislador ha compilado lineamientos jurisprudenciales sobre este tema, logrando componer un sistema que amplía el tipo de contribución causal de la víctima.

De esta forma, en su artículo 1.2 LRCSCVM establece tres requisitos cumulativos:

- la falta de uso, o uso inadecuado de cinturones, cascos u otros elementos protectores
-que incumpla la normativa de la seguridad vial
-que esa ausencia provoque la agravación del daño.

Una de las novedades relevantes de la ley 35/2015 es la presunción de concurrencia de culpas si la víctima no hace uso o hace un uso inadecuado de

[24]STS 732/2010 de 11 de noviembre fundamento jurídico 3º.

cinturones, casco u otros elementos protectores pero sigue siendo preciso, tal como venía exigiendo la jurisprudencia, que se haya incumplido la normativa de seguridad y que esa infracción haya contribuido causalmente a la agravación del daño. El precepto se refiere sólo a los sistemas de seguridad pasiva de uso obligatorio por conductores y ocupantes de vehículos: cinturones de seguridad, cascos y demás elementos de protección[25].

La ley establece el mismo tratamiento a todos los supuestos de no utilización de elementos protectores, sin embargo la jurisprudencia da a cada uno de los supuestos un tratamiento diferenciado, y por ello cada uno de estos supuestos merece una mención especial.

4.2.1 La no utilización del casco

Resultan numerosos los casos en que opera la ausencia de casco respecto de la producción o agravación del resultado lesivo; por ello, para determinar el correspondiente porcentaje de minoración de la indemnización será necesaria la prueba de la incidencia de esta falta de utilización en el resultado lesivo[26].

Llegados a este punto, es conveniente mencionar el tema de la carga de la prueba. La cuestión controvertida en la carga de la prueba es determinar si le corresponde a la víctima demostrar que el uso correcto del casco no habría evitado el daño, ni disminuido su gravedad; o corresponde al conductor causante del daño demostrar que la falta de casco ha sido determinante en el resultado producido.

Los tribunales son unánimes al señalar que la carga de la prueba tanto sobre si el motorista utilizaba casco o no, como sobre la incidencia de la falta de utilización en el resultado, corresponde a quien alega la concurrencia de culpa como factor de reducción

[25] DICTAMEN 3/2016 DEL FISCAL DE SALA COORDINADOR DE LA SEGURIDAD VIAL, sobre la ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación y protección de los derechos de las víctimas en el ámbito de la siniestralidad vial, cit. pág. 3.

[26]CARMONA RUANO, MIGUEL., op. Cit pág 67.

de la indemnización[27].En esta línea jurisprudencial se pronuncia la SAP 146/2002, de 10 de mayo, en la cual la Sala afirmó que la carga de la prueba incumple a quien afirma esa contribución causal.

Sin embargo, más recientemente, la jurisprudencia menor está dado importancia a la notoriedad de la incidencia de la falta del casco en el resultado lesivo.

En este sentido se pronunció la SAP de Sevilla nº 360/2004 de 9 de junio, en la cual la sala sostiene que "la incidencia causal de la falta de uso de la medida se seguridad pasiva omitida ha de considerarse en principio como un hecho notorio, o al menos, como un hecho relevado de prueba conforme a máximas generales y científicas de experiencia de modo que será en todo caso la parte acreedora a la indemnización la que correrá con la carga de probar, siquiera sea prima facie, que el resultado mortal o lesivo se habría producido en términos sustancialmente iguales aunque la víctima hubiese hecho uso del dispositivo de seguridad omitido".

Por otra parte, la STS 967/2002 de 11 de octubre señala que *"el uso del casco ha sido siempre una medida de protección usual, aconsejada por la experiencia, la colocación del casco protector para aminorar o evitar el daño en accidentes de circulación con motocicletas. El hecho de que se eleve a precepto legal o no, en nada afecta a aquella consideración"*.

La sentencia anteriormente citada merece un breve comentario, ya que es anterior a la reforma del 2015 de la LRCSCVM. Con esta sentencia se pretende reflejar la idea de que sea o no perceptivo el uso de casco en ciclistas o motoristas, el uso de éste evita el daño en accidentes de circulación de motocicletas. En relación con los motoristas, éstos tienen la obligación del uso del casco[28]. En cambio, los ciclistas tienen un tratamiento distinto. La nueva Ley de Tráfico establece la obligación del uso del casco en las vías urbanas para los ciclistas que sean menores de 16 años.

---

[27]CARMONA RUANO, MIGUEL: ,op. Cit. pág. 69 y ss.

[28]Art. 116 (obligación general de uso de elementos de seguridad) y art. 118 (obligación específica del uso de casco) del Reglamento General de Circulación, según el texto vigente del Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, modificado en este punto por el Real Decreto 956/2006 de 1 de septiembre.

Esta limitación a los ciclistas menores de 16 años es bastante criticable, ya que estudios de la Dirección General de Tráfico demuestran que el uso del casco de protección por parte de los vehículos de motor de dos ruedas reduce a la mitad el riesgo de traumatismo craneal mortal o grave[29]. Por tanto, se debería, a mi modo de ver, ampliar la edad, siendo el uso de casco obligatorio para todos los usuarios de bicicletas, ya que así se lograría evitar, o al menos aminorar, las fatídicas lesiones que sufren los ciclistas que son arrollados por otros vehículos a motor.

Los tribunales a la hora de motivar el porcentaje de minoración aplicable conjugan tres requisitos. En primer lugar, la incidencia de la culpa de la víctima en la producción del accidente (en este punto, el no uso del casco resultará irrelevante); en segundo lugar, el lugar del cuerpo donde se sitúan las lesiones, que se convierte en el factor esencial; y en tercer lugar la concurrencia de otras conductas imprudentes imputables a la víctima[30].

Lógicamente el requisito del lugar del cuerpo donde se sitúan las lesiones es de notoria importancia.

Como se discutía en la STS 200/2012 de 26 marzo, en la cual se produce una colisión de motocicleta con camión tráiler, atribuyéndose al conductor de la motocicleta un porcentaje de culpa del 50% por no hacer uso del casco reglamentario. El Tribunal Supremo, en base a los hechos probados, establece que " *las lesiones que produjeron el fatal desenlace (muerte del motorista) fueron las que incidieron en la cabeza (traumatismo cráneo-encefálico abierto), siendo las restantes lesiones entre otras partes del cuerpo, aunque gravísimas, no causalmente determinantes en el fallecimiento, en opinión del médico forense.*[31]

4.2.2. La ausencia de cinturón de seguridad

La no utilización del cinturón de seguridad tiene incidencia causal respecto de la agravación del accidente, igual que ocurría con el uso del casco.

---

[29] Resolución del Consejo de 26 de junio de 2000 y el Programa de Acción Europeo de Seguridad vial redactado en 2003.

[30] CARMONA RUANO, MIGUEL, op. cit. pág. 75

[31] STS 200/2012, Fundamento jurídico 5º

Por lo tanto, para que exista concurrencia de culpas, y poder llevar a cabo la minoración de la indemnización, será necesaria una prueba cumplida tanto del hecho en sí de la falta de utilización del cinturón, como de su incidencia en el resultado.

Al igual que ocurría con el uso del casco, los Tribunales consideran que la **carga de la prueba** corresponde a quien alega la concurrencia de culpa como factor de reducción de la indemnización

La jurisprudencia es consciente de que en el supuesto de uso de cinturones u otros elementos protectores (como sistemas de retención infantil) existen determinados tipos de lesiones contra las que no se protege de todos los riesgos (como sucede con el latigazo cervical entre otros); no ocurriendo lo mismo con el uso de casco, ya que esta circunstancia provoca lesiones de gran gravedad (traumatismos cráneo-encefálicos-severos)[32].

Respecto de la ausencia de cinturón de seguridad existen dos posturas jurisprudenciales. Por un lado, aquélla que entiende que es necesaria la prueba específica de la falta de utilización y las consecuencias concretas de que ello produjo el resultado lesivo; y por otro lado aquella que da por supuesta la incidencia causal de la falta o uso del cinturón a la vista de la mecánica del accidente y de la localización y naturaleza de las lesiones[33].

Dado que según la normativa vigente el uso de cinturón de seguridad es obligatorio, el no uso o uso inadecuado puede contribuir a reducir la indemnización del sujeto a quien afecte siempre y cuando resulte probado la relación causal entre el no uso o uso inadecuado y el resultado lesivo. Además, ámbito de los accidentes de circulación se debe de tener en cuenta la mecánica del accidente y la naturaleza y localización de las lesiones, ya que numerosos estudios demuestran que muchas de las muertes o lesiones

[32] DE DIOS DE DIOS, MIGUEL ANGEL, op. cit. pág. 716 y ss.
[33] CARMONA RUANO, MIGUEL, op. cit. pág 77 y ss.

graves que derivan de accidentes de circulación se hubieran evitado con el uso del cinturón. [34]

En esta misma línea, la SAP de Guadalajara establece que *"como consecuencia del siniestro y por no tener elemento de protección alguno, el ocupante del turismo salió despedido del vehículo. No cabe pues afirmar que careciera de incidencia dicha circunstancia sobre las lesiones sufridas, al evidenciarse que éstas necesariamente habrían sido de menor gravedad en el caso de que se hubiere hecho uso del cinturón, ya que éste hubiera actuado como retención impidiendo que el lesionado saliera despedido del vehículo, tal y como así aconteció.*

Con estos argumentos no pretendo reflejar la idea de que el no uso del cinturón excluya de indemnización a la víctima, sino que atendiendo al caso concreto, el no uso del cinturón deberá de aminorar la indemnización de ésta.

Respecto del porcentaje de minoración de la indemnización tampoco existe un criterio homogéneo, ya que será preciso conjugar para ello el grado de responsabilidad en la producción del siniestro y, de modo especial, la dinámica y la localización de los daños corporales[35].

4.3 *La no mitigación del daño ya producido.*

Como ya hemos mencionado, el nuevo texto legal se ha dado carta de naturaleza a otras formas de contribución causal que no se agotan con la figura de la concurrencia de culpas en la producción del accidente. Contribución y agravación del daño por culpa de la víctima e incumplimiento del deber de mitigarlo son las nuevas premisas que se establecen en el art 1 LRCSCVM [36]. Por lo tanto, con el nuevo texto del año 2015 en aquellos supuestos en los que la víctima incumpla el deber de mitigar el daño, se entenderá que existe concurrencia de culpas.

---

[34] Estudio de la DGT sobre la efectividad del cinturón de seguridad. Análisis realizado por Elvik y otros en el Manual de Medidas de Seguridad Vial (2013)
[35] CARMONA RUANO, MIGUEL, op. cit. pág. 84
[36] DE DIOS DE DIOS, MIGUEL ANGEL, op. " cit. pág.723.

El art 1.2 párr III dispone que la víctima incumple su deber de mitigar el daño *"si deja de llevar a cabo una conducta generalmente exigible que, sin comportar riesgo alguno para su salud o integridad física, habría evitado la agravación del daño ya producido y, en especial, si abandona de modo injustificado el proceso curativo".*

La víctima tiene el deber de evitar la extensión del daño, es decir, tiene el deber de mitigar el daño. Este deber tiene su fundamento en el principio de buena fe (art 7 CC) y en la obligación del asegurado o tomador de emplear los medios a su alcance para aminorar las consecuencias del siniestro (art 17 LCS).

El propio precepto ofrece un supuesto concreto de qué deba entenderse por tal falta de mitigación, al establecer que hay incumplimiento si deja de llevar a cabo una conducta generalmente exigible que, sin comportar riesgo alguno para su salud o integridad física, habría evitado la agravación del daño producido y, en especial, si abandona de modo injustificado el proceso curativo[37].

Si la víctima incumple el deber de mitigar el daño realizando conductas claramente perjudiciales para su recuperación o abandonando el tratamiento, podrá ver reducida su indemnización siempre que los comportamientos sean exigibles, haya relación causal con la agravación del resultado lesivo y así se pruebe por quien invoque esta circunstancia[38].

El abandono del tratamiento no puede confundirse con el incumplimiento del deber del art 37 LRCSCVM[39] de colaboración con los servicios médicos del asegurador ni con la libertad de decisión sobre tratamientos o facultativos que lo dirijan perteneciente a la personal opción de la víctimas en los términos del art 2.3 LO 41/2002[40] de 14 de noviembre Básica Reguladora de la Autonomía del Paciente[41].

---

[37] Art 1.2 párr III LRCSCVM.
[38] DICTAMEN 3/2016, op. cit. pág.89.
[39] El artículo 37 LRCSCVM versa sobre la necesidad de informe médico y deberes recíprocos de colaboración.

[40]Art 2.3 LO 41/2002*: "El paciente o usuario tiene derecho a decidir libremente, después de recibir la información adecuada, entre las opciones clínicas disponibles".*

En el supuesto de que la víctima incumple el deber de mitigar el daño, la indemnización que le corresponda percibir en el caso de concurrencia de culpas no puede ser inferior al 25% de la que le habría correspondido en el caso de no mediar dicha culpa. Finalmente, si la víctima se encuentra dentro de alguno de los supuestos de persona especialmente vulnerable, no habrá supresión ni reducción, incluso si se está en presencia de un supuesto de culpa exclusiva.

4.4 **La asunción voluntaria del riesgo**.

Un último supuesto que merece la pena citar es el de la asunción del riesgo por parte de la víctima del accidente. Se trata de una figura con relevancia dentro del derecho de daños, para excluir o reducir la indemnización de quien, voluntariamente, ha participado en una acción peligrosa, sufriendo los daños propios de ese tipo de actividad. En el ámbito de la circulación, esta situación aparece principalmente en el ocupante del vehículo que conoce la situación de embriaguez del conductor.

Se plantea así la cuestión de si cabe reducir la indemnización del ocupante del vehículo, por los daños que sufre en accidente imputable al conductor ebrio (no se plantea la exclusión de la indemnización, pues en todo caso concurre una actuación gravemente imprudente de otra persona, el conductor).

El supuesto no aparece recogido en el texto legal. Esta situación ha sido abordada por algunas resoluciones de Audiencias Provinciales, entre las que destaca –por su detenido análisis del problema- la SAP de Asturias, Secc. 1ª, de 3 de marzo de 2010 (sentencia nº 90/2010). La Audiencia estima la reducción de la indemnización por este motivo (conocimiento de la embriaguez del conductor); equipara su trascendencia a la falta de uso de elementos de seguridad, argumentando también sobre la asunción voluntaria del riesgo, y el reconocimiento implícito por el Derecho Comunitario (Quinta Directiva) de esta circunstancia como relevante en la determinación de la responsabilidad. En el mismo sentido, SAP de Pontevedra, Secc. 1ª, de 11 de octubre de 2006 (st. nº 535/2006).

---

[41] DICTAMEN 3/2016, op. cit. pág. 89.

5. La colisión recíproca

5.1 Tratamiento diferenciado de los daños personales y materiales.

En los supuestos de colisión recíproca de vehículos a motor, la jurisprudencia del Tribunal Supremo, establece un criterio de imputación de la responsabilidad fundado en el principio objetivo de la creación de riesgo por la conducción.

A pesar de que atendiendo al tenor literal del artículo 1.1 párr. I establece que *"el conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción del mismo, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación",* la imputación del riesgo distingue entre los daños materiales y los personales, estableciéndolo así en el citado precepto.

De esta forma, en la responsabilidad civil por daños causados en la circulación de vehículos a motor existe un doble sistema de responsabilidad: en relación con los daños personales existe una responsabilidad por riesgo (sistema de responsabilidad objetivo); mientras que en relación con los daños materiales existe una responsabilidad por culpa (sistema de responsabilidad subjetivo)[42].

La doctrina mayoritaria dispone que mientras que a los daños personales se les aplica una responsabilidad por el resultado dañoso producido y es implantada la doctrina del riesgo; en el caso de los daños materiales no es aplicable la doctrina del riesgo ni el principio de inversión de la carga probatoria. Sin embargo, esta distinción es discutida por la doctrina minoritaria, tal y como veremos más adelante, quienes consideran que a los daños en las cosas también se les puede aplicar la doctrina del riesgo.

[42] FRANCISCO DE P. BLASCO GASCÓ. Los supuestos de responsabilidad objetiva ver tema 69 página 8 y ss.

5.1.1 Daños en las personas

En relación con los daños en las personas debemos partir del artículo 1.1 párr. II[43]. En el supuesto de daños a las personas, el conductor responde siempre de forma objetiva con independencia del alcance de los daños, quedando tan sólo liberado si concurren las causas de exoneración.
En cuanto a las causas de exoneración, atendiendo al tenor literal del precepto, éstas son la culpa exclusiva y la fuerza mayor.

La jurisprudencia es unánime, admitiendo que cada una de las partes deberá resarcir a la contraria los daños personales sufridos, salvo que pruebe la falta de nexo causal entre su conducta y el daño infringido a la otra parte; o bien demuestre otra causa de exoneración de su responsabilidad objetiva (culpa exclusiva de la víctima o fuerza mayor), o culpa concurrente de la víctima[44].

Del tenor literal del precepto anteriormente citado puede concluirse con que el legislador aplica a los daños en las personas la doctrina del riesgo, ya que "el conductor de vehículos a motor es responsable en virtud del riesgo creado por la conducción de éstos".

En esta línea, la STS 22 de abril de 1995, establece innecesaria aplicación de la carga de la prueba de la culpa del conductor, en los daños personales, ya que nos encontramos ante una responsabilidad objetiva, existiendo por tanto responsabilidad del conductor, salvo que se pruebe la falta del nexo causal entre su conducta y el daño.

En conclusión, en relación con los daños personales, cada uno de los conductores

---

[43]Art 1.1 párr. II LRCSCVM **.** En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado o a 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.

[44] Monterroso Casado, Esther. Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La concurrencia de culpas. Edit Aranzadi. Año 2009. Capitulo IV págs. 153 y ss

responderá por las lesiones sufridas por el otro, salvo que se acredite la falta de nexo causal entre su conducta y el daño.

5.1.2 Daños en las cosas (daños materiales).

El artículo 1.1 párr. III establece la responsabilidad en el caso de daños en los bienes[45]. De una interpretación literal del precepto podemos concluir que, en relación con los daños en las cosas, se debe probar que el sujeto es civilmente responsable en los términos que se establecen en el Código Civil y en el Código Penal. Por ello, lo primero que se debe hacer en relación con los daños materiales es acreditar la culpa de los sujetos intervinientes en el accidente, pudiendo finalmente ser civilmente responsables todos, alguno o ninguno de los conductores inmersos en el accidente.

Tal y como anteriormente habíamos mencionado, la doctrina mayoritaria entiende que en los supuestos 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. En los supuestos de colisión mutua de vehículos de motor, no resulta aplicable la presunción de culpabilidad ni la inversión de la carga de la prueba respecto de los daños sufridos por éstos, especialmente cuando existen versiones contradictorias, al derivarse el accidente por el riesgo creado por ambos. Tras esta consideración, la doctrina mayoritaria precisa entonces que quien reclame la reparación del daño sufrido pruebe los hechos constitutivos de su pretensión.
Sin embargo la doctrina minoritaria admite el mecanismo inversor de la carga de la prueba y la responsabilidad por riesgo. En este sentido, esta postura aplica el mismo régimen para imputar la responsabilidad tanto en el caso de daños materiales como personales admite la responsabilidad concurrente de los conductores a falta de prueba.

Monterroso Casado, Esther señala que la postura minoritaria es más acorde al espíritu y finalidad de la LRCSCVM. Por ello, la responsabilidad deberá imputarse a ambos

[45] Art 1.1 párr III LRCSCVM. En el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1.902 y siguientes del Código Civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal, y según lo dispuesto en esta Ley.

conductores en virtud del riesgo, pero permitiendo la aplicación de la inversión de la carga de la prueba. En virtud de tales consideraciones, por tanto, considera que es la responsabilidad por riesgo, consagrada expresamente en la LRCSCVM, el modelo sobre el cual debe interpretarse la Ley[46].

El criterio de la reciente jurisprudencia es aplicar el régimen de la responsabilidad objetiva a todo tipo de daños, personales y materiales. Añadiendo que: "(…) Respecto de los daños materiales, sin embargo, la exigencia, que también establece la LRCSCVM, de que se cumplan los requisitos del artículo 1902 CC (LEG 1889, 27) (artículo 1.1IIILRCSCVM) comporta que la responsabilidad civil por riesgo queda sujeta al principio, clásico en la jurisprudencia anterior a la LRCSCVM sobre daños en accidentes de circulación, de inversión de la carga de la prueba, la cual recae sobre el conductor causante del daño y exige de ese, para ser exonerado, que demuestre que actuó con plena diligencia en la conducción." (STS de 4 de febrero de 2013).

De forma que, en suma, el conductor podrá exonerarse de la indemnización de estos daños acreditando que por su parte se obró con plena diligencia en la conducción; pero recayendo sobre él la carga de la prueba al respecto.

A continuación analizaremos los distintos supuestos de colisión recíproca, dando en virtud de todo lo anteriormente expuesto, el mismo tratamiento a los daños personales y a los materiales.

5.2 Distintos supuestos de colisión recíproca.

5.2.1. Supuestos de culpa exclusiva de uno de los conductores del vehículo.

Los supuestos en lo que la culpa es exclusiva de uno de los conductores del vehículo no presentan ningún problema. En estos casos, tal y como establece en el art 1.1 párr II, el conductor del vehículo culpable deberá de indemnizar todos los daños que deriven del accidente, tanto personales como materiales[47].

[46]MONTERROSO CASADO, ESTHER cit op

5.2.2. Supuesto de concurrencia de culpas.

En estos supuestos lo primero que se ha de hacer es probar que si todos los conductores implicados en el accidente hubieran adoptado medidas o precauciones de prudencia y atención se hubiera logrado evitar el accidente. En caso contrario, nos encontraríamos ante un supuesto de concurrencia de culpas. En estos supuestos existen varias soluciones adoptadas por la jurisprudencia.

En primer lugar la denominada **compensación abstracta,** mediante la cual cada parte soporta sus propios daños. En segundo lugar, el denominado **método de condenas cruzadas**, mediante la cual, cada parte es enteramente responsable de los daños ocasionados al vehículo contrario. En tercer lugar, la jurisprudencia en ocasiones opta por que cada parte resarza la mitad de los daños producidos a la parte contraria. Finalmente, aquella por la cual cada parte repara los daños en proporción a la gravedad de su culpa[48].

5.2.3 Colisión recíproca sin constancia de culpa

Cuando hablamos de daños sin constancia de la culpabilidad, debemos partir de la idea de que se produce una colisión, en la cual no se puede demostrar como ocurrió, y por lo tanto se plantean dos problemas fundamentales.

El primer problema que se suscita es determinar el grado de responsabilidad del conductor de cada vehículo ante una ausencia de prueba sobre como sucedió el accidente, surgiendo la duda de si los comportamientos de ambos conductores se anulan o compensan.

El segundo problema que se plantea es determinar el porcentaje indemnizatorio, pudiendo ser la indemnización por mitades o integra.

Para resolver estas cuestiones debemos de analizar la STS 536/2012, de 10 de septiembre[49]. Esta sentencia tiene una gran importancia, pues deja asentada la doctrina

---

[48]MONTERROSO CASADO, ESTHER cit op

[49] STS 536/2012 FJ 4º

aplicable para los supuestos de colisión sin prueba de la culpabilidad de los conductores.

Respecto de la primera cuestión suscitada (grado de responsabilidad del conductor de cada vehículo), el TS considera que, en aplicación del régimen de responsabilidad objetiva que rige en esta materia, y ante una falta de prueba de la participación causal de cada uno, cada conductor debe responder íntegramente (al 100%) del daño ocasionado al contrario. Sensu contrario, cuando pueda acreditar el concreto porcentaje o grado de incidencia causal de cada uno de los vehículos implicados en la colisión se aplicará el resarcimiento proporcional.

Respecto la segunda cuestión el TS establece que a la hora de cuantificar la responsabilidad se debe aplicar el denominado por la doctrina científica, **método de condenas cruzadas**. Este método consiste en que cada parte responda íntegramente (al 100%) del daño ocasionado a la otra parte interviniente en el accidente, y, entre otros argumentos, se apoya en el régimen de responsabilidad objetiva, en la inexistencia de soporte legal para apreciar una especie de compensación de culpas en casos de colisiones recíprocas, y en que la solución de la distribución por mitad implica necesariamente que ninguno de los implicados obtenga la reparación íntegra de su perjuicio.

Sin embargo, algunas Audiencias Provinciales no eran partícipes de aplicar dicho criterio, y por ello consideran, que en estos supuestos se puede apreciar una concurrencia de causas, de tal manera que su resolución ha de ser la prevista legalmente para los casos de concurrencia de culpas de igual grado al no contarse con datos que permitan, desde un punto de vista causal, atribuir mayor participación a uno de los conductores en detrimento del otro. Esta postura, en suma, establece que los dos conductores implicados en la colisión mutua han de ser considerados co-causantes del accidente, en cuanto que ambos contribuyen causalmente al resultado, entendido como la materialización del riesgo movilizado por cada uno de ellos. Y que, a falta de prueba sobre el concreto porcentaje de participación causal de cada uno, ha de entenderse que los dos contribuyeron en la misma proporción (al 50%).

La Sala Primera del Tribunal Supremo, reunida en pleno jurisdiccional el 29 de noviembre de 2012, ha fijado doctrina en materia de responsabilidad civil derivada de accidente de circulación en supuestos de daños personales causados por la colisión

recíproca de vehículos, en trance de unificar la doctrina existe con efecto de fijación de jurisprudencia, dado la divergencia existe entre las distintas audiencias provinciales.

En el mismo sentido que la STS 536/2012,la Sala Primera del TS establece que el criterio a seguir es que, a falta de prueba de la participación causal de cada uno, cada conductor debe responder íntegramente (al 100%) del daño ocasionado al contrario. El argumento a seguir por el TS es que una recíproca colisión de vehículos no supone excepción alguna a la aplicación del principio de responsabilidad objetiva por el riesgo de la circulación.

Por ello, en este régimen de responsabilidad civil fundado en el riesgo creado por la circulación, una vez constatado que el accidente tuvo lugar en la circulación y, por consiguiente, que es imputable al riesgo creado por uno y otro conductor que intervinieron en él, el mero hecho de que no haya podido constatarse en autos que solo una de las conductas generadoras del riesgo ha sido la única relevante, desde el punto de vista causal, para la producción del resultado, excluyendo así la del otro conductor, o de que no haya sido posible probar la proporción en que cada una de ellas ha contribuido a causar el accidente, no es razón que permita soslayar la aplicación de los referidos criterios objetivos de imputación a ambos conductores.

Una vez declarada la responsabilidad de cada conductor frente al contrario, cabe plantearse la cuantificación de esa responsabilidad. En este punto había controversia ya que algunas Audiencias Provinciales consideraban apropiado atribuir la responsabilidad por mitades (tesis del resarcimiento proporcional) y otras Audiencias consideraban que se debía responder íntegramente por los daños ocasionados al contrario (método de las condenas cruzadas). El TS concluye con que la solución del resarcimiento proporcional debe limitarse a los casos en que pueda acreditarse el concreto porcentaje o grado de incidencia causal de cada uno de los vehículos implicados de tal manera que, en caso de no ser así, ambos conductores han de responder del total de los daños causados al otro vehículo.

Por tanto, en los casos de colisión recíproca en los que exista concurrencia de culpas, la jurisprudencia resuelve del siguiente modo. Si puede acreditarse el grado de incidencia

causal de los vehículos implicados se aplicará el método del resarcimiento proporcional, mientras que en caso contrario se aplica el método de condenas cruzadas.

Esta doctrina ha sido reiterada en posteriores sentencias del Tribunal Supremo de 4 de febrero de 2013 (ST nº 40/2013) y 29 de octubre de 2014 (ST. nº 627/2014).

Con ello se consigue que la víctima no culpable del accidente quede resarcida en todo caso y por la totalidad de los perjuicios; aún a costa de conceder el mismo tipo de reparación a quien pudo ser causante culposo del siniestro.

6. CONCLUSIONES

En relación con la concurrencia de culpas, motivo de nuestro estudio, la LRCSCVM actual introduce importantes novedades, entre las cuáles destacamos las siguientes:

1. En relación con la limitación cuantitativa de la reducción, la víctima que contribuya culposamente a la producción del daño tendrá una reducción de la indemnización de hasta un 75%. Por lo tanto podrá recibir, como mínimo un 25% de indemnización.

2. Se establece la inimputabilidad en los supuestos de secuelas y lesiones temporales para los menores de catorce años y para aquellas personas que sufran un menoscabo físico, intelectual, sensorial u orgánico que les prive de capacidad de culpa civil, siempre y cuando no se trate de conductores ni contribuyan dolosamente a la producción del daño. Por tanto, a estos grupos de personas no se les podrá suprimir ni reducir la indemnización.

3. Con el nuevo texto, se añaden dos supuestos más a la concurrencia de culpas, que son la no utilización de elementos protectores y la no mitigación del daño.
.

Por otra parte, en cuanto al estado de la jurisprudencia sobre este tema, cabe concluir:

1. Ante la concurrencia de conductas culposas en el accidente, el TS es constante en evitar la equiparación entre la conducta del conductor y la del perjudicado no conductor. La responsabilidad por riesgo aplicable al primero hace que la entidad de ambas culpas no se traduzca de forma proporcional en la indemnización a percibir.

2. En relación con la colisión recíproca sin constancia de la culpabilidad, la jurisprudencia establece que el criterio a seguir es que, cada conductor debe responder íntegramente del daño ocasionado al contrario. Asimismo, concluye con que la solución del resarcimiento proporcional debe limitarse a los casos en que pueda acreditarse el concreto porcentaje de incidencia causal de cada uno de los vehículos implicados de tal manera que, en caso de no ser así, ambos conductores han de responder del total de los daños causados al otro vehículo.

BIBLIOGRAFIA

REGLEROS CAMPOS, L.FERNANDO, “Tratado de la Responsabilidad Civil”, Ed. Cizur Menor (Navarra), Aranzadi

PEÑA LOPEZ, FERNANDO, “Comentario del artículo 1902CC”, Comentarios al Código Civil de Rodrigo Bercovitz. Editorial Aranzadi, 4º edit año 2014

REGLEROS CAMPOS, L. FERNANDO. Responsabilidad civil y seguro: estudio del texto refundido de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor reformado por la Ley 21/2007, de 11 de julio. 2º edición. Editorial Cizur Menor (Navarra), Aranzadi, 2007

DE DIOS DE DIOS, MIGUEL. “Atribución de responsabilidad en atención a la culpa de la víctima. Nueva redacción del artículo 1 de la Ley de Responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor” . Revista de la UNED (Universidad Nacional de Educación a Distancia). España. Facultad de Derecho. Revista núm. 18, fecha de publicación 01/01/2016

CARMONA RUANO, MIGUEL. “*Concurrencia de culpas: Casco protector y cinturón de seguridad*”. Revista de la Asociación de española de abogados especializados en responsabilidad civil y seguro, nº25 primer trimestre, año 2008.

ALVAREZ OLAYA, PILAR. Revista Doctrinal Aranzadi Civil-Mercantil núm 10/2015. Editorial Aranzadi. Las secuelas y lesiones temporales del menor de 14 años u otros inimputables en accidentes de circulación serán siempre responsabilidad del conductor según la reforma del TRLRCSCVM operada por la ley 35/2015.

BASOZAL ARRUE, XABIER. Responsabilidad extracontractual objetiva: Parte General. Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado. Madrid, 2015

DICTAMEN 3/2016 DEL FISCAL DE SALA COORDINADOR DE LA SEGURIDAD VIAL, sobre la ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación y protección de los derechos de las víctimas en el ámbito de la siniestralidad vial

MONTERROSO CASADO, ESTHER. Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La concurrencia de culpas. Edit Aranzadi. Año 2009. Capitulo IV págs. 153 y ss