



TRABAJO FIN DE GRADO.

GRADO EN DERECHO.

CURSO ACADÉMICO 2020/2021

**LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL,
ESPECIAL CONSIDERACIÓN A LA DERIVADA DE LA
CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR.**

**EXTRA CONTRACTUAL CIVIL LIABILITY, SPECIAL
CONSIDERATION FOR THE DERIVATIVE OF THE
CIRCULATION OF MOTOR VEHICLES.**

AUTORA: ELENA GARCÍA SÁNCHEZ

DIRECTORA: ARAYA ALICIA ESTANCONA PÉREZ

RESUMEN

El presente TFG analiza primeramente, de manera más genérica el régimen jurídico aplicable a la responsabilidad civil, teniendo en cuenta el desarrollo doctrinal y jurisprudencial en dicho ámbito. Otorgando especial consideración a la evolución experimentada de la misma, sus elementos característicos, sistemas de responsabilidad, entre otros aspectos. Para posteriormente, aplicar estas reglas generales de la responsabilidad civil extracontractual en el ámbito del transporte colectivo terrestre de personas. Finalmente, se estudiará el accidente de autocar producido en la localidad asturiana de Avilés, analizando cada uno de los presupuestos necesarios para el ejercicio de la acción de responsabilidad civil extracontractual.

PALABRAS CLAVE: responsabilidad civil; extracontractual; daño; vehículo a motor; accidente; presupuestos; acción; causas de exoneración; régimen.

ABSTRACT

This TFG first analyses, more generically, the legal regime applicable to civil liability, taking into account doctrinal and jurisprudence development in this area. Giving special consideration to the evolution experienced of it, its characteristic elements, systems of responsibility, among other aspects. For later apply these general rules of tort liability in the field of collective land transport of persons. The bus accident that occurred in the asturian town of Avilés will be studied, analyzing each of the budgets necessary for the exercise of tort liability action.

KEYWORDS: civil liability; extracontractual; damage; motor vehicle; accident; budgets; action; causes of exoneration; regime.

ÍNDICE

1. Introducción.....	pág.6
2. Nociones generales de la responsabilidad civil.....	pág.8
2.1. Situación histórica referida a su evolución y concepto de Responsabilidad civil.....	pág. 8
2.2. Diferenciación entre responsabilidad civil contractual y Extracontractual.....	pág. 10
2.3. Presupuestos para la existencia de responsabilidad civil Extracontractual.....	pág. 14
2.3.1. Acción y omisión ilícita.....	pág. 14
2.3.2. Daño.....	pág. 15
2.3.3. Relación de causalidad.....	pág. 19
2.3.4. Culpa.....	pág. 21
3. Tipos de responsabilidad civil.....	pág. 23
3.1. Responsabilidad objetiva.....	pág. 23
3.2. Responsabilidad subjetiva.....	pág. 25
3.3. Evolución de la responsabilidad subjetiva a la objetiva	pág. 26
4. Cuestiones generales acerca de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor.....	pág. 29
4.1. Antecedentes legislativos y normativa vigente.....	pág. 29
4.1.1. Antecedentes legislativos.....	pág. 30

4.1.2. Real Decreto legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el TR de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.....	pág.32
4.1.3. Ley 35/2015, de 22 septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de la circulación.....	pág. 34
4.1.4. Directivas Comunitarias.....	pág. 35
4.2. Régimen de responsabilidad del TR de la Ley LRCSCVM.....	pág. 36
4.2.1. Responsabilidad objetiva y subjetiva.....	pág. 37
4.2.2. Ámbito de aplicación de la LRCSCVM.....	pág. 38
4.2.2.1. Vehículo de motor.....	pág. 38
4.2.2.2. Hecho de la circulación.....	pág. 39
4.2.3. Causas de exoneración de la responsabilidad.....	pág. 42
5. Caso accidente autobús Avilés.....	pág. 46
6. Conclusiones.....	pág. 54
7. Bibliografía.....	pág. 57

ABREVIATURAS

AP	Audiencia Provincial
Art. /arts.	Artículo/artículos
CC	Código Civil
CE	Constitución Española
CEE	Comunidad Económica Europea
D.	Decreto
Ed.	Edición
LECiv.	Ley de Enjuiciamiento Civil
LO	Ley Orgánica
LOSSP	Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados
LRCSVM	Ley sobre Responsabilidad Civil y seguro en la circulación de vehículos a motor
LTCVMSV	Ley de Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial
LUCVM	Ley de Uso y Circulación de Vehículos a motor
Núm.	Número
Op.cit	Obra ya citada del mismo autor
Pág.	Página
PETL	Principles of European Tort Law (Principios Europeos de Derecho de Daños)
Pº	Principio
RDL	Real Decreto Legislativo
SO	Seguro Obligatorio
Ss.	Siguiente
STS	Sentencia del Tribunal Supremo
Tª	Teoría
TR	Texto Refundido
TS	Tribunal Supremo
TJUE	Tribunal de Justicia de la Unión Europea
UE	Unión Europea
Vol.	Volumen
Vs.	Versus

1. INTRODUCCIÓN

Todos conocemos la gran cantidad de vehículos a motor que nos rodean actualmente, y por ende, los numerosos siniestros que lleva aparejada la circulación de los mismos por su particular grado de peligrosidad.

Frente al grado de peligrosidad que presenta dicha circulación de vehículos a motor, tenemos que destacar el gran desarrollo económico que genera el transporte eficiente de personas y mercancías para nuestro país.

Razones suficientes por las cuales nuestro ordenamiento jurídico presta una especial atención a dicha realidad, estableciendo un sistema de responsabilidad objetiva o por riesgo. A su vez, proporciona mecanismos para facilitar al perjudicado la cobertura de una indemnización suficiente, trasladando en la figura del conductor del vehículo productor del daño, la correspondiente carga de la prueba.

En el presente trabajo analizaremos, primeramente, la responsabilidad civil en términos generales para sentar las bases de dicha institución jurídica, y más adelante centrarnos en las particularidades que genera la responsabilidad civil extracontractual en el ámbito de la circulación de vehículos a motor.

En primer término, abarcaremos desde su creación en el derecho romano, la evolución de la responsabilidad civil como consecuencia de su uso continuado y su necesidad de adecuación a las nuevas realidades emergentes.

Posteriormente, procederemos a establecer la diferenciación entre el régimen contractual y extracontractual, los supuestos en los que pueden concurrir ambos regímenes, y a su vez, las llamadas *zonas grises o fronterizas* donde en ocasiones resulta complejo determinar los límites de una y otra responsabilidad.

Seguidamente, analizaremos cada uno de los elementos o presupuestos necesarios para constatar la existencia de responsabilidad civil extracontractual.

Cuestión de vital importancia, debido a que, de no concurrir los mismos no se acreditará el nacimiento de la responsabilidad.

Asimismo, expondremos los sistemas de responsabilidad civil objetivos y subjetivos, así como la evolución de la responsabilidad subjetiva a la objetiva. Analizaremos las distintas fases: la inicial, (articulada bajo el concepto de culpa), una segunda fase (orientada hacia criterios objetivos) y, por último, la tercera fase (en la cual prima el criterio objetivo sobreviviendo vestigios subjetivos propios de la fase inicial).

Una vez sentadas las bases de la responsabilidad civil, nos centraremos en las particularidades que atañen al ámbito de la circulación de vehículos a motor. Haremos una breve referencia a la normativa existente en dicho sector, ampliamente regulado por un conjunto de normas de diverso índole, tanto europeas como nacionales.

Observaremos que existen dos regímenes de responsabilidad distintos como consecuencia del tipo de daño acaecido en el accidente de circulación. Los daños personales o corporales se someterán al régimen de la responsabilidad objetiva o por riesgo, en cambio, si los daños producidos son materiales se englobarán dentro del sistema de responsabilidad subjetiva.

Estudiaremos el ámbito de aplicación del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el TR de la *Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor*, (en adelante “LRCSCVM”), y otorgaremos especial atención a las causas de exoneración de la responsabilidad civil.

Finalmente, aplicaremos todo lo aprendido a lo largo del presente TFG, analizando la responsabilidad civil extracontractual derivada del grave accidente de autocar producido el pasado 3 de septiembre de 2018, a las 13:40h en la localidad asturiana de Avilés, (km PK1 de la AI-81), en el cual perdieron la vida 5 personas y resultaron heridos otros 15. Se resolverán preguntas como; ¿nos encontramos ante un supuesto de responsabilidad civil extracontractual?; ¿cuáles serán los daños objeto de resarcimiento mediante la acción de responsabilidad civil extracontractual?; ¿quién o

quiénes responderán por los daños causados?; ¿deberá la víctima soportar el daño?, entre otras cuestiones.

El método de trabajo utilizado en el TFG se corresponde con la investigación de los criterios seguidos por la extensa y variada doctrina, y a su vez, el análisis de las resoluciones judiciales existentes en dicho ámbito, las cuales se han ido adaptando progresivamente a la constante evolución de dicha institución jurídica.

2. NOCIONES GENERALES DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL

2.1. SITUACIÓN HISTÓRICA REFERIDA A SU EVOLUCIÓN Y CONCEPTO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Para una mejor comprensión es necesario tomar como punto de partida los acontecimientos históricos de dicha figura jurídica.

En primer lugar, partiremos del instinto de venganza privada por parte de la víctima. Con el transcurso del tiempo la venganza privada fue reemplazada por acciones de reparación o compensación hacia el perjudicado.

En el Derecho Romano, la primera compilación de normas jurídicas fue la “Ley de las XII Tablas”, (derecho positivo y procedimental destinado a poner solución a las disputas surgidas entre los ciudadanos romanos). La víctima elegía entre la venganza privada o una compensación pecuniaria, si bien cabe destacar que la condena no tenía el carácter indemnizatorio que caracteriza hoy en día a la responsabilidad civil.¹

La *Ley Aquilia*, llenó el vacío legal existente en lo que se refiere al daño causado injustamente “*damnum iniuria datum*”. Destinada a ordenar la reparación del daño mediante a la víctima, la cual podrá reclamar una reparación equivalente al valor

¹ REGLERO CAMPOS, L. F., PEÑA LÓPEZ, F., *Tratado de Responsabilidad Civil*, Tomo I. 5ª Edición. Thomson Aranzadi. Cizur Menor (Navarra). 2014. Págs. 66 y ss.

máximo que el objeto dañado tenía en el año anterior a la producción del daño, o tomando en consideración los últimos treinta días anteriores al delito.

Es necesario añadir el siguiente apunte: en el ciclo entero del derecho romano no existió una regla general que vinculase el daño a la responsabilidad. Esto se consigue con la codificación finalmente.

La evolución surgida en dicha institución jurídica ha ido a la par con la modernización de las sociedades. Conviene destacar tres factores primordiales: el predominio de la función reparadora de la responsabilidad civil, la implantación progresiva de criterios objetivos de imputación, (los cuales comparten con la culpa la función de determinar quién o quiénes son los responsables del daño), y por último, la aparición y desarrollo de los seguros de responsabilidad civil.

En lo que se refiere al concepto, la responsabilidad civil se configura como aquella obligación producida con el fin de resarcir las consecuencias lesivas para los intereses o derechos de un tercero. Dicha responsabilidad recae sobre el mismo autor del daño, responsabilidad “por hechos propios”, o sobre una persona distinta al autor del daño, responsabilidad “por hechos ajenos”. La naturaleza de dicha figura jurídica es primordialmente compensatoria, se busca reparar al afectado en la medida del daño causado, no se persigue el enriquecimiento del perjudicado. La víctima deberá recobrar el estado en el cual se encontraba antes de soportar el daño (función reintegradora).

Por tanto, podemos afirmar que en primer término, la responsabilidad civil no está destinada a cumplir una función preventiva, ni punitiva, puesto que no se persigue castigar al causante del daño, sino imponerle la obligación de resarcir el daño causado².

El concepto de responsabilidad civil es mencionado de manera distinta por los diferentes autores, no existe un concepto unánime por parte de la doctrina más reciente. Se amparan en los elementos o presupuestos que configuran la responsabilidad civil a la hora de perfilar dicho concepto. En estas líneas YZQUIERDO TOLSADA³ dispone todos los elementos que conforman la responsabilidad civil, para fijar un concepto. A

² ÁNGEL YAGÜEZ, R., *Tratado de Responsabilidad Civil*. 3ª edición. Civitas. Madrid. 1993. Pág. 13 y ss.

³ YZQUIERDO TOLSADA, M., *Sistema de Responsabilidad civil*. Dykinson. Madrid. 2001. Pág. 109

grandes rasgos establece que tendrá lugar la misma cuando quede acreditada una acción u omisión, y su correspondiente daño a través de la relación de causalidad entre ambos. Por otra parte, REGLERO CAMPOS establece como primordial el elemento de imputación, al afirmar de manera clara y concisa que responsabilidad es imputación⁴, el sujeto es responsable cuando la causación del daño le sea imputable. Asimismo, DIEZ PICAZO define la responsabilidad como la sujeción de una persona que vulnera un deber de conducta impuesto en interés de otro sujeto a la obligación de reparar el daño producido.⁵

Con independencia del término que se utilice para fijar un concepto adecuado de responsabilidad civil, A nuestro juicio debe primar una concepción amplia que abarque todos y cada uno de los elementos que configuran dicha institución jurídica, los cuales analizaremos a lo largo del presente trabajo.

2.2. DIFERENCIACIÓN ENTRE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL

A continuación, pasamos a analizar la distinción entre responsabilidad civil contractual y responsabilidad extracontractual. Asimismo, examinaremos la coexistencia de ambas responsabilidades en nuestro ordenamiento jurídico.

Podemos definir la responsabilidad contractual, a grandes rasgos, como aquella que deriva de la transgresión de un deber de conducta impuesto en un contrato. Dichos sujetos antes de producirse el hecho dañoso, se encontraban relacionados entre sí. En nuestro Código civil lo encontramos regulado en los arts. 1.101 y ss.

La jurisprudencia del TS establece que existe responsabilidad civil contractual si se cumplen dos requisitos; que entre ambas partes exista una relación contractual o un

⁴ REGLERO CAMPOS, L. F., PEÑA LÓPEZ, F., *Tratado de Responsabilidad Civil*, Tomo I. 5ª Edición. Thomson Aranzadi. Cizur Menor (Navarra). 2014. Pág. 69

⁵ DIEZ PICAZO, L., GULLÓN, A., *Sistema de Derecho Civil*. Vol.2. 12ª ed. Tecnos. Madrid. 2018. Pág. 301

contrato, y que los daños provengan de un incumplimiento o cumplimiento defectuoso o tardío de lo que se considera estrictamente materia del contrato. La parte que incumple o lo hace de forma defectuosa o tardíamente queda obligada a indemnizar a los demás los daños y perjuicios que eventualmente les hubiere ocasionado. Al hilo de lo anterior, es preciso señalar la diferencia entre relación contractual y contrato. DIEZ PICAZO establece que el contrato constituye un acto de los interesados, y además una regla de conducta a la que se someten los mismos. Por el contrario, la relación contractual no engloba el acto, ni la norma en que el contrato consiste, sino la situación en la que las partes se colocan después de haber celebrado el contrato.

Por otro lado, la responsabilidad civil extracontractual se caracteriza por la producción de un acontecimiento dañoso. Un sujeto ha infringido las normas de respeto a los demás.⁶ Cabe decir que en este tipo de responsabilidad las personas implicadas no tienen por qué conocerse, ni haberse relacionado entre sí. Por tanto, podemos definir la responsabilidad civil extracontractual como aquella obligación de resarcir, generada por la causación de un daño antijurídico entre personas que no tenían una relación jurídica previa existente. La responsabilidad civil extracontractual en España, se configura en torno a la cláusula general contenida en el artículo 1.902 del CC, el cual establece que “el que por acción u omisión causa un daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado”. Al desgranar el precepto, nos encontramos con la existencia de una acción u omisión, daño, nexo causal, y un criterio de imputación objetivo, los cuales desarrollaremos en el capítulo posterior.

En lo que respecta a la distinción entre ambas responsabilidades, es preciso señalar que en este punto existe un gran debate doctrinal. Por un lado encontramos a autores partidarios de englobar ambos tipos de responsabilidad dentro de un mismo régimen jurídico. Cabe señalar el siguiente matiz: tratan de unificar la responsabilidad otorgando las mismas consecuencias, sometiéndolas a las mismas reglas. En ningún caso se pretende una equiparación absoluta. Este criterio de unificación se apoya en la idea de que ambas responsabilidades forman una única fuente generadora de la obligación de reparar el daño, la cual se forma porque no se ejecuta un contrato, o

⁶ PENA LÓPEZ, J.M, *Derecho de la responsabilidad civil extracontractual*. 1ª edición. Cálamo Ediciones. Barcelona. 2004. Pág.16

porque una acción u omisión imprudente la produce. En ambos casos se lleva a cabo la violación del deber de no causar daño, el cual sintetiza a los demás deberes, al configurarse como el primordial deber. En las dos responsabilidades existe una fuente común, la ley, y un mismo fundamento, el daño.

Si bien es cierto que la mayoría de la doctrina establece un régimen jurídico distinto para cada tipo de responsabilidad. Como bien señala L.F. REGLERO CAMPOS, desde un punto de vista teórico, la distinción entre la responsabilidad contractual y extracontractual no plantea especiales dificultades. En la práctica es donde la distinción otorga notorias dificultades derivadas del hecho de que no siempre es sencillo adscribir el hecho dañoso a uno u otro régimen. Se trata de una cuestión de calificación jurídica que, en principio, resulta necesaria, habida cuenta la diferencia de régimen entre ambos tipos de responsabilidades; aunque, dichas diferencias quedan reducidas en la práctica a cuestiones de prescripción y de constitución de la relación jurídico-procesal.⁷

En estas líneas, la jurisprudencia del TS establece la siguiente distinción entre ambas responsabilidades: “La responsabilidad debe de considerarse contractual cuando a la preexistencia de un vínculo o relación jurídica de esa índole entre personas determinadas se une la producción, por una a la otra, de un daño que se manifiesta como la violación de aquel y, por tanto, cuando concurren un elemento objetivo. El daño ha de resultar del incumplimiento de la reglamentación contractual, creada por las partes e integrada conforme al artículo 1.258 del CC, y otro subjetivo, la relación de obligación en la que se localiza el incumplimiento o deficiente incumplimiento ha de mediar, precisamente, entre quien causa el daño y quien lo recibe. Es aplicable el régimen de la responsabilidad civil extracontractual, aunque exista relación jurídica obligatoria previa, cuando el daño no haya sido causado en la estricta órbita de lo pactado por tratarse de daños ajenos a la naturaleza del negocio, aunque hayan acaecido en la ejecución del mismo. Por el contrario, es aplicable el régimen contractual cuando en un determinado

⁷ REGLERO CAMPOS, L. F., PEÑA LÓPEZ, F., *Tratado de Responsabilidad Civil*, Tomo I. 5ª Edición. Thomson Aranzadi. Cizur Menor (Navarra). 2014. Pág. 159

supuesto de hecho la norma prevé una consecuencia específica para el incumplimiento de la obligación”⁸.

Por tanto, llegamos a la conclusión de que no basta con la existencia de un contrato entre las partes para que la responsabilidad contractual opere excluyendo a la responsabilidad extracontractual, se requiere que el hecho dañoso tenga lugar dentro de la estricta esfera de lo pactado, y como desarrollo del contenido negocial.

Si bien es cierto, como apuntábamos anteriormente, en numerosas ocasiones no está claro si deriva una acción de responsabilidad civil extracontractual o contractual cuando existe un contrato entre las partes, pero la responsabilidad puede definirse como extracontractual. Y cuando no existiendo contrato alguno, la responsabilidad puede calificarse como contractual. Son supuestos de concurrencia de responsabilidades o yuxtaposición.⁹

El Tribunal Supremo, establece que “cuando un hecho dañoso sea violación de una obligación contractual y al mismo tiempo del deber general de no dañar a otro, hay una yuxtaposición de responsabilidades contractuales y extracontractuales, que da lugar a acciones que pueden ejercitarse alternativa o subsidiariamente u optando por una u otra, o incluso proporcionando los hechos al juzgador para que éste aplique las normas en concurso de ambas responsabilidades, todo a favor de los perjudicados y para el logro del resarcimiento de daños lo más completo posible”¹⁰.

Un ejemplo de concurrencia, podemos encontrarlo en la STS de 19 de julio de 2005, en la cual en un supuesto de responsabilidad médica, concurren conjuntamente los aspectos contractual y extracontractual, amparándose en la idea de que el principio “naeminem laedere” en que descansa la responsabilidad extracontractual y el deber de cumplir los contratos sin causar daños, permite admitir la compatibilidad de ambas normas.

⁸ STS, Sala de lo civil. Nº1135/2008, de 22 de diciembre de 2008, Rec. 3992/2001. (ROJ: 7354/2008).

⁹ ÁNGEL YAGÜEZ, R., *Tratado de Responsabilidad Civil*. 3ª edición. Civitas. Madrid. 1993. Pág. 24 y ss.

¹⁰ STS, Sala de lo civil. Nº 836/94, de 27 de septiembre de 1994, Rec. 3696/1992. (ROJ: 6073/1994).

Por tanto, en los últimos tiempos, se encuentra en auge la tendencia a la flexibilización de los tribunales, a la hora de calificar los hechos, dirigida al más completo resarcimiento del daño en favor de los perjudicados.

Una diferencia más clara entre los dos regímenes de responsabilidad, la encontramos en la prescripción. La acción contractual tiene un plazo de prescripción de 5 años (art. 1.966 CC), por su parte la prescripción de la acción para exigir la responsabilidad civil extracontractual se produce por el transcurso de 1 año (art. 1968.2 CC).

2.3. PRESUPUESTOS PARA LA EXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL

Comenzamos a analizar los elementos necesarios para acreditar la existencia de la responsabilidad extracontractual. A grandes rasgos, son los siguientes: una conducta activa u omisiva del agente productor del daño, un criterio de imputación (el criterio normal de imputación es la culpabilidad), la producción de un resultado perjudicial para alguien (daño), y por último, una relación de causalidad entre la conducta y el daño.

Inmediatamente pasamos a exponer de una manera más detallada cada supuesto y sus peculiaridades.

2.3.1. Acción y omisión ilícita

Se trata del primer elemento, debe de existir un comportamiento humano, ya sea una acción positiva o una acción negativa, dicho comportamiento ha de ser la causa del daño. En este punto nos hacemos la pregunta de si la acción u omisión debe de ser calificada como antijurídica o ilícita. En el artículo 1.902 del CC, no se exige este requisito de antijuricidad, al establecerse que en la conducta del agente productor del

daño intervenga cualquier género de culpa o negligencia. Guarda silencio al respecto. Por su parte, LASARTE establece que será antijurídica cualquier conducta, ilícita, o no, que acarree daño para un tercero.¹¹

Por tanto, el acto o la omisión en sí pueden ser lícitos y conforme a derecho, la antijuricidad derivaría de las consecuencias dañosas que por culpa o negligencia del sujeto que ha llevado a cabo el acto o la omisión padece un tercero. Asimismo, en la responsabilidad extracontractual, la antijuricidad se articula en la vulneración del genérico deber de no causar daño a otro (“alterum non laedere”).¹²

2.3.2. Daño

Inmediatamente al hilo de lo anteriormente expuesto, pasamos a analizar el segundo de los elementos que deben concurrir para la existencia de la responsabilidad civil extracontractual. El daño es primordial, puesto que si no existe no habrá lugar a la responsabilidad civil. Cabe señalar que nuestro Código civil también guarda silencio al respecto, (no indica qué podemos entender por daño, ni sus características) en su artículo 1.902 al establecer de manera genérica “la obligación de reparar el daño causado”.

Acudimos para arrojar algo más de luz, a la clásica definición de LARENZ, en la cual conceptúa el daño como “todo menoscabo que a consecuencia de un acaecimiento o evento determinado sufre una persona ya en sus bienes vitales o naturales, ya en su propiedad o en su patrimonio”.¹³

Si bien es cierto que para que el daño sea reparable, deben concurrir una serie de presupuestos, los cuales son los siguientes: en primer lugar, el daño debe de ser

¹¹ LASARTE, C., *Derecho de obligaciones, principios de derecho civil II*. 23ª edición. Marcial Pons. Madrid. 2019. Pág. 296

¹² STS, Sala de lo civil. Nº 146/93, de 24 de febrero de 1993. (ROJ:19054/1993).; Dicho tipo de responsabilidad que establece el art 1.902 del CC, viene condicionada por la exigencia de que el acto dañoso sea antijurídico o por la vulneración de la norma, aun la más genérica “alterum non laedere”.

¹³ LARENZ. *Derecho de obligaciones*. Trad. Esp. y notas SANTOS BRIZ. Tomo I. Madrid. 1958. Pág. 193

cierto, englobando la existencia del mismo (no hay cabida para daños hipotéticos, pues estos pueden producirse, o no) y su cuantía, la cual debe de ser determinable.¹⁴ Cabe añadir un apunte necesario al hilo de lo anterior, quien alega ese daño, debe de probar su existencia.

En segundo lugar, dicho daño puede ser futuro, deberá de cumplir también al igual que el daño actual, el requisito de la certeza. Debe de quedar acreditado que con total seguridad que verdaderamente se producirá, a modo de ejemplo, una lesión corporal la cual en un periodo de tiempo desarrollará con total certeza una serie de secuelas.

En tercer lugar, el daño debe de ser directo y mediato. Deberá de existir un nexo causal entre el hecho que lo ocasiona y el perjudicado. Debemos de añadir que también son indemnizables los daños ocasionados a terceros como consecuencia del directamente percibido por la víctima (daño mediato). También llamado “daño de rebote”.

Por último, el daño debe de ser antijurídico. Entendemos que la antijuricidad se refiere a aquellas lesiones de intereses dignos de tutela jurídica que la víctima no tenga la obligación de soportar.

Debemos tener en cuenta la naturaleza de los daños, los daños se dividen en dos grandes grupos: por un lado los patrimoniales o materiales, y por otro lado los daños extra patrimoniales o personales.

En primer lugar, los daños patrimoniales o materiales hacen referencia al menoscabo sufrido en un conjunto de bienes y derechos de naturaleza patrimonial de la víctima. Se deberá de resarcir tanto el daño emergente, (el cual significa la pérdida patrimonial producida en el patrimonio de la víctima, o que efectivamente se va a causar)¹⁵, como el lucro cesante, el cual se corresponde con esa ganancia frustrada que la víctima ha dejado de obtener como consecuencia del daño. Cabe señalar que respecto al lucro cesante futuro, existe gran dificultad en su determinación, por ello se debe de acudir al juicio de la probabilidad o verosimilitud atendiendo un curso normal de los

¹⁴ STS, Sala de lo civil. Nº 186/2000, de 2 de marzo de 2000, Rec. 527/1995. (ROJ: 1651/2000).

¹⁵ YZQUIERDO TOLSADA, M., *Sistema de Responsabilidad civil*. Dykinson. Madrid. 2001. Pág. 150

acontecimientos¹⁶. En este sentido, el TS en la sentencia del 26 de junio de 1998 (RJ: 1998/5019), ha establecido como necesaria la existencia de una cierta posibilidad objetiva que resulte del decurso normal de las cosas y de las circunstancias especiales del caso concreto, no bastando por tanto, que las ganancias se funden en meras esperanzas.

La determinación y descripción de los daños indemnizables se reconocen en el art. 1.106 del CC al establecer que: “la indemnización de daños y perjuicios comprende, no solo el valor de la pérdida que hayan sufrido, sino también de la ganancia que haya dejado de obtener el acreedor”. Dicho artículo se aplica a la responsabilidad civil extracontractual.

En segundo lugar, los daños extra patrimoniales, hacen referencia a aquellos que afecten a bienes o derechos inmateriales de las personas. Los cuales engloban el daño corporal, el daño moral y el daño reflejo o por rebote.

Respecto al daño corporal cabe señalar a grandes rasgos lo siguiente: se trata de un daño personal que recae en la esfera del propio cuerpo o en la integridad psíquica o física de la persona. Asimismo, conlleva una vulneración del derecho a la vida y a la integración física y moral reconocidos en el artículo 15 de nuestra Constitución. Toda vulneración del derecho fundamental a la integridad psíquica, tendrá como consecuencia directa la producción de daño moral.¹⁷

Es preciso señalar que los daños morales fueron por primera vez reconocidos por el TS en su sentencia de 6 de diciembre de 1912 (ROJ: 142/1912). Se obtuvo una indemnización por daños morales surgidos por una difamación procedente de un periódico, al publicar una noticia falsa. Tanto la jurisprudencia española como la doctrina muestran una clara flexibilización respecto a lo que engloba el concepto de daño moral, se admite como necesidad de indemnización la vulneración de los sentimientos nacidos de una estrecha amistad, o los derivados de afecto familiar, etc.

¹⁶ DIEZ PICAZO, L., *Derecho de daños*. Civitas. Madrid. 1999. Pág. 323

¹⁷ ESTANCONA PÉREZ, A. A., *Transporte terrestre de pasajeros; contratación, responsabilidad y seguro*. 1ª ed. Tirant lo blanch. Valencia. 2018. Pág. 145

En estas líneas la STS de 22 de febrero de 2001, expone que “puede ser también aspecto integrador de ese daño moral, cualquier frustración, quebranto o ruptura de sentimientos, lazos o afectos, por naturaleza o sangre que se dan entre personas allegadas, fundamentalmente por vínculos parentales, cuando a consecuencia del hecho ilícito, se ve uno de ellos privado de la presencia o convivencia con la persona directamente dañada por dicho ilícito”.¹⁸

Por tanto, podemos afirmar que principalmente el daño recaerá sobre la víctima, pero el ilícito puede acarrear, a su vez, consecuencias negativas para sus allegados, las cuales deberán ser reparadas.

Asimismo, también tiene cabida dentro del ámbito del concepto de daño moral objeto de indemnización, la fama, consideración social, dolores físicos ocasionados por lesiones, entre otros. Es preciso señalar que la compensación de estos daños morales no supone la reintegración del patrimonio, persigue compensar el sufrimiento causado. Por tanto, el daño moral no es resarcible, es compensable debido a que no se puede restituir con un bien patrimonial.

Centrándonos en el ámbito de la responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación, cabe señalar que el daño moral presenta cierta complejidad a la hora de determinar su reparación y la existencia de criterios objetivos que permitan su cuantificación.

Al hacer referencia al daño corporal, nos referimos a tres supuestos contenidos en el artículo 34 del TR LRCSCVM como daños objeto de valoración: muerte, secuelas y lesiones temporales. Dichos daños corporales producen perjuicios morales. El artículo 1.4 del TR LRCSCVM establece lo siguiente: “los daños y perjuicios causados a las personas como consecuencia del daño corporal ocasionados por hechos de la circulación regulados en esta Ley, se cuantificarán en todo caso con arreglo a los criterios del Título IV y dentro de los límites indemnizatorios fijados en el Anexo”.

Para terminar, es conveniente hacer una breve referencia a los daños punitivos. Dichos daños al contrario que los daños compensatorios, no tienen como finalidad

¹⁸ STS, Sala de lo civil. Nº 139/2001, de 22 de febrero de 2001, Rec. 358/1996. (ROJ: 1264/2001).

resarcir al dañado, sino castigar al causante del daño, evitar la ganancia injusta y ejercer una función disuasoria para el resto, entre otros aspectos. Se aplican esos daños cuando la conducta del dañante fuera particularmente intolerable, atendiendo a las circunstancias bajo las cuales acaeció el hecho dañoso, y fundamentalmente cuando se trate de conductas dolosas o de imprudencias gravemente temerarias. A su vez, también existen otros casos en los cuales están justificados los daños punitivos, cuando la causación del daño proporciona al dañante un beneficio mayor que la indemnización que debe satisfacer al perjudicado¹⁹. En nuestro ordenamiento jurídico, en contraste con los ordenamientos de corte anglosajón, los daños punitivos no tienen cabida, debido a lo siguiente: se produciría una violación del principio *non bis in ídem*, se castigaría al dañante doblemente, mediante los daños compensatorios y los daños con finalidad punitiva. Asimismo, su aplicación contravendría lo proclamado en el artículo 25.1 CE, debido a que se sancionaría al sujeto infractor por algo que no se encuentra tipificado.²⁰ Y por último, quizá, el argumento de mayor peso en contra de los daños punitivos resida en el hecho de que su imposición puede dar lugar a un enriquecimiento injustificado de la víctima.

2.3.3. Relación de causalidad

Para la existencia de la responsabilidad, es necesaria la concurrencia de un nexo causal de unión entre la acción u omisión generadoras del daño y el resultado.²¹

Tras el gran debate doctrinal y jurisprudencial surgido acerca de las diversas teorías aplicables en la determinación del nexo causal, podemos afirmar que en la actualidad, la teoría dominante es la de la *imputación objetiva*, mediante la cual se persigue encontrar al sujeto responsable del daño, para ello se procuran una serie de criterios:

¹⁹ REGLERO CAMPOS, L. F., PEÑA LÓPEZ, F., *Tratado de Responsabilidad Civil*, Tomo I. 5ª Edición. Thomson Aranzadi. Cizur Menor (Navarra). 2014. Pág. 90

²⁰ Art. 25.1 CE: “Nadie puede ser condenado o sancionado por acciones u omisiones que en momento de producirse no constituyan delito, falta o infracción administrativa, según la legislación vigente en aquel momento”.

²¹ REGLERO CAMPOS, L. F., PEÑA LÓPEZ, F., *Tratado de Responsabilidad Civil*, Tomo I. 5ª Edición. Thomson Aranzadi. Cizur Menor (Navarra). 2014. Pág. 350

El primero de ellos es el “criterio del riesgo permitido o riesgo general de la vida”, sostiene rechazar la imputación de los daños que consistan en la realización de riesgos propios del natural desenvolvimiento de la vida²². A modo de ejemplo, encontramos la STS de 6 de febrero de 2003, (refleja los daños producidos a consecuencia de la caída de un cliente en la escalera de un establecimiento hotelero). Es abundante la jurisprudencia de casos similares al mencionado. Todos ellos se amparan en un objeto que debía de ser conocido por la víctima, se trata de pequeños riesgos que la vida obliga a soportar.

El segundo criterio es el de “prohibición de regreso”, el cual impide retroceder en la cadena causal desde que se produjo sobrevenidamente una conducta dolosa o gravemente negligente por parte de un tercero. En este caso negaremos la imputación objetiva del daño. Cabe matizar que no resultaría aplicable este criterio en el caso de que la conducta dolosa o gravemente negligente del tercero haya sido favorecida por la negligencia de quien originó el primer curso causal.

En tercer lugar tenemos el “criterio de la provocación”. Hace referencia a los daños o perjuicios ocasionados como consecuencia del ejercicio de la legítima defensa, en el cumplimiento de un deber, o en estado de necesidad. Para su análisis, RICARDO DE ANGEL al exponer la tesis sostenida por PANTALEÓN con el fin de aportar algo de luz, debido a la complejidad de este tercer criterio, ilustra el siguiente ejemplo: “una persona resulta lesionada o lesiona a un tercero, en un accidente surgido en la persecución de un delincuente o de un dañante que huía del lugar de los hechos. Los daños derivados de tales lesiones serán objetivamente imputables a quien huía, siempre que pueda estimarse que la persecución fue provocada por el, en el sentido de poder considerarse una conducta no irrazonable, atendida la condición del perseguidor (la policía puede y debe de asumir mayores riesgos que los particulares) y tras una ponderación *ex ante* de los riesgos reconocibles de la persecución frente a la importancia de llevarla a cabo en ese momento y manera, y las probabilidades de éxito de la misma ”.²³

²² ÁNGEL YAGÜEZ, R., *Tratado de Responsabilidad Civil*. 3ª edición. Civitas. Madrid. 1993. Pág. 790

²³ ÁNGEL YAGÜEZ, R., *Tratado de Responsabilidad Civil*. 3ª edición. Civitas. Madrid. 1993. Pág. 794

Se entiende que el accidente sufrido por el perseguidor ha sido realización del riesgo aumentado típico de la persecución: si podría haberle sucedido igual aun no persiguiendo a nadie, la imputación objetiva quedará excluida por aplicación del criterio del riesgo general de la vida.

En cuarto lugar, “el criterio del fin de protección de la norma en la que se fundamente la responsabilidad”, según el cual únicamente puede existir imputación cuando la situación de la que deriva el daño tiene origen en la vulneración de una norma que imponga una obligación o deber de seguridad.²⁴ Quedaría excluida la imputación de responsabilidad de aquel sujeto que provoca un daño fuera del ámbito de protección de dicha norma, o cuando la norma vulnerada persiga una finalidad diferente. En la STS de 22 de febrero de 1946 (RJ: 1946/253), (en la cual murieron varios obreros que se encontraban trabajando un domingo por la explosión de una fabrica colindante a su lugar de trabajo). Quedó excluida la imputación de responsabilidad al empresario, debido a que la infracción de la norma de descanso laboral, perseguía una finalidad de descanso, distinta a la de seguridad.

En quinto lugar, tenemos el “criterio del incremento del riesgo”. Para la aplicación de este criterio de exclusión de la imputación objetiva, no es suficiente la mera posibilidad de que la situación dañosa se hubiera producido igualmente, sino que debe darse una certeza de que así hubiera sido. Por tanto, no existe incremento del riesgo cuando se verifique con total seguridad o certeza que actuando negligentemente se hubiera producido un resultado igual al acaecido.

En último lugar, observamos el “criterio de la adecuación”, dicho criterio se articula en la imposibilidad de imputar objetivamente un hecho dañoso a la conducta que causó el mismo, en el caso de que la producción de dicho hecho dañoso habría sido rechazada, como extraordinariamente imposible por un observador experimentado.

Por tanto, estos criterios analizados anteriormente, nos servirán para saber si después de haber constatado que el daño fue producido por un concreto hecho, nuestro ordenamiento jurídico admite ese nexo causal como jurídicamente relevante.

²⁴ YZQUIERDO TOLSADA, M., *Sistema de Responsabilidad civil*. Dykinson. Madrid. 2001. Págs. 190 y ss.

2.3.4. Culpa

En lo que respecta al último de los elementos necesarios para constatar la existencia de la responsabilidad civil extracontractual, podemos decir que este último requisito se corresponde con un presupuesto subjetivo, a través del cual se establece un nexo que enlaza el hecho con la conducta del autor. Nuestro Código civil en su art. 1.902 establece: “el que por acción u omisión causa daño a otro, está obligado a reparar el daño causado”. Por tanto, el sujeto que causó el daño tiene que asumir las consecuencias dañosas que provienen de su conducta, debido a que actuó de manera imprudente, omitiendo las medidas de diligencia exigidas. Es importante matizar que para obtener un concepto de culpa y trasladarlo a la responsabilidad extracontractual, debemos acudir al art. 1.104 del CC, el cual establece que la culpa sería la omisión sin ánimo de dañar, de la diligencia exigible.

Debido a que el artículo 1.902 CC no menciona el dolo, el término “culpa” debe de ser interpretado englobando el concepto de dolo. El TS en su sentencia de 30 de marzo de 2005, ha hecho uso de forma expresa del dolo civil en materia extracontractual, dicha sentencia lo define del siguiente modo: “conducta intencional o al menos plenamente consciente del daño ajeno”.²⁵

En materia de responsabilidad civil extracontractual, no tiene relevancia alguna la graduación de la culpa, (culpa grave, lata, leve...), cualquier tipo de culpa da lugar a la responsabilidad, para ello acudimos al art. 1.089 del CC, el cual menciona cualquier género de culpa o negligencia. La culpa levísima también se incluye. La STS de 26 de mayo de 1986, establece a grandes rasgos que en la responsabilidad civil extracontractual se incurre incluso por culpa levísima.

La jurisprudencia del TS ha ido evolucionando objetivando la responsabilidad extracontractual, lo cual analizaremos con más detenimiento, en epígrafes posteriores. Ahora únicamente lo mencionaremos a grandes rasgos para una mejor comprensión.

²⁵ STS, Sala de lo civil. Nº 212/2005, de 30 de marzo de 2005, Rec. 4006/1998. (ROJ: 1913/2005).

Por tanto, cabe decir que en las actividades de riesgo, el autor de dicha actividad es considerado responsable del daño sin que haya existido culpa, absorbiendo la culpa en estos casos. Todo ello responde a la idea de que el riesgo que produce esa actividad responsabiliza al autor del daño ocasionado, sin que sea necesario constatar si ha existido culpa, o no. Si bien es cierto que en los casos en los que se pueda aplicar el principio de la responsabilidad objetiva, debido a que no se crean riesgos tan cualificados, la situación dañosa no encaja en los casos legalmente previstos, se invierte la carga de la prueba, es el sujeto del daño quien deberá de acreditar que ha actuado sin culpa. Todo ello en beneficio de la víctima.²⁶

3. TIPOS DE RESPONSABILIDAD CIVIL

A continuación analizaremos la clasificación de la responsabilidad civil en responsabilidad objetiva y subjetiva.

A priori, el presupuesto de la culpabilidad resultaría determinante para establecer la distinción entre ambas. En la responsabilidad civil objetiva no nos interesa la existencia, o no, de culpa. En cambio, en la responsabilidad subjetiva es necesario el elemento de la culpabilidad para establecer la responsabilidad.

3.1. RESPONSABILIDAD OBJETIVA

En el presente apartado nos limitaremos a establecer un concepto de responsabilidad objetiva, y a su vez, lo que engloba dicho tipo de responsabilidad.

El fundamento de la *teoría objetiva* se centra en el hecho causante del daño, con independencia de que haya mediado o no, culpa o negligencia en su producción²⁷. A su

²⁶ DIEZ PICAZO, L., *Derecho de daños*. Civitas. Madrid. 1999. Pág. 163

²⁷ ROCA TRÍAS, E., *Derecho de daños: textos y materiales*. 7ª edición. Tirant lo Blanch. Valencia. 2016. Pág. 12

vez, como bien establece RICARDO DE ÁNGEL, el centro de gravedad del deber de responder está en el daño mismo, no en el sujeto que lo causa²⁸. Por tanto, en esta teoría no entramos a analizar el comportamiento del sujeto productor del daño.

Cabe señalar que en el sistema objetivo se establece una protección de la sociedad, debido a que los daños serán asumidos por el sujeto que realiza la actividad potencialmente dañosa. De este modo se pretende que dicho sujeto que realiza la actividad en cuestión, se encuentre incentivado para prevenir los accidentes, y evitar el pago de las correspondientes indemnizaciones. Asimismo, una ventaja que encontramos en dicho sistema es una compensación más rápida de las víctimas, puesto que tiene más importancia indemnizar al perjudicado que buscar culpables de los daños ocasionados.²⁹

En lo que respecta a la carga de la prueba, el demandante no tiene que probar la culpa del demandado, no porque se invierta la carga de la prueba, sino porque ésta no constituye un criterio de imputación de responsabilidad. El demandante si debe de probar la existencia del daño y el nexo causal entre la actividad del responsable y el daño sufrido por la víctima.

Por tanto, los caracteres para este sistema objetivo de atribución de responsabilidad son: en primer lugar, la atribución de la responsabilidad por razón de la actividad desarrollada (independientemente de que el responsable haya incurrido, o no en culpa). En segundo lugar, las causas de exoneración del responsable son la fuerza mayor y la propia culpa de la víctima. En tercer lugar, los supuestos de responsabilidad objetiva, tienen que estar establecidos por una norma legal.

Una vez expuesto lo anterior, debemos de mencionar que la jurisprudencia ha ido evolucionando cuasi-objetivizando la responsabilidad extracontractual, como consecuencia del incremento de actividades peligrosas.

Al aplicar criterios objetivos, se tiene en cuenta que el sujeto creador de un riesgo, debe de administrarlo, disponiendo una imputación fundamentada en la

²⁸ ÁNGEL YAGÜEZ, R., *Tratado de Responsabilidad Civil*. 3ª edición. Civitas. Madrid. 1993. Pág. 52 y ss.

²⁹ ROCA TRÍAS, E., *El riesgo como criterio de imputación subjetiva del daño en la jurisprudencia del Tribunal Supremo español*. Indret, revista para el análisis del derecho. Barcelona. Octubre 2009. http://www.indret.com/pdf/688_es.pdf

aceptación de consecuencias por la realización de una actividad potencialmente peligrosa.³⁰

El TS en su sentencia del 17 de abril de 1999, establece que “la responsabilidad es cuasi-objetiva cuando existe un riesgo conocido y a continuación se produce el daño”.

En lo que respecta a la carga de la prueba, cabe decir que se produce una inversión de la carga de la prueba, el demandado deberá de probar que actuó con la diligencia exigible. Asimismo, la STS de 10 de septiembre de 2012, establece que “la responsabilidad es cuasi-objetiva al establecerse una responsabilidad por el resultado dañoso causado, salvo que la parte productora del mismo acredite que fue debido a culpa o negligencia exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción”.³¹

Junto a la inversión de la carga de la prueba, otro efecto típico de la doctrina del riesgo es la elevación de los estándares de diligencia exigibles.³² Debido a que se trata de sectores en los que causar daño es más probable, lo que aconseja que las medidas de previsión para evitarlos sean mayores. A modo de ejemplo, la STS de 14 de marzo de 2011, concreta el alcance de ese mayor esfuerzo de diligencia que se exige a quien genera el riesgo, estableciendo “quien conduce una embarcación, habida cuenta del específico y extraordinario riesgo creado por su conducción, debe de agotar la diligencia que le marcan las circunstancias en aras a evitar un accidente con otras embarcaciones o bañistas”.³³

Por tanto, para aplicar la responsabilidad por riesgo, o la responsabilidad cuasi-objetiva, es preciso que los daños sean producidos en una actividad peligrosa, aplicándola en sentido limitativo (fuera de los supuestos legalmente prevenidos), no a todas las actividades de la vida, solo a las que impliquen un riesgo considerablemente

³⁰ ROCA TRÍAS, E., *Derecho de daños: textos y materiales*. 7ª edición. Tirant lo Blanch. Valencia. 2016. Pág. 21 y ss.

³¹ STS, Sala de lo civil. Nº 536/2012, de 10 de septiembre de 2012, Rec. 1740/2009. (ROJ: 7647/2012).

³² BASOZABAL ARRUE, X., *Responsabilidad extracontractual objetiva: Parte general*. 1ª edición. Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado. 2015. https://www.boe.es/biblioteca_juridica/abrir_pdf.php?id=PUB-PR-2015-39

³³ STS, Sala de lo civil. Nº 139/2011, de 14 de marzo de 2011, Rec. 1970/2006. (ROJ: 1490/2011).

anormal en relación con los estándares medios. En estas líneas se pronuncia la STS de 29 de marzo de 1999.

3.2. RESPONSABILIDAD SUBJETIVA

Inmediatamente pasamos a analizar la *teoría de la responsabilidad subjetiva*. Dicha teoría se articula en torno a la conducta del sujeto responsable del daño. Así como anteriormente en la teoría de la responsabilidad objetiva no entrábamos a analizar el comportamiento del autor del daño, puesto que no era relevante para atribuir la responsabilidad civil, aquí dicha conducta será determinante para su posterior atribución.

Por tanto, para establecer la responsabilidad civil fundada en la teoría subjetiva, deben concurrir el presupuesto del daño, dolo o culpa del sujeto, y por último, la existencia de un nexo causal entre el daño producido y el comportamiento doloso o culposo del agente productor de ese daño.

Es necesario hacer mención al art. 1.902 de nuestro Código civil, en virtud del cual podemos afirmar que nuestro sistema jurídico en materia de responsabilidad civil, gira en torno a la culpa. En lo que respecta a la carga de la prueba, en el sistema subjetivo, la víctima ha de probar la culpa del autor del daño. Por tanto, quien demanda a otro atribuyéndole la autoría del daño, debe de probar que dicha lesión es consecuencia de la conducta culposa o negligente del demandado. En consecuencia, no se produce inversión de la carga de la prueba.

Cabe señalar que en art 1.902 del CC ha experimentado una evolución jurisprudencial, a pesar de mantener el reproche culpabilísimo, desplaza la prueba de la culpa a la prueba de la relación de causalidad, subsume en la causa del daño la existencia de la culpa.³⁴

³⁴ REGLERO CAMPOS, L. F., PEÑA LÓPEZ, F., *Tratado de Responsabilidad Civil*, Tomo I. 5ª Edición. Thomson Aranzadi. Cizur Menor (Navarra). 2014. Pág. 296

3.3. EVOLUCIÓN DE LA RESPONSABILIDAD SUBJETIVA A LA OBJETIVA

Una vez expuestos los fundamentos de la *teoría objetiva y subjetiva*, vamos a analizar la evolución surgida en los sistemas de la responsabilidad civil y por último la situación actual del sistema de responsabilidad civil extracontractual.

En primer lugar, en una fase inicial se estableció un criterio subjetivo de responsabilidad civil extracontractual, articulado en la culpa. Más adelante, se produjo una evolución hacia criterios objetivos, y por último, una tercera fase donde prima el criterio subjetivo sobreviviendo vestigios objetivos.³⁵

En la fase inicial la doctrina jurídica tradicional, en materia de responsabilidad civil se encontraba totalmente articulada bajo el concepto de culpa. Las reglas fundamentales sobre las que se asentaron todos los Ordenamientos hasta finales del siglo XIX eran las siguientes: no existe responsabilidad sin culpa o dolo del agente productor del daño. El concepto de culpa se encuentra caracterizado por la negligencia, imprudencia, todo ello con pinceladas morales. Tal acto culposo es considerado como un acto reprobable. Las reglas de la responsabilidad civil asumen la función de sanción de la culpa y establecen una amenaza destinada a prevenir comportamientos dañosos, y en último lugar, dichas reglas se articulan en el principio de que cada uno actúa a su propio riesgo, pero soportando las consecuencias de sus conductas que generan culpablemente daños a terceros.³⁶

Dicho principio elogiaba los intereses de una industria en expansión, debido a que únicamente los comportamientos negligentes de los empresarios producían

³⁵ REGLERO CAMPOS, L. F., PEÑA LÓPEZ, F., *Tratado de Responsabilidad Civil*, Tomo I. 5ª Edición. Thomson Aranzadi. Cizur Menor (Navarra). 2014. Págs. 268 y ss.

³⁶ ÁNGEL YAGÜEZ, R., *Tratado de Responsabilidad Civil*. 3ª edición. Civitas. Madrid. 1993. Pág. 52 y ss.

responsabilidad civil. Por ende, primaron los intereses de las empresas sobre la seguridad de las personas.

Sin embargo, el uso de nuevas máquinas en el transporte de personas y mercancías, junto a la revolución industrial, abrió paso al periodo de “objetivación de la responsabilidad civil extracontractual”. Debido a que empezaron a producirse mayor número de accidentes y de mayor gravedad, cada vez eran más los partidarios de la implantación de un sistema más equitativo donde la idea predominante consistiese en que el perjudicado debía de ser indemnizado aunque no hubiese intervenido culpa del agente productor del daño. En definitiva, se perseguía romper con el sistema tradicional basado en la culpa, mediante el cual existía gran dificultad probatoria debido al complejo funcionamiento de la maquinaria existente.

Dicha objetivación de la responsabilidad extracontractual se fundamentaba principalmente en dos elementos: “la inversión de la carga de la prueba de la culpa”, (el demandado debía de probar la diligencia), y una peculiar versión de la “doctrina del riesgo”.

Cabe decir que la primera ley que rompió con el tradicional principio de culpa fue la Ley prusiana sobre el transporte ferroviario de 30 de noviembre de 1838. Se establecía un genuino “sistema de responsabilidad por riesgo”.

Más adelante, este nuevo sistema de responsabilidad objetiva, se asentó definitivamente en el ámbito laboral, pues era considerado el más equitativo para la reparación de los daños procedentes de los accidentes laborales. Las primeras leyes de accidentes de trabajo se articulaban en la regla general de que el empresario sólo quedaba exonerado de responsabilidad si probaba la culpa intencional del asalariado víctima del accidente.³⁷ Más adelante, se extendió el peligro de los accidentes a todas las capas de la población, no solo a los trabajadores, debido al incremento de la actividad industrial y el tráfico de automóviles.

A modo de conclusión, no hay que entender la evolución de los sistemas de responsabilidad civil extracontractual como la controversia: “responsabilidad objetiva

³⁷ REGLERO CAMPOS, L. F., PEÑA LÓPEZ, F., *Tratado de Responsabilidad Civil*, Tomo I. 5ª Edición. Thomson Aranzadi. Cizur Menor (Navarra). 2014. Págs. 274 y ss.

versus responsabilidad subjetiva”. Cada sistema fue implantado de manera progresiva, respondiendo a las nuevas necesidades surgidas, y especialmente en aquellos ámbitos donde era necesario establecer un criterio más adecuado con el fin de paliar las carencias existentes hasta el momento.

En nuestro país a día de hoy, el TS se ha decantado por un sistema subjetivo fundamentado en la culpa, sobreviviendo vestigios objetivos. La ley ha optado por atribuir responsabilidad objetiva a cuatro casos concretos:

- a) Actividades empresariales. Se trata de un criterio de imputación autónomo que se quiere hacer coincidir con el riesgo de empresa y que por regla general se encuentra en el artículo 1903 del CC, cuando provenga de la actividad desarrollada por los empleados.
- b) Actividades intrínsecamente peligrosas. En dicho ámbito se establece que cuando se lleva a cabo una actividad que en sí misma genera un peligro, se imputa la responsabilidad por razón del riesgo creado a quien la realiza. Un claro ejemplo es la responsabilidad por daños causados como consecuencia de la circulación de vehículos a motor. Nos encontramos ante una responsabilidad de tipo objetivo, en la que el criterio de imputación se establece expresamente en la normativa reguladora de la actividad, lo cual analizaremos en líneas posteriores del presente TFG.
- c) Bienes especialmente vulnerables. Se dice también que el criterio de imputación objetiva se aplica cuando se trata de proteger bienes especialmente vulnerables, como podría ser el medio ambiente.
- d) Desigualdades entre las partes ante el mismo riesgo. El mejor supuesto para describir dicho ámbito es el relativo a los casos de responsabilidad del empresario por accidentes laborales. El empresario responde por el riesgo creado por la actividad desarrollada ya que esta es la forma adecuada y equitativa de acuerdo con las posiciones mantenidas con la relación laboral. La jurisprudencia civil ha sido propensa a considerar que nos hallamos ante una responsabilidad objetiva.

4. CUESTIONES GENERALES ACERCA DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR

4.1. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS Y NORMATIVA VIGENTE

En este título vamos a analizar el fundamento legal de la responsabilidad civil en el ámbito de la circulación de vehículos a motor. Cuestión muy interesante debido a que ningún sector de la responsabilidad civil está tan detalladamente regulado como el que nos atañe. Su fundamento legal está constituido por normas de todo rango, tanto europeas como nacionales.

En primer lugar, examinaremos los antecedentes de nuestra legislación interna para comprender la evolución existente hasta nuestra normativa vigente. Asimismo, haremos referencia a la normativa de la Unión Europea sobre esta materia y su incidencia en nuestro Ordenamiento jurídico.

4.1.1. Antecedentes legislativos

La responsabilidad civil derivada del uso de vehículos a motor, actualmente, se encuentra regulada esencialmente por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, mediante el cual se aprueba el TR de la *Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor*.

En lo que respecta a los antecedentes legislativos, únicamente examinaremos algunos de gran relevancia, debido a la gran extensión y permanente evolución en dicha materia.

En nuestro país la primera ley que reguló este sector fue la *Ley de 24 de diciembre de 1962 sobre Uso y Circulación de Vehículos a motor*, en adelante

“LUCVM”. Dicha ley se centra en la protección de las víctimas de accidentes de tráfico. Se prevén instrumentos para garantizar esa protección, los cuales son: el establecimiento de un seguro obligatorio con un límite cuantitativo, se crea el Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación (el cual suplía las carencias del seguro obligatorio), el establecimiento de una acción directa del perjudicado frente al asegurador, entre otros instrumentos.³⁸

Cabe decir que todos estos instrumentos están destinados a garantizar un ágil resarcimiento de los daños y perjuicios sufridos por la víctima tal y como se establece en la exposición de motivos de la presente ley.

Digno de mención es el artículo 39 de la misma, el cual establece que nace la obligación de indemnizar en todo caso, aunque no existiera culpa del conductor, el cual queda exonerado solo cuando el hecho fuese debido exclusivamente a la culpa del perjudicado, o a fuerza mayor extraña a la conducción o funcionamiento del vehículo.³⁹

Por tanto, se establece una responsabilidad objetiva fundamentada en el riesgo que supone para los ciudadanos y bienes el uso de vehículos a motor, abandonando el arraigado criterio de la culpa.

Años después, el texto de esta ley fue refundido por el Decreto 632/1968 de 21 de marzo. Contenía dos títulos: el Título I acerca de “la responsabilidad civil”, y el Título II sobre “el Ordenamiento Procesal Civil”.

Al hilo de lo anterior, es importante mencionar que dichas normas procesales han estado vigentes, con sus respectivas modificaciones, hasta su derogación por el TR de la *Ley sobre responsabilidad y seguro en la circulación de vehículos a motor*, aprobado por el RDL 8/2004, de 29 de octubre.

A partir del año 1995, la Disposición Adicional 8ª de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre (LOSSP), modifica el nombre de la ley, la cual pasó a llamarse *Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor*, en adelante

³⁸ ROCA TRÍAS, E., *Derecho de daños: textos y materiales*. 7ª edición. Tirant lo Blanch. Valencia. 2016. Pág. 334

³⁹ REGLERO CAMPOS, L. F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*, 2ª edición. Aranzadi. Cizur Menor (Navarra). 2007. Pág. 227 y ss.

“LRCSCVM”. Entre las reformas más destacadas que introdujo dicha ley se encuentran las siguientes: la Disposición Adicional 8ª de la Ley introdujo el Anexo I y su sistema de valoración de daños, a través de tablas actualizadas anualmente. Establece un sistema legal de delimitación cuantitativa del importe de las indemnizaciones exigibles derivadas de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.

Este sistema se impone con independencia de la existencia, o no del seguro y de los límites cuantitativos del seguro obligatorio. Asimismo, se introdujo la concurrencia de culpas del conductor y del perjudicado, anteriormente únicamente se establecían como causas de exoneración de la responsabilidad civil la culpa exclusiva de la víctima y la fuerza mayor⁴⁰.

Tras las reformas establecidas por la Ley de 1995, el TR de 1968 ha sufrido numerosas modificaciones de mayor o menor calado, las cuales desembocaron en la necesidad de un nuevo texto. En dicho texto se incluyeron las reformas operadas en el Derecho europeo desde 1995 en materia de seguro de circulación de vehículos a motor, así como las modificaciones operadas por la LECiv/2000.

El resultado final es el vigente Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el TR de la *Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor*.

4.1.2. Real Decreto legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el TR de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor

Como bien hemos indicado anteriormente, la regulación actual en esta materia está recogida en el RDL 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el TR de la

⁴⁰ Art. 39 de la LUCVM: “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”.

*LRCSCVM*⁴¹. Derogó el Texto Refundido de la *Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor*, aprobado por el RD 632/1968, de 21 de marzo.

Cabe decir que el contenido del TR de la *LRCSCVM* se mantuvo sin apenas variaciones. En la Disposición Transitoria Única se establece la subsistencia de las cuantías indemnizatorias actualizadas de las “Tablas I a V” del Anexo incorporado por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre.

Dicha ley está compuesta por cuatro títulos: Título I “Ordenación civil”, Título II “Ordenamiento procesal civil”, Título III “De los siniestros ocurridos en un estado distinto al de residencia del perjudicado, en relación con el aseguramiento obligatorio”. Mención aparte merece el IV Título “Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación”, el cual se añade por el art. Único 7 de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, el cual se analizará en el siguiente apartado.

Las modificaciones ordenadas cronológicamente, de fecha más antigua a más reciente, que han tenido lugar sobre dicho texto son las siguientes:

- a) Ley 21/2007 de 11 de julio, mediante la cual se traspuso al Ordenamiento la Quinta Directiva 2005/14/CE.
- b) Ley 18/2009, de 23 de noviembre. Modifica la normativa del seguro obligatorio. La Disposición Final segunda establece la supresión de la multa por no llevar el recibo del seguro del automóvil. Asimismo, traslada la competencia sancionatoria por infracciones a la regulación del seguro del automóvil de los Delegados y Subdelegados del Gobierno a los Jefes provinciales de tráfico, (art. 3.1 apartado 2 y 3).
- c) La Disposición Final quinta de la Ley 21/2011 de dinero electrónico, de 26 de julio, por la que se modifica el apartado c) del artículo 11 relativo a la cobertura del Consorcio de Compensación de Seguros de los daños ocasionados cuando el vehículo ha sido objeto de robo.

⁴¹ La Disposición Adicional 1ª de la Ley 34/2003, de 4 de noviembre, autorizó al Gobierno para que en el plazo de 1 año, a partir de su entrada en vigor, aprobase un nuevo TR que incluyese las modificaciones introducidas por leyes posteriores.

- d) La Disposición Final novena de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de “Ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras”, mediante la cual se modifica el art. 8, en lo que se refiere a los Convenios de indemnización directa, declaración amistosa de accidentes y Convenios de asistencia sanitaria.

A su vez, la *LRCSCVM* ha sido desarrollada por el Real Decreto 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. Dicho reglamento queda reducido al desarrollo de algunos aspectos del Seguro Obligatorio que avala la responsabilidad civil en esta materia.

4.1.3. Ley 35/2015, de 22 septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de la circulación

Como bien anunciábamos en anteriores epígrafes, con fecha 23 de septiembre de 2015, fue publicada en el BOE 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”. Dicha ley tiene por objeto introducir reformas de gran calado en el TR de la *LRCSCVM*, aprobado por el RDL 8/2004, de 29 de octubre. La esencia de su promulgación es adecuar la normativa española en materia de valoración de daños y perjuicios ocasionados en accidentes de circulación al contenido de las reformas de ámbito comunitario.

La ley 35/2015 está en vigor desde el 1 de enero de 2016, deroga el anterior sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación de vehículos a motor, el llamado “baremo” contenido en el anexo del TR de la *LRCSCVM*, aprobado por el RDL 8/2004.

Es preciso matizar que el “nuevo baremo” contenido en la Ley 35/2015, se aplica a los accidentes producidos a partir del 1 de enero de 2016, los anteriores a esa fecha se regularán por la legislación anterior⁴².

La ley consta de 1 Preámbulo, un artículo con nueve apartados, tres Disposiciones Adicionales, una Disposición Transitoria, una Disposición Derogatoria y cinco Disposiciones Finales.

Modifica los artículos 1.1, 4, 7, 9, 13 y 14 del *TR LRCSCVM*. Por otro lado, conviene destacar que se introduce el Título IV “Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación”. Dicho Título IV se divide en 2 capítulos: Capítulo I “Criterios generales para la determinación de la indemnización del daño corporal”, y el Capítulo II “Reglas para la valoración del daño corporal”; Sección 1ª Indemnizaciones por causa de muerte (Tabla 1), Sección 2ª por secuelas (Tabla 2), Sección 3ª por lesiones temporales (Tabla 3). En cada supuesto se diferencia el “perjuicio personal básico”, los “perjuicios particulares”, y el “perjuicio patrimonial”.

A modo de conclusión, dicha ley incrementa la protección de las víctimas de accidentes de circulación, garantizando una indemnización suficiente y una rápida solución de los conflictos. Establece un sistema indemnizatorio adaptado a la realidad.

El nuevo baremo se inspira en el principio de indemnización del daño corporal. Se establecen nuevos conceptos resarcitorios y nuevos perjudicados, inexistentes en el anterior. Se dotan de sustantividad propia las indemnizaciones por daño patrimonial (daño emergente y lucro cesante), entre otros aspectos.

Sin embargo, los críticos con este nuevo baremo se amparan en que dicha ley está destinada principalmente a la protección de los grandes lesionados y al fallecido, dejando al margen las lesiones más leves, (más frecuentes en los siniestros), que serán valoradas como daños subjetivos e interpretables. Por ello estas voces críticas sostienen que responde únicamente a las necesidades de las entidades aseguradoras, las cuales destinan gran parte de su presupuesto al pago de estas lesiones más leves.

⁴² LASARTE, C., *Derecho de obligaciones, principios de derecho civil II*. 23ª edición. Marcial Pons. Madrid. 2019. Pág. 335

4.1.4. Directivas comunitarias

El Derecho comunitario se encuentra establecido por cinco directivas en dicha materia. Nos limitaremos a realizar una escueta referencia a cada una de ellas para no extendernos demasiado.

Cabe señalar que dichas Directivas, tienen por objeto principal uniformar la legislación de los Estados Miembros sobre la materia en cuestión.

La primera de las Directivas es la 72/166/CEE, de 24 de abril de 1972. Su fin primordial era suprimir los controles fronterizos en la circulación de vehículos entre los Estados Miembros. A su vez, instaurar la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil de vehículos a motor, (art. 3.1). Todo ello para suprimir las grandes diferencias existentes entre los distintos Estados Miembros,⁴³.

La segunda de las Directivas es la 84/5/CEE, de 30 de diciembre de 1983, mediante la cual se exigía que la cobertura del seguro, englobase tanto los daños materiales como los daños corporales. Igualmente la constitución de un organismo de Garantía cuya función se extendiese a garantizar la reparación hasta los límites del seguro obligatorio.

La tercera Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de marzo de 1990. Estaba destinada a solucionar las carencias de las dos directivas anteriores. Dicha directiva, a grandes rasgos, ampliaba el sistema obligatorio de cobertura en el ámbito de daños a las personas, al resto de ocupantes distintos al conductor.

La cuarta Directiva 2000/26/CEE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de mayo del 2000, pretendía dar cobertura a la víctima que sufre un daño en un país distinto al de su residencia, mediante el establecimiento de tres instrumentos:

- a) Un representante para la tramitación y liquidación de accidentes en el país de residencia de la víctima

⁴³ REGLERO CAMPOS, L. F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*, 2ª edición. Aranzadi. Cizur Menor (Navarra). 2007. Pág. 55 y ss.

- b) Organismos de información
- c) Organismos de indemnización

La quinta y última Directiva 2005/14/CEE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005, mediante la cual se actualizan los límites mínimos fijados para los daños corporales a 1.000.000 euros por víctima, y para los daños materiales a 5.000.000 euros por siniestro; independientemente del número de víctimas.

4.2. RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL TR DE LA LEY LRCSCVM

En este capítulo vamos a analizar el sistema de responsabilidad civil que contiene la *LRCSCVM*. En primer lugar, haremos referencia a si se trata de un régimen de responsabilidad objetiva o subjetiva. Más adelante, examinaremos el ámbito material de aplicación de la presente ley, concretamente dos de los elementos que lo configuran: “vehículo a motor”, y “hecho de la circulación”. Por último, las causas de exoneración de la responsabilidad, las cuales ilustraremos con un supuesto práctico para una mejor comprensión.

4.2.1. Responsabilidad subjetiva y objetiva

Existen dos regímenes de responsabilidad distintos en función del tipo de daño producido en el accidente de circulación. Si se trata de daños a las personas o corporales, estarán sometidos al sistema de responsabilidad objetiva o por riesgo, con independencia de toda culpa. Únicamente el sujeto puede exonerarse de responsabilidad mediante dos causas; la culpa exclusiva de la víctima y la fuerza mayor extraña al funcionamiento o conducción del vehículo.

Si por el contrario, los daños producidos son materiales o en los bienes, se aplica el sistema de responsabilidad subjetiva. El perjudicado deberá de probar la culpa o negligencia del conductor.⁴⁴

El artículo 1.1 de la *LRCSCVM* se muestra a priori contradictorio con lo determinado anteriormente, establece 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 o en los bienes con motivo de la circulación”. De un primer análisis, extraemos que dicho artículo declara expresamente el criterio de una imputación objetiva, estableciendo que la responsabilidad por los daños causados a las personas y en los bienes se asienta en el criterio del riesgo creado por la conducción. Al hacer referencia expresamente a los daños en los bienes, entendemos que el criterio de responsabilidad es objetivo, no subjetivo para los mismos. Dicha aparente contradicción se solventa con la siguiente interpretación: el régimen de responsabilidad civil objetivo o por riesgo a consecuencia de la circulación de vehículos a motor, aparece como bien sabemos, contemplado expresamente en la ley como sistema de imputación de la responsabilidad en dicho ámbito (englobando daños personales y materiales), sin embargo, para los daños materiales, se requiere además “un plus”, que se cumplan los elementos del artículo 1.902 del Código civil, tal y como nos remite el párrafo tercero del art. 1.1 del *TRLRCSCVM*.

4.2.2. Ámbito de aplicación de la LRCSCVM

En lo que respecta al ámbito de aplicación de la presente ley, cabe decir que viene determinado por los conceptos de “vehículo a motor”, y “hecho o accidente de la circulación”, comprendidos en la expresión “con motivo de la circulación” del art. 1.1 de la ley.

⁴⁴ REGLERO CAMPOS, L. F., PEÑA LÓPEZ, F., *Tratado de Responsabilidad Civil*, Tomo I. 5ª Edición. Thomson Aranzadi. Cizur Menor (Navarra). 2014. Págs. 1.600 y ss.

La delimitación del ámbito de aplicación es de vital importancia, debido a que establecerá los casos en los que resulta de aplicación el sistema de responsabilidad y el ámbito de cobertura del Seguro Obligatorio, entre otros aspectos.

4.2.2.1. Vehículo de motor

En primer lugar, para delimitar el concepto de vehículo de motor, la ley en su artículo 1.6 nos remite al desarrollo reglamentario⁴⁵. Por tanto, en el artículo 1.1 del *Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor*, encontramos el concepto normativo de vehículo de motor: “tienen la consideración de vehículos a motor, a los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y en la obligación del aseguramiento, todos los vehículos idóneos para circular por la superficie terrestre e impulsados a motor, incluidos los ciclomotores, vehículos especiales, remolques y semirremolques, cuya puesta en circulación requiera autorización administrativa de acuerdo con lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial”.

Seguidamente dicho artículo 1 en su apartado segundo, establecen las excepciones al concepto de vehículo a motor, aunque reúnan las características objetivas para serlo. Excluye a los tranvías, ferrocarriles, sillas de ruedas y otros que circulen por las vías que les sean propias, vehículos a motor eléctricos que tengan la consideración de juguetes (en los términos establecidos por el art. 1.1 del RD 880/1990, de 29 de junio).

En estas líneas, acudimos al apartado A) del Anexo II del RD 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el *Reglamento General de Vehículos*. Contiene las definiciones de vehículos para una mejor comprensión. Se define vehículo de motor como vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen los ciclomotores, tranvías, vehículos para personas con movilidad reducida.

⁴⁵ Art. 1.6 *LRCSCVM*: Reglamentariamente, se definirán los conceptos de vehículos a motor y hecho de la circulación, a los efectos de esta Ley. En todo caso, no se considerarán hechos de la circulación los derivados de la utilización del vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes.

Observamos que el concepto de vehículo de motor contenido en el *RSORCCVM*, es más amplio, a los efectos de la responsabilidad civil derivada de la circulación y de la obligación de estar asegurados. Se consideran como tales, *todo vehículo, impulsado por motor, especial, o no, idóneo para circular por la superficie terrestre, incluyéndose los ciclomotores, remolques y semirremolques, estén o no enganchados.*

Observamos una serie de categorías de vehículos controvertidas, las cuales son las siguientes:

Los vehículos concebidos para realizar tareas agrícolas e industriales, deberán estar asegurados aquellos a los que las normas sobre tráfico permitan su circulación en las vías a las que se refiere el art. 1.1 de la *LTCVMSV*.

Los vehículos destinados de forma exclusiva a la competición en pruebas deportivas, en circuitos especialmente destinados al efecto, estarán excluidos de la obligación de aseguramiento, sin perjuicio del seguro especial que deberán suscribir dirigido a cubrir la responsabilidad civil por los importes de las coberturas obligatorias establecidas en el *TRLRCSCVM*, así los establece la Disposición Adicional segunda del *RSORCCVM*.⁴⁶

4.2.2.2. Hecho de la circulación

El otro elemento que forma el ámbito de aplicación de la *LRCSCVM* es el hecho o accidente de la circulación.

Primeramente, acudimos al art. 1.1 de la ley, el cual hace referencia al hecho de la circulación mediante la expresión “con motivo de la circulación”. Dicho artículo en su punto 6, nos remite al desarrollo reglamentario la hora de determinar el concepto de hecho de la circulación. Por su parte, el *RSORCCVM* en su art. 2 establece que se entiende por hecho de la circulación, (utilizando un criterio espacial para definirlo): “se entiende por hechos de la circulación los derivados por el riesgo creado por la

⁴⁶ REGLERO CAMPOS, L. F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*, 2ª edición. Aranzadi. Cizur Menor (Navarra). 2007. Pág. 189

conducción de vehículos a motor, tanto por garajes y aparcamiento, 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”. Seguidamente, en su apartado exceptúa una serie de supuestos. No se entenderán hechos de la circulación a grandes rasgos: a) los derivados de la celebración de pruebas deportivas en circuitos destinados a tal efecto; b) los resultados de la realización de tareas agrícolas o industriales (excepto cuando se produzcan esos desplazamientos por el espacio material señalado anteriormente en el art. 2.1 del presente reglamento, cuando no estuvieran realizando las tareas agrícolas e industriales). La STS de 21 de noviembre de 2005 (RJ: 2006/40), declaró que no se podía calificar como accidente o hecho de la circulación el atropello de un trabajador por tractor-pala acaecido en el interior de la empresa. Asimismo, la STS de 10 de octubre de 1996 (RJ: 1996/7554), estableció que los daños causados por una grúa anclada y realizando una actividad industrial tampoco se podían calificar como hecho o accidente de la circulación. Tampoco se entenderán hechos de la circulación c) los desplazamientos por vías o terrenos en los que no sea de aplicación la legislación sobre vehículos a motor, tales como aeropuertos o puertos; d) los que sean consecuencia del uso de un vehículo a motor como instrumento para la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes.

Una vez delimitado el concepto de hecho de la circulación y las excepciones al mismo, vamos a exponer una serie de cuestiones controvertidas para arrojar algo más de luz:

Se plantea la cuestión de si un vehículo estacionado y detenido, produce una serie de daños, se puede o no, englobar ese estacionamiento o parada dentro del concepto de hecho de la circulación. El TS en su sentencia 556/2015 de 19 de octubre, (ROJ: 4284/2015), en la cual un camión estacionado originó un incendio. El TS concluyó que la parada o estacionamiento relacionado con los periodos de descanso del conductor, están integrados dentro del concepto de hecho de la circulación. Asimismo, en la STS de 17 de diciembre de 2019 (ROJ: 3983/2019), resuelve si a efectos de la cobertura del seguro obligatorio, constituye un hecho de la circulación el incendio originado en un vehículo utilizado como medio de transporte por su propietario, estacionado en un garaje privado. El Tribunal aplicó la jurisprudencia marcada por el

TJUE destinada a la protección de las víctimas de accidentes. Resolvió que “el estacionamiento y el periodo de inmovilización de un vehículo son estadios naturales y necesarios que forman parte integrante de su utilización como medio de transporte”. Por tanto, dicha situación está comprendida dentro del concepto de hecho de la circulación, puesto que lo esencial es que el vehículo esté siendo utilizado para su función habitual, y eso implica el estacionamiento.

4.2.3. Causas de exoneración de la responsabilidad civil

El sistema de responsabilidad civil derivado de la circulación de vehículos a motor está compuesto por la existencia de causas de exoneración de la responsabilidad civil. Dichas causas impiden la imputación del daño al sujeto. Son las siguientes: caso fortuito, fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima y hecho de un tercero.

En primer lugar, en lo que se refiere a la culpa exclusiva de la víctima, la *LRCSCVM* establece en su art. 1.1 párrafo segundo que en el caso de daños a las personas, solo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva de la víctima o a la fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo.

Inmediatamente, examinamos qué se entiende por culpa exclusiva de la víctima, cabe decir que la ley no establece en su articulado una definición de tal concepto, ni los requisitos que han de concurrir para liberar al agente productor del daño. Debemos de acudir a la jurisprudencia⁴⁷.

En base a lo anterior, la determinación de la culpa exclusiva de la víctima queda sujeta a la apreciación del tribunal. A partir de finales de los años sesenta, el TS ha

⁴⁷ REGLERO CAMPOS, L. F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*, 2ª edición. Aranzadi. Cizur Menor (Navarra). 2007. Pág. 284

mantenido una clara tendencia restrictiva en la apreciación de la presente causa de exoneración de la responsabilidad civil.⁴⁸

Asimismo, la jurisprudencia, contempla una serie de requisitos que ha de reunir la culpa exclusiva de la víctima para liberar al sujeto del daño. Dichos presupuestos son:

- a) Que se trate de la única conducta culpable
- b) Irreprochable e imprevisible para el agente

En lo que respecta a que la única conducta culpable sea la de la víctima, cabe decir que existen determinados supuestos controvertidos en los cuales la conducta de la víctima no es la única causa determinante de la producción del siniestro, pero su culpa presenta tal magnitud que absorbe totalmente una culpa leve del eventual responsable. Un ejemplo de este supuesto es la STS de 6 de octubre de 1981 (ROJ: 1981/3585), en la cual se produjo un atropello de un peatón, el cual se interpuso del vehículo saliendo por delante de un camión al que rebasaba el conductor del turismo, verificándolo por el andén de aceleración a velocidad reglamentariamente autorizada. La sentencia establece que la culpa del peatón “excedió considerablemente a la del conductor provocando la absorción de la de éste”.

En lo que se refiere al segundo requisito que ha de reunir la culpa exclusiva de la víctima, que tal conducta sea irreprochable e imprevisible para el agente, la jurisprudencia ha exigido para que el conductor productor del daño quede exonerado el deber de guardar la máxima diligencia y cumplir las normas reglamentarias, a su vez, debe de haber realizado toda actuación dirigida a evitar o reducir el daño⁴⁹. En estas líneas, la STS de 24 de mayo de 1996 (RJ: 1996/4009), consideró que existe culpa exclusiva de la víctima en los casos de súbita irrupción del peatón en la calzada, totalmente imprevisible para el conductor del vehículo.

En lo que respecta a la segunda causa de exoneración, la fuerza mayor y el caso fortuito, está recogida en la *LRCSCVM*, concretamente en su art. 1.1 párrafo primero:

⁴⁸ REGLERO CAMPOS, L. F., PEÑA LÓPEZ, F., *Tratado de Responsabilidad Civil*, Tomo I. 5ª Edición. Thomson Aranzadi. Cizur Menor (Navarra). 2014. Págs. 935 y ss.

⁴⁹ REGLERO CAMPOS, L. F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*, 2ª edición. Aranzadi. Cizur Menor (Navarra). 2007. Págs. 298 y ss.

“quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos 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 su vez, dichas causas de exoneración se encuentran recogidas en el artículo 1.105 del Código civil al expresar: “fuera de los casos expresamente mencionados en la ley, y de los que así lo declare la obligación, nadie responderá de aquellos sucesos que no hubieran podido preverse, o que previstos, fueran inevitables”. Por tanto, asimilamos el concepto de fuerza mayor y caso fortuito a hechos imprevisibles o inevitables.

Es preciso matizar que los conceptos de dichas causas de exoneración son similares, la fuerza mayor hace referencia a aquellos sucesos que constituyan la causa última del daño y que no puedan catalogarse como riesgos típicos e inherentes a la circulación de vehículos a motor, (tumultos, actos de terrorismo, guerra, hechos violentos de terceros, catástrofes naturales etc.).

Por el contrario, el caso fortuito, se corresponde con aquellos supuestos que formen parte del riesgo de la circulación, es decir, cuando se trate de fuerza mayor interna que forma parte del riesgo de la circulación.

Para concluir, una vez analizadas las causas de exoneración contenidas en la *LRCSCVM*, examinaremos con más detalle una cuestión interesante acerca de la concurrencia o no, de fuerza mayor en un concreto supuesto práctico.

Los hechos a grandes rasgos fueron los siguientes: el día 13 de febrero de 2017 en la intersección de la avenida Emeteri Escuder y Paseo Pollancre, Barcelona, se produjo un siniestro provocado por el padecimiento de un infarto agudo de miocardio de un conductor de unos 70 años, el cual falleció. Dicho conductor del vehículo se saltó una señal de STOP provocando el siniestro al invadir el cruce.⁵⁰

Inmediatamente, nos planteamos la duda de si un infarto de miocardio agudo constituye un supuesto de fuerza mayor que lo exonere de responsabilidad civil.

⁵⁰ AP de Barcelona, Sección 11ª, Sentencia 354/2019 de 6 de junio de 2019, Rec. 558/2018

En primer lugar, acudimos al *TRLRCSVM*, en su art. 1.1 se establece que será responsable el conductor de vehículos a motor que cree un riesgo en la conducción y ocasione daños a las personas y bienes. No obstante, su párrafo segundo recoge que estará exento de responsabilidad si existe una causa de fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. El concepto de fuerza mayor lo asimilamos a hechos imprevisibles o inevitables, (en relación con la definición del art. 1.105 del CC).

La resolución establece que un infarto de miocardio no es un supuesto de fuerza mayor que exonere de responsabilidad. El infarto es una condición o circunstancia inherente al conductor, que radica en su ámbito personal. Por tanto, no estamos ante un supuesto de fuerza mayor del art. 1.1 párrafo segundo, el cual requiere que sea “extraña a la conducción o funcionamiento del vehículo”, reservada a sucesos naturales y/o externos al vehículo y al conductor.

Asimismo, la aseguradora del conductor que sufrió el infarto de miocardio, no ha constatado que nos encontremos ante un supuesto imprevisible o inevitable en un varón nacido en el año 1947, contaba con casi 70 años al ocurrir el siniestro. Dicha aseguradora no aportó prueba alguna del estado de salud previo del conductor, por tanto, al no probar que su estado de salud fuese bueno, o que no sufriese un episodio de infarto anterior, se presume que el infarto agudo de miocardio era previsible en una persona de avanzada edad.

Al no apreciar el infarto como causa de exoneración de la responsabilidad civil, el régimen aplicable será el general del artículo 1.902 del Código civil y el art. 76 de la Ley del contrato del seguro.

Llegamos a la conclusión de que el conductor creó un riesgo por circular el día de los hechos, y ese riesgo se agravó por no respetar la señal de STOP, lo que justifica la aplicación del principio de responsabilidad objetiva y la obligación de responder por los daños causados.

5. CASO ACCIDENTE AUTOBÚS AVILÉS

A continuación, expondremos los hechos del accidente de autobús producido en Avilés. Seguidamente se valorarán jurídicamente esos hechos y se establecerá su conexión con la responsabilidad civil derivada del mismo. Finalmente, aportaremos una solución al supuesto práctico.

El pasado 3 de septiembre de 2018, a las 13:40 horas, se produjo un grave accidente de autocar en la localidad asturiana de Avilés, concretamente en el kilómetro PK1 de la AI-81. Dicho autobús cubría la línea Cudillero-Avilés-Gijón. El vehículo circulaba a unos 80-90 km/h cuando salió de la vía por el margen derecho, regresó a la izquierda y continuó recto, llevándose por delante varias señales de obra, para finalmente impactar frontalmente contra un pilar de un viaducto en construcción, para facilitar el acceso al parque empresarial del Principado de Asturias, justo antes de la incorporación a la autovía del Cantábrico desde la Villa del Adelantado.

En dicho accidente de autocar viajaban una veintena de pasajeros, de los cuales 5 perdieron la vida, el resto de pasajeros fueron derivados a tres centros sanitarios cercanos, entre ellos el conductor del vehículo.⁵¹

De los hechos destacamos las siguientes conclusiones:

El conductor del autocar se encontraba inmerso en un tratamiento médico para evitar ataques epilépticos. Cabe señalar que dicho fármaco presenta como efecto común secundario la somnolencia. Asimismo, el chofer había pasado satisfactoriamente su último reconocimiento médico el 5 de abril de 2018, (5 meses antes del accidente). No conducía bajo los efectos del alcohol o drogas, y conocía a la perfección el trayecto entre Cudillero y Gijón.

⁵¹ La Voz de Asturias. 2018. *El peor accidente de autobús en 20 años tiñe de luto Asturias*. <https://www.lavozdeasturias.es/noticia/asturias/2018/09/03/peor-accidente-autobus-20-anos-tine-luto-asturias/00031536003392583987249.htm>

El vehículo tal y como describe la compañía “ALSA” presentaba todas las inspecciones técnicas en regla y a su vez, contaba con los más modernos sistemas de seguridad.

El autocar viajaba a una velocidad normal, dentro del límite exigido por la vía. En el tramo del siniestro no había signos de frenadas sobre la calzada, y no era un pinto de concentración de accidentes.

Existen indicios que apuntan a que los pasajeros del autocar siniestrado, no llevaban abrochado el cinturón de seguridad pertinente.

El pilar contra el cual impactó el autocar carecía de la protección obligatoria.

Actualmente, se siguen practicando diligencias. El pasado mes de marzo de 2020 se decretó la ampliación del plazo de instrucción.

En primer lugar, determinaremos el régimen de responsabilidad civil aplicable al caso. Respecto a la responsabilidad contractual, cabe decir que existe un contrato en el momento de la venta de los billetes. En consecuencia, todos los acontecimientos que deriven del incumplimiento o cumplimiento defectuoso de las obligaciones del transportista quedarán supeditados al régimen de responsabilidad civil contractual.

En nuestro caso, podemos afirmar después del análisis realizado a lo largo del trabajo, que el régimen aplicable es el de la responsabilidad civil extracontractual. Como bien sabemos tienen que concurrir una serie de presupuestos para la existencia de la responsabilidad civil extracontractual, los cuales hemos analizado en el epígrafe correspondiente: acción u omisión, daño, relación de causalidad, culpa o negligencia.

A continuación, examinaremos en el accidente de autocar producido en Avilés, cada uno de los presupuestos necesarios para el ejercicio de la acción de responsabilidad civil extracontractual de manera más detallada:

En primer término, como presupuesto de carácter objetivo nos encontramos con los daños derivados de la actividad de transporte de personas. Una acción dañosa será toda conducta activa realizada por un ser humano, (que podrá concretarse en la persona

del conductor del medio de vehículo en el que se traslada al pasajero o a un tercero), del que resulte un daño que no debería derivar del traslado⁵².

Cabe decir, que en dicha materia resulta común apreciar situaciones que se caracterizan por la conducta omisiva del agente productor del daño. En este caso la responsabilidad de los daños deriva del incumplimiento del deber de custodia o seguridad (art. 1.098 CC).

Los daños objeto de resarcimiento mediante la acción de responsabilidad civil extracontractual serán los daños personales, en esta última clasificación englobamos los daños corporales, morales y los daños reflejo o por rebote.

En lo que respecta al daño material, consistirá en el menoscabo patrimonial sufrido por la víctima, y comprende tanto el desembolso efectivo como la ganancia frustrada o que se haya dejado de obtener⁵³. Por tanto, de la división de los daños patrimoniales extraemos dos categorías: “daño emergente” y “lucro cesante” (art. 1.106 del CC).

Por su parte, el lucro cesante se engloba en aquellas “ventajas que sin esa actuación dañosa se hubieran conseguido”⁵⁴. Debido a la dificultosa tarea consistente en la cuantificación y concreción en la pérdida de ingresos y la ganancia dejada de obtener por parte de la víctima, resulta primordial la tarea de los tribunales a la hora de establecer conforme a su sana crítica, los condicionantes que engloben la existencia del lucro cesante objeto de indemnización.

La importante reforma introducida en la Ley 35/2015 delimitó el lucro cesante indemnizable por vía de responsabilidad extracontractual en los accidentes de circulación. Concretamente, en nuestro caso práctico se calcula la indemnización por lucro cesante en los supuestos de muerte, (recordemos que hubo 5 fallecidos), conforme a los arts. 80, 81, 85 y 89 de la Ley. Se determinarán las pérdidas netas sufridas por aquellas personas perjudicadas que dependían económicamente de los ingresos de la

⁵² ESTANCONA PÉREZ, A. A., *Transporte terrestre de pasajeros; contratación, responsabilidad y seguro*. 1ª ed. Tirant lo blanch. Valencia. 2018. Pág. 137

⁵³ ÁNGEL YAGÜEZ, R., *Tratado de Responsabilidad Civil*. 3ª edición. Civitas. Madrid. 1993. pág. 671

⁵⁴ VÁZQUEZ DE CASTRO, *Ilicitud contractual, supuestos y efectos*. Tirant lo Blanch, Valencia. 2003, pág. 542 y ss.

víctima. Asimismo, para la determinación del cálculo del lucro cesante, en los casos de secuelas los arts. 126 a 128 establecen que se realizará conforme a la pérdida de capacidad de ganancia por trabajo personal y, en el perjuicio que sufre el lesionado por la pérdida o disminución de ingresos procedentes de su trabajo. Por último, en los supuestos de lesiones temporales, el cálculo del lucro cesante indemnizable se establecerá conforme a la pérdida o disminución temporal de los ingresos obtenidos del trabajo personal del lesionado, (art. 143).

En lo que respecta a la categoría del daño emergente, lo conforman los daños producidos en las cosas transportadas, los gastos realizados o que se realizarán para su recuperación, los gastos de asistencia médica, hospitalaria y farmacéuticos, los de entierro y funeral, tal y como establece el RDL 8/2004 en su Tabla II. Tras la reforma 35/2015, se añaden los gastos por pérdida de la autonomía personal en las indemnizaciones por secuelas, (Tabla 2.c). A su vez, los gastos de adaptación de la vivienda en caso de invalidez.

En definitiva, todos los gastos ocasionados o que se vayan a ocasionar como consecuencia del evento dañoso y que el perjudicado tiene que asumir. Se justifican conforme a la aportación de documentos y facturas como prueba de su reparación.

La segunda clasificación de los daños objeto de resarcimiento mediante la acción de responsabilidad civil extracontractual son los daños personales, los cuales engloban el daño corporal, el daño moral y el daño reflejo o por rebote⁵⁵.

En lo que se refiere al daño corporal, en nuestro supuesto se produjeron cinco muertes y quince resultaron heridos de diversa consideración. En este sentido, la muerte (consecuencia de la vulneración del derecho a la vida), y las lesiones corporales (resultado de la vulneración del derecho a la integridad física) art. 15 CE, constituyen daños resarcibles en ejercicio de la acción de responsabilidad civil extracontractual.

⁵⁵ El art. 10:301 PETL, clasifica los daños personales en: a) las lesiones corporales o lesiones contra la dignidad humana, libertad, o cualquier otro derecho personal (daños morales de la víctima) y b) los daños no patrimoniales padecidos por personas allegadas a la víctima de un accidente mortal o una lesión muy grave (daños morales de allegados).

Asimismo, el artículo 15 CE, junto con el derecho a la vida y a la integridad física, establece el derecho a la integridad psíquica. En consecuencia, toda vulneración del derecho a la integridad psíquica, tiene como consecuencia directa la producción del daño moral. Cabe decir que en la práctica existen verdaderas dificultades a la hora de probar y cuantificar el mismo, por ello la jurisprudencia establece como innecesario la práctica de pruebas de tipo objetivo.⁵⁶

Por último, el daño reflejo o por rebote, también presente en nuestro supuesto práctico, constituye los daños que surgen a consecuencia del daño sufrido por otra persona (generalmente un familiar o allegado). Dicho daño es dependiente del daño inicial, pero independiente en su certeza. Se trata de daños indirectos porque hay dos clases de perjudicados; la persona directamente e inicialmente dañada, y por otro lado, la persona que padece un daño moral o patrimonial a consecuencia del daño inicial directo que sufrió la víctima.

En nuestro caso, observamos dos tipos de daño reflejo o por rebote, en primer lugar, los daños morales por rebote derivados del fallecimiento. A consecuencia de la reforma producida por la Ley 35/2015 y en aplicación del principio de reparación íntegra (art. 33), esta categoría de daños no se reconocen expresamente en el nuevo baremo, aunque se encuentran tácitamente incluidos⁵⁷.

Cabe señalar, que en caso de fallecimiento del conductor del autobús, los daños reflejo o por rebote no estarían cubiertos por el SO de vehículos a motor, tal y como se establece en la STS de 3 de noviembre de 2008.⁵⁸

En segundo lugar, los daños morales por rebote derivados de lesiones permanentes, el *TRLRCSVM* en su artículo 110, establece la indemnización del perjuicio moral por pérdida de calidad de vida de familiares de grandes lesionados. Compensa la alteración que produce en sus vidas los cuidados prestados y la atención continuada de los lesionados que perdieron la autonomía personal para el desarrollo de

⁵⁶ STS, Sala de lo civil. Nº 533/2000, de 31 de mayo de 2000, Rec.2332/1995. (ROJ: 4430/2000).

⁵⁷ ESTANCONA PÉREZ, A. A., *Transporte terrestre de pasajeros; contratación, responsabilidad y seguro*. 1ª ed. Tirant lo blanch. Valencia. 2018. Pág. 156

⁵⁸ STS, Sala de lo civil. Nº1023/2008, de 3 de noviembre de 2008, Rec. 392 /2003. (ROJ: 5930/2008).

las actividades cotidianas más esenciales. En atención al nuevo baremo (apartado IV Tabla 2B).

Antes de analizar la cuantificación de los daños indemnizables en el transporte colectivo, resulta de vital importancia determina el régimen de responsabilidad imputable al transportista. Los perjudicados por el accidente de Avilés, en virtud de la tesis de “unidad de culpa civil”, podrán elegir entre el ejercicio de la acción de responsabilidad civil contractual o extracontractual que mejor se adecue a sus circunstancias. No obstante, para las reclamaciones consistentes en la restitución del precio del billete, la pérdida de otro medio de transporte, el retraso en la llegada, etc. El régimen aplicable sería el de la responsabilidad civil contractual.⁵⁹

En lo que respecta a la cuantificación de los daños indemnizables en el transporte colectivo, acudimos al Anexo del RDL 8/2004 de 29 de octubre, por el que se aprueba el TR de la *LRCSCVM*, modificado por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, mediante el cual se establecerá el cálculo de los daños personales.

Dicho baremo contenido en la ley, recoge las tablas mediante las cuales son reconocidas las cuantías indemnizables por “los daños y perjuicios causados a las personas como consecuencia del daño corporal ocasionado por hechos de la circulación regulados en esta ley”. Incluye tres tablas, la Tabla 1 plasma las indemnizaciones por causa de muerte, la Tabla 2 indemnizaciones por secuelas, y por último, la Tabla 3 las indemnizaciones por lesiones temporales. En cada uno de estos supuestos, distingue entre el “perjuicio personal básico” (tablas 1.A, 2.A, 3.A) “los perjuicios particulares” (tablas 1.B, 2.B, 3.B), y “el perjuicio patrimonial” (tablas 1.C, 2.C, 3.C), que a su vez, distingue entre daño emergente y lucro cesante.⁶⁰

Asimismo, para la baremación en los transportes colectivos terrestres por carretera, debemos de tener en cuenta además del anterior baremo mencionado, el baremo contenido en el Reglamento por el que se aprueba el SOV. Dicho baremo, determina la cuantía indemnizatoria del siguiente modo: Indemnizaciones por

⁵⁹ REGLERO CAMPOS, L. F., PEÑA LÓPEZ, F., *Tratado de Responsabilidad Civil*, Tomo I. 5ª Edición. Thomson Aranzadi. Cizur Menor (Navarra). 2014. Pág. 137

⁶⁰ REGLERO CAMPOS, L. F., PEÑA LÓPEZ, F., *Tratado de Responsabilidad Civil*, Tomo I. 5ª Edición. Thomson Aranzadi. Cizur Menor (Navarra). 2014. Págs. 465 y ss.

fallecimiento 36.060,72 euros (art. 16 RSOV), y las derivadas de lesiones corporales; incapacidad permanente (art. 17), o temporal (art. 18), varían de los 1.202,02 euros hasta los 42.070,85 euros⁶¹.

El segundo de los presupuestos de la acción de responsabilidad civil extracontractual a analizar es la antijuricidad. Dicho presupuesto se corresponde con toda contravención del Ordenamiento jurídico.

Desde el punto de vista de la concepción subjetivista, el análisis de la antijuricidad recae en una conducta llevada a cabo por el agente. Sin embargo, si se trata de una concepción objetivista, dicho análisis se realiza respecto al daño causado.

Es importante establecer el siguiente matiz: en nuestro supuesto de accidente de vehículos a motor, al tratarse de una actividad de riesgo encontramos una conducta ajustada a derecho, de la cual deriva un daño que sin embargo, genera responsabilidad imputable al autor. En esta línea, la SAP de Córdoba núm. 431/2002 de 28 de octubre, engloba dentro del concepto de antijuricidad, aquellas conductas “ajustadas a la ley que ponen en riesgo o peligro bienes o intereses jurídicos ajenos”.

Por tanto, podemos concluir que la antijuricidad será un presupuesto necesario para el ejercicio de la acción de responsabilidad civil extracontractual en el transporte colectivo terrestre de personas, cuando ésta sea entendida como la ilicitud de la conducta dañosa o como el daño que la víctima no tenía el deber de soportar.

El tercero de los presupuestos objeto de análisis en el accidente de Avilés se corresponde con la culpa o presupuesto subjetivo.

La jurisprudencia española en los últimos tiempos, se ha mostrado proclive a la hora de aplicar a la responsabilidad civil extracontractual derivada de la conducción de vehículos a motor el régimen de la responsabilidad cuasi-objetiva.

Por tanto, en nuestro supuesto se aplica la “inversión de la carga de la prueba”. Dicha inversión consiste en la presunción del elemento subjetivo del agente productor

⁶¹ ESTANCONA PÉREZ, A. A., *Transporte terrestre de pasajeros; contratación, responsabilidad y seguro*. 1ª ed. Tirant lo blanch. Valencia. 2018. Págs. 292 a 307

del daño, al tratarse de una actividad de riesgo el transporte colectivo terrestre de personas.

En conclusión, el conductor del autocar siniestrado en la localidad asturiana, deberá de probar que no se produjo culpa o negligencia. Y que opera alguna de las causas de exoneración establecidas, tales como la culpa exclusiva de la víctima, caso de fuerza mayor, o el hecho de un tercero.

En lo que respecta al presupuesto causal, como bien hemos expuesto anteriormente, la jurisprudencia en lo relativo al transporte colectivo de pasajeros por carretera, no aplica criterios de imputación estrictamente objetivos, sino criterios de responsabilidad cuasi-objetivos. Por tanto, el transportista deberá de desvirtuar la presunción de culpabilidad, acreditando haber actuado con plena y total diligencia en la conducción⁶².

Seguidamente, analizaremos la concurrencia o no, de alguna de las causas de exoneración de la responsabilidad civil en el ámbito del transporte colectivo terrestre de personas por carretera.

Primeramente, cabe decir en lo que se refiere al régimen de responsabilidad imputable al transportista respecto de los daños personales, que no existe norma especial en nuestro Ordenamiento jurídico que regule el mismo. Tenemos que acudir a la casuística, y al artículo 1 del *TRLRCSCVM* donde se establecen los presupuestos mediante los cuales el conductor del vehículo quedará exonerado de la responsabilidad civil⁶³.

Asimismo, el art. 1.2 establece la “conurrencia de culpas”, cuando la víctima contribuya a la producción del daño (por falta de uso, o uso inadecuado del cinturón de seguridad pertinente, casco u otros elementos protectores, incumple la normativa de seguridad y provoca la agravación del daño).

⁶² ESTANCONA PÉREZ, A. A., *Transporte terrestre de pasajeros; contratación, responsabilidad y seguro*. 1ª ed. Tirant lo blanch. Valencia. 2018 pág. 189

⁶³ El art. 1 del *TRLRCSCVM* establece como supuestos de exoneración de la responsabilidad civil la culpa exclusiva del perjudicado y la fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. El caso fortuito estará incluido en el ámbito de responsabilidad civil extracontractual.

En nuestro caso práctico objeto de estudio, no concurren causas de exoneración de la responsabilidad civil. No obstante, si apreciamos concurrencia de culpas en la producción del daño. Tal y como indica la investigación, los pasajeros del autocar podrían no llevar abrochado el cinturón de seguridad por voluntad propia en el momento del siniestro, lo que habría provocado la agravación del daño. En virtud del Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del Texto articulado de la *Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial*, se establece en los artículos 116 y 117 la obligatoriedad en el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y los pasajeros en vehículos a motor.

Por tanto, tal y como establece el art. 1.2 del *TRLRCSCVM*, se verán reducidas todas las indemnizaciones a abonar por el seguro de las víctimas del accidente.⁶⁴

En virtud del artículo 7 de dicha ley, la aseguradora “Allianz” del autocar siniestrado deberá de satisfacer a los perjudicados el importe de los daños sufridos en su persona y en sus bienes, así como los gastos y otros perjuicios a los que tengan derecho. Por otro lado, el perjudicado o sus herederos tendrán acción directa para exigir a la aseguradora la satisfacción de los daños, que prescribirá por el transcurso de 1 año.

Cabe decir que con carácter previo a la interposición de la demanda judicial, el perjudicado o sus herederos, deberán de comunicar de manera extra judicial el siniestro a la aseguradora, pidiendo la indemnización que corresponda. Dicha reclamación extra judicial contendrá todos los datos relevantes del siniestro. La reclamación interrumpe el cómputo del plazo de prescripción.

6. CONCLUSIONES

⁶⁴ Art. 1.2 del *TRLRCSCVM*: cuando la víctima capaz de culpa civil 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 temporales, en atención a la culpa concurrente hasta un máximo del setenta y cinco por ciento. Se entiende que existe dicha contribución si la víctima, por falta de uso o por uso inadecuado de cinturones, casco u otros elementos protectores, incumple la normativa de seguridad y provoca la agravación del daño.

A modo de conclusión, una vez realizado el análisis de la responsabilidad civil extracontractual en líneas generales y más concretamente en el ámbito de la circulación de vehículos a motor, considero oportuno destacar algunos aspectos fundamentales:

En primer término, sobre el estudio de la responsabilidad civil en general, debo señalar la complejidad que presenta dicha institución jurídica, puesto que abarca extensa materia y en innumerables casos es francamente complicado determinar si existe responsabilidad civil de un determinado hecho.

En lo que se refiere a la determinación de si nos encontramos ante un hecho que genera responsabilidad civil contractual o extracontractual, a pesar de tener regímenes diferenciados, existen determinadas *zonas grises o fronterizas* donde resulta especialmente complejo determinar los límites de una u otra responsabilidad civil. Si bien los criterios de distinción aparecen claramente establecidos a nivel teórico, en la práctica y debido a problemas complejos, algunas veces derivados de la necesidad de buscar a quien está en mejor situación de afrontar el daño entre los posibles autores, resulta difícil distinguir entre ambas clases de responsabilidad. A mi juicio dicho aspecto produce inseguridad jurídica al no existir criterios unánimes por parte de la doctrina.

Por otro lado, debo señalar que la distinción entre ambos tipos de responsabilidad tiene también su importancia práctica en relación a los efectos procesales. La naturaleza de la acción ejercitada es una cuestión compleja. Entre otras cuestiones, ésta se plantea en torno a la posibilidad o no de acumular las acciones en aquellos casos en que la frontera no aparezca claramente delimitada y en la decisión sobre el ejercicio por el perjudicado de una acción equivocada. Cuando no resulte posible la perfecta identificación, la tesis de la jurisprudencia es favorable a la acumulación, pudiéndose ejercitar ambas acciones de forma alternativa y subsidiaria.

El problema de la yuxtaposición de responsabilidades se relaciona estrechamente con la finalidad de protección de las víctimas, cuestión ésta que se pone de manifiesto si tenemos en cuenta que las diferencias más relevantes entre aplicar uno u otro régimen inciden en el ámbito de la prescripción.

Más concretamente, centrándonos en la responsabilidad civil extracontractual derivada de la circulación de vehículos a motor, he podido comprobar que existe abundante jurisprudencia en dicho ámbito. Destaco la constante evolución que ha sufrido la responsabilidad civil extracontractual con el objeto de una mejor adaptación a las nuevas circunstancias acontecidas: incremento de las actividades generadoras de situaciones de riesgo, industrialización, etc. Así como la dotación por parte de los tribunales, de mecanismos destinados a una protección integral de las víctimas. Tales como *la inversión de la carga de la prueba*, al trasladar en la figura del transportista la obligación de desvirtuar la presunción de culpabilidad, acreditando haber actuado conforme a la diligencia exigible.

Por otro lado, es conveniente destacar que existen dos regímenes de responsabilidad civil diferenciados en función del tipo de daño producido en el accidente de circulación. Si se trata de daños a las personas o corporales, estarán sometidos al sistema de responsabilidad objetiva o por riesgo atenuada, con independencia de toda culpa. Únicamente el sujeto puede exonerarse de responsabilidad mediante dos causas; la culpa exclusiva de la víctima y la fuerza mayor extraña al funcionamiento o conducción del vehículo. Acorde con la doctrina jurisprudencial más reciente, este sistema de responsabilidad objetiva se aplica a los supuestos de colisión recíproca de vehículos y se desconoce el causante del siniestro en cuestión. Si por el contrario, los daños producidos son materiales o en los bienes, se aplica el sistema de responsabilidad subjetiva o por culpa. Re caerá sobre el conductor causante del daño probar que actuó con plena diligencia para su exoneración.

El sistema de responsabilidad civil derivado de la circulación de vehículos a motor está compuesto por la existencia de una serie de causas de exoneración de la responsabilidad civil configuradas por la ley. Dichas causas impiden la imputación del daño al sujeto en base a la exclusión del nexo de causalidad entre la acción y el daño. Centrándonos en la culpa exclusiva de la víctima, destacamos las siguientes especialidades introducidas por la Ley 35/2015: por un lado, la culpa exclusiva o concurrente del perjudicado menor de catorce años no conductor o de las personas privadas de capacidad de culpa civil, no suprimirá ni reducirá su indemnización en los supuestos de secuelas y de lesiones temporales. Por otro lado, en los casos en los que la

víctima infrinja el deber de mitigar el daño o cuando abandone el proceso curativo de manera injustificada, se producirá la exoneración o reducción de la indemnización por la culpa del perjudicado.

Al hilo de lo anterior, respecto a la *Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema de valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación*, considero que presenta numerosas ventajas a la hora de otorgar una mayor protección a las víctimas mediante la garantía de una indemnización suficiente. Sin embargo, he observado que otorga especial protección al fallecido y a los grandes lesionados, dejando de lado a las lesiones ordinarias, más habituales en accidentes de tráfico, considerándolos daños subjetivos e interpretables.

Por último, cabe señalar positivamente, el amplio abanico normativo que presenta dicha responsabilidad civil derivada del uso de vehículos a motor. Me atrevería a señalar que dicho sector es el que se encuentra más detalladamente regulado, lo que me ha proporcionado gran seguridad jurídica, de cara a su análisis.

7. BIBLIOGRAFÍA

ÁNGEL YAGÜEZ, R., *Tratado de Responsabilidad Civil*. 3ª edición. Civitas. Madrid. 1993.

BASOZABAL ARRUE, X., *Responsabilidad extracontractual objetiva: Parte general*. 1ª edición. Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado. 2015.
https://www.boe.es/biblioteca_juridica/abrir_pdf.php?id=PUB-PR-2015-39

DIEZ PICAZO, L., GULLÓN, A., *Sistema de Derecho Civil*. Vol.2. 12ª ed. Madrid. Tecnos. 2018.

DIEZ PICAZO, L., *Derecho de daños*. Civitas. Madrid. 1999.

ESTANCONA PÉREZ, A. A., *Transporte terrestre de pasajeros; contratación, responsabilidad y seguro*. 1ª ed. Tirant lo blanch. Valencia. 2018.

LARENZ. *Derecho de obligaciones*. Trad. Esp. Y notas SANTOS BRIZ. Tomo I. Madrid. 1958.

LASARTE, C., *Derecho de obligaciones, principios de derecho civil II*. 23ª edición. Marcial Pons. Madrid. 2019.

PENA LÓPEZ, J., *Derecho de la responsabilidad civil extracontractual*. 1ª edición. Cálamo Ediciones. Barcelona. 2004.

REGLERO CAMPOS, L. F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*, 2ª edición. Aranzadi. Cizur Menor (Navarra). 2007.

REGLERO CAMPOS, L. F., PEÑA LÓPEZ, F., *Tratado de Responsabilidad Civil*, Tomo I. 5ª Edición. Thomson Aranzadi. Cizur Menor (Navarra). 2014.

ROCA TRÍAS, E., *Derecho de daños: textos y materiales*. 7ª edición. Tirant lo Blanch. Valencia. 2016.

ROCA TRÍAS, E., *El riesgo como criterio de imputación subjetiva del daño en la jurisprudencia del Tribunal Supremo español*. Indret, revista para el análisis del derecho. Barcelona. Octubre 2009. http://www.indret.com/pdf/688_es.pdf

VÁZQUEZ DE CASTRO, *Ilícitud contractual, supuestos y efectos*. Tirant lo Blanch, Valencia. 2003.

YZQUIERDO TOLSADA, M., *Sistema de Responsabilidad civil*. Dykinson. Madrid. 2001.