

# SEGURO OBLIGATORIO DE VEHÍCULOS: CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA Y FUERZA MAYOR

JOSÉ MANUEL SUÁREZ ROBLADANO  
*Magistrado*

**Palabras clave:** contrato de seguro, seguro obligatorio de vehículos, seguro de responsabilidad civil, culpa, fuerza mayor.

## **ENUNCIADO**

Encontrándose circulando un turismo asegurado por una carretera comarcal en el mes de enero del año en el que suceden los hechos, cuando lo hacía por zona boscosa y sin vallas separadoras de las propiedades colindantes, accedió a la calzada de forma inopinada un jabalí, impactando en el vehículo referido que, a consecuencia de ello, a su vez, causó daños y desperfectos de diversa consideración en una casa de las proximidades así como heridas de consideración a su morador.

El abogado defensor de la aseguradora del turismo, frente a una reclamación formulada por la persona que era titular del inmueble dañado y que resultó lesionada por el evento, considera que existen elementos de prueba y razones jurídicas suficientes para eximir del pago de la indemnización a su defendida, al estimar que ha existido fuerza mayor y que tiene la prueba necesaria para así acreditarlo y obtener la absolución frente a la reclamación formulada.

### CUESTIONES PLANTEADAS:

1. ¿Cuál es la conceptualización general del seguro obligatorio de circulación en el sistema de seguros previsto en nuestro ordenamiento jurídico?
2. ¿En qué casos y circunstancias se estimará producido un accidente por culpa exclusiva de la víctima según la práctica de nuestros Tribunales?

3. ¿Cuándo se puede hablar de exoneración de responsabilidad aseguradora por concurrir fuerza mayor extraña a la conducción?

## **SOLUCIÓN**

1. En cuanto a la primera cuestión, obviamente de carácter descriptivo y configurador, se ha de indicar que se contienen en el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, las disposiciones que reglamentan el denominado seguro obligatorio de circulación de vehículos al tratar en dicha disposición sobre la responsabilidad civil y el seguro en la circulación de vehículos a motor, disponiendo su artículo 2.º la obligación que tiene todo propietario de vehículos a motor con estacionamiento habitual en España de suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro por cada vehículo del que sea titular y que cubra los límites del aseguramiento obligatorio.

Suprimida en el año 2003 la sanción penal (falta) constituida por la circulación sin seguro obligatorio de vehículos a motor y de ciclomotores, y aunque el artículo 636 del Código Penal la mantenga para el caso de carencia de cualquier otro seguro obligatorio exigido por las leyes, debe tenerse en cuenta que, en la actualidad, previéndose el aseguramiento obligatorio para las actividades referidas a la navegación aérea, energía nuclear, caza, viajeros, productos defectuosos, tenencia de animales potencialmente peligrosos, espectáculos taurinos tradicionales, actividades escolares, deportes federados, medio ambiente y edificación, la falta de seguro obligatorio lleva consigo, únicamente, una sanción administrativa económica y la posible paralización del vehículo incurrido en dicha infracción (art. 3.º).

El artículo 1.º de dicha disposición señala que, en el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo se quedará exonerado cuando se pruebe que los daños fueron debidos únicamente a la conducta o la negligencia del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos. En el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1.902 y siguientes del Código Civil y 109 y siguientes del Código Penal, y según lo dispuesto en esta ley. Si concurrieran la negligencia del conductor y la del perjudicado, se procederá a la equitativa moderación de la responsabilidad y al reparto en la cuantía de la indemnización, atendida la respectiva entidad de las culpas concurrentes. Debe tenerse en cuenta, asimismo, que el propietario no conductor responderá de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por el conductor cuando esté vinculado con éste por alguna de las relaciones que regulan los artículos 1.903 del Código Civil y 120.5 del Código Penal. Esta responsabilidad cesará cuando el mencionado propietario pruebe que empleó toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño. El propietario no conductor de un vehículo sin el seguro de suscripción obligatoria responderá civilmente con el conductor del mismo de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por éste, salvo que pruebe que el vehículo le hubiera sido sustraído.

Por otra parte, rige el tope legal establecido para los daños personales en el anexo de la ley, conocido vulgarmente como Baremo de circulación, al indicarse que los daños y perjuicios causados a las personas, comprensivos del valor de la pérdida sufrida y de la ganancia que hayan dejado de obtener, previstos, previsibles o que conocidamente se deriven del hecho generador, incluyendo los daños morales, se cuantificarán en todo caso con arreglo a los criterios y dentro de los límites indemnizatorios fijados en el anexo de esta ley. Los importes de la cobertura del seguro obligatorio serán:

- a) En los daños a las personas, 70.000.000 de euros por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas.
- b) En los daños en los bienes, 15.000.000 de euros por siniestro.

En lo referente al ámbito de cobertura, debe recordarse, asimismo, que la cobertura del seguro de suscripción obligatoria no alcanzará a los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o fallecimiento del conductor del vehículo causante del accidente. La cobertura del seguro de suscripción obligatoria tampoco alcanzará a los daños en los bienes sufridos por el vehículo asegurado, por las cosas en él transportadas ni por los bienes de los que resulten titulares el tomador, el asegurado, el propietario o el conductor, así como los del cónyuge o los parientes hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad de los anteriores. Quedan también excluidos de la cobertura de los daños personales y materiales por el seguro de suscripción obligatoria quienes sufrieran daños con motivo de la circulación del vehículo causante, si hubiera sido robado. A los efectos de esta ley, se entiende por robo la conducta tipificada como tal en el Código Penal. 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.

También interesa recordar que, estableciéndose el vigente desarrollo reglamentario de las disposiciones sobre el seguro obligatorio en su Reglamento aprobado por Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, se dispone respecto de la mora del asegurador que si el asegurador incurriese en mora en el cumplimiento de la prestación en el seguro de responsabilidad civil para la cobertura de los daños y perjuicios causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación, la indemnización de daños y perjuicios debidos por el asegurador se regirá por lo dispuesto en el artículo 20 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, con las siguientes singularidades:

- a) No se impondrán intereses por mora cuando el asegurador acredite haber presentado al perjudicado la oferta motivada de indemnización a que se refieren los artículos 7.º 2 y 22.1 de la ley, siempre que la oferta se haga dentro del plazo previsto en los citados artículos y se ajuste en cuanto a su contenido a lo previsto en el artículo 7.º 3 de la ley. La falta de devengo de intereses de demora se limitará a la cantidad ofertada y satisfecha o consignada.
- b) Cuando los daños causados a las personas hubiesen de sufrirse por éstas durante más de tres meses o su exacta valoración no pudiera ser determinada a efectos de la presentación de la oferta motivada a que se refiere el párrafo a) del artículo 9.º, el órgano jurisdiccional correspondiente, a la vista de las circunstancias del caso y de los dictámenes e informes que

precise, resolverá sobre la suficiencia o ampliación de la cantidad ofrecida y consignada por el asegurador, atendiendo a los criterios y dentro de los límites indemnizatorios fijados en el anexo de esta ley. Contra la resolución judicial que recaiga no cabrá recurso alguno.

- c) Cuando, con posterioridad a una sentencia absolutoria o a otra resolución judicial que ponga fin, provisional o definitivamente, a un proceso penal y en la que se haya acordado que la suma consignada sea devuelta al asegurador o la consignación realizada en otra forma quede sin efecto, se inicie proceso civil en razón de la indemnización debida por el seguro, será aplicable lo dispuesto en el artículo 20.4 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, salvo que nuevamente se consigne la indemnización dentro de los 10 días siguientes a la notificación al asegurado del inicio del proceso.

Para terminar con esta breve reseña sobre el seguro obligatorio de circulación de vehículos a motor, ha de indicarse que el asegurador, una vez efectuado el pago de la indemnización, podrá repetir:

- a) Contra el conductor, el propietario del vehículo causante y el asegurado, si el daño causado fuera debido a la conducta dolosa de cualquiera de ellos o a la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas.
- b) Contra el tercero responsable de los daños.
- c) Contra el tomador del seguro o asegurado, por las causas previstas en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, y, conforme a lo previsto en el contrato, en el caso de conducción del vehículo por quien carezca del permiso de conducir.
- d) En cualquier otro supuesto en que también pudiera proceder tal repetición con arreglo a las leyes.

La acción de repetición del asegurador prescribe por el transcurso del plazo de un año, contado a partir de la fecha en que hizo el pago al perjudicado. Existe, asimismo, un fondo llamado Consorcio de Compensación de Seguros al establecerse que corresponde al Consorcio de Compensación de Seguros, dentro del ámbito territorial y hasta el límite cuantitativo del aseguramiento obligatorio:

- a) Indemnizar a quienes hubieran sufrido daños en sus personas, por siniestros ocurridos en España, en aquellos casos en que el vehículo causante sea desconocido.
- b) Indemnizar los daños en las personas y en los bienes, ocasionados con un vehículo que tenga su estacionamiento habitual en España, así como los ocasionados dentro del territorio español a personas con residencia habitual en España o a bienes de su propiedad situados en España con un vehículo con estacionamiento habitual en un tercer país no firmante del acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados, en ambos casos cuando dicho vehículo no esté asegurado.
- c) Indemnizar los daños a las personas y en los bienes ocasionados por un vehículo con estacionamiento habitual en España que esté asegurado y haya sido objeto de robo o robo de uso.

- d) Indemnizar los daños a las personas y en los bienes cuando, en supuestos incluidos dentro del ámbito del aseguramiento de suscripción obligatoria o en los párrafos precedentes, surgiera controversia entre el Consorcio de Compensación de Seguros y la entidad aseguradora acerca de quién debe indemnizar al perjudicado.
- e) Indemnizar los daños a las personas y en los bienes cuando la entidad española aseguradora del vehículo con estacionamiento habitual en España hubiera sido declarada judicialmente en concurso o, habiendo sido disuelta y encontrándose en situación de insolvencia, estuviera sujeta a un procedimiento de liquidación intervenida o ésta hubiera sido asumida por el propio Consorcio de Compensación de Seguros.
- f) Reembolsar las indemnizaciones satisfechas a los perjudicados residentes en otros Estados del Espacio Económico Europeo por los organismos de indemnización, en los siguientes supuestos:
  - 1.º Cuando el vehículo causante del accidente tenga su estacionamiento habitual en España, en el caso de que no pueda identificarse a la entidad aseguradora.
  - 2.º Cuando el accidente haya ocurrido en España, en el caso de que no pueda identificarse al vehículo causante.
  - 3.º Cuando el accidente haya ocurrido en España, en el caso de vehículos con estacionamiento habitual en terceros países adheridos al sistema de certificado internacional del seguro del automóvil (en adelante, carta verde) y no pueda identificarse a la entidad aseguradora.
- g) Indemnizar los daños a las personas y en los bienes derivados de accidentes ocasionados por un vehículo importado a España desde otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo, siempre que el vehículo no esté asegurado y el accidente haya ocurrido dentro del plazo de 30 días a contar desde que el comprador aceptó la entrega del vehículo.

El perjudicado tendrá acción directa contra el Consorcio de Compensación de Seguros en los casos señalados, y éste podrá repetir en los supuestos definidos en el artículo 10 de la Ley, así como contra el propietario y el responsable del accidente cuando se trate de vehículo no asegurado, o contra los autores, cómplices o encubridores del robo o robo de uso del vehículo causante del siniestro, así como contra el responsable del accidente que conoció de la sustracción de aquél.

En el ámbito del proceso, se debe recordar que el artículo 13 del Real Decreto Legislativo contiene la regulación del denominado Auto de Cuantía Máxima al indicar que cuando en un proceso penal, incoado por hecho cubierto por el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria en la circulación de vehículos de motor, se declare la rebeldía del acusado, o recayera sentencia absolutoria u otra resolución que le ponga fin, provisional o definitivamente, sin declaración de responsabilidad, si el perjudicado no hubiera renunciado a la acción civil ni la hubiera reservado para ejercitarla separadamente, antes de acordar el archivo de la causa, el juez o tribunal que hubiera conocido de

ésta dictará auto, en el que se determinará la cantidad líquida máxima que puede reclamarse como indemnización de los daños y perjuicios sufridos por cada perjudicado, amparados por dicho seguro de suscripción obligatoria y según la valoración que corresponda con arreglo al sistema de valoración del anexo de la ley. El auto referido se dictará a la vista de la oferta motivada o de la respuesta motivada del asegurador o del Consorcio de Compensación de Seguros, y contendrá la descripción del hecho, la indicación de las personas y vehículos que intervinieron y de los aseguradores de cada uno de éstos. En todo caso, antes de dictarse el auto, si en las actuaciones no consta oferta motivada o respuesta motivada según las prescripciones de esta ley, el juez convocará a los perjudicados y posibles responsables y sus aseguradores, incluido, en su caso, el Consorcio de Compensación de Seguros, a una comparecencia en el plazo de 5 días, a fin de que pueda aportarse la oferta o la respuesta motivada, o hacerse las alegaciones que consideren convenientes. Si en la comparecencia se produjera acuerdo entre las partes, el mismo será homologado por el juez con los efectos de una transacción judicial. De no alcanzarse el acuerdo, se dictará auto de cuantía máxima en el plazo de tres días desde la terminación de la comparecencia y contra el mismo no podrá interponerse recurso alguno. Como el artículo 17 dispone, a su vez, que un testimonio del auto recaído en las diligencias a que se refiere el artículo 13 de esta ley constituirá título ejecutivo suficiente para entablar el procedimiento ejecutivo regulado en la ley, hay que estar a lo dispuesto al efecto en los artículos 517.8.º, 550, 556.3, 557, 559, 560 y 581 de la Ley 1/2000, de Enjuiciamiento Civil (LEC), referentes a la ejecución de títulos extrajudiciales, siendo preciso el previo requerimiento de pago para poder proceder al embargo de los bienes de la aseguradora ejecutada y demandada.

2. A tal respecto, ha de indicarse que la jurisprudencia referida a los casos de apreciación de la culpa exclusiva de la víctima ha señalado al respecto que el artículo 556.3 de la LEC prevé que pueda alegarse, entre otros, concurrencia de culpas. En nuestro caso, no cabe estimarse la culpa exclusiva de la víctima por cuanto la misma, ocupante de uno de los vehículos, no tuvo con su actuación incidencia en el siniestro. Mas cabe apreciarse concurrencia de culpas por estimar que la ha habido por parte de un tercero.

Asimismo, se ha indicado que todas las limitaciones, de cualquier origen, tienen un sentido restrictivo, como expresa el artículo 1.º 4.º de la Segunda Directiva 84/51/CE, al recoger como principio, «la práctica más favorable a las víctimas». Ello ha llevado a exigir la demostración de culpa exclusiva de la víctima o perjudicado para poder ser exonerado de responsabilidad; mas cuando no pueda acreditarse tal óbice, o no conste que la total y única responsabilidad del suceso corresponde a persona distinta del asegurado, ha de mantenerse, sin que pueda prosperar la excepción en aquellos casos de colisión de dos vehículos cuando existe duda de cuál de ellos ha concurrido en imprudencia o infracción de normas viarias. Tal es el sentido de la Sentencia de 14 de diciembre de 1990 de la Audiencia Provincial de Barcelona, que rechazó las exclusiones de un clausulado contractual de seguro voluntario al decir que no afectaban a la legal cobertura del seguro obligatorio, por lo que declaraba procedente y a cargo de la Compañía Aseguradora las indemnizaciones por daños personales en sede de la Ley modificada el 28 de junio de 1986 y su Reglamento de 30 diciembre de ese año, sin extenderlas a más personas que a tomador, propietario, asegurado o conductor con lo que no incluyéndose a los descendientes (ni como en el presente caso, al cónyuge), resultaba viable y eficaz la cobertura.

Y que en la actualidad, la reforma del artículo 5.º de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro de Vehículos a Motor operada por la Ley 21/2007, de 11 julio, ha despejado las dudas existentes, pues con arreglo a la nueva redacción se dispone que «la cobertura del seguro de suscripción obligatoria no alcanzará a los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o fallecimiento del conductor del vehículo causante del accidente». Extender el resarcimiento por causa de muerte a los allegados del conductor fallecido, único implicado en el siniestro, supondría atribuir, sin un precepto legal que lo autorice, efectos propios de un seguro de accidentes a un seguro que está concebido y regulado como un seguro de responsabilidad civil. Las razones fundadas en la realidad social que pueden aconsejar la protección de las víctimas de los accidentes de circulación sólo pueden ser tenidas en cuenta en el plano legislativo y no pueden llevar a una interpretación de los preceptos legales contraria a las conclusiones que se infieren de su examen lógico y sistémico (independientemente de que la Ley 21/2007 haya rechazado expresamente la solución que se propugna). Desde la perspectiva del Derecho de la Unión Europea no puede ampararse una distinta conclusión hermenéutica, pues el artículo 3.º de la Directiva 84/5/CEE atribuye a los familiares, entre otros del conductor, un derecho a la cobertura de los «daños corporales por ellos sufridos», expresión que alude indiscutiblemente al concepto de víctima, y no de simple perjudicado reflejo; y el artículo 1.º de la Directiva 90/232/CEE contempla igualmente la cobertura de la responsabilidad sobre los «daños corporales de todos los ocupantes», centrando una vez más la cobertura en las «víctimas» (no aparece el concepto de perjudicado) del siniestro por haber sufrido «daños corporales». A ellas, como ha quedado razonado, no se pueden equiparar las personas que sufren daños o perjuicios derivados del fallecimiento del conductor, que no son daños corporales, sino daños o perjuicios derivados del daño corporal. La Sentencia de 14 de diciembre de 2000 de la Sala Quinta del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas afirma que los terceros perjudicados en un siniestro no pueden ser excluidos del beneficio de seguro obligatorio de automóviles, pero delimita su conclusión en el sentido de que la obligación de los Estados miembros de cubrir los daños causados a los ocupantes familiares, el tomador de seguro o del conductor únicamente se produce «si el Derecho nacional de un Estado miembro impone la cobertura obligatoria de los daños corporales causados a terceros ocupantes transportados gratuitamente», de donde se infiere que sólo son los daños corporales causados directamente a los familiares del conductor aquellos a los que se refiere la cobertura obligatoria en el caso de darse la condición establecida, y no los daños o perjuicios derivados, que no tienen el carácter de daños corporales. El artículo 10 del Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, por el que se aprueba el Reglamento sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos de motor, con el que ha tratado de ponerse fin a la cuestión, configura entre las exclusiones de la cobertura del seguro de suscripción obligatoria «todos los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o fallecimiento del conductor del vehículo causante del siniestro». En este precepto es patente el propósito de cerrar el paso a las reclamaciones de los allegados del conductor fallecido cuando sea el único interviniente en el siniestro. Es cierto que dicho precepto reglamentario no podría ser aplicado por los tribunales en el caso de que fuera contrario a la ley. Sin embargo, de acuerdo con la interpretación que se ha expuesto, nada permite afirmar que esto sea así, como ha interpretado la Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Tercera, Sección 3.ª, de 15 de abril de 2002, dictada en el recurso contencioso-administrativo núm. 61/2001, según la cual el artículo 10 a) del reglamento no innova la ley que desarrolla, incorporando supuestos de exclusión que no resultaran de lo que en ella se dispone, sino que se limita, en realidad, a expresar con mayor claridad lo que de ella resulta. Sobre el contenido y efectos del expresado auto ejecutivo, debe atenderse a lo dispuesto en el artículo 13 del Real Decreto Legislativo 8/2004, a cuyo

tenor «determinará la cantidad líquida máxima que puede reclamarse como indemnización de los daños y perjuicios sufridos por cada perjudicado... y contendrá la descripción del hecho, la indicación de las personas y vehículos que intervinieron y de los aseguradores de cada uno de éstos». Bien entendido que la «descripción del hecho» equivale a la mención objetiva de las circunstancias fácticas, sin incluir valoración o enjuiciamiento de las conductas de los intervinientes, entre otras razones porque en el ámbito del procedimiento penal la evaluación de la culpabilidad de esos intervinientes, o de las causas del resultado lesivo, queda sometida a los principios de presunción de inocencia e *in dubio pro reo*, radicalmente diferentes de los que son propios del procedimiento ejecutivo dimanante del auto de cuantía máxima. Así, el artículo 1.º 1 del Real Decreto Legislativo 8/2004, en su párrafo primero, previene que en el caso de los daños personales el conductor del vehículo sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos únicamente a la conducta o a la negligencia del perjudicado, en relación con el artículo 556.3.1.ª de la LEC. Por tanto, es la aseguradora ejecutada la que debe demostrar que el resultado lesivo fue consecuencia única y exclusiva del comportamiento de la víctima, de modo absoluto y absorbente, como aduce la apelante en términos de reiterada doctrina jurisprudencial, sin concurrencia en grado alguno de cualquier actuación desatenta o negligente del conductor implicado. De forma que, soportando la ejecutada la carga de acreditar la excepción de culpa exclusiva de la víctima, aquellos hechos permanecen inciertos en su perjuicio (art. 217.1 de la LEC), y subsiste la imputación de responsabilidad cuasi objetiva que para los daños en las personas se formula en párrafo primero del artículo 1.º 1 del Real Decreto Legislativo 8/2004, extensiva a la aseguradora por virtud del seguro obligatorio de vehículos a motor concertado con la propietaria del camión.

Se indica también por la doctrina jurisprudencial que el artículo 1.º de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (con la reforma operada, a su vez derivada de la Tercera Directiva 90/232/CEE del Consejo de la Unión Europea y la Ley 30/1995), en su número 1, párrafo 1.º, establece que «el conductor de vehículos de motor es responsable, en virtud del riesgo creado por su conducción, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación», con lo que el riesgo se califica como criterio de imputación (el hecho desencadenante de la lesión originada se cifra en la conducción, y en consecuencia, el agente que la dinamiza ha de responder), y en dicho precepto se establecen, párrafo 2.º, como causas de exoneración: «En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad solamente quedará exonerada (el conductor) cuando pruebe que los daños fueron debidos únicamente (de forma total y exclusiva, y por ello, sobre la base de una conducta intachable, técnica y reglamentariamente, del agente conductor) a la conducta o negligencia del perjudicado (por tanto, con significación causal única en la génesis del accidente) o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo»; a su vez, conforme a la proposición 2.ª del artículo 6.º: «(la aseguradora) únicamente quedará exonerada de su obligación si prueba que el hecho no da lugar a la exigencia de responsabilidad civil conforme al artículo 1.º de la presente ley», lo que redundará en lo anterior y concede rango de ley al criterio jurisprudencial sobre la inversión de la carga de la prueba, insertando una norma sustantiva de la responsabilidad civil con carácter procesal dentro de un capítulo mercantil. Esa culpa exclusiva requiere, para su apreciación, tener en cuenta las siguientes consideraciones:

a) «La culpa exclusiva de la víctima» es una excepción de fondo, análoga a los motivos de nulidad del artículo 1.467.2.º de la LEC (teniendo en cuenta que el art. 1.º 2 de la Ley de Responsabilidad

Civil y Circulación de Vehículos a Motor habla de exención de responsabilidad, en relación con los arts. 1.º y 8.º del TR aprobado por Decreto 632/1968, de 21 de marzo), cuya concurrencia requiere:

- 1.º Culpa de la víctima, plena, absoluta y absorbente, de forma que el accidente haya sido originado de forma total por su actuación negligente.
- 2.º Que dicha culpa sea exclusiva y excluyente de la misma, sin que por parte del agente implicado exista la más mínima culpabilidad, actuando como elemento pasivo de la relación causal (no intervino, con su conducta, de forma alguna en el hecho).
- 3.º Agotamiento por parte de éste de su diligencia, incluso la adopción de la maniobra oportuna para evitar o aminorar el resultado, siempre que:
  - a) Sea posible (temporaneidad de la maniobra evasiva) la posibilidad humana y dentro de la pericia «exigibles» a un conductor, de hacerlo, ante un peligro inminente y grave.
  - b) Lo posibiliten asimismo las circunstancias del lugar.
  - c) Que las mismas no la impidan o hagan que, de adoptarla, se seguiría un mal más grave.

Debe, a su vez, distinguirse la presencia de la posible culpa exclusiva de la víctima de la concurrencia de culpas del perjudicado y del conductor contrario, habiéndose indicado al respecto que la técnica de la compensación de responsabilidades por concurrencia de culpas es también de aplicación en el ámbito del seguro obligatorio de daños corporales, y en el artículo 1.º de la renovada Ley del Automóvil se añade un nuevo párrafo que expresamente lo regula, aparte del artículo 556.3.1.ª de la LEC, previendo aquél la concurrencia de la negligencia del conductor y «la del perjudicado» (debería decir víctima) y expresamente se contempla, en el baremo, la participación de la víctima. Pero ya en el sistema anterior, la responsabilidad en el seguro obligatorio «era» compatible con el de la técnica compensatoria, ni prohibida ni excluida, posibilitándose que la culpa concurrente se configurase como un motivo de disminución de la indemnización correspondiente, dentro de los límites de dicho seguro, con fundamento en la equidad y justicia material, lo que imponía valorar la conducta imprudente o concausal de la víctima (por todas, STS de 20 de febrero de 1987). Respecto de los daños materiales, como ya se dijo, rige el artículo 1.902 del Código Civil, pero sin ninguna inversión sobre la carga de la prueba, al tratarse de colisión recíproca, por lo que al actor correspondía probar la intervención causal del conductor que, por negligencia causó el daño.

3. Se ha de indicar, con respecto a la tercera cuestión suscitada, que la apreciación de la fuerza mayor, con las especificaciones propias, ya referidas al supuesto del seguro obligatorio, en cuanto que debe ser ajena a la conducta del propio conductor del vehículo asegurado, debe ser plenamente probada por la aseguradora ejecutada que la venga a alegar, señalándose al respecto que el artículo 1.º de la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor impone a todo conductor la obligación de responder de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación; si bien en el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos únicamente a la conducta o la negligencia del perjudicado o a fuerza mayor extraña a

la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos. Debiendo procederse a dictar el correspondiente auto en el que se fije la cantidad que los lesionados puedan reclamar contra la aseguradora o aseguradoras de los vehículos intervinientes en la colisión, cuando en el proceso penal, incoado por hecho cubierto por el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria en la circulación de vehículos de motor, se declare la rebeldía del acusado, o recayera sentencia absolutoria u otra resolución que le ponga fin, provisional o definitivamente, sin declaración de responsabilidad, si el perjudicado no hubiera renunciado a la acción civil ni la hubiera reservado para ejercitarla separadamente, antes de acordar el archivo de la causa. En base a la regulación que se establece en estos preceptos, viene señalando la jurisprudencia que el seguro obligatorio de responsabilidad civil, a tenor de la normativa que lo regula, es una manifestación de la responsabilidad por riesgo, principio reconocido de modo expreso por la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor. Así pues, la responsabilidad proclamada en este precepto no admite otras exclusiones que la culpa exclusiva de la víctima o la fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo, en la actualidad expresamente reconocidos por la disposición legal antes citada, por el artículo 556.3 de la LEC y reiterado hasta la saciedad por la doctrina jurisprudencial de la que son muestra las Sentencias de 26 de marzo de 1990, 21 de julio y 17 de noviembre de 1989, entre otras.

Concretamente, se ha indicado al respecto que al haberse dictado el Auto de cuantía máxima a favor del ocupante de uno de los vehículos, en base a esa responsabilidad objetiva que se deriva del seguro obligatorio de vehículos, debe ser la entidad aseguradora, que alega la existencia de fuerza mayor, la que acredite dicha concurrencia, debiendo entenderse por tal la existencia de un hecho imprevisible, en la medida en que si tal hecho pudiera haberse previsto, habría sido evitable incluido dentro no de la fuerza mayor, sino del caso fortuito. Si bien el artículo 1.105 del Código Civil no distingue entre el caso fortuito y la fuerza mayor, al tratarlas de forma unitaria, sí se han diferenciado en el campo doctrinal, y es preciso hacerlo en algunos supuestos legales. Desde el punto de vista de la teoría subjetiva, el caso fortuito es el acontecimiento que no puede preverse, pero que previsto pudiera haber sido evitado, la fuerza mayor es el acontecimiento que aun cuando se hubiera previsto, habría sido inevitable. En cambio, la teoría objetiva atiende a la procedencia interna o externa del obstáculo impeditivo del cumplimiento de la obligación, configurando al caso fortuito como acontecimiento que tiene lugar en el interior de la empresa o círculo afectado por la obligación; y la fuerza mayor como el acaecimiento que se origina fuera de la empresa o círculo del deudor, con violencia insuperable tal que, considerado objetivamente, no pueden encuadrarse en ella los casos fortuitos que deben preverse en el curso ordinario y normal de la vida. En el supuesto de circulación de vehículos a motor, el efecto liberatorio de la fuerza mayor, hasta el punto de exonerar al conductor y propietario de resarcir por los daños causados, si los daños ocasionados son personales, el párrafo segundo del artículo 1.º 1 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor establece que la fuerza mayor (lo que excluye el caso fortuito) sólo exonera de responsabilidad cuando es extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo (sin que se consideren como tales los defectos del automóvil, o la rotura o fallo de alguno de sus mecanismos o piezas) (SSTS de 19 de octubre de 1988 y 21 de julio y 21 de noviembre de 1989).

En el mismo sentido, se añade que la fuerza mayor que menciona el artículo 1.105 del Código Civil, es la que actúa imponiendo inevitablemente el resultado dañoso ocasionado. Para que pueda

estimarse la existencia de una fuerza mayor, como causa de exoneración de la responsabilidad civil, es preciso que:

- A) Se trate de un hecho o acontecimiento independiente de la voluntad del agente causante y, por tanto, no imputable a él. Ha de tratarse de una fuerza superior a todo control y previsión y que excluya toda intervención de culpa. El evento decisivo proceda exclusivamente de un acaecimiento impuesto y no previsto; o, si se hubiese previsto, que resulte insuperable e inevitable por su ajeneidad y sin intervención de culpa alguna del agente demandado.
- B) El acontecimiento debe ser imprevisto e imprevisible. La imprevisibilidad dentro de la normal previsión que las circunstancias exigen en el caso de que se trate es, pues, requisito esencial para la aparición de estas causas que provocan la rotura del nexo causal.
- C) Entre el mencionado acontecimiento y el subsiguiente evento dañoso debe existir un necesario vínculo de causalidad, sin que intervenga en esta relación como factor apreciable la actividad, dolosa o culposa, del agente.
- D) Debe probarse el evento de una forma cumplida y satisfactoria (SSTS de 28 de marzo de 1994, 31 de marzo de 1995, 2 de abril y 15 de diciembre de 1996, 28 de diciembre de 1997, 24 de diciembre de 1999, 20 de julio de 2000, entre otras muchas).

En concreto, se ha dicho por la doctrina jurisprudencial que lo que se está planteando es si la aparición de unos jabalíes en la calzada, de una carretera convencional, de noche y en una zona rural, es un evento previsible, o por el contrario debe considerarse como un hecho de fuerza mayor. La Sala, tras amplio debate, considera que podría considerarse caso fortuito, pero nunca fuerza mayor. Entra dentro de lo previsible que en una carretera convencional aparezcan obstáculos, bien sean animales sin control que cruzan la calzada, peatones, ciclistas, o incluso otros elementos (objetos caídos sobre la calzada, vehículos detenidos porque acaban de sufrir un siniestro o una avería) y situaciones similares. El peligro de tales situaciones se acentúa en horas nocturnas, en las que el conductor tiene la visibilidad que le proporcionan sus propias luces, por lo que su campo de visión, y por lo tanto de reacción, disminuyen notablemente. Pero no altera la previsibilidad. No es un evento inevitable, algo imprevisible en el acontecer diario, como exige la doctrina del Tribunal Supremo. Por lo que al no estimarse la existencia de fuerza mayor, la aseguradora debe responder de las lesiones sufridas por el ocupante, sin perjuicio de las acciones que posteriormente pueda ejercitar contra el tercero que considera responsable último del siniestro.

Y que por el contrario, necesariamente debe examinarse si estamos ante un supuesto de fuerza mayor extraño a la conducción o al funcionamiento del vehículo, único caso en que conforme al Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, que aprobó el Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, ante daños a las personas, quedaría exonerado el conductor de responder. Pues bien, la interrupción del nexo causal para establecer la no culpa del conductor es dicho supuesto de fuerza mayor, cuando ello tenga una influencia decisiva en la conducta desarrollada, no existiendo en nuestro Derecho una responsabilidad totalmente objetivada en el ámbito del seguro obligatorio de la circulación de vehículos. Así pues, en el caso

sometido a la consideración de esta calzada, la Sala, contemplando los datos fácticos que constan en la misma, estima que si nos encontramos ante un supuesto de fuerza mayor como invoca la Compañía Aseguradora. Estamos ante una calzada totalmente cubierta de placas de hielo en un tramo de 200 metros. Cuando llega la Guardia Civil se encuentra en el lugar otros dos vehículos, «camiones volcados», pero es que, además de la visualización del CD, se revela que el día de los hechos, un 26 de diciembre, fue catastrófico –utilizando el término que el segundo testigo en declarar, guardia civil de tráfico, empleó– existiendo en la carretera que nos ocupa entre 30 y 40 accidentes ese día. Se indica en los Hechos Probados de la sentencia apelada que el accidente ocurrió a las 11:30 horas, si bien en los fundamentos de Derecho se dice que fue sobre las 5:30 horas. En el Juicio de Faltas se afirma que ocurrió sobre las seis de la mañana y en el folio 22 en la declaración ante el Juzgado de instrucción sobre las 5 de la mañana. Nos encontramos pues ante una salida de la vía de madrugada, siendo previsible que existiese hielo dado el mes en que ocurrió el siniestro. Pero lo que no consta era que la velocidad fuera excesiva, la declaración del imputado es que no circulaba a mucha velocidad (F-42), y la declaración del supuesto usuario es que el coche se salió de la carretera «y que no sabe nada más» (F-22), declarando tal como está transcrito en el juicio de faltas que «no iban a mucha velocidad». La circunstancia de que se cortara la vía de 9 a 12 horas y el número de accidentes es revelador de que, aun previsible, era inevitable incluso extremando las medidas de precaución, la pérdida del control del vehículo no constatándose una velocidad inadecuada. El hielo en 200 metros se revela de una influencia decisiva y crucial en el accidente que nos ocupa, no constando que estuviera señalizado, ni culpa en el conductor y desde luego no se indica qué diligencia sería exigible ante un supuesto como el que se examinó. Dentro de un orden normal de las cosas es imposible que los efectos dañosos no se produjeran, y es imposible controlar un automóvil ante una placa de hielo tan importante, la mejor prueba de ello es el número de accidentes habidos, sin que la conducta humana tuviera nada que hacer en contra, «por estar desprovisto de poder para contrarrestar la actuación del hielo» (*vid.* la Sentencia invocada por la recurrente de esta AP de 14 de octubre 1996).

#### SENTENCIAS, AUTOS Y DISPOSICIONES CONSULTADAS:

- Código Civil, arts. 1.105, 1.902 y ss. y 1.903.
- Ley 1/2000 (LEC), arts. 217.1, 517.8.º, 550, 556.3, 557, 559, 560 y 581.
- Ley Orgánica 10/1995 (CP), arts. 109 y ss., 120.5 y 636.
- Ley 50/1980 (LCS), art. 20.
- Decreto 632/1968 (TR Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos), arts. 1.º y 8.º.
- RD 7/2001 (Rgto. Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor), art. 10.
- RDLeg. 8/2004 (TR Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor), arts. 1.º, 3.º, 5.º, 7.º 3, 10, 13 y 17.

- Directiva 84/5/CE (Aproximación a las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles), arts. 1.º 4.º y 3.º.
- Directiva 90/232/CE (Aproximación a las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles), art. 1.º.
- SSTS, Sala Primera, de 20 de febrero de 1987, 19 de octubre de 1988, 21 de julio y 21 y 7 de noviembre de 1989, 26 de marzo de 1990, 28 de marzo de 1994, 31 de marzo de 1995, 2 de abril y 15 de diciembre de 1996, 28 de diciembre de 1997, 24 de diciembre de 1999, 20 de julio de 2000 y 3 de noviembre de 2008.
- SSAP de Lugo, Secc. 1.ª, de 14 de octubre de 1996 y 19 de junio de 2007, de La Coruña, Secc. 3.ª, de 17 de diciembre de 2007, de Barcelona, Secc. 13.ª, de 19 de diciembre de 2007, de Las Palmas, Secc. 4.ª, de 3 de marzo de 2009, de Cádiz, Sección 2.ª, de 12 de marzo de 2009, y de Salamanca de 27 de abril de 2009.
- AAP de Madrid, Secc. 9.ª, de 14 de enero de 2008, y Secc. 14.ª, de 13 de mayo de 2008.