

PROTECCIÓN JURÍDICA Y RESPONSABILIDAD CIVIL DE MENORES E INCAPACES CAUSANTES DE ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN

Esther Monterroso Casado

Profesora Titular de Derecho Civil.

Udima

Este trabajo ha sido seleccionado para su publicación por: doña Josefina BOQUERA MATARREDONA, don Manuel BROSETA DUPRÉ, don Juan GRIMA FERRADA, don Jorge MARTÍ MORENO y don José Ramón DE VERDA Y BEAMONTE.

EXTRACTO

El objeto de este trabajo es analizar la imputación de la responsabilidad civil extracontractual en el caso de menores e incapaces que ocasionan un accidente de circulación y que son víctimas de estos hechos. Para ello, se analizan las normas que regulan la materia; los elementos de la responsabilidad civil en este ámbito; las circunstancias personales, la capacidad, el discernimiento y el nivel de diligencia exigible a los inimputables; la imputación de la responsabilidad de estos sujetos diferenciando cuándo actúan como autores del daño y cuándo resultan víctimas ajenas a la circulación de vehículos; y, por último, dilucidar la responsabilidad de padres y tutores por la actuación de los menores e incapaces. Existe una disparidad de posiciones jurisprudenciales relativas a la concurrencia de culpas de la víctima inimputable en los accidentes de circulación. Unas estiman la existencia de una concurrencia de culpas respecto del incapaz, otras que existe culpa única del conductor del vehículo y otras consideran que existe culpa exclusiva de la víctima. Tras analizar estas resoluciones y la regulación que ofrece en el ámbito europeo el derecho comparado, el estudio concluye con una propuesta de *lege ferenda*.

Palabras claves: accidentes de circulación, responsabilidad civil, menores e incapaces.

Fecha de entrada: 03-05-2013 / *Fecha de aceptación:* 09-07-2013

LEGAL PROTECTION AND CIVIL LIABILITY OF MINORS AND INCAPABLES IN TRAFFIC ACCIDENTS

Esther Monterroso Casado

ABSTRACT

The purpose of this paper is to analyze the allocation of tort liability in the case of minors and incapables who caused or were victims of a traffic accident. To do this, it is necessary to analyze: the rules governing the matter; elements of civil liability in this area; personal circumstances, capability, discernment and the level of diligence required to non-imputables; the allocation of responsibility in order to differentiate these subjects when they act as authors of the damage and when victims are foreign to the movement of vehicles; and finally, to clarify the responsibility of parents and guardians for the actions of minors and incapables. There is a disparity of jurisprudential positions on the contributory negligence of these victims in traffic accidents. Some held the existence of contributory negligence, other had found fault of the driver of the vehicle or exclusive fault of the victim. After analyzing these decisions and regulation in the European comparative law, the study concludes with a proposal for or legislative changes.

Keywords: traffic accidents, civil liability, minors and incapables.

Sumario

1. Introducción
2. Principales normas reguladoras de la responsabilidad civil de los menores e incapaces
 - 2.1. Principios generales
 - 2.2. Normativa civil
 - 2.3. Normativa penal
 - 2.4. Normativa en el ámbito de la circulación de vehículos a motor
3. La imputación de la responsabilidad a los menores e incapaces
 - 3.1. La imputabilidad civil del menor de edad
 - 3.2. La imputabilidad civil de los sujetos discapacitados
 - 3.3. La imputación de responsabilidad civil en la LRCSCVM
4. La responsabilidad civil de los inimputables en el derecho comparado
5. La responsabilidad civil del incapaz autor del daño
6. La responsabilidad civil de los representantes legales por los hechos cometidos por los inimputables
7. La responsabilidad civil del incapaz víctima del daño
 - 7.1. La equiparación de la conducta de la víctima inimputable a la «culpa de la víctima»
 - 7.2. La «conducta o negligencia» del inimputable como causa de exoneración de la responsabilidad
 - 7.3. La contribución causal del imputable al accidente de circulación
8. Posiciones jurisprudenciales relativas a la responsabilidad de la víctima inimputable en los accidentes de circulación
 - 8.1. Resoluciones que estiman la existencia de culpa exclusiva de la víctima
 - 8.2. Resoluciones que estiman la concurrencia de culpas
 - 8.3. Resoluciones que desestiman la concurrencia de culpas respecto al incapaz concausante del daño
9. Conclusiones: la problemática de la responsabilidad civil de los inimputables y propuestas de *lege ferenda*

Bibliografía

«En España cada día veinte niños resultan lesionados en atropello. Cada semana, cuatro niños resultan gravemente heridos por esta causa y cada dos semanas un niño fallece atropellado. Por cada niño que fallece, nueve resultan heridos de gravedad y cuarenta y seis leves»¹.

1. INTRODUCCIÓN

Si analizamos el último estudio estadístico de la Dirección General de Tráfico se observa que en el año 2012 fallecieron en las carreteras españolas 39 menores, 151 resultaron heridos graves y 2.135 leves, solo en la franja de edad de cero a catorce años; en vías urbanas, el resultado fue de 13 muertos, 222 heridos graves y 22.847 heridos leves. Si se consideran las circunstancias que dieron lugar a estos siniestros, 1.148 accidentes tuvieron lugar por infracciones de peatones menores de catorce años².

La magnitud de estas cifras revela, a simple vista, la peligrosidad que entraña la circulación de vehículos motorizados para los menores y la necesidad de extremar las medidas de protección a este tipo de víctimas. Al margen del desiderátum moral que desprenden los índices de siniestralidad, nuestro ordenamiento establece –en el RDLeg. 8/2004 de 29 de octubre, por el que se aprueba la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (LRCSVM)– el riesgo como criterio de imputación de la responsabilidad al conductor, quedando únicamente exonerado de responsabilidad por los daños personales «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» (art. 1). A pesar de que este criterio se recoge independientemente de la capacidad de los sujetos, nuestro legislador ha instaurado un sistema en el que equipara la «culpa de la víctima» al supuesto en que, siendo esta inimputable, el accidente sea debido a su conducta o concurra con ella a la producción (anexo I, primero).

¹ *Memoria del Ministerio Fiscal 2012*, Centro de Estudios Jurídicos, Ministerio de Justicia, Madrid, 2012, pág. 887, con cita del Estudio Fundación MAPFRE «Prioridades en España en la seguridad de los peatones: niños, adultos y mayores», enero 2012, y del «Anuario estadístico de accidentes 2010 de la Dirección General de Tráfico», DGT, Ministerio de Interior, Madrid, 2011.

² Datos extraídos del «Anuario estadístico de accidentes 2012 de la Dirección General de Tráfico», DGT, Ministerio de Interior, Madrid, 2013, págs. 74-96.

El objeto de este trabajo es analizar las bondades e inconvenientes que ofrece nuestro sistema en la imputación de la responsabilidad civil extracontractual a los sujetos incapaces, lo que constituye uno de los problemas más difíciles y seguramente controvertidos que puedan presentarse en este ámbito. Para ello, es preciso relacionar las normas que regulan la materia, examinar los elementos de la responsabilidad civil general y específica derivada de la circulación de vehículos a motor, analizar las circunstancias personales, la capacidad, el discernimiento y el nivel de diligencia exigible de los inimputables, determinar la imputación de la responsabilidad de estos sujetos diferenciando cuándo actúan como autores del daño y cuándo resultan víctimas ajenas a la circulación de vehículos; y, por último, dilucidar la responsabilidad de padres y tutores por la actuación de los menores e incapaces.

En definitiva, se trata de dilucidar principalmente cómo incide la capacidad de estos sujetos en la imputación de la responsabilidad o en su aminoración, y de resolver el interrogante de si resultan conciliables los criterios de imputabilidad, imputación, culpa y conducta dañosa de un incapaz en este ámbito.

El análisis de estas cuestiones se efectuará poniendo de relieve las posiciones jurisprudenciales, tanto del Tribunal Supremo como de la denominada jurisprudencia menor, y, en la medida de lo posible, detallando algunos supuestos concretos en los que existan resoluciones a este respecto.

Una vez efectuado este análisis, se pretende dotar de una solución de *lege ferenda* a la problemática jurídica planteada ya que, a pesar de tratarse de una cuestión tan relevante, existe una diversidad de posturas que ponen de relieve el distanciamiento del ordenamiento jurídico español respecto a los avances experimentados en el derecho comparado.

2. PRINCIPALES NORMAS REGULADORAS DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DE LOS MENORES E INCAPACES

Cuando nos referimos a la responsabilidad civil de los menores e incapaces, debemos atender a varias normas, las cuales se encuentra relacionadas entre sí.

2.1. PRINCIPIOS GENERALES

En primer lugar, nos encontramos con el principio general que contiene el deber de no dañar a nadie («*neminem laedere*»), proporcionando a los perjudicados diversas vías de actuación para resarcirse de los daños sufridos (STS de 11 de octubre de 1990 o 30 de diciembre de 1992), y que constituye un principio precautorio y de prevención.

Por otro lado, nos encontramos con que la Ley Orgánica 1/1996, de Protección Jurídica del Menor, consagra el interés superior del menor como principio inspirador del ordenamiento jurídi-

co. Principio que también es recogido por la Convención sobre los Derechos del Niño de 20 de noviembre de 1989, cuyo artículo 3.1 establece que: «En todas las medidas concernientes a los niños que tomen las instituciones públicas o privadas de bienestar social, los tribunales, las autoridades administrativas o los órganos legislativos, una consideración primordial a que se atenderá será el interés superior del niño».

2.2. NORMATIVA CIVIL

En el ámbito civil existe una diversidad de normas que afectan a la responsabilidad civil de los menores e incapaces. Entre las más relevantes, podemos destacar las siguientes:

- El artículo 1.902 del Código Civil, que establece la responsabilidad extracontractual o aquiliana, al señalar que el que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado. Por lo tanto, este precepto requiere para establecer la responsabilidad por hecho propio la actuación «culpable o negligente» del causante del daño.
- El artículo 1.104 del Código Civil, que determina la culpa o negligencia en función de la omisión de aquella diligencia que exija la naturaleza de la obligación y corresponda a las circunstancias de las personas, del tiempo y del lugar; y en su defecto a la que corresponda a un buen padre de familia³.
- El artículo 1.903, en sus apartados segundo y tercero, del Código Civil prevé la responsabilidad por hecho ajeno de los padres por las actuaciones de los hijos menores de edad que se encuentren bajo su guarda; y de los tutores por los perjuicios causados por los menores o incapacitados que están bajo su autoridad y habitan en su compañía. Para eximirse de esta responsabilidad, deberán probar que actuaron con toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño.
- Además, el Código Civil en su artículo 229 señala que serán responsables solidarios de los daños producidos por una persona que debía estar incapacitada legalmente y no lo está aquellas personas que debieron haber promovido la incapacidad legal y la persona bajo cuya guarda se encuentre el menor o incapacitado.
- En el ámbito de la responsabilidad contractual, el artículo 1.263 del Código Civil señala la capacidad «para prestar el consentimiento», indicando que no pueden prestarlo

³ Es reiterada la jurisprudencia del Tribunal Supremo que establece que la culpa extracontractual sancionada en el artículo 1.902 del Código Civil no consiste en la omisión de normas inexcusables o aconsejados por la más vulgar o elemental experiencia, sino en el actuar no ajustado a la diligencia exigible según las circunstancias del caso concreto, de las personas, del tiempo y del lugar, para evitar perjuicios a bienes ajenos [SSTS de 31 mayo de 2011 (NCJ055567), 24 julio de 1997 (RJ 1997\5766) y 8 de mayo de 1995 (RJ 1995\3626)].

los menores no emancipados y los incapacitados, por lo que las personas afectadas de incapacidad absoluta de obrar no pueden prestar un consentimiento válido.

2.3. NORMATIVA PENAL

En el ámbito de los ilícitos penales, el artículo 20 del Código Penal declara exentos de responsabilidad criminal a los que padecen una anomalía o alteración psíquica (eximente número 1) o sufren una alteración de la percepción que les altere la conciencia (eximente número 3). Sin perjuicio de esa exención, el artículo 118 del Código Penal determina que la misma no comprende de la responsabilidad civil. Establece que en tales casos serán también responsables por los hechos que ejecuten estas personas exentas de responsabilidad penal «quienes los tengan bajo su potestad o guarda legal o de hecho, siempre que haya mediado culpa o negligencia por su parte y sin perjuicio de la responsabilidad civil directa que pudiera corresponder a los imputables». Por lo tanto, es posible afirmar que este precepto se pronuncia a favor de la responsabilidad civil del sujeto aunque sea inimputable penal. Y, a continuación, tras establecer la responsabilidad solidaria con los propios inimputables y con quienes sufran alteraciones de la percepción, el legislador faculta una graduación al indicar que «los jueces o tribunales graduarán de forma equitativa la medida en que deba responder con sus bienes cada uno de dichos sujetos».

Además, el artículo 120 del Código, en su regla primera, establece una responsabilidad civil, en defecto de los que lo sean criminalmente, de los padres o tutores por los daños y perjuicios causados por los delitos o faltas que cometan los mayores de dieciocho años sujetos a su patria potestad o tutela y que vivan en su compañía, siempre que haya por su parte culpa o negligencia.

Otra norma que hay que tener en cuenta es la Ley Orgánica 5/2000, de 12 de enero, Reguladora de la Responsabilidad Penal de los Menores, que tiene una aplicación restringida a los menores de dieciocho años, pero mayores de catorce años, siempre que hayan cometido un hecho tipificado como delito o falta en el Código Penal o en las leyes penales especiales (art. 1.1). Los sujetos a los que se aplique la norma gozarán de todos los derechos reconocidos en la Constitución y en el ordenamiento jurídico, en particular en la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, así como en la Convención sobre los Derechos del Niño de 20 de noviembre de 1989 y en todas aquellas normas sobre protección de menores contenidas en los tratados válidamente celebrados por España (art. 1.2). Por lo tanto, cuando el autor de uno de estos hechos mencionados sea menor de catorce años, no se le exigirá responsabilidad con arreglo a esta ley, sino que se le aplicará lo dispuesto en las normas sobre protección de menores previstas en el Código Civil y demás disposiciones vigentes (art. 3).

Y el artículo 61.3 del referido texto determina que, cuando el responsable de los hechos sea un menor de dieciocho años, responderán solidariamente con él de los daños y perjuicios causados sus padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho, por este orden. Si bien, cuando estos no hubieren favorecido la conducta del menor con dolo o negligencia grave, su responsabilidad podrá ser moderada por el juez según los casos.

2.4. NORMATIVA EN EL ÁMBITO DE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR

El Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la LRCSCVM establece el régimen aplicable a esta responsabilidad, estableciendo expresamente, en el artículo 1.1, primer párrafo, la responsabilidad por riesgo del conductor de un vehículo a motor por los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación; y, a continuación, establece unas reglas de la carga de la prueba de ciertas circunstancias exoneradoras de esta responsabilidad objetiva del conductor. A la vez que, en su apartado quinto, señala la responsabilidad del propietario no conductor por los daños causados por el conductor vinculado con el mismo en virtud de los artículos 1.903 del Código Civil y 120.5 del Código Penal. Por lo tanto, cuando se encuentran involucrados en el accidente el conductor del vehículo y la víctima, la ley establece la responsabilidad del conductor del vehículo causante del accidente, salvo que pruebe que el hecho se debió a las circunstancias exoneradoras contempladas por la ley, es decir, que el accidente no dio lugar a la exigencia de responsabilidad civil, conforme al artículo primero de la LRCSCVM (en el caso de daños corporales que se deba a una conducta o negligencia exclusiva de la víctima o a fuerza mayor extraña a la conducción o funcionamiento del vehículo). Por otro lado, en el supuesto en el que el propietario del vehículo conducido por un dependiente o persona autorizada cause un daño, la carga de la prueba corresponde tanto al conductor como al propietario, si bien este último podrá exonerarse de responsabilidad si prueba que actuó para prevenir el accidente con la diligencia de un buen padre de familia, tal y como establece el artículo 1.1, párrafo quinto, de la LRCSCVM.

En relación con los criterios para la determinación de la responsabilidad y la indemnización de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, el anexo de la ley permite la exoneración de responsabilidad por culpa del inimputable al establecer que: «Se equipará a la culpa de la víctima el supuesto en que, siendo esta inimputable, el accidente sea debido a su conducta o concurra con ella a la producción de este». Y en el anexo I, número 7, de la ley se considera, como elemento corrector de disminución, «la concurrencia de la propia víctima en la producción del accidente o en la agravación de sus consecuencias».

Por otro lado, también deben tenerse en cuenta que en materia de circulación existen unas reglas específicas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, principalmente las siguientes: la Ley 339/1990, de 2 de marzo, sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LSV), donde es preciso tener en cuenta la última modificación establecida por la Ley 6/2014, de 7 de abril; el Reglamento General de Circulación (RGC) aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre; el Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo; la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de seguridad vial; el Código de Circulación (CCir), de 25 de septiembre de 1934, en cuanto no ha sido derogado por las anteriores normas; o la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. En estas normas podemos encontrar numerosos deberes de conductas para usuarios de las vías. Así, por ejemplo, se establece que están obligados a com-

portarse de forma que no entorpezcan indebidamente la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas o daños a los bienes (art. 9.1 de la LSV y art. 2 del RGC). Respecto a los conductores, es preciso destacar no solo el deber de cumplimiento de las señales de tráfico, sino el de utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y no distracción necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no ponerse en peligro tanto a sí mismos como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía (art. 9.2 de la LSV); o, en parecidos términos, conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía (art. 3 del RGC). Por otro lado, los conductores deben estar en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos. Al aproximarse a otros usuarios de la vía, deberán adoptar las precauciones necesarias para su seguridad, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, personas ciegas o en general personas con discapacidad y con problemas de movilidad (art. 11 de la LSV). E, incluso, se deben adoptar determinadas prevenciones, circulando de forma moderada e incluso detener el vehículo si las circunstancias lo exigen en supuestos tales como proximidad a centros docentes, lugares de previsible presencia de niños, ancianos, invidentes u otras personas manifiestamente impedidas (art. 46 del RGC). Por otro lado, el legislador recoge el principio de seguridad en la conducción o de conducción controlada, de modo que obliga, con independencia de los límites de velocidad, a adecuar su velocidad a las circunstancias de cada caso concreto; en este sentido dispone que todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación, y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a ellas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse (arts. 19.1 de la LSV y 45 del RGC). Y, por último, merece la pena destacar que, respecto de los peatones, el reglamento no les prohíbe cruzar fuera de los pasos habilitados al efecto, siempre que se cercioren de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido (art. 124.2).

El incumplimiento de dichas disposiciones no solo da lugar a la imposición de infracciones administrativas, e incluso penales, sino que son trascendentales al determinar la responsabilidad de los usuarios de las vías públicas o privadas, por vulnerar los deberes de diligencia y cuidado exigidos. En este sentido, dicha violación puede efectuarse por la víctima o por el agente. Si bien, una conducta ilegal contributiva al daño por parte de la víctima ajena a la circulación de vehículos no debe ser considerada de la misma manera a como lo sería una vulneración de las reglas por el agente dañador⁴.

También debe tenerse en cuenta que, en el ámbito de la circulación de vehículos, incluso una conducta adecuada a las normas de tráfico puede resultar insuficiente para que el conductor

⁴ Por ello, la conducta de la víctima con vulneración de reglamentos no constituye culpa exclusiva de la víctima si el agente «advirtió previamente las circunstancias del lugar y tiempo que le obligaban agente proceder con la máxima prudencia» (SANTOS BRIZ: *La responsabilidad civil derecho sustantivo y derecho procesal*, Montecorvo, 7.ª ed., Madrid, 1993, vol. I, pág. 316).

quede liberado de responsabilidad, ya que puede existir negligencia del conductor a pesar de que se hayan cumplido estrictamente todas las normas reglamentarias⁵. No es suficiente, por eso, con que cumpla con dichas disposiciones, sino que debe acomodar su actuación no solo a las circunstancias personales de tiempo y de lugar, sino además al sector del tráfico, o al entorno físico y social donde se proyecta la conducta, para determinar si el agente obró con el cuidado, atención y perseverancia apropiados, con la reflexión necesaria para evitar el perjuicio (STS de 4 de febrero de 1997, RJ 1997\677).

3. LA IMPUTACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD A LOS MENORES E INCAPACES

La imputación atribuye la responsabilidad a un sujeto, mientras que la imputabilidad es una cualidad que debe recaer en el sujeto para que se le pueda atribuir ese resultado⁶. La imputabilidad se puede definir como la capacidad para poder ser declarado responsable civil sobre la base fundamental de la «capacidad de discernimiento», es decir, la facultad del sujeto para poder comprender la ilicitud de su conducta⁷.

A la hora de establecer la responsabilidad de los sujetos en un accidente de tráfico, es importante considerar la capacidad de los mismos porque, aunque para ser responsable por culpa no se exige capacidad de obrar (capacidad que, con carácter general, se obtiene a los dieciocho años), sí se requiere cierta capacidad de discernimiento.

Solo aquellos sujetos naturalmente incapaces, es decir, aquellas personas que se encuentran privadas de discernimiento o de razón y, en consecuencia, carecen de capacidad para distinguir lo lícito de lo ilícito, resultan inimputables. Por lo tanto, la ausencia de madurez y de discernimiento sobre las consecuencias de los actos realizados conlleva la imputabilidad penal y civilmente.

Ahora bien, es importante advertir varias consideraciones. En primer lugar, que nuestro ordenamiento establece una diferenciación entre la capacidad jurídica y la capacidad de obrar, pero no existe un reconocimiento legal de la denominada capacidad restringida o natural⁸. En segundo lugar que, si a menor edad o mayor grado de discapacidad intelectual se tiene menos juicio para calibrar las consecuencias de las acciones, entonces, también, sería exigible un mayor deber de

⁵ En este sentido, señala O'CALLAGHAN que «la culpa es independiente de la infracción de reglamentos» («Los presupuestos de la obligación nacida de acto ilícito: la objetivación de la llamada responsabilidad extracontractual», *Actualidad Civil*, núm. 1, 1987, pág. 10).

⁶ GÓMEZ CALLE, E.: *La responsabilidad civil de los padres*, Montecorvo, Madrid, 1992, pág. 23.

⁷ DE SALAS MURILLO, S.: *Responsabilidad civil e incapacidad. La responsabilidad civil por daños causados por personas en las que concurre causa de incapacitación*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2003, pág. 78.

⁸ LÓPEZ SÁCHEZ, C.: *La responsabilidad civil del menor*, editorial Dykinson, 2001, pág. 167.

diligencia en la vigilancia del menor o incapacitado por parte de los padres o tutores. Y, por último, que, en este contexto, para determinar si es posible una imputación de la responsabilidad, es preciso a partir de esta distinción entre imputación e imputabilidad, analizar la imputabilidad civil de los menores e incapaces, para posteriormente diferenciar si es posible una imputación de la responsabilidad, dependiendo de si la participación del incapaz al resultado dañoso se produce en calidad de agente del daño o de víctima.

3.1. LA IMPUTABILIDAD CIVIL DEL MENOR DE EDAD

La Convención sobre los Derechos del Niño de 1989 entiende por «niño» «todo ser humano menor de dieciocho años de edad, salvo que, en virtud de la ley que le sea aplicable, haya alcanzado antes la mayoría de edad» (art. 1). El párrafo primero del artículo 315 del Código Civil dispone que la mayor edad comience a los 18 años cumplidos. Por tanto, esa edad produce el estado civil de mayoría de edad y de la capacidad plena. Así lo establece el artículo 322 del Código Civil, según el cual «el mayor de edad es capaz para todos los actos de la vida civil».

En el Código Civil, por regla general, se reconoce la incapacidad de los menores (suplida por la institución de la patria potestad o, en defecto de ella, la de la tutela o curatela); sin embargo, el menor puede realizar válidamente una serie de actos o negocios jurídicos, es decir, se le reconoce para determinados actos capacidad de obrar.

A diferencia de otros ordenamientos, nuestro Código no recoge un límite de edad que distinga entre inimputables e imputables⁹, es decir, para considerar a un sujeto como capaz de culpa civil¹⁰. Ello obliga a demostrar la falta de discernimiento del menor y la naturaleza del acto ejecutado¹¹. Precisamente, es la conciencia o capacidad para poder discernir o conocer los efectos de esa acción la que posibilita la imputabilidad¹².

⁹ En este sentido, por ejemplo, el ordenamiento alemán establece, en el párrafo 828 de BGB, la ausencia de responsabilidad cuando no ha cumplido los siete años y diez años en el caso de los accidentes de circulación. Y, en el mismo sentido, se pronuncia el artículo 488, apartado segundo, del Código Civil portugués, que señala la falta de imputabilidad de los menores de siete años y de los sujetos que sufran una anomalía psíquica.

¹⁰ Los principios de derecho europeo de la responsabilidad civil, al igual que sucede con el ordenamiento español, tampoco establecen ninguna edad. En opinión de MARTÍN CASALS «lo más apropiado hubiera sido adaptarlo en relación a la conducta exigible a menores de la misma edad (criterio seguido por la mayoría de los ordenamientos jurídicos europeos). Sin embargo, recogen el criterio de la culpa subjetiva/concepto subjetivo de culpa y, parecen finalmente adaptarlo al desarrollo mental concreto del menor en cuestión, con lo que pretenden culminar la identificación o fusión de la culpa con la antijuridicidad» («Una primera aproximación a los principios de derecho europeo de la responsabilidad civil», *Revista InDret*, 2/2005, pág. 13).

¹¹ LÓPEZ SÁCHEZ, C.: *La responsabilidad civil del menor*, editorial Dykinson, 2001, pág. 170.

¹² CONDE-PUMPIDO FERREIRO, C.: «Los problemas de la responsabilidad civil por los hechos ilícitos de los incapaces», *Estudios de Derecho Civil en honor al profesor Castán Tobeñas*, 2, 1969, pág. 79.

La cuestión a determinar es si debemos considerar la capacidad de los menores o incapaces, en genérico, o de un «determinado» menor para percibir un peligro a la hora de causar o contribuir al daño ocasionado a sí mismo o contra un tercero. Ello obliga a que el juez deba decidir y resolver *ad casum* sobre si resulta o no imputable el menor.

Lo que resulta obvio es que no todo menor resulta inimputable, solo si carece de facultad para entender la ilicitud de su conducta y sus consecuencias. Resulta preciso advertir que la minoría de edad se encuentra dividida en varias etapas del desarrollo evolutivo del niño en sus aspectos biológico, psicológico y social, teniendo en cuenta su edad y la etapa a la cual corresponde. Es un hecho indiscutible el que los menores de corta edad no tienen, ni es esperado de ellos que la tengan, la misma capacidad que los adultos para percibir un peligro. De esa manera, la actuación de un niño pequeño que causa un daño en cualquier actividad podrá ser tildada de antijurídica, pero no de «culpable» al no resultar imputable. En este sentido, señala SOTO NIETO que las circunstancias personales, tales como enajenación mental, corta edad, etc., hacen inconciliable su conducta con la noción de culpa¹³. Precisamente, con respecto a la «culpa» de los menores de corta edad, señala la STS, Sala de los Civil, de 8 de noviembre de 2005 (RJ 1995\8636), que «a los niños de cuatro años nunca se les puede declarar culpables de sus propios daños y no lo ha hecho esta Sala. Sí que se han tenido en cuenta, en ocasiones, las conductas de menores ya capaces de discernir y también de sus propios movimientos son, en ocasiones, los únicos de los que puede hablarse como causantes del daño».

La cuestión reside en determinar la capacidad de discernimiento del menor en comparación con la de un adulto. La solución a esta cuestión es diferente según se aplique una teoría subjetiva u objetiva. La primera de ellas se basa en la capacidad de un particular menor para apreciar el peligro, para ello, se tienen en cuenta la madurez intelectual y volitiva del niño. Así, por ejemplo, la SAP de Barcelona, Sección 17.^a, de 11 abril de 2012 (JUR 2012\219850), en el supuesto de una menor que resulta atropellada al atravesar la calzada para acceder a la acera contraria, teniendo en cuenta que su visibilidad estaba mermada por la existencia de vehículos estacionados en línea, señala que la edad de la menor, 12 años, le permitía ser consciente del peligro generado con su conducta, es decir, cabe atribuirle un grado de discernimiento suficiente capaz de comprender y asumir los deberes más elementales en materia de seguridad vial y, en consecuencia, para exigirle una conducta cuidadosa (con cita de la STS de 5 de octubre de 1995).

Ello debería obligar al juez a realizar una prueba pericial caso por caso atendiendo no solo a la edad, sino también a la inteligencia, la madurez, la capacidad de juicio, incluso las características psicofísicas del niño o sus habilidades o experiencias¹⁴.

¹³ SOTO NIETO: *Responsabilidad civil derivada del accidente automovilístico*, La Ley, Madrid, 1989, pág. 52.

¹⁴ Este criterio subjetivo es adaptado frecuentemente por la jurisprudencia estadounidense, obteniéndose veredictos distintos ante una misma actuación y edad en función de dicha apreciación (PROSSER, W. L. y KEETON, W. P.: *The law on torts*, 6.^a ed., West Publishing, Minnesota, 1995, págs. 175-182; FLEMING, J. G.: *The law of torts*, 7.^a ed., Sidney, 1987, pág. 260).

La teoría objetiva, por contra, establece la capacidad del menor, de acuerdo a ciertas premisas aplicables por los tribunales, que consideran que a partir de ciertas edades el menor tiene suficiente capacidad para ser capaz de comprender y percibir determinados riesgos y peligros. En consonancia con este criterio objetivo, a la hora de valorar la capacidad de un menor para ser negligente, existiría un criterio unánime respecto a que un menor de edad inferior a tres años es del todo punto incapaz de negligencia por ser incapaz de discernir lo lícito de lo ilícito. Aunque no resulta fácil el establecer edades concretas para fijar una determinada capacidad de otros menores de mayor edad¹⁵.

En consecuencia, la minoría de edad no exime con carácter general de la capacidad. Por el hecho de que una persona no haya alcanzado la mayoría de edad no debe afirmarse sistemáticamente que será incapaz, sino que una persona podrá ser considerada responsable en tanto en cuanto tenga una mínima capacidad natural que le permita entender el alcance de sus actos.

De este modo, cuando el menor realiza una actividad generadora de un riesgo, que está autorizado a practicar, no se tiene en cuenta su capacidad limitada. Por ejemplo, cuando interviene un menor en la circulación de vehículos de motor se le exige una diligencia máxima en la conducción al manejar una máquina o instrumento potencialmente peligroso.

Si acudimos a la Ley Orgánica 5/2000, de 12 de enero, Reguladora de la Responsabilidad Penal de los Menores (aplicable a los menores de dieciocho años y mayores de catorce), cuando se trata de daños que derivan de hechos calificables como delito o falta, observamos que, al reglar la responsabilidad del menor (en el artículo 61.3), no establece ningún criterio que permita distinguir situaciones atendiendo a su edad. Por ello, la doctrina mayoritaria considera que, como regla general, deberíamos entender que son civilmente imputables a partir de los catorce años de edad, sin perjuicio de que tuviera que analizarse el caso concreto para apreciar si, en función de la actividad que desarrollaba el menor, pudiera o no apreciarse un suficiente grado de discernimiento¹⁶.

Además, considero que en el ámbito de la circulación de vehículos, la edad de los catorce años resulta decisiva, no solo porque es posible entender que el menor ha adquirido determinada madurez intelectual y volitiva, sino también porque, en el ámbito en el que nos encontramos, es precisamente esta la edad en la que se le permitía obtener una autorización administrativa

¹⁵ Algunos autores distinguen varias franjas de edad: hasta los siete años, en donde se consideraría a los menores totalmente incapaces; a partir de esa edad, donde se valoraría el grado de desarrollo cognitivo del niño; y los menores de edad con edades cercanas a la mayoría de edad, en donde se presume un grado de madurez similar al de un adulto (LÓPEZ SÁCHEZ, C.: *La responsabilidad civil del menor*, op. cit., pág. 168). Otros consideran que entre los siete y los diez años de edad comienza el desarrollo del menor que permite en determinados supuestos poder considerarle como imputable (GÓMEZ CALLE, E.: «La responsabilidad civil del menor», *Derecho Privado y Constitución*, núm. 7, 1995, pág. 89); y DÍAZ ALABART establece que es la edad de los catorce años la que marca una cierta madurez intelectual y volitiva del menor («Responsabilidad civil por hechos realizados por menores de edad, Comentario a la STS, Sala 1.ª, de 22 de enero de 1991», *Revista del Poder Judicial*, núm. 23, 1991, págs. 135-140).

¹⁶ REGLERO CAMPOS, F.: *Accidentes de circulación: responsabilidad civil y seguro. Estudio del TRLRCSCVM, reformado por la Ley 21/2007, de 11 de julio*, Aranzadi, Pamplona, 2007, pág. 295.

que le capacitaba para conducir un ciclomotor. Si bien, con la entrada en vigor del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, la edad se ha incrementado un año más¹⁷.

En esta línea, la Fiscalía General del Estado, en relación con la seguridad vial, también propone ese límite de los catorce años para poder apreciar una concurrencia de culpas:

«Al amparo de este precepto –Anexo I de la LRCSCVM–, niños que cruzan la calle por un paso no habilitado o que circulan con su bicicleta, están siendo privados de sus indemnizaciones si se les considera causantes del accidente a pesar de su inimputabilidad, entendida como falta de consciencia y voluntad trasgresora [...].

Desde la Fiscalía abogamos por un régimen privilegiado para los menores de edad en la línea marcada por los países europeos más avanzados en esta materia, proponiendo la edad de **14 años como límite innegociable para excluir todo tipo de concurrencia de culpa de la víctima**, en coherencia con otros ámbitos de nuestro ordenamiento jurídico. Desde la perspectiva penal, los catorce años representan el grado de madurez psicofísica suficiente, para exigir responsabilidad penal por las acciones y omisiones cometidas conforme a la Ley Orgánica 5/2000 reguladora de la Responsabilidad Penal del Menor y desde la perspectiva civil, el legislador niega a los menores no emancipados la capacidad para prestar consentimiento (art. 1263 CC), siendo la edad de emancipación los 16 años salvo por razones de matrimonio que se rebaja a los 14 años (arts. 314 y 48 CC). Apuntar finalmente que la edad de 14 años también se tiene en cuenta para otorgar testamento (art. 663 CC)»¹⁸.

3.2. LA IMPUTABILIDAD CIVIL DE LOS SUJETOS DISCAPACITADOS

El incapacitado psíquico o moral se encuentra en una posición de inferioridad con respecto al individuo medio dotado de plenas facultades para percibir los peligros generados por la circulación de vehículos de motor. SOTO NIETO entiende que estos incapacitados no pueden incurrir en culpa, salvo que se demuestre, tras un examen, su «capacidad de entender y prever la producción de unos efectos dañosos en particular», pese a sus limitaciones psíquicas¹⁹. El nivel de diligencia exigible para estas personas que no poseen la capacidad mental para comprender un riesgo o

¹⁷ De esta manera, el artículo 4.2, que establece las clases de permiso de conducción y edad requerida para obtenerlo, indica que la edad mínima para obtener el permiso de conducción de la clase AM, que autoriza para conducir ciclomotores de dos o tres ruedas y cuatriciclos ligeros, será de quince años cumplidos (siempre que no transporten pasajeros, cuya autorización de edad se fija en los dieciocho años).

¹⁸ *Memoria del Ministerio Fiscal 2011*, capítulo III, Centro de Estudios Jurídicos, Ministerio de Justicia, Madrid, 2011, pág. 1050.

¹⁹ SOTO NIETO: «La llamada compensación de culpas», *RDP*, 1968, pág. 414.

evitar un accidente igual al de una persona normal (es decir, una persona prudente) debe ser diferente²⁰, pues no se puede declarar a una persona responsable de acuerdo a un nivel de diligencia que es imposible que puedan cumplir.

Por ello, a la hora de juzgar su conducta, debe tomarse como parámetro un nivel de diligencia menor, en función del grado de incapacidad mental que presenta. Ello debería obligar al juez a tener que analizar, como ya apuntamos en el caso de los menores, la imputabilidad del sujeto discapacitado atendiendo a las circunstancias del caso y al grado de discapacidad intelectual del propio sujeto.

El modelo de comportamiento es el del nivel de diligencia que sería posible pretender de un incapaz afectado por esa enfermedad mental. En tal caso, lo que se valora no es la conducta sino la reprochabilidad de la conducta.

Sin embargo, no debemos olvidar que no nos encontramos ante un problema solo de culpabilidad, sino de causalidad. En consecuencia, el establecer con carácter general una exoneración de la responsabilidad cuando en el accidente se encuentre involucrado un incapaz supondría atribuir la responsabilidad al sujeto capaz aunque solo haya sido causante físico²¹. Por ese motivo, debemos analizar a continuación cuáles son los criterios establecidos por la LRCSCVM y la interpretación jurisprudencial de los mismos que puedan conducir a una mayor protección jurídica de estas víctimas²².

3.3. LA IMPUTACIÓN DE RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA LRCSCVM

Si analizamos la legislación especial en la materia, advertimos varios criterios relevantes. En primer lugar, la imputación de responsabilidad que establece la LRCSCVM no tiene en cuenta la capacidad de discernimiento del sujeto, sino el resultado consecuencia de una actividad generadora de un riesgo, «los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circu-

²⁰ Para un mayor análisis, véase LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J.: «La responsabilidad civil de las personas con discapacidad psíquica», *Responsabilidad civil y seguro: cuaderno jurídico*, núm. 9, 2009, págs. 12-25.

²¹ Señala MEDINA ALCOZ al respecto que, si «la causación (jurídica) del sujeto agente fue meramente pasiva, pues la conducta de la víctima constituyó para él un hecho imprevisible –o previsible, pero inevitable– configurándose como una fuerza mayor exoneradora que impide que el daño se deba a la causación propia del agente, situándolo al margen por completo de la culpa (en la responsabilidad subjetiva), o del riesgo (en la responsabilidad objetiva atenuada), por lo que en definitiva, el daño no sería imputable causalmente al agente físicamente dañoso (*La culpa de la víctima en la producción del daño extracontractual*, Dykinson, Madrid, 2003, págs. 300 y 301).

²² En este sentido, la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad aprobada el 13 de diciembre de 2006 por la Asamblea General de las Naciones Unidas (ONU) recoge los derechos de las personas con discapacidad, imponiendo a los Estados partes la obligación de promover, proteger y asegurar el cumplimiento de los derechos incluidos en las normas internacionales (y que ha sido adaptada normativamente por la Ley española 26/2011, de 1 de agosto), y que supone un aumento del nivel de protección de estas personas y un impulso reformador que salvaguarde sus derechos.

lación» (art. 1). En segundo lugar, nuestro Tribunal Supremo ha calificado acertadamente esta responsabilidad como «responsabilidad objetiva por riesgo de la conducción» y, en este sentido, la responsabilidad del conductor (sea este inimputable o no) debe medirse con arreglo a dicho criterio²³. Por tanto, este criterio de imputación elegido por el legislador, como es el mero hecho de conducir un vehículo a motor, es determinante porque mientras un criterio de culpa subjetivo nos podría llevar a declarar la inimputabilidad de un menor o discapacitado, este segundo comporta la declaración de su responsabilidad civil a causa de los daños ocasionados aunque no pudiera comprender el alcance o el sentido de su actuación como autor de ese resultado.

Este criterio es relevante en el supuesto de daños personales ya que «de esta responsabilidad solo 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» (art. 1, segundo párrafo). Es decir, si no se demuestra alguna de estas causas de exoneración, se entiende que responden el conductor y su aseguradora. En relación con los daños materiales, «el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1.902 y siguientes del Código Civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal, y según lo dispuesto en esta Ley» (art. 1, párrafo tercero). Por tanto, nos encontramos con dos criterios distintos: por un lado, el de imputación de la responsabilidad y, por otro, el régimen de responsabilidad aplicable respecto a los daños materiales y corporales. La aplicación del principio del riesgo debería constituir la base normativa y el criterio general de imputación aplicable a toda la ley, tanto para los supuestos de daños corporales como materiales. Ahora bien, a continuación, observamos una contradicción, al encontrarse sometidos unos y otros a distintos principios²⁴. Por un lado, los primeros, al de una responsabilidad objetiva, y por otro, los daños materiales, al de una responsabilidad subjetiva, lo que conlleva a que los tribunales interpreten conjuntamente ambos criterios, a pesar de su contradicción²⁵.

Por lo tanto, en el supuesto de daños en los bienes, el agente dañador habrá de estar a lo dispuesto en términos generales en el artículo 1.902 del Código Civil y los artículos 106 y siguientes del Código Penal. Respecto a la norma civil, como hemos visto, el menor o incapaz responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable. Si el menor fuera inimputable, la responsabilidad recaerá, de conformidad con el artículo 1.903 del Código Civil, en sus padres, tutores o

²³ Señala, a este respecto, el Tribunal Supremo, Sección 1.ª, en Sentencia de 12 diciembre de 2008 (RJ 2009\527) que: «El principio de responsabilidad objetiva por riesgo limita en todo caso la ausencia de imputación ("quedará exonerado") a los supuestos en que la decisiva intervención de la víctima permite descartar, en todo o en parte, la imputación objetiva del accidente al conductor como producto del riesgo originado por la circulación (cosa que solo ocurrirá en supuestos de intencionalidad o negligencia de la víctima o interferencia causal de su conducta de suficiente gravedad para que pueda ser considerada como hecho ajeno a la conducción o al funcionamiento del vehículo)».

²⁴ MEDINA CRESPO, M.: «La nueva disciplina de la responsabilidad civil automovilística por daños materiales», *BIMJ*, núm. 1775, 1996, pág. 2.426.

²⁵ MONTERROSO CASADO, E.: *Responsabilidad por accidente de circulación. La concurrencia de causas*, Aranzadi, Navarra, 2009, pág. 61.

curadores, constituyendo el fundamento de dicha responsabilidad la omisión de la diligencia en la guarda y cuidado al permitirle conducir un vehículo a motor.

Cuestión distinta es, como veremos más adelante, la determinación de la responsabilidad del inimputable causante del daño en cuanto víctima del accidente. Entonces, es preciso tener en cuenta el anexo I de la ley. En esta norma, la culpa adquiere un carácter objetivo, por lo que cuando el causante del daño sea un inimputable no se establecerá su irresponsabilidad.

Por último, nuestro legislador tiene en cuenta la culpa como premisa en la distribución de la responsabilidad, al ofrecer una solución, en su artículo 1.1, apartado cuarto, para los supuestos en los que concurra la negligencia del conductor y la del perjudicado. Señala a tal efecto la ley que: «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». En ese caso, el texto legislativo no aclara si es posible apreciar la existencia de negligencia en el inimputable para realizar esa distribución. Por otro lado, se presta a una interpretación errónea porque en esos casos en que interviene la culpa de la víctima, sea esta inimputable o no, la exoneración de responsabilidad del conductor en los daños corporales no radica en una cuestión de culpabilidad, sino de causalidad o de imputación, ya que deberá indemnizar al perjudicado salvo que demuestre la inexistencia o interrupción del nexo causal entre su conducta y el daño.

4. LA RESPONSABILIDAD CIVIL DE LOS INIMPUTABLES EN EL DERECHO COMPARADO

Gran parte de las legislaciones de los países de nuestro entorno han adoptado mecanismos de protección jurídica de los inimputables en el ámbito de los accidentes de circulación. En especial, vamos a referirnos al sistema francés, belga, holandés, alemán y suizo.

En Francia, la Ley 85/677, de 5 de julio de 1985, conocida como Ley Badinter, fue aprobada tras un extenso debate jurídico entorno a la idea de la indemnización automática de las víctimas sin tener en cuenta el factor culpa²⁶. Esta ley dispone, en su artículo 3, que «a excepción de los conductores de vehículos terrestres a motor, los accidentados son indemnizados de los daños personales que han sufrido, sin que sea posible oponerles la propia culpa, a menos que esta sea inexcusable y causa exclusiva del accidente», y además establece una especial protección a de-

²⁶ En este sentido, la Ley Badinter debe entenderse como el reconocimiento de un derecho a la indemnización automática de las víctimas y no como un derecho de responsabilidad (ALT-MAES: «Une résurgence du passé: la présomption d'irresponsabilité de l'art. 3 de la loi du 5 juillet 1985», Recueil Dalloz Sirey, *Chronique*, XXXVII, 1990, núm. 30, pág. 220; LÉGIER: «La faute inexcusable de la victime d'un accident de la circulation régi par la loi du 5 juillet 1985», Recueil Dalloz, 1986, *Chronique*, XV, pág. 97).

terminadas víctimas más vulnerables que son indemnizadas de los daños personales, en todos los casos, salvo que hubieran buscado voluntariamente dichos daños. Estas víctimas privilegiadas son aquellas que «tienen menos de dieciséis años o más de setenta, o cuando, cualquiera que sea su edad, son titulares en el momento del accidente, de un título que les reconozca un coeficiente de incapacidad permanente o de invalidez igual o superior a 80 %»²⁷. Por lo tanto, en los casos de daños personales otorga a todas las víctimas una indemnización, excluyendo a los conductores, salvo que haya buscado voluntariamente el daño, sin que sea posible oponerles la propia culpa, a menos que esta sea inexcusable y causa exclusiva del accidente, no computando a este respecto a los incapaces²⁸.

La ley belga relativa a la indemnización de la víctima por accidentes de circulación de 30 de marzo de 1994 (modificada a tal efecto el 19 de enero de 2001) se inspira en la legislación francesa y considera que todos los daños personales causados a una víctima de accidentes de circulación o sus beneficiarios, distintos del conductor o pasajeros, son indemnizados por el asegurador o dueño del vehículo o, si no existe seguro, por el Fondo de Garantía Común²⁹. Ahora bien, con una excepción: que exista culpa inexcusable de la víctima, tal y como establece su artículo 29 bis, siendo «únicamente inexcusable la culpa voluntaria de excepcional gravedad, que expone sin razón válida a su autor a un peligro del cual debería haber tenido conciencia».

Otro ejemplo de legislación protectora es la Ley de Circulación de Vehículos holandesa (Wegenverkeerswet) de 1994, que establece la responsabilidad del conductor que causa daños a terceros, salvo que el accidente se produzca como consecuencia de una fuerza mayor, no incluyendo como tal la defectuosa condición del vehículo, aunque el accidente no se deba a su negligencia (art. 185). Con una matización, si la colisión causa daños a un menor de catorce años no procede oponer esta fuerza mayor a menos que la conducta de este menor, de acuerdo a su edad, sea considerada como dolosa o como imprudencia temeraria³⁰.

En Alemania, la responsabilidad por accidentes de circulación se encuentra regulada en la Ley de Tráfico por Carretera (Straßenverkehrsgesetz), conocida bajo las siglas StVG, que dispone que «el tenedor de un vehículo de motor responde siempre por el daño causado, salvo que el

²⁷ Véanse MAURIN, P. M.: «Comentarios sobre la ley francesa de 5 de julio de 1985 para el mejoramiento de la situación de las víctimas de accidentes de circulación y la aceleración del procedimiento de indemnización de los daños», *RDC*, 1986, pág. 231; CHABAS, F.: «Le droit des accidents de la circulation (après la Réforme du 5 juillet 1985)», *Gazette du Palais*, París, 1985, pág. 121; y SAINT-JOURS, Y.: «De la garantie des victimes d'accidents corporels par les générateurs de risques», *Recueil Dalloz*, núm. 20, 1999, pág. 214.

²⁸ LAMBERT-FAIVRE, M. Y.: *L'indemnisation du dommage corporel*, Ministère de la Justice, 2003, pág. 56; o SAINT-JOURS: «De la garantie des victimes d'accidents corporels par les générateurs de risques», *Recueil Dalloz*, núm. 20, 1999, pág. 121.

²⁹ SARTINI: «Vandenkerckhove», en CAMPBELL, *International Personal Injury Compensation*, Sweet&Maxweel, London, 1996, págs. 19 y 20.

³⁰ VERKEERSRECHT: *Kluwer*, Deventer, 2009, art. 185.

accidente fuese inevitable, aunque una parte no tenga culpa, precisamente porque debe de cubrir el riesgo de tener una cosa peligrosa»³¹. Tras la reforma del BGB del 2000, no resulta aplicable la concurrencia de culpa de la víctima a menores de diez años en el caso de accidentes con un vehículo a motor (§828.2 del BGB).

En el ordenamiento suizo, la Ley Federal de Tráfico por Carretera de 19 de diciembre de 1958, modificada en diversas ocasiones, que suplantó a la anterior ley de 1932, recoge el principio de responsabilidad objetiva (*objektive haftung*), estableciendo una responsabilidad por la operación de vehículos a motor absoluta (art. 59), de la que solo quedará el conductor de un vehículo exonerado de responsabilidad en caso de fuerza mayor, culpa de un tercero o culpa grave de la víctima, siempre que el dueño no fuera culpable y el vehículo no estuviera defectuoso. Además, la culpa resulta irrelevante en los supuestos en que nos encontremos ante víctimas ajenas a la circulación de vehículos de motor, como son los peatones y ciclistas, salvo que hayan buscado voluntariamente el daño. En tales supuestos, los conductores de un vehículo se encuentren sujetos a una responsabilidad sin culpa³².

Una de las diferencias más notables apreciadas en la exposición de estos sistemas en relación con el nuestro es el de la imputación de la responsabilidad, que no se admite en los supuestos en que nos encontramos con «víctimas débiles», como sucede ante la presencia de menores (fijando para ello límites de edad) o ante incapacitados, e incluso el ordenamiento francés establece idéntica consideración respecto a los mayores de setenta años. Sin embargo, nuestra legislación no establece limitación alguna en cuanto a diferentes clases de víctimas, ni siquiera con respecto a los incapaces, es decir, se admite la imputación de la responsabilidad en todos los supuestos, con independencia de la clase de sujeto que resulta víctima del accidente de circulación. La regla 1.2 del anexo de la ley, incluso, expresamente equipara la culpa de la víctima, «al supuesto en que, siendo esta inimputable, el accidente sea debido a su conducta o concurra con ella en la producción del mismo».

Una vez analizada la imputabilidad de los menores e incapacitados y los criterios de imputación que rigen en la LRCSCVM y en el derecho comparado, resulta preciso examinar las responsabilidades derivadas de los accidentes de circulación cuando actúan como agentes dañadores o cuando resultan víctimas del mismo interviniendo causalmente con su actuación en el resultado. Para que resulte ilustrativo, la cuestión a dilucidar es la responsabilidad civil del menor o del discapacitado intelectual que conduce un vehículo a motor y ocasiona un accidente; o que resulta víctima al realizar una actuación incorrecta como puede ser atravesar la calzada por un lugar no habilitado al efecto.

³¹ SCHIEMANN, G.: «Recht der Schuldverhältnisse», en STAUDINGER, *Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen*, tomo 20, vol. II, 13.^a ed., Sellier-de Gruyter, Berlín, 1998, pág. 276.

³² SZÖLLÖSKY, P.: «Some characteristics of the Swiss approach», en ÖRDERTZ y TIDEFELT, *Compensation for personal injury (in Sweden and other countries)*, Juristförlaget, Estocolmo, 1988, pág. 229; y BATTERGAY y CERESOLI: «Switzerland», en CAMPBELL, *International Personal Injury Compensation*, op. cit., pág. 60.

5. LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL INCAPAZ AUTOR DEL DAÑO

Cuando el agente dañador carece de capacidad, como puede ser en el caso de un menor de edad o un incapacitado, se plantea la discusión de si es posible imputarle la responsabilidad en virtud de la causación o contribución al accidente de tráfico. En consecuencia, adquiere especial relieve el cómo intervenga en la causación del daño, siendo determinante el que actúe como conductor de un vehículo de motor. Por ejemplo, si un menor de edad conduce un ciclomotor y atropella a un peatón, nos encontramos con que interviene como agente dañador y debe tenerse en cuenta su imputabilidad civil porque, como tiene capacidad para conducir un vehículo, no estamos ante un supuesto de capacidad limitada y, por lo tanto, el nivel de diligencia exigible será el de un individuo adulto, pudiendo ser considerado responsable fundamentalmente por dos razones. La primera de ellas porque resulta de especial consideración el que nos encontremos ante la realización de una actividad peligrosa en la que está participando en la creación del riesgo al conducir un vehículo, por lo que también le será exigible una diligencia máxima al manejar una máquina o instrumento potencialmente peligroso. La segunda por una razón de índole práctica: los daños causados por un vehículo de motor conducido por un menor son amparados por un seguro suscrito por un adulto responsable o por el propio menor si se encuentra emancipado.

Distinto es el supuesto en el que el incapaz ocasiona el accidente de tráfico mientras circula sin el preceptivo permiso de conducir. Me estoy refiriendo al, cada vez menos frecuente, supuesto del menor de edad al que se le permite conducir un vehículo –generalmente propiedad de los padres o de un tercero adulto– sin licencia. En estos casos, la responsabilidad del menor se establece no por su limitada capacidad de obrar, sino por su falta de pericia al conducir un vehículo de motor³³. Por este motivo, si no resulta acreditada tal impericia, no es posible imputar la responsabilidad únicamente por el mero hecho de carecer de habilitación para conducir, sin perjuicio de las infracciones administrativas a las que pudiera dar lugar su actuación. Y, así, lo vienen declarando nuestros tribunales, nos encontremos o no en presencia de menores de edad. A tal efecto, resulta ilustrativa la SAP de Santa Cruz de Tenerife (Sección 3.ª) de 7 octubre de 2005 (JUR 2005\274029), que señala que «el hecho de que el actor no estuviera en posesión de la correspondiente licencia administrativa o permiso para la conducción del ciclomotor sinistrado carece de relevancia a los efectos de determinación de la culpa –ya exclusiva, ya concurrente– del evento dañoso, pues [...] no se ha demostrado –carga que incumbía a la parte ahora apelante– la ineptitud o impericia –en cualquier grado– para conducir ese tipo de vehículos»³⁴.

³³ En este sentido, DE ÁNGEL YÁGUEZ pone de relieve que, al conducir un menor de edad un vehículo sin estar habilitado para ello, «lo que no parece del todo correcto es que la culpa de la víctima estuviera en la no posesión del permiso de conducir (que por sí misma no implica impericia), sino en el hecho de no haber conducido con la adecuada destreza, circunstancia que puede darse en quien sí posee el permiso» (*Tratado de responsabilidad civil*, Civitas, 3.ª ed., Madrid, 1993, pág. 838).

³⁴ En la misma línea, y en relación con la falta de utilización del casco, se considera por la SAP de Valencia (Sección 9.ª), de 5 abril de 2005 (JUR 2005\11900), que esa infracción, a tenor de los hechos que se estiman acreditados, no resulta determinante o concausa para la producción del accidente por parte de la menor.

En estos casos, si el vehículo contaba con la póliza del seguro, será por cuenta de la entidad aseguradora la indemnización de los daños causados y podrá repetir el pago de la indemnización contra el tomador del seguro o asegurado, conforme a lo previsto en el contrato, en el caso de conducción del vehículo por quien carezca del permiso de conducir [art. 10, letra c), de la LRCSCVM]³⁵. En el caso de que el vehículo conducido por el menor no se encuentre asegurado, es posible también imputar la responsabilidad a los padres o tutores (sin perjuicio de que el Consorcio de Compensación de Seguros abone previamente la indemnización –art. 11 de la LRCSCVM–, que podrá repetir contra los padres, en cuanto tercero responsable o en cuanto propietario del vehículo –art. 10–)³⁶.

Esta imputación de responsabilidad a los padres o tutores no solo es exigible en virtud del artículo 1.903.2 del Código Civil, sino del régimen establecido en la LRCSCVM, que establece la responsabilidad directa del propietario del vehículo, ya que suelen ser los padres los propietarios del vehículo conducido por un menor y, en este sentido, la Ley 21/2007, de 11 de julio, que modifica el texto refundido de la LRCSCVM, quiso añadir un último párrafo al apartado 1 del artículo 1, a cuyo tenor: «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 este, salvo que pruebe que el vehículo le hubiera sido sustraído». Ahora bien, cuando el menor causa un accidente de circulación sin utilizar un vehículo de motor, en su condición de peatón o de conductor de una bicicleta, la reclamación de daños contra los padres debe fundamentarse exclusivamente en el artículo 1.903 del Código Civil. Así sucede, por ejemplo, en los casos en los que una bicicleta conducida por un menor de edad no respeta las normas de circulación y colisiona con un turismo o atropella a un peatón³⁷. Del mismo modo, sucede en los supuestos en los que un menor causa un daño al intentar cruzar la calzada al producirse la caída del conductor de una motocicleta que circula correctamente. En tales casos, observamos pronunciamientos distintos en función de la apreciación de la prueba y la subjetiva interpretación del juzgador. Muestra de ello son las últimas resoluciones encontradas que se exponen a continuación:

³⁵ Es por ello que la Audiencia Provincial de Zaragoza (Sección 4.ª) de 3 junio de 2002 (JUR 2002\200866), en el supuesto en el que propietario del ciclomotor autoriza a su hijo para que circulara con el mismo, y este, a su vez, permite a su amigo utilizarlo un rato, pese a carecer de la oportuna licencia, desestima el recurso de la aseguradora que pretendía la aplicación del apartado c) del artículo 7 –actual art. 10, letra c), de la LRCSCVM– (que establece que el asegurador podrá repetir contra el tomador del seguro o asegurado por causas derivadas del contrato de seguro), ya que se desconoce si en la póliza se pactó la exclusión de la cobertura para el supuesto de utilización o conducción del ciclomotor por quien careciere de la oportuna licencia administrativa que le habilitase para ello. En relación con los gastos sanitarios reclamado por similares hechos, véase la SAP de Segovia (Sección 1.ª), de 22 septiembre de 2006 (JUR 2006\286912).

³⁶ Véase, en este sentido, la SAP de La Rioja de 16 septiembre de 2002 (AC 2002\2118) o de Valencia (Sección 8.ª) de 3 noviembre de 2005 (JUR 2006\101786). También resulta interesante la SAP de Barcelona (Secc. 1.ª) de 30 marzo de 2007 (JUR 2007\243596), que declara la responsabilidad solidaria que asume el propietario del ciclomotor, al permitir la conducción evidentemente negligente a un menor sin carné, y la responsabilidad de los padres por los daños causados por los hijos que se encuentren bajo su guarda.

³⁷ Sirvan como exponentes las siguientes sentencias: SAP Málaga (Sección 5.ª) de 4 mayo de 2011 (JUR 2012\340238), SAP Barcelona (Sección 16.ª) de 2 junio de 2008 (JUR 2008\266629), SAP Guadalajara (Sección Única) de 21 marzo de 2003 (JUR 2003\137111), SAP Sevilla (Sección 5.ª) de 23 enero de 2008 (AC 2008\2153) o SAP Cáceres (Sección 1.ª) de 1 de febrero de 2000 (AC 2000\3851).

- SAP de Barcelona, Sección 17.^a, de 13 septiembre de 2012 (JUR 2012\399193), que establece la existencia de una culpa exclusiva de los padres por los daños causados a un motorista que resulta lesionado al caer al suelo al colisionar con la menor de once años que intentaba cruzar la calzada por un sitio no habilitado y cuando el semáforo estaba en fase verde para los vehículos.
- SAP de Barcelona, Sección 17.^a, de 11 abril de 2012 (JUR 2012\219850), donde se produce un supuesto de las mismas características en el que la menor contaba con doce años de edad. En este caso, sin embargo, se considera que existe una concurrencia de culpas en un 50% debido a la presencia de instalaciones escolares y en horario de salida de colegio, que obligaban al conductor de la motocicleta a extremar su atención y adoptar todas las medidas de precaución exigibles. Del mismo modo, la SAP de Islas Baleares, Sección 5.^a, de 19 marzo de 2012 (JUR 2012\146899), establece una concurrencia de culpas, determinando un aporte causal de un 50% a cada uno de los intervinientes, por la falta de diligencia imputable al peatón, una menor de 15 años, por no transitar por zona peatonal, y al conductor de un ciclomotor, por no poder controlar completamente el vehículo, no tomar las precauciones necesarias y adicionales de seguridad, no realizar maniobras de frenada o esquivas en calzada recta y de anchura considerable, circular a velocidad inadecuada según las características de la vía y campo de visión y no realizar advertencias continuas sobre su proximidad.
- SAP de Zaragoza, Sección 4.^a, de 16 septiembre de 2011 (JUR 2011\348310), en la que el tribunal considera que no resulta suficientemente probado que la menor atravesara el cruce en luz roja, por lo que absuelve a la madre de la menor de cualquier responsabilidad con la consiguiente desestimación de la pretensión indemnizatoria solicitada por el motorista.

En esos supuestos, el incapaz actúa como agente dañador ajeno al ámbito de la circulación de vehículos a motor y no sería aplicable el régimen de responsabilidad que establece el artículo 1 de la LRCSCVM. De ahí que el régimen de imputación de responsabilidad sea subjetivo y revista naturaleza netamente extracontractual, debiéndose analizar la responsabilidad directa del menor por un hecho propio, con fundamento en el artículo 1.902 del Código Civil, y la responsabilidad de los padres, como responsables civiles de la conducta del menor, derivada del artículo 1.903 del mismo texto legal.

6. LA RESPONSABILIDAD CIVIL DE LOS REPRESENTANTES LEGALES POR LOS HECHOS COMETIDOS POR LOS INIMPUTABLES

Como hemos visto, cuando un menor de edad o un incapaz ocasionan un daño es posible atribuir la responsabilidad a los padres por los daños causados por los hijos menores de edad que se encuentren bajo su guarda (en virtud del art. 1.903, párrafo 2.º, del Código Civil) o a los tutores por los perjuicios causados por los menores o incapacitados que están bajo su autoridad y habitan en su compañía (párrafo 3.º de dicho precepto). Por otro lado, en relación con los daños producidos por una persona que debía estar incapacitada legalmente y no lo está, el artículo 229

establece la responsabilidad solidaria de aquellas personas que debieron haber promovido la tutela y la persona bajo cuya guarda se encuentre el menor o incapacitado.

A la luz de tales preceptos, es preciso realizar una serie de consideraciones:

- En primer lugar, la jurisprudencia pone de manifiesto que la responsabilidad declarada en el artículo 1.903 contempla una responsabilidad por riesgo o cuasiobjetiva por la trasgresión del deber de vigilancia³⁸. Si bien, este precepto dispone, en su último párrafo, que dicha responsabilidad cesará siempre que demuestren haber actuado diligentemente para prevenir el daño causado.
- En segundo lugar, en los casos en los que el menor es responsable directo de los hechos derivados de un ilícito penal, existe una responsabilidad de los padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho (por este orden), ya que la Ley Orgánica 5/2000, de 12 de enero, Reguladora de la Responsabilidad Penal de los Menores, establece, en su artículo 61.3, la responsabilidad solidaria con el menor (aunque permitiendo su moderación cuando «no hubieren favorecido la conducta del menor con dolo o negligencia grave»)³⁹. En estos casos, la responsabilidad civil de los aseguradores se contempla en el artículo 63 del texto, en el sentido de que «los aseguradores que hubiesen asumido el riesgo de las responsabilidades pecuniarias derivadas de los actos de esos menores serán responsables civiles directos hasta el límite de la indemnización legalmente establecida o convencionalmente pactada, sin perjuicio de su derecho de repetición contra quien corresponda».
- En tercer lugar, con respecto a la responsabilidad de los progenitores o tutores propietarios de los vehículos y los hijos menores de edad o incapacitados usuarios de los mismos, la responsabilidad puede declararse en virtud de los artículos 1.903 del Código Civil, en cuanto padres o tutores, y 1.1, apartado 5.º, de la LRCSCVM, en cuanto propietarios, como sucederá normalmente con el vehículo conducido por un hijo (por lo tanto, el propietario será responsable de los daños bajo una doble con-

³⁸ La STS de 10 de noviembre de 2006 (RJ 2006, 7170) declara que: «Debe tenerse presente la constante doctrina de esta Sala conforme a la cual la responsabilidad declarada en el artículo 1.903 del Código Civil es directa y cuasi objetiva: aunque el precepto que la declara sigue a un artículo que se basa en la responsabilidad por culpa o negligencia, no menciona tal dato de culpabilidad, y por ello se ha sostenido que contempla una responsabilidad por riesgo o cuasi objetiva, justificada por la trasgresión del deber de vigilancia que a los padres incumbe sobre los hijos sometidos a su potestad, con presunción de culpa, por tanto, en quien la ostenta, y con la inserción de ese matiz objetivo en dicha responsabilidad, que pasa a obedecer a criterios de riesgo en no menor proporción que los subjetivos de culpabilidad, sin que sea permitido ampararse en que la conducta del menor, debido a su escasa edad y falta de madurez, no puede calificarse de culposa, pues la responsabilidad dimana de culpa propia del guardador por omisión del deber de vigilancia, y en este sentido se han pronunciado las SSTS de 14 de marzo de 1978 (RJ 1978, 815); 24 de marzo de 1979 (RJ 1979, 919); 17 de junio de 1980 (RJ 1980, 2409); 10 de marzo de 1983 (RJ 1983, 1469); 22 de enero de 1991 (RJ 1991, 304), 7 de enero de 1992 (RJ 1992, 149); 30 de junio de 1995 (RJ 1995, 5272) y 16 de mayo de 2000 (RJ 2000, 3930)».

³⁹ Véase, VAQUER ALOY: «La responsabilidad civil en la Ley Orgánica de Responsabilidad Penal de los Menores: una propuesta de interpretación», *La Ley*, núm. 5.224, 2001, págs. 1-5.

dición, en calidad de padre del menor y de propietario del vehículo). Ahora bien, en aquellos supuestos en los que la edad de los menores les faculte para conducir ciclomotores⁴⁰, y ocasionen un daño, es importante recordar que resulta posible imputar la responsabilidad directamente al menor porque su capacidad es suficiente para conducir el vehículo, especialmente cuando, en último término, se hará cargo de la indemnización la aseguradora del vehículo (suscrito generalmente por sus padres en cuanto titulares del mismo).

7. LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL INCAPAZ VÍCTIMA DEL DAÑO

7.1. LA EQUIPARACIÓN DE LA CONDUCTA DE LA VÍCTIMA INIMPUTABLE A LA «CULPA DE LA VÍCTIMA»

Para analizar la actuación del incapaz que resulta con su actuación víctima de un accidente de circulación, debemos traer a colación el anexo primero, punto 2, de la LRCSCVM, el cual no permite considerar esa inimputabilidad al fijar, como criterio para la determinación de la responsabilidad y la indemnización, la equiparación a la «culpa de la víctima el supuesto en que, siendo esta inimputable, el accidente sea debido a su conducta o concurra con ella a la producción de este». Por lo tanto, el legislador establece que, si la víctima es un inimputable y el accidente se ocasiona por su conducta o contribuye causalmente a la misma, el supuesto debe equiparse al de la «culpa» de la víctima. Por tanto, no ofrece una especial consideración a la víctima inimputable, sino que equipara, como causa de exoneración de responsabilidad, su conducta a la culpa de la víctima, sin tener en cuenta políticas sociales de protección hacia estos sujetos ni las normas de protección jurídica a los menores e incapaces, a las que hicimos referencia al comienzo de este trabajo⁴¹.

Además, hubiera resultado más acertado que el legislador estableciera la causación o contribución de la conducta de la víctima al daño, sin necesidad de hacer referencia al término «culpa»⁴².

⁴⁰ El artículo 12 del Reglamento General de Conductores, tras la modificación efectuada por el Real Decreto 64/2008, de 25 de enero, exige para obtener licencia de conducción la edad de quince años para conducir ciclomotores, catorce años para conducir vehículos para personas de movilidad reducida (coches de minusválido) y dieciséis años para conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados y conjuntos de los mismos cuya masa o dimensiones máximas autorizadas no excedan de los límites establecidos para los vehículos ordinarios. También prohíbe transportar a pasajeros hasta que el conductor del ciclomotor alcance los dieciocho años y dieciséis en el caso de coches de minusválidos.

⁴¹ Esta equiparación ha sido duramente criticada por parte de la doctrina: TIRADO SUÁREZ, F. J.: «La nueva Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor», *Món Jurídic*, núm. 126, 1996, pág. 29; RUIZ VADILLO, E.: «La Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados: los baremos», *RES*, núm. 85, 1996, pág. 24; YZQUIERDO TOLDADA, M.: *Aspectos civiles del nuevo Código Penal*, Dykinson, Madrid, 1996, págs. 152 y ss.; REGLERO CAMPOS, F.: «La equiparación de la conducta de los inimputables a la culpa exclusiva de la víctima», *op. cit.*, págs. 90 y 91; MONTERROSO CASADO, E.: *Responsabilidad por accidentes de circulación*, *op. cit.*, pág. 123.

⁴² Sostiene MEDINA ALCÓZ que «hay que entender que cuando el precepto habla de conducta como circunstancia exoneradora de responsabilidad del conductor, quiere decir causa jurídica», sea esta imputable o no; y precisamente cuando «se habla impropiaemente, con referencia a los inimputables, de culpa de la víctima, el término culpa no ha de enten-

Si interpretamos literalmente este apartado primero del anexo y la referencia a los inimputables, parecería indicar que, si una persona interviene en un accidente sin mediar culpa, tendría derecho a indemnización (en virtud del riesgo como criterio de imputación de responsabilidad que establece el art. 1.1 de la ley), mientras que si la misma es un inimputable carecerá de la misma (según preceptúa el apartado 1º.2 del anexo). Por lo tanto, si el legislador no desea otorgar una especial protección jurídica a los inimputables, a diferencia de otros ordenamientos de nuestro entorno, debería al menos corregir la literalidad del texto⁴³. Al menos, no cabría ninguna duda de que el conductor quedaría exonerado totalmente de responsabilidad cuando la conducta de la víctima, sea esta inimputable o no, sea la única causa del accidente.

Por tanto, no solo queda el conductor exonerado de responsabilidad si prueba que los daños corporales se debieron únicamente a la conducta o negligencia del perjudicado, sino que, en virtud del anexo de dicha ley, el accidente debido a la conducta de la víctima inimputable (que equivale a la culpa de la víctima) produce el mismo efecto.

7.2. LA «CONDUCTA O NEGLIGENCIA» DEL INIMPUTABLE COMO CAUSA DE EXONERACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD

La LRCSCVM introdujo una novedad con respecto a la antigua Ley sobre Uso y Circulación de Vehículos de Motor (LUCVM), al sustituir el término «culpa o negligencia» por una simple «conducta o negligencia» del perjudicado. De manera que, como hemos visto, el conductor queda exonerado de la responsabilidad civil respecto a los daños personales cuando «los daños fueron debidos únicamente a la conducta o negligencia del perjudicado» (art. 1.1, párrafo 2.º). Esta variación terminológica abrió un debate doctrinal acerca de si la misma implica un endurecimiento del deber de diligencia exigible sobre la actuación del perjudicado, puesto que si interpretábamos literalmente este precepto resultaba que una simple acción, sin negligencia, por parte de la víctima, fuera esta inimputable o no, podría exonerar de responsabilidad al conductor. Esa interpretación incluso dejaría desprotegida a aquellas víctimas inimputables, al mismo tiempo que lanzaría una invectiva contra la teoría del riesgo inherente a la circulación de vehículos a motor.

El legislador lo que ha pretendido no es reinterpretar el criterio de la culpa exclusiva de la víctima, exigiendo únicamente la conducta de la misma para que el conductor del vehículo resulte

derse en sentido técnico-jurídico de autorresponsabilidad personal por falta de diligencia, sino en sentido vulgar, como sinónimo de causa, título de conducta o actuación» (*La culpa de la víctima en la producción del daño extracontractual*, op. cit., págs. 316 y 317).

⁴³ Para ello, REGLERO propone eliminar el apartado 1.2 del anexo de la ley e introducir un cuarto párrafo al artículo 1.1 en los siguientes términos: «El inimputable cuya participación en un accidente del que resulten daños a su persona o a sus bienes hubiera podido ser calificada de negligente de haber sido imputable, carecerá de todo derecho a la reparación si el accidente no puede serle también imputado culpablemente al conductor del vehículo o a su propietario o verá disminuido ese derecho si pudiera serlo en la proporción que resulte del grado de participación negligente de cada uno de ellos en el accidente» («La equiparación de la conducta de los inimputables a la culpa exclusiva de la víctima», *RES*, núm. 85, enero-marzo, 1996, págs. 88 y 89).

exonerado de responsabilidad, sino que su fundamento no es otro que incluir a los inimputables en el accidente como causa de exoneración de la responsabilidad.

Una vez sentada esta premisa, es preciso indicar que para que cualquier víctima no reciba indemnización por el daño o vea reducida su cuantía, debe haber contribuido culposamente al resultado dañoso y no existir ningún deber de diligencia que objetar al agente dañador⁴⁴, lo cual resulta difícil de cumplir en este ámbito al encontrarse guiada esta responsabilidad por un eminente carácter objetivo donde el simple riesgo representa un factor determinante a la hora de imputar la responsabilidad.

Ahora bien, debemos recordar que el conductor, simplemente con la circulación del vehículo, concurre al daño mediante la creación de un riesgo, ya que «siempre existe una causa material, el vehículo que circula poniendo en peligro la integridad física de las personas, imputable al conductor»⁴⁵. Precisamente, por la aplicación de esta responsabilidad derivada de una actividad que crea un peligro para terceros ajenos a la circulación (como son los peatones) resulta difícil asumir que las lesiones son producidas debido «únicamente a la conducta o negligencia del perjudicado», salvo que nos encontremos ante situaciones dolosas o ante la ausencia de nexo causal.

En definitiva, considero que la exoneración de responsabilidad del agente debido a la conducta o negligencia exclusiva de la víctima, recogida en el artículo primero de la LRCSCVM, debe interpretarse con criterio restrictivo, ya que se trata de una excepción a la responsabilidad legal del conductor. En este sentido, entiendo que existiría una concurrencia de causas entre el conductor del vehículo y la víctima de un accidente de circulación en el caso de intervención culposa de la víctima. En tales casos, la víctima verá reducida su indemnización, y no perderá totalmente su derecho a la indemnización (como se aprecia en algunas resoluciones), salvo en los casos de dolo o ausencia de nexo causal. Así, para apreciar la culpa exclusiva de la víctima, no es suficiente con que el resultado dañoso se debiera a la conducta de la víctima, sino que es necesario que el agente dañador empleara todas las medidas a su alcance para evitar el accidente, debiendo acreditarlo quien lo alega, sin que al juzgador albergue duda sobre ello.

Cuando nos encontramos ante un menor de edad o antes incapaces sin una capacidad suficiente de entendimiento y ajenos al ámbito de la circulación de vehículos de motor, sería deseable realizar una interpretación aún más restrictiva. En tales casos, comparto la opinión de REGLERO de que no debe apreciarse culpa exclusiva de la víctima⁴⁶, a no ser que su conducta fuera dolosa;

⁴⁴ Para un mayor análisis sobre la cuestión, véanse: RODRÍGUEZ MARÍN, C.: «Culpa de la víctima y responsabilidad sin culpa», *RD*, 1992, págs. 113 y ss.; MUÑOZ SABATÉ, L.: «La prueba imposible de la culpa exclusiva de la víctima», *RJC*, 1974, págs. 339 y ss., y «De nuevo sobre la culpa exclusiva de la víctima», *RJC*, 1980, pág. 488; REGLERO CAMPOS, F.: «El juicio ejecutivo de la Ley del Automóvil: la culpa exclusiva de la víctima como causa de oposición al ejecutante», *Revista del Poder Judicial*, núm. 4, 1986, págs. 127-134.

⁴⁵ MONTERROSO CASADO, E.: *Responsabilidad por accidente de circulación*, op. cit., pág. 409.

⁴⁶ La razón para negar la falta de culpa exclusiva de la víctima en los supuestos en que dicha víctima es un menor, anciano o incapacitado se encuentra en la falta de imputabilidad de los mismos, es decir, en la carencia de un «juicio de reproche» (REGLERO CAMPOS, F.: *Accidentes de circulación: responsabilidad civil y seguro. Estudio del TRLRSCVM*,

y ello sin perjuicio del derecho de repetición contra padres o tutores en el supuesto de que exista una vulneración de los deberes que les son exigidos⁴⁷.

La intervención de la víctima ajena a la circulación de vehículos a motor, como lo son los peatones, no es equiparable a la del conductor de un vehículo⁴⁸, ya que en este último supuesto existe también una contribución al riesgo del conductor de una máquina tecnológicamente peligrosa con respecto a la inofensividad y la debilidad de la víctima peatón. Por tanto, entiendo que la conducta de la víctima ajena a la circulación de vehículos de motor es absorbida, en mayor o menor medida, dependiendo de las circunstancias que rodeen al supuesto, por el riesgo de origen unilateral generado por el conductor del vehículo. Y, de esta manera, únicamente será posible la reducción de su cuantía de la indemnización.

Una vez realizadas estas aclaraciones, es difícil hallar supuestos en los que exista culpa exclusiva de la víctima, ya que dicha exclusividad debe interpretarse en un sentido estricto, precisamente por la responsabilidad, en virtud del riesgo, derivada de la circulación de vehículos de motor. Tan solo serían claros exponentes de la misma los casos en los que la víctima se arroja al tráfico rodado o realiza una conducta suicida, es decir, aquellos supuestos en los que el conductor del vehículo no pudo realizar maniobra alguna que evitara un resultado lesivo. Ello no es óbice para que no pueda estimarse una concurrencia de causas entre el agente dañador y la víctima, imputándole a esta última un porcentaje muy elevado de responsabilidad. En definitiva, en los supuestos en los que la víctima ajena a la circulación de vehículos ha actuado de manera negligente, no debemos olvidar que, aunque no exista culpa alguna imputable al conductor del vehículo, es precisamente sobre el peatón sobre el que recaen las consecuencias del riesgo generado con la puesta en circulación del vehículo.

Esta interpretación guarda coherencia con el artículo 4 de la Directiva 2005/14/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005, que establece la siguiente modificación de la Directiva 90/232/CEE, añadiendo el artículo siguiente:

«Artículo 1 bis.

El seguro mencionado en el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE cubrirá los daños corporales y materiales sufridos por peatones, ciclistas y otros usuarios no motorizados de vías públicas, quienes, como consecuencia de un accidente en

reformado por la Ley 21/2007, de 11 de julio, Aranzadi, Pamplona, 2007, 193). En el mismo sentido, SOTO NIETO, Responsabilidad civil derivada del accidente automovilístico, op. cit., pág. 31.

⁴⁷ En esta línea, sostiene CASAS PLANES la exoneración de responsabilidad del agente solo cuando se hubiera ocasionado deliberadamente el daño o exista culpa de un tercero (como es el caso de los padres) en el control o vigilancia del inimputable («La contribución de la víctima a la producción del daño: análisis jurisprudencial del supuesto de la víctima menor de edad e incapaz», *Revista Práctica de Derecho de Daños*, núm. 52, 2007, págs. 5 y ss.).

⁴⁸ «Es preciso diferenciar aquellos supuestos en que la víctima sea un peatón de aquellos otros en que sea el conductor de un vehículo, por la sencilla razón de la diferente contribución al riesgo de cada uno de ellos» (REGLERO CAMPOS, F.: *Accidentes de circulación: responsabilidad civil y seguro*, op. cit., pág. 185).

el que intervenga un vehículo automóvil, tendrán derecho a ser indemnizados de conformidad con el Derecho civil nacional. El presente artículo se entenderá sin perjuicio de la responsabilidad civil, ni del importe de la indemnización».

La previsión inicial de esta quinta directiva sobre la cobertura de los daños sufridos por peatones y ciclistas pretendía que el seguro funcionara como un «seguro de accidentes» para que en el caso de sufrir daños fueran protegidos, incluso en el supuesto de que el accidente se debiera a su culpa exclusiva⁴⁹. Sin embargo, finalmente, al sustituir la frase «con independencia de la responsabilidad de su conductor» por la de «de conformidad con el Derecho civil nacional», no ha añadido nada nuevo al actual régimen⁵⁰.

7.3. LA CONTRIBUCIÓN CAUSAL DEL IMPUTABLE AL ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN

Cuando el inimputable contribuye a que se ocasione el accidente de tráfico, se plantea la cuestión de si el conductor debe responder por la totalidad de daños o si únicamente responderá en proporción a su porcentaje de culpa.

Un sector mayoritario de la doctrina, prescindiendo de la imputabilidad del incapaz, admite que un menor inimputable puede ser responsable no solo como agente dañador, sino también como víctima⁵¹, mostrándose favorable a la admisión de la concurrencia de culpas, en sentido impropio, cuando la víctima contribuyó con su conducta al resultado dañoso, con la consecuente reducción de la indemnización⁵². Incluso se admite la existencia de «culpa» de la víctima menor

⁴⁹ REGLERO CAMPOS, F.: «La quinta directiva CEE sobre seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y las previsiones de incorporación al ordenamiento español», en MORENO MARTÍNEZ, J. A. (coord.): *La responsabilidad civil y su problemática actual*, Dykinson, Madrid, 2007, págs. 950 y 951.

⁵⁰ MONTERROSO CASADO, E.: *Responsabilidad por accidentes de circulación*, op. cit., págs. 407-412.

⁵¹ DÍAZ ALABART indica que «para el caso de que el menor sea causante y víctima a la vez no debe plantearse ningún problema especial: se valorará la incidencia de su conducta en el nexo causal del daño y responderá de esa parte» («Comentario a la Sentencia de 1 de febrero de 1989», *CCJC*, núm. 19, especialmente págs. 151 y 157, con cita, en este sentido, de las SSTs de 27 de junio de 1983, 17 de diciembre de 1986 –relativa a accidente de circulación– y de 2 de marzo de 1988). GÓMEZ CALLE, haciéndose eco de un sector de la doctrina alemana, sostiene que «lo que importa en estos casos es la proyección de la conducta de la víctima en la causación material del resultado lesivo, porque cada uno ha de afrontar las consecuencias de la propia actuación, esto es, que el llamado a responder solo deberá hacerlo en la medida en que haya causado el daño» (*La responsabilidad civil de los padres*, op. cit., págs. 420 y 421).

⁵² En cuanto a la distribución de los daños entre agente dañador y víctima inimputable, señala SANTOS BRIZ, «el sentido amplio de inculpa permitirá comprender en la concurrencia de responsabilidades a menores e inimputables en sentido clásico, al menos como norma general» («Comentario al artículo 1902», en *Comentarios al Código Civil y compilaciones forales*, dir. por ABADALEJO, T., XXIV, Editoriales de Derecho Reunidas, Madrid, 1984, pág. 144; y en «La compensación de culpas. Su aplicación en el seguro de suscripción obligatoria de automóviles», *RD*, vol. 72, 1988, pág. 771). Señala ÁLVAREZ FERNÁNDEZ que «no se trae a colación la culpa del menor o incapacitado, que en modo alguno pueden captar adecuadamente el peligro al que se expone, sino la concurrencia causal, física u objetiva, de su

de edad, exonerando incluso totalmente de responsabilidad al conductor del vehículo involucrado, ya que es la concurrencia causal en la producción del daño la que se trae a colación. Por razones de equidad, muchas resoluciones recogen esta postura, como veremos más adelante, salvo que fuera previsible la actuación del menor o del incapaz (por ejemplo, si el conductor divisa a un menor de siete años en la inmediación de la calzada y no reduce la velocidad, incurrirá en negligencia porque es previsible que los menores realicen conductas irreflexivas).

La causalidad aportada por el inimputable es un factor determinante para la ruptura del nexo causal, incluso cuando intervenga junto con el agente dañador, generándose una «concurrencia de causas»⁵³.

8. POSICIONES JURISPRUDENCIALES RELATIVAS A LA RESPONSABILIDAD DE LA VÍCTIMA INIMPUTABLE EN LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN

La jurisprudencia vertida sobre la responsabilidad civil de la víctima inimputable en los accidentes de tráfico resulta contradictoria. Se observan, y en especial en los últimos años, resoluciones dispares en supuestos muy similares, especialmente en el caso de menores que irrumpen en la calzada, saliendo entre dos vehículos o en las proximidades de centros escolares. En unas ocasiones se ha estimado la existencia de culpa exclusiva del menor, en otras se ha considerado una concurrencia de culpas (o de causas) e, incluso, otras han imputado toda la responsabilidad en el conductor del automóvil.

8.1. RESOLUCIONES QUE ESTIMAN LA EXISTENCIA DE CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA

Para declarar la existencia de una culpa exclusiva de la víctima debe ser el conductor (art. 1.1, párrafo segundo, de la LRCSCVM) o su entidad aseguradora (art. 7 de la ley) quien pruebe que fue la víctima quien provocó el daño en su totalidad.

Los tribunales suelen ser más reacios a admitir la culpa exclusiva de la víctima ya que esta siempre ha merecido una interpretación muy restrictiva por parte de la jurisprudencia, teniendo en cuenta que se trata de una excepción en un régimen general que consagra y busca la indemnización

conducta a la producción del resultado dañoso» («La concurrencia de culpas o de causas en el ámbito de la responsabilidad civil extracontractual», *Cuadernos de Derecho Judicial XIX: Responsabilidad Civil*, CGPJ, 1993, pág. 445).

⁵³ El poco afortunado término «concurrencia de culpas» conllevaría, bajo una interpretación estricta, que para poder apreciar la misma fuera preciso que el sujeto sea imputable. La denominación «concurrencia de causas» es más apropiada pues son precisamente las causas las que nos permiten apreciar el origen del daño (MONTERROSO CASADO, E.: *Responsabilidad civil por accidentes de circulación*, op. cit., pág. 65).

a ultranza del perjudicado. Es por ello que únicamente debería producir la exoneración de la obligación de indemnizar en aquellos supuestos en los que «el único fundamento del resultado, rompiendo el nexo causal, haya sido el comportamiento culposo de la víctima» (STS de 27 de mayo de 1982, RJ 1982/2603, entre otras). En otras palabras, para que se estime esa excepción no se puede imputar al conductor del vehículo ninguna clase de negligencia, ni aun mínima o levisima en su comportamiento.

Por lo tanto, esta figura debe interpretarse restrictivamente desde la órbita de la causalidad, sin que sea suficiente para que el conductor quede liberado de responsabilidad el que exista culpa solamente de la víctima, sino que además exige que la misma sea la única causa del accidente. En consecuencia, es necesaria una relación causa-efecto entre la conducta de la víctima y el resultado dañoso desde el punto de vista de la teoría de la causalidad adecuada.

Y esa causalidad conlleva a que, cuando sea previsible la presencia del transeúnte en la vía, no sea posible que el conductor quede exonerado de responsabilidad por el atropello, especialmente si existe señalización advirtiendo de la proximidad de una zona escolar y de la obligación de disminuir la velocidad.

A pesar de estas consideraciones y atendiendo a la previsión del accidente, cuando nos encontramos ante supuestos donde un menor o un incapaz resulta atropellado por un vehículo a motor, no existe un pronunciamiento uniforme al respecto. En determinadas ocasiones se ha apreciado responsabilidad del conductor, sin imputar culpa alguna a la víctima atropellada, salvo en supuestos donde es el menor el que literalmente «choca» contra el vehículo (por ejemplo, golpeándose con el lateral o la parte trasera del vehículo). En otras, en similares circunstancias, se ha estimado que nos encontramos ante un supuesto de concurrencia de causas.

A continuación se recogen algunas de las resoluciones más recientes, y sin ánimo de ser exhaustivos, en torno a la apreciación de la existencia de la culpa exclusiva de la víctima en atropellos de menores de edad:

- **SAP de Navarra (Sección 1.ª), de 6 junio de 2008 (JUR 2008\326277)**. Esta resolución señala que la irrupción en la calzada del menor constituye la causa única y excluyente del atropello por los siguientes hechos: cruzar por una carretera, por un lugar no habilitado para ello, de manera sorpresiva, tener el conductor del turismo una vivienda a la derecha que dificultaba su visibilidad en el cruce (pese a existir un espejo de visibilidad situado a la izquierda de la calzada), producirse el atropello cuando el vehículo ya había sobrepasado perpendicularmente al menor (al producirse el golpe contra el espejo retrovisor derecho). Y ello, a pesar de existir una limitación de velocidad, y advertencia de peligro por la presencia de niños que pudieran cruzar la calzada. La Audiencia señala que no aprecia «culpa o negligencia alguna en la conducción, que permita una equitativa moderación de la responsabilidad». Y, además, impone la carga de la prueba a la víctima al declarar que «no existe prueba alguna de que el conductor del turismo haya incurrido en negligencia por leve que fuera, pues no consta que circulara a velocidad superior

no solo a la permitida, sino siquiera superior al trazado y circunstancias de la vía en ese momento».

- **SAP de Tarragona (Sección 3.ª), de 28 mayo de 2009 (JUR 2009\392280).** La sentencia considera acreditada una culpa exclusiva de la víctima, un menor de edad, peatón, que invade precipitada, inminente y rápidamente la calle por la que circulaba el vehículo en la confluencia de dos calles con un ángulo muerto de 90º, sin visibilidad y sin que existiera ningún espejo que permitiera apreciar la incorporación del cualquier sujeto o vehículo a la calle donde se produjo el accidente. Se trataba de una calle recta, sin aceras, de anchura irregular y de dimensiones muy estrechas, con una pendiente ascendente del 7% y sin señalización alguna. Tampoco consideraba probado que el conductor fuera a excesiva velocidad. Por ello, considera que no cabe atribuir ninguna responsabilidad al conductor del turismo, pues el mero hecho de que este fuese conduciendo un vehículo de motor no permite, en estos casos en los que ha quedado acreditada una culpa exclusiva de la víctima, que pueda atribuírsele responsabilidad alguna.
- **SAP de Salamanca (Sección 1.ª), de 22 junio de 2009 (AC 2009\1718).** La sentencia estima la excepción de la culpa exclusiva de la víctima, peatón, menor de edad que resulta atropellado y fallece. Considera que la causa eficiente del atropello fue su súbita irrupción en la calzada desde el lado derecho, entre dos vehículos estacionados, en el momento en el que el conductor circulaba a una velocidad adecuada e impactando con su parte frontolateral derecha. Considera que esta causa, unida a la inexistencia de culpa o negligencia en el conductor del vehículo (que circulaba adecuadamente, siendo correcta la maniobra realizada para evitar el atropello), determina la inexistencia de responsabilidad por parte de este, interpretando de esta manera el artículo 1.1, párrafo segundo, de la LRCSCVM.
- **SAP de Castellón (Sección 1.ª), de 29 octubre de 2010 (JUR 2011\65214).** Se aprecia la existencia de culpa exclusiva de la víctima en el supuesto acaecido en el que el menor cruza la calzada de manera sorpresiva, por lugar no habilitado para ello, considerando que «nada pudiera hacer el conductor del turismo para evitar el accidente». Y concluye, a tal efecto, que «no debemos olvidar, por otro lado, que en estas cuestiones de invasión de la calzada por los peatones para cruzarla, no se atribuye según la jurisprudencia responsabilidad al conductor de modo genérico y menos automático, sino atendiendo a las circunstancias concurrentes en cada caso o para poder apreciar la posibilidad de concurrencia de culpas, lo que suele suceder cuando el peatón es avistado con tiempo y un conductor medianamente diligente y atento puede detener o desviar el vehículo y evitar el atropello. Ni esta ni cualquier otra actuación determinante de culpa imputable al referido conductor puede aquí deducirse del resultado probatorio reflejado en la sentencia impugnada, que de modo preciso y determinante atribuyó al recurrente la irrupción inesperada de su hijo menor de edad en la vía pública, ya que no se acreditó la concurrencia de motivo alguno que justificara tan atrevido proceder, por lo que la causa del accidente, eficiente y exclusiva, está en la conducta del peatón, que se presenta descuidada».

- **Auto de la AP de Valencia (Sección 11.ª), de 22 julio de 2011 (JUR 2011\389248).** La parte ejecutada se opone en este caso al auto de cuantía máxima alegando la culpa única y exclusiva de la víctima, al entender que el atropello ocasionado por el conductor del vehículo, cuando arrancaba después de haber parado por haber cruzado otros niños con anterioridad, fue debido a que la niña de manera repentina y de imprevisto salió entre dos coches estacionados por lugar no habilitado para cruce, no pudiendo evitar el atropello el conductor del vehículo; y en segundo la concurrencia del culpas. La Audiencia señala que, a pesar de que no puede discutirse que, circulando por las inmediaciones de un colegio, el conductor debió extremar la precaución adecuando al máximo la velocidad del vehículo a las circunstancias de la vía, ello no es óbice para constatar que no hay ninguna prueba que permita concluir que o bien el conductor iba a una velocidad superior a la recomendable, o bien que circulaba desatento; la distancia recogida en el croquis entre el lugar del atropello y la distancia donde quedó la menor podían indicarnos que la velocidad no era adecuada, sin embargo esta es una mera suposición que no está apoyada en ningún elemento fáctico suficiente. Y tampoco considera acreditada la distracción del conductor.
- **SAP de Valladolid (Sección 3.ª), de 25 de julio de 2012 (JUR 2012\288746).** La Audiencia considera que el atropello es exclusivamente imputable a la negligencia del menor, que procedió a cruzar la vía desde el margen izquierdo según sentido de marcha del turismo, corriendo y por un paso de peatones cuando el semáforo que afectaba su marcha se hallaba en fase roja, irrumpiendo bruscamente en el carril del vehículo tras un seto de cierta altura que existe en la mediana. Y señala que no puede apreciarse culpa alguna en la actuación de la conductora del turismo, pues reputa acreditado que circulaba a una velocidad adecuada a la reglamentada y a las circunstancias de la vía, sin que pudiera apercibir con una mínima antelación la presencia del niño en la calzada y, por tanto, reaccionar frenando o realizando una maniobra evasiva. Bajo esta premisa señala que: «Ciertamente tanto la normativa viaria cuanto la jurisprudencia obligan ante la presencia de menores o ancianos en las inmediaciones de la calzada a extremar las precauciones por parte de los conductores, debiendo reducir la velocidad e incluso detener los vehículos si así fuere preciso, pues la inmadurez de unos y las limitadas facultades de los otros hace que frecuentemente observen comportamientos disconformes con la señalización y la normativa que rige el tráfico. Ahora bien, tales precauciones lógicamente solo resultan exigibles cuando la presencia del menor o del anciano puede ser observada por el conductor o bien resulta previsible, circunstancias estas que no concurren en el caso que nos ocupa».
- **Auto de la AP de Barcelona (Sección 1.ª), de 30 marzo de 2012 (AC 2012\912).** La apelación tiene por objeto el auto de cuantía máxima por daños personales dictado en favor de la menor de nueve años de edad, que había sido atropellada en la zona adyacente al colegio donde estudiaba y a cuya ejecución se había opuesto la aseguradora alegando la culpa exclusiva de la víctima y, subsidiariamente, la concurrencia de culpas por haber omitido los padres la diligencia debida en la vigilancia de la menor. La Audiencia considera que la sola circunstancia de tener lugar en una zona escolar y en horario de entrada al colegio no significa que no se pueda circular sino

que debe hacerse observando las máximas cautelas, entre ellas las prevenidas en el artículo 46 del RGC de circular a velocidad moderada y deteniendo si es preciso la marcha del vehículo cuando las circunstancias lo exijan, especialmente en los casos de «peatones en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella, principalmente si se trata de niños, ancianos, invidentes u otras personas manifiestamente impedidas». Sin embargo, considera determinante para estimar la culpa exclusiva de la víctima la práctica imposibilidad para el conductor de poder anticiparse o prever la súbita irrupción de la menor en la calzada pues por su corta estatura, en consonancia con su edad, quedaba oculta entre los vehículos aparcados y, añade, «máxime cuando el vehículo causante del atropello era un turismo Seat Ibiza cuyo habitáculo no permite la visibilidad o vista panorámica que ofrecen otros modelos de automóvil». La Audiencia no considera hechos determinantes que el accidente tuviera lugar frente a la entrada de un colegio, en horario escolar, y que, conociendo el profesor de la autoescuela dicha circunstancia, le resultara exigible una mayor diligencia. En cuanto a la alegación de que la víctima fuera una menor de edad irresponsable, argumenta que «la esencia de la excepción de la culpa exclusiva se encuentra en el plano de la causalidad, y desde esta perspectiva ha de interpretarse la referida excepción, de modo que no se considera imputable el resultado habido al conductor del vehículo pues en tales supuestos se entiende producida una ruptura del nexo causal, incluso en aquellos supuestos como el de autos en donde se predica una responsabilidad objetiva para paliar en lo posible el riesgo asociado a la circulación de vehículos de motor (y recoge la ya lejana STS de 27 de mayo de 1982 –RJ 1982, 2603–, que destacaba como "la culpa de la víctima exonera al agente cuando es único fundamento del resultado rompiendo el nexo causativo")».

- **SAP de Girona, Sección 1.ª, de 17 enero de 2013 (JUR 2013\73789).** Se considera acreditado que el atropello del menor se produjo, como causa principal o directa, por la súbita irrupción del menor en la calzada, en las proximidades de un colegio sin que se aprecie infracción alguna por parte del conductor de dicho vehículo, que no tuvo tiempo de reaccionar ante la repentina irrupción del niño. La Audiencia considera que: «No es admisible el argumento del apelante cuando defiende que el conductor debió prever que podía darse una situación como la producida. El hecho de que cerca del lugar hubiera un colegio público no comporta necesariamente que hayan de adoptarse obligatoriamente las prevenciones que establece el artículo 46 del Reglamento de Circulación que obliga a circular de forma moderada e incluso a detener el vehículo si las circunstancias lo exigen en supuestos tales como proximidad a centros docentes o lugares de previsible presencia de niños y ello máxime, se reitera, cuando la única prueba es la declaración del propio conductor, ignorándose otros extremos de relevancia, como la amplitud de la calle, la proximidad del colegio, la frecuencia de la circulación, etc. No hay un informe pericial sobre la mecánica del accidente». Además, tiene en cuenta que «la posibilidad de realizar maniobras evasivas o de emergencia ante un antirreglamentario comportamiento ajeno depende en muchas ocasiones de la temporaneidad de las mismas, es decir, de su posibilidad dentro de la pericia exigible a todo conductor, y en el presente caso ha quedado

acreditado que para el conductor del turismo la irreflexiva irrupción del peatón fue súbita e inopinada, sin posibilidad de efectuar maniobra distinta». En este sentido, concluye que, en supuestos de atropellos de peatones, hay que atender y ponderar todas las circunstancias fácticas concurrentes en cada caso, porque como dice la sentencia del Tribunal Supremo de 27 de enero de 2005 (y las que en ella se citan) «en estas cuestiones de invasión en las carreteras por los peatones para cruzarlas, no se atribuye según la jurisprudencia responsabilidad al conductor de modo genérico y menos automático, sino atendiendo a las circunstancias concurrentes en cada caso o para poder apreciar la posibilidad de concurrencia de culpas, lo que suele suceder cuando el peatón es avistado con tiempo y un conductor medianamente diligente y atento puede detener o desviar el vehículo y evitar el atropello».

Como podemos apreciar en estas resoluciones, la culpa exclusiva de la víctima se configura en el rechazo de la apreciación de que en el conductor no concurría ninguna acción culpable. Dicha interpretación no tiene en cuenta los criterios analizados de imputación del riesgo, la carga de la prueba que incumbe al conductor de que empleó todas las medidas a su alcance para evitar el accidente, ni tampoco efectúa una interpretación en beneficio de las víctimas ajenas a la circulación de vehículos a motor, ni sobre la base del origen unilateral del riesgo generado por el conductor ni sobre la especial protección de los inimputables.

8.2. RESOLUCIONES QUE ESTIMAN LA CONCURRENCIA DE CULPAS

El Tribunal Supremo ha tenido ocasión de pronunciarse en supuestos en los que se ha estimado la existencia de una concurrencia de culpas o de causas que dieron lugar al accidente de circulación⁵⁴. Entre ellos, resulta ilustrativa la **STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª), de 6 noviembre de 2008 (RJ 2008\5899)**, que confirma la SAP de Murcia (Sección 4.ª), de 3 noviembre de 2003 (JUR 2004\76137), que apreciaba un concurso de culpas y atribuía en un 50% de responsabilidad a cada uno de los intervinientes por la inidónea atención del conductor y la irregular interrupción en la calzada de la peatón menor de edad. En este sentido, el Alto Tribunal declara la concurrencia de culpa, ya *in eligendo* –con relación al lugar escogido para atravesar la calzada–, ya *in vigilando* o *in omitiendo*, respecto de la forma en que pretendió realizar dicha acción y, en todo caso, respecto de la menor que la acompañaba y que irrumpió inopinadamente en la calzada; y por parte del conductor del vehículo por la invasión del vehículo de la parte izquierda de la calzada, en el sentido de su marcha.

⁵⁴ A modo de ejemplo, podemos resaltar las SSTs de 30 de junio de 1972, que rechaza la existencia de culpa exclusiva de la víctima en el supuesto en que los menores de edad, que se encontraban jugando, cruzan la calzada porque «es notorio que el juego absorbe totalmente a los niños y quedan abstraídos de los peligros que les rodean, por lo que, si es insuficiente disminuir la velocidad, la obligación del conductor es parar»; de 17 de diciembre de 1986, que declara una concurrencia de culpas entre el conductor del camión y el ciclista, de quince años; o de 1 de febrero de 1989, donde el tribunal modera la responsabilidad porque, aunque sostiene que no es posible declarar la existencia de «culpa» por parte del menor de edad, sí es posible tener en cuenta «la conducta del menor al interferir en la relación causal mediante su irrupción irreflexiva pero inesperada en la trayectoria del vehículo causante del atropello».

Entre todas las resoluciones dictadas, sin duda, la sentencia más relevante hasta esta fecha es la **STS de 12 diciembre de 2008** (RJ 2009\527), cuyo ponente (el Excmo. Sr. Juan Antonio Xiol Ríos) ha puesto de relieve la trascendencia de la negligencia de la víctima ajena a la circulación de vehículos a motor en la imputación al conductor de los daños personales derivados de la circulación. Mantiene que no resulta de aplicación la exención de responsabilidad del conductor o la concurrencia de culpas, previstas en el artículo 1 de la LRCSCVM, cuando contribuya a la producción del daño junto a la conducta negligente del conductor del vehículo. Y en este sentido expone que:

«El principio de responsabilidad objetiva por riesgo limita en todo caso la ausencia de imputación ("quedará exonerado") a los supuestos en que la decisiva intervención de la víctima permite descartar, en todo o en parte, la imputación objetiva del accidente al conductor como producto del riesgo originado por la circulación (cosa que solo ocurrirá en supuestos de intencionalidad o negligencia de la víctima o interferencia causal de su conducta de suficiente gravedad para que pueda ser considerada como hecho ajeno a la conducción o al funcionamiento del vehículo).

En el caso de accidente de circulación con víctimas ajenas a la circulación de vehículos, como es el caso de los peatones, debe rechazarse la interpretación de que la responsabilidad del conductor es paralela a la responsabilidad de la víctima negligente, pues la ausencia o moderación de la responsabilidad del primero deriva de la falta de imputación objetiva a pesar del riesgo creado, y no de una responsabilidad subjetiva del conductor paralela a la posible responsabilidad subjetiva de la víctima por los daños causados.

Como consecuencia de ello, debemos concluir que es plenamente correcta la doctrina de aquellas Audiencias Provinciales que mantienen que no es de aplicación la exención de responsabilidad del conductor o la concurrencia de culpas prevista en el artículo 1 LRCSVM, al menos cuando, contribuyendo a la producción del resultado dos conductas, la del conductor del vehículo de motor y la de la víctima ajena a la circulación de estos vehículos, la conducta del conductor es de tal entidad cuantitativa y cualitativa que se constituye en causa determinante de la colisión, aun cuando exista una contribución causal de la víctima de escasa entidad o desproporcionada en relación con la del conductor del vehículo de motor»⁵⁵.

⁵⁵ Esta doctrina ha sido recogida en numerosas resoluciones de las Audiencias Provinciales como son: SAP Cantabria (Sección 2.ª) de 4 noviembre de 2011 (JUR 2013\25094); SAP Álava (Sección 1.ª) de 19 diciembre de 2011 (JUR 2012\49867); SAP Soria (Sección 1.ª) de 15 diciembre de 2011 (JUR 2012\10577); SSAP Barcelona (Sección 4.ª) de 12 julio de 2011 (JUR 2011\344750) y (Sección 17.ª) auto de 22 diciembre de 2009 (JUR 2010\116062) y 12 septiembre de 2012 (JUR 2012\347956); SSAP León (Sección 1.ª) de 21 febrero de 2012 (JUR 2012\87663), de 28 abril de 2011 (JUR 2011\214999), de 25 abril de 2011 (JUR 2011\215166), de 16 noviembre de 2011 (JUR 2011\419780) y de 14 diciembre de 2010 (JUR 2011\69797); SAP Jaén (Sección 1.ª) de 11 noviembre de 2010 (JUR 2011\122821); AP Islas Baleares (Sección 5.ª), auto de 3 febrero de 2010 (JUR 2010\135658) y auto de 17 septiembre de 2010 (JUR 2010\411677); SAP Tarragona (Sección 3.ª), auto núm. 223/2009 de 3 noviembre de 2009 (JUR 2010\45387); SSAP Pontevedra (Sección 1.ª) de 16 septiembre de 2009 (JUR 2009\436992), 29 octubre de 2009 (JUR 2009\488299), 1 marzo de 2011 (JUR 2011\157070) y 21 julio de 2011 (JUR 2011\307807).

Respecto a las audiencias, resultan innumerables las resoluciones en las que se estima una concurrencia de causas y, por consiguiente, se establece una reducción de la cuantía de la indemnización, argumentando que el conductor no probó que adoptara las medidas oportunas para evitar el accidente, realizando una interpretación extensiva de su previsión. Ahora bien, en estos pronunciamientos, como podemos apreciar a continuación, existe disparidad de criterios a la hora de fijar los porcentajes de responsabilidad atribuibles a cada una de las partes que intervienen en el accidente.

- **SAP de A Coruña (Sección 4.ª), de 9 diciembre de 2005** (JUR 2006\13070). A pesar del atropello por el cruce inadecuado de niño de nueve años para coger el autobús escolar, la Audiencia establece la responsabilidad del conductor al 90 % por la ausencia de frenazo, reducción de velocidad o uso de señales acústicas para percibir al menor de su presencia.
- **SAP de La Rioja (Sección 1.ª), de 13 febrero de 2006** (JUR 2006\89229). En este supuesto resulta atropellado un menor, de siete años de edad, que salió solo de la tienda de su madre y se dispuso a cruzar la carretera, estableciéndose culpa, en un 90 %, del demandado al considerar que, pese a que su velocidad era moderada y adaptada a las circunstancias de la circulación, no resultó acreditado que estaba privado de visibilidad.
- **Auto de la AP de Las Palmas (Sección 4.ª), de 30 junio de 2008** (JUR 2008\300779). La Audiencia estima la existencia de una concurrencia de causas en el atropello del menor, que se produjo en una travesía sin aceras que obliga a los peatones a caminar por el borde de la misma, siendo estos visibles desde lejos por tratarse de una recta con perfecta visibilidad, y que a escasos metros del lugar del atropello hay una parada de autobuses y un paso de cebra, habiendo un continuo flujo de personas entrando y saliendo de un restaurante y su aparcamiento, y hallándose señalizada la calzada con una limitación de velocidad de 40 kilómetros por hora, que considera que superaba el conductor. Considera que «en casco urbano o población donde es más previsible la presencia de personas y transeúntes y hay que extremar aún más el nivel de diligencia exigible al manejar una maquina objetivamente peligrosa, y por ello debió atemperar la velocidad del vehículo a la permitida o autorizada reglamentariamente, al objeto poder controlar y detener con indemnidad el vehículo ante contingencias como la acaecida, o de poder reducir al máximo el riesgo de posibles daños». A la vista de las circunstancias concurrentes, la velocidad superior del vehículo, la existencia de un tramo recto y ampliamente visible, y atendido al principio de seguridad o defensa y el poderío de la máquina, del automóvil, y el evidente riesgo que su uso comporta, estima que el tanto de culpa imputable al conductor del vehículo fue de un 45 % y el 55 % restante a la propia conducta inopinada y sorpresiva del menor perjudicado.
- **SAP de Jaén (Sección 2.ª), de 16 febrero de 2010** (JUR 2010\198016). En este caso, la peatón, una menor de diez años, resultó atropellada cuando cruzaba la calzada de forma incorrecta e imprudente desde una calle que confluía en aquella, y lo hacía

corriendo y por lugar no habilitado para ello. La Audiencia considera que, a pesar de ello, el conductor no ha probado que circulara a una velocidad normal y atemperada al ámbito urbano y atento a todas las circunstancias del tráfico. Y, además, se da la circunstancia de que la menor al ser golpeada por el vehículo cayó al suelo, de lo cual ha de colegirse que debía ir a más velocidad de la permitida y desatento a la conducción al no haber visto a la menor que desde la esquina se disponía a cruzar, máxime cuando él sabía que en esa dirección solían venir menores de la piscina, no siendo por otro lado infrecuente dicho comportamiento en los menores de esa edad, razón por la cual no puede calificarse de hecho inesperado e imprevisto para un conductor, por lo que ha de descartarse la culpa exclusiva de la víctima. Y, con base en ello, fija el porcentaje en 70 % de culpa para la víctima y 30 % para el conductor. A tal efecto señala: «La negligencia del peatón que es atropellado por un automóvil solo puede ser tomada en consideración para atemperar, o incluso anular el nacimiento de la responsabilidad civil por parte del conductor del vehículo generador del riesgo, en relación a las lesiones sufridas por aquel. Por ello, será el conductor del vehículo quien deba acreditar no solo que el accidente se produjo por culpa única y exclusiva del peatón, sino además que conducía correctamente su automóvil, es decir, que actuó en todo momento, con la atención y diligencia que las circunstancias requerían, pese a lo cual no pudo evitar el resultado dañoso producido, o lo que es lo mismo, que no existió por su parte la más mínima culpabilidad o reprochable participación en dicho resultado, y que fue la peatón atropellada, la única y exclusiva responsable de su atropello. La inexistencia de prueba o cualquier duda a este respecto deberá favorecer a la víctima y provocar la desestimación de las pretensiones del conductor demandante, en aplicación del criterio de responsabilidad cuasi-objetiva que rige en esta materia, pues a diferencia de lo que sucede en los supuestos de colisión de dos automóviles o aparatos que entrañan un mismo o parecido riesgo, aquí, los intervinientes en el accidente –peatón y turismo– notoriamente ocupan posiciones muy distintas y desequilibradas como productores o generadores de riesgo [...]. Frente al principio de confianza en la normalidad del tráfico debe anteponerse el principio de seguridad así como el de conducción dirigida o controlada e igualmente el principio de defensa al peatón, como tradicionalmente ha venido señalando nuestra jurisprudencia.

- **Auto de la AP de Barcelona (Sección 19.ª), de 17 marzo de 2010 (JUR 2010\244920).** El supuesto parte del atropello de un niño de cinco años de edad que se suelta de la mano de su abuela, cruzando la calzada corriendo unos metros antes del paso de peatones, y fallece como consecuencia de estos hechos. La Audiencia tiene en cuenta la edad de la víctima, la responsabilidad de la abuela y la existencia del seguro obligatorio, señalando que: «En el presente caso se ha de tener muy presente que la víctima es un niño de cinco años por lo que a su edad no se le puede exigir una diligencia personal propia y menos aún rigurosa, lo que desplazaría la responsabilidad a su cuidadora, es decir a su abuela, por lo que no puede hablarse de culpa exclusiva de la víctima. Tampoco puede trasladarse toda la responsabilidad a la abuela, pues que se suelte un

niño de la mano de quien lo lleva es algo corriente y la función del seguro obligatorio debe cubrir estos hechos. Ya que se ha de tener en cuenta que el seguro obligatorio no penaliza al conductor del vehículo sino que protege a las víctimas de los accidentes de circulación por el riesgo que los vehículos producen, por lo que en este caso la cobertura debe amparar a los perjudicados por la muerte de su hijo. No obstante no puede eludirse que la manera de producirse el suceso hace que la indemnización deba reducirse en un 25% de acuerdo con lo establecido en el Baremo».

- **Auto de la AP de Madrid (Sección 14.ª), de 16 septiembre de 2010** (JUR 2010\362622). La Audiencia aprecia la existencia de una concurrencia de culpas en un 50% del conductor que circulaba, infringiendo la normativa, a 30 o 40 kilómetros por hora por lugar señalizado a 20 kilómetros por hora, y del peatón, de quince años, que cruzó la calzada por un lugar no señalado al efecto (existía un paso de peatones 15 metros antes y otro 15 metros después) y que tropezó con el bordillo de la acera cayendo a la calzada cuando se aproximaba el vehículo al correr atropelladamente para alejarse de un lugar o situación no deseada. A tal pronunciamiento legal llega a considerar que la aseguradora ejecutada no ha demostrado plenamente que el conductor del vehículo actuó con toda la diligencia que exigían las circunstancias concretas del caso, ni, por ello, que el peatón incurrió en conducta culposa única, total exclusiva y excluyente.
- **SAP de Soria (Sección 1.ª), de 15 diciembre de 2011** (JUR 2012\10577). Se considera que la irrupción del menor, de doce años de edad, en la calzada fuera de un paso de peatones, que salió rápidamente de entre dos coches aparcados y sin comprobar previamente que no venía ningún vehículo, aunque fue una causa importante en el accidente, no fue la única ya que el conductor no extremó todas las medidas de seguridad posibles, pues sin duda una menor velocidad, ante la previsible irrupción de peatones en la calzada (debido a la cercanía del parque, la fecha y hora, sábado por la tarde, con buen tiempo, con gran cantidad de peatones y con vehículos aparcados a ambos lados de la vía, con ancho para un solo vehículo en una sola dirección), le hubiera permitido reaccionar a tiempo, y evitar el accidente o al menos disminuir sus graves consecuencias, lo que supone que su conducta también influyó en la causación del accidente y sus consecuencias. Además, la policía determinó que no hubo maniobra evasiva, que era difícil hacerla dadas las circunstancias, pero no imposible. Por ello, establece una concurrencia de culpas, fijando la misma en un 60% para el menor y un 40% para el conductor.
- **SAP de Islas Baleares (Sección 5.ª), de 19 marzo de 2012** (JUR 2012\146899). En este caso en el que resulta atropellado un menor de nueve años de edad, que fallece como consecuencia del accidente, la Audiencia estima el concurso de culpas, con un aporte causal de un 50%, entre el peatón, por la falta de diligencia imputable al mismo al no transitar por zona peatonal, y el conductor de la motocicleta, por la falta de diligencia imputable al no poder controlar completamente el vehículo, no tomar precauciones necesarias y adicionales de seguridad, no realizar maniobras de frenada o esquivas en calzada recta y de anchura considerable, circular a veloci-

dad inadecuada según las características de la vía y campo de visión y no realizar advertencias continuas sobre su proximidad.

- **SAP de Sevilla (Sección 5.ª), de 11 junio de 2012 (JUR 2012\330155).** El supuesto enjuiciado es la irrupción en la calzada, de entre dos vehículos aparcados, a la izquierda de la dirección que llevaba el automóvil, de una menor de once años de edad, que resulta atropellada por la conductora del vehículo. A la hora de valorar si su conducta fue una concausa o un factor desencadenante del resultado lesivo, considera que no se adoptaron las medidas correctas ante hechos que eran fácilmente previsibles, y que, con las medidas adecuadas, se podían haber evitado y, en este sentido, declara que: «No se ha realizado el menor esfuerzo para advenir que se adoptaron todas las medidas necesarias, sobre la base de parámetros de normalidad, y que resultaron inadecuadas ante las circunstancias extraordinarias que concurrieron». Ahora bien, considera que no fue la única conducta desencadenante del resultado lesivo, sino que en el mismo incurrió, en igual grado, la conducta de la menor, que, por su edad, considera que «estaba plenamente capacitada para adoptar las mínimas medidas de precaución –si se entendía que no estaba por su edad, indicaría un desatento comportamiento de los progenitores que no la acompañan desde el colegio a su domicilio–, consistentes en no irrumpir precipitadamente en la calzada». También precisa que no resulta trascendente el ritmo de esa actuación (que fuera de prisa o corriendo, y que «quizás sea mejor corriendo porque es menor el tiempo que se invierte»), sino que lo importante es el acto previo, es decir, de cerciorarse que podía hacerlo sin peligro alguno, máxime cuando estamos ante una vía estrecha, en la que tanto el peatón como el vehículo que por la misma circule tienen escasas capacidades de eludirse uno al otro. No considera que fuera una vía en la que, por su configuración, fuera muy dificultosa la visibilidad para comprobar que se aproxima algún vehículo, ya que era recta y en un mismo plano. Y concluye que «es innegable y consustancial, que si se produjo el atropello, es porque no se realizó esta actividad previa de comprobar que podía hacerlo sin peligro alguno, sin la presencia de un vehículo, de modo que se interceptaran las trayectorias». En conclusión, estima la existencia de dos conductas que han coadyuvado al resultado lesivo, y que al no ser posible determinar el grado de cada una de ellas, entiende que concurren al 50%, con la consecuencia que ha de tener a efectos indemnizatorios.
- **SAP de Murcia, Sección 1.ª, de 18 septiembre de 2012 (JUR 2012\371102).** En este caso un menor resulta atropellado en su pierna con la rueda posterior izquierda del turismo, cuando el menor regresaba corriendo al lado derecho de la calzada después de haber dejado un papel en el contenedor existente en el lado izquierdo de la misma. Aunque se discute si el lugar del accidente se trataba de un paso de peatones, por estar casi borradas sus líneas y por no tener señal vertical, el tribunal considera que se apreciaban parte de esas líneas, se encuentran junto a un rebaje en la acera para el paso de minusválidos y el propio conductor conocía el lugar de los hechos, que además se trataba de una zona urbana, junto a unos jardines. La circunstancia de que el menor saliera corriendo y la limitada visibilidad del conductor

conduce a que la Audiencia estime la existencia de una responsabilidad compartida, valorando en un 30% la del menor y la del conductor del turismo en el 70% restante.

- **SAP de Madrid, Sección 1.ª, de 12 julio de 2013 (JUR 2013\262482).** Se trata de un supuesto en el que se produce el atropello de una menor, que de manera imprevisible salió entre dos coches para cruzar la calzada por un lugar no autorizado al efecto, con la circunstancia de que era de noche y en una zona con escasa iluminación. En el juicio el adulto a cargo de la niña reconoce haber cruzado en diagonal la vía por la que circulaba el vehículo con tres menores de entre 10 y 4 años de edad y que se detuvo al comprobar la presencia del vehículo, si bien, de forma impulsiva, la menor víctima del atropello se soltó y echó a correr al paso del vehículo. La Audiencia aprecia la existencia de una concurrencia de culpas en un 75% del conductor, que se dirigía a su casa e iba buscando aparcamiento, considerando que es quien está obligado a mantener atención en la conducción y adecuarse a las condiciones de la vía. Considera que el impacto se produce de frente, lo que considera esencial para valorar la prueba, dado que la niña no impactó con un lateral (pues entonces resultaría lógico no poder verla).

8.3. RESOLUCIONES QUE DESESTIMAN LA CONCURRENCIA DE CULPAS RESPECTO AL INCAPAZ CONCAUSANTE DEL DAÑO

El rechazo fundamental a la concurrencia de culpas versa sobre la imposibilidad de «imputación» de la conducta culposa a la víctima y sobre la existencia de determinadas circunstancias personales que impiden el nacimiento de la «culpa». Son escasas las sentencias en las que se ha rechazado la concurrencia de culpas de los menores o incapaces en función de su inimputabilidad, especialmente cuando un menor es atropellado⁵⁶. Entre ellas, encontramos alguna que merece la pena destacar como, por ejemplo, la SAP de Murcia (Sección 5.ª), de 22 octubre de 2010 (JUR 2011\5152), en la que el atropello de la menor de dieciséis meses de edad se produce por el propio padre, cuando salía marcha atrás con su vehículo del garaje de su casa, y considera improcedente apreciar compensación alguna de culpas derivada de la conducta de la víctima porque era una niña de corta edad; la SAP de Guipúzcoa (Sección 2.ª), de 10 de junio 1999 (AC 1999\6240), estima la existencia de una concurrencia de culpas entre el conductor del vehículo y los padres del menor que resulta atropellado cuando intentaba atravesar la calzada por lugar no destinado al efecto, tras apearse del vehículo, señalando que «a la menor no le es posible reprocharle nada, pero sí al conductor, que le acompañaba y a los padres de conformidad con el artículo 1.903 del Código Civil»; o la de Ciudad Real, Sección 2.ª, de 25 de enero de 1999 (AC 1999\2922), que establece la responsabilidad del conductor ya que considera que en el supuesto de un menor de

⁵⁶ SSTs de 5 de abril de 1963, 26 de junio de 1968, 30 de junio de 1972, 1 de marzo de 1973, 1 de junio de 1974, 15 de noviembre de 1982 y 31 de octubre de 1985.

diez años que resulta atropellado no es posible apreciar la existencia de una culpa consciente, entendida como aquella donde el perjudicado es consciente del acto que realiza y lo lleva a cabo por confianza o descuido, y declara que no puede predicarse que su actuación, dada la edad en relación con las circunstancias concurrentes, estuviese presidida por la consciencia exigida debiendo no apreciarse la culpa exclusiva de la víctima.

Más abundantes resultan las ocasiones en las que se admite la responsabilidad total del conductor, pero no argumentando la inimputabilidad del menor, sino por no acreditar la exoneración de responsabilidad del conductor en función de la previsibilidad, buscando para ello mecanismos interpretativos de la exigencia de diligencia, de una manera ilimitada.

Por último, una última corriente viene rechazando la existencia de una concurrencia de culpas cuando, como hemos visto, la contribución de la víctima sea de escasa entidad en relación con la del conductor del vehículo de motor. De esta manera, la STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª), de 12 de diciembre de 2008 (RJ 2009\527), declara la existencia de una responsabilidad exclusiva del conductor en el atropello del peatón, rechazando la existencia de un concurso de culpas al considerar que la conducta del peatón tiene un carácter secundario e insuficiente para reducir o eliminar la imputación de daños al conductor, pues a pesar de que atravesó la calzada por un lugar incorrecto, la circulación del conductor fue imprudente y sin la debida reacción exigida por las circunstancias concurrentes. En este sentido, se entiende que «la relevancia de la conducta del conductor, cuya responsabilidad debe medirse, como sujeto pasivo de la imputación, con arreglo a un criterio de responsabilidad objetiva por los riesgos de la conducción», mientras que la negligencia del peatón (consistente en penetrar en la calzada por una parte por la que no era previsible que el vehículo circulase, y en circunstancias que imponían a un conductor especiales deberes de precaución) «tiene un carácter secundario que impide atribuirle relevancia a los efectos de exonerar al conductor de la imputación del daño producido como ajeno, en todo o en parte, a su responsabilidad objetiva por los riesgos de la circulación».

9. CONCLUSIONES: LA PROBLEMÁTICA DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DE LOS INIMPUTABLES Y PROPUESTAS DE *LEGE FERENDA*

En virtud de todas las consideraciones expuestas a lo largo de este trabajo, considero que la problemática de la imputación de responsabilidad adquiere diferentes connotaciones cuando se trata de una víctima incapaz, pues la responsabilidad por riesgo derivada de la circulación de vehículos de motor mientras, por un lado, hace responder al conductor del vehículo sin necesidad de culpa, por el otro, requiere la existencia de una conducta culposa de la víctima ajena al tráfico de vehículos para que aquel que introduce un peligro quede exonerado de responsabilidad. Por tales motivos, entiendo que, aunque la víctima contribuya a la causación del daño, la imputación de responsabilidad por riesgo haría responder al conductor, sin que pudiera liberarse totalmente de responsabilidad.

En este sentido, deberían rechazarse las soluciones de *lege lata* aplicables que fueran desventajosas para los menores e incapaces como es la apreciación legal establecida a favor de la

exoneración total de responsabilidad del conductor en los casos en que se trata de sujetos sin una capacidad suficiente de entendimiento.

No deben juzgarse en igual posición al conductor y al peatón atropellado, máxime cuando nos encontramos en presencia de inimputables, al ser el interés protegido diferente en uno y otro caso. Quien crea el riesgo es el conductor de la máquina; y por ello se le debe exigir una mayor diligencia. En este sentido, los tribunales deben incrementar el deber de cuidado del conductor del vehículo, requiriéndole un agotamiento de la diligencia, ya que el uso o posesión del automóvil de por sí implica un riesgo, siendo suficiente ese riesgo para exigir responsabilidad.

Aunque algunas sentencias, como hemos visto, no partan de esa premisa en sus pronunciamientos, no debemos olvidar que la LRCSCVM prescinde del requisito de la culpa para imputar la responsabilidad al conductor (pues se responde en virtud del riesgo), si bien la vulneración de las normas o deberes impuestos en el tráfico rodado tendrán relevancia en la distribución de la misma, al igual que en los supuestos de daños materiales.

En el caso de intervención culposa de los inimputables en el accidente, la actual legislación dificulta la posibilidad de dotar de protección a estos sujetos. Como hemos visto, el mecanismo utilizado por algunos tribunales es el de declarar no acreditada la exoneración de responsabilidad del conductor en función de la previsibilidad o la diligencia exigible al conductor del vehículo al no emplear todas las medidas a su alcance para evitar el accidente, tratando de hallar un mecanismo que permita apreciar, al menos, una posible concurrencia de causas (en mayor o menor medida) que se traduzca en una indemnización a la víctima aunque fuera aminorada.

Para lograr una mayor seguridad jurídica, debido a las disparidades existentes en los pronunciamientos jurisprudenciales que fluctúan desde la responsabilidad del conductor, la concurrencia de culpas hasta la culpa exclusiva de la víctima, resultaría precisa una modificación del texto legal teniendo en cuenta la necesaria protección social al menor y al discapacitado intelectual. Como propuesta de *lege ferenda* sería deseable que, cuando la víctima incapaz ajena a la circulación de vehículos de motor sea un menor de catorce años o posea un alto nivel de demencia, quedara totalmente indemnizada en cuanto a los daños personales, a pesar de su contribución a la causación del daño, sin perjuicio del derecho de repetición contra padres o tutores en el supuesto de que exista una vulneración del deber de vigilancia de estos sujetos.

En esta línea a favor de los incapaces evoluciona el derecho comparado de nuestro entorno. Por un lado, hemos apreciado en la legislación francesa una especial protección a aquellas víctimas (no conductores, menores de dieciséis años, incapaces y mayores de setenta años), al no permitir oponer su culpa exclusiva en el accidente, salvo que hubieran buscado voluntariamente el daño sufrido. Por otro lado, la legislación belga y holandesa establece que si la víctima es un menor de catorce años deberá ser totalmente indemnizada, a menos que, en función de su edad, pueda considerarse que su conducta fue dolosa. También la legislación alemana impide estimar la existencia de una concurrencia de culpas en presencia de menores con una edad inferior a diez años. E, incluso, la legislación sueca va más allá y protege a todas las víctimas ajenas a la circulación de vehículos (como lo son los peatones y ciclistas) sean o no inimputables, salvo en el caso de dolo.

Resulta, por tanto, deseable acometer una reforma del artículo 1 y del anexo de la LRCSCVM, y para ello se elevan dos propuestas:

- La primera de ellas sería establecer un régimen de responsabilidad civil objetiva absoluta para los inimputables, en el que el conductor del vehículo que cause un daño respondiera por el daño causado, sin posibilidad de exonerarse de responsabilidad, equiparando en tales casos la causalidad física con la jurídica. En tales casos, sería indiferente la contribución causal de este inimputable al daño porque, en cualquier caso, debería el conductor del vehículo responder por la totalidad del daño sin que fuera posible una aminoración de la cuantía indemnizatoria recibida por el menor o el incapaz. Esta reserva debería introducirse únicamente con respecto a los daños corporales, sin que afectara a los materiales. Consecuencia de la adopción de este sistema sería el mantenimiento de un sistema de responsabilidad objetiva absoluta (cuyo título de imputación fuera la causa física) de los inimputables y un sistema de responsabilidad objetiva atenuada (con un título de imputación en virtud del riesgo) para el resto de sujetos que son víctimas de un accidente de circulación. Y, respecto a los daños materiales, un sistema de responsabilidad general subjetivo, aplicable para todos los sujetos, sin olvidar, eso sí, el criterio de imputación de la responsabilidad en virtud del riesgo aplicable, como principio general, para todo tipo de daños.

Es cierto que este sistema contradice los requisitos esenciales de la responsabilidad civil y el principio del enriquecimiento injusto⁵⁷, pero ya el propio sistema instaurado en este ámbito parte precisamente de una teoría objetiva de la responsabilidad que busca precisamente la protección de la víctima y superar la noción de imputabilidad.

- La segunda opción que se propone es la de instaurar un seguro de accidentes para los inimputables. La doctrina en los supuestos de los incapaces ha ido articulando, con carácter general, propuestas para el resarcimiento de los daños causados a la víctima como alternativa a la imputación de la responsabilidad, como puede ser un seguro obligatorio o un seguro de accidentes para los inimputables o, incluso, un fondo de garantía para los incapaces naturales⁵⁸. En el ámbito de los accidentes

⁵⁷ A este respecto, MEDINA ALCOZ considera inadecuada la exoneración de responsabilidad a la conducta autodañina del incapaz pues «aunque es humanamente comprensible la generosidad intuitiva de que se hace gala con tal postura, lo cierto es que, desde un punto de vista estrictamente jurídico, la adjudicación de responsabilidad al mero causante físico del daño distorsiona las exigencias más elementales de la justicia conmutativa a la que sirve el instituto» (*La culpa de la víctima en la producción del daño extracontractual*, op. cit., pág. 301). MEDINA CRESPO pone de relieve que supondría una superobjetivación de la responsabilidad. Y, en este sentido, apunta que considera injusto socialmente que una víctima causante del un accidente quede desprotegida, pero jurídicamente también resultaría injusto jurídicamente que el agente dañador, cuando sea un mero ejecutor material, deba indemnizar por unos daños causados por la propia víctima (*Responsabilidad civil automovilística. De las culpas absueltas a las inocencias condenadas*, Comares, Granada, 1996, pág. 144).

⁵⁸ Véanse YÁÑEZ VIVERO, F.: *Culpa civil y daño extracontractual originado por persona incapaz. Un análisis en el marco del Derecho Europeo de Daños*, Aranzadi, Navarra, 2009; o MEDINA ALCOZ, M.: *La culpa de la víctima en la producción del daño extracontractual*, op. cit., págs. 340 y ss.

de circulación, al contar ya con un seguro obligatorio de responsabilidad civil del automóvil, la opción sería extender la cobertura a estos accidentes, al margen de la imputación de la responsabilidad. A través de esta cobertura, estos sujetos serían indemnizados aun cuando hubieran participado con una actuación inadecuada en la causación del siniestro, es decir, sin mediar la responsabilidad del conductor del vehículo causante material de los daños. En definitiva, se trataría de un reconocimiento de un derecho a la indemnización automática de las víctimas, más que la extensión de un mecanismo de imputación de la responsabilidad.

De esta manera se lograría la tutela de las víctimas inimputables e, incluso, se podría incluir a cualquier sujeto ajeno a la circulación de vehículos a motor, como son los peatones, salvo cuando hayan buscado intencionalmente el daño (o en caso de culpa o negligencia particularmente grave). Sin embargo, este aspecto merece un estudio mucho más profundo que dejaré para otra ocasión, pues su análisis escapa a los límites de este trabajo.

Bibliografía

- ALT-MAES, F. [1990]: «Une résurgence du passé: la présomption d'irresponsabilité de l'art. 3 de la loi du 5 juillet 1985», *Recueil Dalloz Sirey, Chronique*, XXXVII, núm. 30.
- ÁLVAREZ FERNÁNDEZ, C. J. [1993]: «La concurrencia de culpas o de causas en el ámbito de la responsabilidad civil extracontractual», *Cuadernos de Derecho Judicial XIX: Responsabilidad Civil*, CGPJ.
- BATTERGAY, O. y CERESOLI, A. [1988]: «Switzerland», en *Campbell, International Personal Injury Compensation (in Sweden and other countries)*, Juristförlaget, Estocolmo.
- CASAS PLANES, M.^a D. [2007]: «La contribución de la víctima a la producción del daño: análisis jurisprudencial del supuesto de la víctima menor de edad e incapaz», *Revista Práctica de Derecho de Daños*, núm. 52, págs. 5 y ss.
- CHABAS, F. [1985]: «Le droit des accidents de la circulation (après la Réforme du 5 juillet 1985)», *Gazette du Palais*, París.
- CONDE-PUMPIDO FERREIRO, C. [1969]: «Los problemas de la responsabilidad civil por los hechos ilícitos de los incapaces», *Estudios de derecho civil en honor al profesor Castán Tobeñas*, vol. 2, págs. 73-110.
- DE ÁNGEL YÁGUEZ, R. [1993]: *Tratado de responsabilidad civil*, Civitas, 3.^a ed., Madrid.
- DE SALAS MURILLO, S. [2003]: *Responsabilidad civil e incapacidad. La responsabilidad civil por daños causados por personas en las que concurre causa de incapacitación*, Tirant lo Blanch, Valencia.
- DÍAZ ALABART, S.: «Comentario a la Sentencia de 1 de febrero de 1989», *CCJC*, núm. 19.
- [1991]: «Responsabilidad civil por hechos realizados por menores de edad, comentario a la STS, Sala 1.^a, de 22 de enero de 1991», *Revista del Poder Judicial*, núm. 23, págs. 135-140.
- Dirección General de Tráfico, DGT [2011]: *Anuario estadístico de accidentes 2010*, Ministerio de Interior, Madrid.

- [2012]: *Anuario estadístico de accidentes 2011*, Ministerio de Interior, Madrid.
- FLEMING, J. G. [1987]: *The law of torts*, 7.ª ed., Sidney.
- FUNDACIÓN MAPFRE [2012]: «Prioridades en España en la seguridad de los peatones: niños, adultos y mayores».
- GÓMEZ CALLE, E.: [1992]: *La Responsabilidad civil de los padres*, Montecorvo, Madrid.
- [1995]: «La responsabilidad civil del menor», *Derecho Privado y Constitución*, núm. 7.
- LAMBERT-FAIVRE, M. Y. [2003]: *L'indemnisation du dommage corporel*, Ministère de la Justice.
- LÉGIER, G. [1986]: «La faute inexcusable de la victime d'un accident de la circulation régi par la loi du 5 juillet 1985», *Recueil Dalloz*, Chronique, XV.
- LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J. [2009]: «La responsabilidad civil de las personas con discapacidad psíquica», *Responsabilidad Civil y Seguro: Cuaderno Jurídico*, núm. 9, págs. 12-25.
- LÓPEZ SÁCHEZ, C. [2001]: *La responsabilidad civil del menor*, editorial Dykinson.
- MARTÍN CASALS, M. [2005]: «Una primera aproximación a los principios de derecho europeo de la responsabilidad civil», *Revista InDret* 2.
- MAURIN, P. M. [1986]: «Comentarios sobre la ley francesa de 5 de julio de 1985 para el mejoramiento de la situación de las víctimas de accidentes de circulación y la aceleración del procedimiento de indemnización de los daños», *RDC*.
- MEDINA ALCOZ, M. [2003]: *La culpa de la víctima en la producción del daño extracontractual*, Dykinson, Madrid.
- MEDINA CRESPO, M. [1996]: «La nueva disciplina de la responsabilidad civil automovilística por daños materiales», *BIMJ*, núm. 1775, págs. 2.424-2.425.
- [1996]: *Responsabilidad civil automovilística. De las culpas absueltas a las inocencias condenadas*, Comares, Granada.
- [2011]: *Memoria del Ministerio Fiscal 2011*, Capítulo III, Centro de Estudios Jurídicos, Ministerio de Justicia, Madrid, pág. 1.050.
- [2012]: *Memoria del Ministerio Fiscal 2012*, Centro de Estudios Jurídicos, Ministerio de Justicia, Madrid.
- MONTERROSO CASADO, E. [2009]: *Responsabilidad por accidente de circulación. La concurrencia de causas*, Aranzadi, Navarra.
- [2012]: *Responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor*, CEF, Madrid.
- MUÑOZ SABATÉ, L. [1980]: «La prueba imposible de la culpa exclusiva de la víctima», *RJC*, 1974, págs. 339 y ss., y «De nuevo sobre la culpa exclusiva de la víctima», *RJC*, pág. 488.
- O'CALLAGHAN [1987]: «Los presupuestos de la obligación nacida de acto ilícito: la objetivación de la llamada responsabilidad extracontractual», *Actualidad Civil*, núm. 1.
- PROSSER, W. L. y KEETON, W. P. [1995]: *The law on torts*, 6.ª ed., West Publishing, Minnesota.
- REGLERO CAMPOS, F. [1986]: «El juicio ejecutivo de la Ley del Automóvil: la culpa exclusiva de la víctima como causa de oposición al ejecutante», *Revista del Poder Judicial*, núm. 4, págs. 127-134.

- [1996]: «La equiparación de la conducta de los inimputables a la culpa exclusiva de la víctima», *RES*, núm. 85, enero-marzo.
 - [2007]: *Accidentes de circulación: responsabilidad civil y seguro. Estudio del TRLRCSVM, reformado por la Ley 21/2007, de 11 de julio*, Aranzadi, Pamplona.
 - [2007]: «La quinta directiva CEE sobre seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y las previsiones de incorporación al ordenamiento español», en MORENO MARTÍNEZ, J. A. (coord.): *La responsabilidad civil y su problemática actual*, Dykinson, Madrid, págs. 950 y 951.
- RODRÍGUEZ MARÍN, C.: «Culpa de la víctima y responsabilidad sin culpa», *RDP*, 1992, págs. 113 y ss.
- RUIZ VADILLO, E. [1996]: «La Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados: los baremos», *RES*, núm. 85.
- SAINT-JOURS, Y. [1999]: «De la garantie des victimes d'accidents corporels par les générateurs de risques», *Recueil Dalloz*, núm. 20.
- SANTOS BRIZ, J. [1984]: «Comentario al artículo 1902», en *Comentarios al Código Civil y Compilaciones Forales* (dir. por ABADALEJO), XXIV, Editoriales de Derecho Reunidas, Madrid.
- [1988]: «La compensación de culpas. Su aplicación en el seguro de suscripción obligatoria de automóviles», *RDP*, vol. 72.
 - [1993]: *La responsabilidad civil, derecho sustantivo y derecho procesal*, Montecorvo, 7.ª ed., Madrid.
 - [1996]: «Responsabilidad civil en los accidentes de circulación (jurisprudencia moderna del Tribunal Supremo)», *Colección doctrina y jurisprudencia, La Ley-Actualidad*, Madrid.
- SARTINI, [1996]: «Vandenkerckhove», en CAMPBELL, *International personal injury compensation*, Sweet&Maxweel, London.
- SCHIEMANN, G. [1998]: «Recht der Schuldverhältnisse», en STAUDINGER, *Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen*, tomo 20, vol. II, 13.ª ed., Sellier-de Gruyter, Berlín.
- SOTO NIETO, F. [1968]: «La llamada compensación de culpas», *RDP*.
- [1989]: *Responsabilidad civil derivada del accidente automovilístico*, La Ley, Madrid.
- SZÖLLÖSKY, P. [1988]: «Some characteristics of the Swiss approach», en ORDERTZ y TIDEFELT, *Compensation for personal injury (in Sweden and other countries)*, Juristförlaget, Estocolmo.
- TIRADO SUÁREZ, F. J. [1996]: «La nueva Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor», *Món Jurídico*, núm. 126.
- VAQUER ALOY, A. [2001]: «La responsabilidad civil en la Ley Orgánica de Responsabilidad Penal de los Menores: una propuesta de interpretación», *La Ley*, núm. 5224, págs. 1-5.
- VERKEERSRECHT [2009]: *Kluwer*, Deventer, art. 185.
- YÁÑEZ VIVERO, F. [2009]: *Culpa civil y daño extracontractual originado por persona incapaz. Un análisis en el marco del derecho europeo de daños*, Aranzadi, Navarra.
- YZQUIERDO TOLDADA, M. [1996]: *Aspectos civiles del nuevo Código Penal*, Dykinson, Madrid.