

(7010-R) - RAJ, 1985, 4566.

Al lado de la presunción de culpa, la jurisprudencia aplica en el tema de la responsabilidad por hechos de la circulación el principio de la responsabilidad por riesgo, según el cual la que deriva para el poseedor de un vehículo de motor por los daños que el mismo cause mientras es utilizado tiende a ser responsabilidad por riesgo, es decir, derivada del simple hecho de aquella posesión, prescindiéndose de la culpa de las personas que lo manejan, por entender que el uso del automóvil implica, ya de por sí, un riesgo, y que este riesgo es suficiente de suyo para acarrear y exigir aquella responsabilidad (Cfr. TS 1.º S 1 Oct. 1985).

(TS 1.º S 16 Feb. 1988.-Ponente: Sr. Albácar López) LA LEY, 1988-2, 188.

Al lado de la presunción de culpa del art. 1902 CC en sede de responsabilidades por hechos de la circulación de vehículos de motor, la jurisprudencia aplica el principio de la responsabilidad por riesgo, prescindiéndose de la culpa de las personas que los manejan por estimarse que el uso del automóvil ya de por sí implica un riesgo y que este riesgo es suficiente de suyo para acarrear y exigir aquella responsabilidad, o salvo el caso de que la propia víctima se interfiera en la cadena causal (Cfr. TS 1.º SS 26 Oct. 1981, 4 Oct. 1982, 6 May. 1983, 12 Dic. 1984 y 1 Oct. 1985).

(TS 1.º S 19 Oct. 1988.-Ponente: Sr. Morales Morales) LA LEY, 1988-4, 726 (11068-R).

En materia de circulación rodada, la norma del art. 1902 CC tiene un valor genérico, frente al específico de las normas recogidas en los arts. 1 L 122/1962 de 24 Dic. (Uso y circulación de vehículos de motor) y 1 D 632/1968 de 21 Mar. (TR de la Ley de uso y circulación de vehículos de motor) desarrolladas en RDL 1031/1986 de 28 Jun. (adaptación de la Ley de uso y circulación de vehículos de motor al derecho de las Comunidades europeas) que regulan su alcance y que imponen la enunciada teoría del riesgo voluntariamente asumido, frente al cual no cabe alegar la adopción de una diligencia reglamentaria ni de una diligencia media, sino que es preciso agotar la adecuada a los deberes de cuidado propios de la disposición y manejo del mecanismo peligroso (Cfr. TS 1.º SS 9 Jul. y 29 Oct. 1987).

(TS 1.º S 21 Jul. 1989.-Ponente: Sr. Carretero Pérez) Archivo LA LEY, 1989, 1-784.

En sede de responsabilidad por hechos derivados de la circulación de vehículos de motor, la jurisprudencia viene aplicando el principio de la responsabilidad por riesgo, prescindiéndose de la culpa de las personas que los manejan, por estimarse que el uso del automóvil ya de por sí implica un riesgo para terceras personas y que ese riesgo es suficiente de suyo par acarrear y exigir aquella responsabilidad, salvo el caso de que sea la propia víctima, con su conducta negligente, la que se interfiera en la cadena causal (Cfr. TS 1.º SS 26 Oct. 1981, 4 Oct.

1982, 6 May. 1983, 12 Dic. 1984, 10 Oct. 1985 y 19 Oct. 1988).

(TS 1.º S 21 Nov. 1989.-Ponente: Sr. Morales Morales) LA LEY, 1990-1, 562.

Es básico en nuestro ordenamiento positivo el principio de la responsabilidad por culpa, acogido en el art. 1902 CC, de tal suerte que se da por punto general, la necesidad ineludible de que el hecho pueda ser reprochado culpabilísticamente al eventual responsable, estando reconocido por unánime jurisprudencia; y si bien es cierto que ésta ha ido evolucionando, a partir del 10 Jul. 1943, en el sentido de objetivizar la responsabilidad extracontractual, no lo es menos que ese desarrollo se ha hecho moderadamente, recomendando una inversión de la carga de la prueba o manteniendo el rigor de la diligencia requerida según las circunstancias del caso, siendo en los supuestos de resultados dañosos en el ámbito de la circulación de vehículos de motor, donde el acercamiento a la responsabilidad por riesgo se ha producido en mayor medida, al estimarse que el uso del automóvil ya de por sí implica un riesgo y éste es suficiente de suyo para acarrear y exigir aquella responsabilidad, a salvo que la propia víctima se interfiera en la cadena causal (Cfr. TS 1.º 19 Oct. 1988).

(TS 1.º S 28 May. 1990.- Ponente: Sr. Barcala Trillo-Figueroa) Archivo LA LEY, 1990-1, 529.

La responsabilidad por culpa extracontractual o aquiliana ha ido evolucionando a través del tiempo de la mano de la jurisprudencia (Cfr. TS S 10 Jun. 1943) hacia soluciones cuasi objetivas, similares a las adoptadas por el art. 1 D 632/1968 de 21 Mar. (Ley sobre uso y circulación de vehículos de motor) y al vigente art. 1 RDLeg. 1301/1986 de 28 Jun. (adaptación de la Ley sobre uso y circulación de vehículos de motor), soluciones que han sido demandadas por el incremento de las actividades peligrosas producto del desarrollo y del avance de la técnica, las cuales han propiciado que el concepto clásico que se tenía de la culpa, basado en la omisión de la diligencia exigible según las circunstancias (art. 1104 CC), haya evolucionado, siguiendo las pautas interpretativas a las que se refiere el art. 3.1 CC, hacia la responsabilidad basada en el riesgo (Cfr. TS SS 22 Dic. 1986 y 19 Feb., 22 Abr. y 9 y 17 Ju. 1987).

(AP Palencia S 14 Sep. 1990.-Ponente: Sr. Martínez García) LA LEY, 1991-1, 771 (13399-R).

En el ámbito de la circulación la tendencia objetivadora de la culpa ha llevado a la jurisprudencia a proclamar el principio de la responsabilidad por riesgo, en cuya virtud la que deriva para el poseedor de un vehículo de motor por los daños que cause mientras es utilizado tiende a ser responsabilidad por riesgo, prescindiendo de la culpa de las personas que lo manejan, por entender que el uso del automóvil ya de por sí implica un riesgo suficiente para exigir aquella responsabilidad, excluyendo la obligación de responder sólo cual sea atribuible a la intervención de la víctima la producción de su propio

daño, y en aplicación de esta teoría la jurisprudencia no ha atendido a la invocación de fallos mecánicos del automóvil para exonerar de culpa, declarando la obligación de responder e indemnizar (Cfr. TS SS 17 Jul. 1986, 9 Jul. 1987, 16 Feb. 1988 y 21 Nov. 1989).

(AP Tarragona S 16 Nov. 1990.- Ponente: Sra. Aguilar Vallino) La Llei, 1991-1, 170.

Al lado de la presunción de culpa, la jurisprudencia aplica, en tema de responsabilidad por hechos de la circulación viaria, el principio de la responsabilidad por riesgo, siendo suficiente este riesgo para acarrear y exigir la responsabilidad extracontractual, a salvo el caso de que la propia víctima se interfiera en la cadena causal, ya que la responsabilidad por riesgo, aún más avanzada que la presunción de culpa, tampoco puese ser erigida en fundamento único de la obligación de indemnización.

(AP Tarragona S 16 Nov. 1990.- Ponente: Sr. Andreu Domingo) La Llei, 1991-2, 606.

Si ciertamente la responsabilidad aquiliana, aun basada originariamente en el elemento subjetivo de la culpabilidad, ha ido evolucionando hacia un sistema que, sin hacer plena abstracción del factor moral o psicológico y del juicio de valor sobre la conducta del sujeto, acepta soluciones cuasi objetivas al transformar la apreciación del sistema subjetivista, ora por el cauce de la inversión o atenuación de la carga probatoria (Cfr. TS SS 24 Oct. 1987 y 21 Nov. 1990), ora exigiendo un dintel de cautela más alto (Cfr. TS S 28 Oct. 1988), bien a través de la doctrina del riesgo (Cfr. TS SS 19 Oct. 1988 y 28 May. 1990), ello no significa, en absoluto, que la evolución de objetivar la responsabilidad extracontractual haya revestido caracteres absolutos y en modo alguno permite la exclusión sin más del básico principio de responsabilidad por culpa que, incluso en el ámbito de la circulación -el más receptivo a tales direcciones-, deviene prioritario en los supuestos de mutua colisión de vehículos de motor con imposibilidad de determinar ab initio a cuál de los conductores cabe atribuir la culpabilidad del accidente como causa eficiente del mismo, por inaplicabilidad, en tales casos, del principio de inversión de la carga probatoria o de la teoría de responsabilidad objetiva o por riesgo.

(AP Tarragona S 22 Mar. 1991.- Ponente: Sr. Fuembuena Ferrández) La Llei, 1991-2, 379.

En materia de responsabilidad extracontractual la doctrina de la Sala ha ido evolucionando hacia una minoración del culpabilismo originario, hacia un sistema que, sin hacer plena abstracción del factor moral o psicológico y del juicio de valor sobre la conducta del agente, viene a aceptar soluciones cuasiobjetivas, demandadas por el incremento de las actividades peligrosas propias del desarrollo tecnológico y por el principio de ponerse a cargo de quien obtiene el beneficio o provecho, la indemnización del quebranto sufrido por el tercero, habiéndose producido el acercamiento a la responsabilidad por riesgo, en una mayor medida, en los supuestos de resultados dañosos originados en el ámbito

de la circulación de vehículos de motor (Cfr. TS 1.º SS 21 y 26 Nov. y 13 Dic. 1990 y 5 Feb. 1991).

(TS 1.º S 24 Ene. 1992. Ponente: Sr. Barcala Trillo-Figueroa) Archivo, 1992, 2886.

Dado que las lesiones producidas en el conductor del vehículo accidentado, tienen su causa en la falta de señalización adecuada, es clara la responsabilidad de la entidad concesionaria, por haber infringido las obligaciones que se derivan de la concesión otorgada a su favor.

(TS 1.º S 7 May. 1993. Ponente: Sr. Martínez Calcerrada) Archivo, 1993, 750.

El acercamiento a la responsabilidad por riesgo se ha producido en mayor medida en los supuestos de resultados dañosos en el ámbito de la circulación de vehículos de motor, al estimarse que el uso del automóvil ya de por sí implica un riesgo y éste es suficiente, de suyo, para acarrear y exigir aquella responsabilidad, a salvo de que sea la propia víctima quien interfiera en la cadena causal.

(TS 1.º S 9 Jun. 1993. Ponente: Sr. Martínez Calcerrada) LA LEY, 1993-3, 680 (15521-R).

La aplicación del art. 3 CC no puede obligar a aceptar una teoría objetiva de la responsabilidad extracontractual no admitida por la doctrina jurisprudencial de esta Sala. Por ello, no puede prosperar la acción de indemnización por daños y perjuicios dirigida contra el conductor del vehículo, cuando está perfectamente acreditado que el accidente se debió a culpa exclusiva de la víctima, un peatón que de noche cerrada y con 77 años, trata de cruzar la autovía de Extremadura, una de las entradas y salidas de Madrid con más intenso tráfico a cualquier hora en sus kilómetros iniciales. El hecho ocurre en el Km. 4 y en una zona con valla de protección de 1,50 m de altura la exterior y de 2 m la central que separa la mediana de la otra vía contraria, y cuando el peatón es arrollado, se encuentra en el carril rápido de la izquierda y con unas cajas o cartones que embarazan más sus movimientos. Todo esto pone de manifiesto que la causa del accidente es la imprudencia grave del propio peatón atropellado y fallecido.

(TS 1.º S 30 Jun. 1993. Ponente: Sr. Albácar López) Archivo, 1993, 970.

El principio de la responsabilidad por culpa es básico en el ordenamiento positivo, acogido en el art. 1902 CC, de tal suerte que se da la necesidad ineludible de que el hecho pueda ser reprochado culpabilísticamente al eventual responsable, y tal principio está reconocido por unánime jurisprudencia; y si bien es cierto que dicha jurisprudencia ha evolucionado en el sentido de objetivar la responsabilidad extracontractual, no lo es menos que tal desarrollo se ha hecho moderadamente, recomendando una inversión de la carga de la

prueba, pero sin excluir, en modo alguno, el clásico principio de la responsabilidad por culpa, o acentuando el rigor de la diligencia requerida según las circunstancias del caso, de manera que ha de ser extremada la prudencia para evitar el daño, pero sin erigir el riesgo en fundamento único de la obligación de resarcir (Cfr. TS SS 24 y 31 Ene. y 2 Abr. 1986 y 19 Feb. 1987).

(TS 1.º S 19 Jul. 1993. Ponente: Sr. Barcala Trillo-Figueroa) LA LEY, 1993-4, 814 (15668-R).

La jurisprudencia, en el tema de la responsabilidad por culpa, ha ido evolucionando hacia una minoración del culpabilismo originario, hacia un sistema que, sin hacer plena abstracción del factor moral o psicológico y del juicio de valor sobre la conducta del agente, acepta soluciones cuasi objetivas, demandadas por el incremento de las actividades peligrosas consiguientes al desarrollo tecnológico y al principio de que ha de ponerse a cargo de quien obtiene el provecho la indemnización del quebranto sufrido por el tercero; y el acercamiento de la responsabilidad por riesgo se ha producido en una mayor medida en los supuestos de resultados dañosos en el ámbito de la circulación de vehículos de motor, al estimarse que el uso de automóvil, ya de por sí, implica un riesgo y éste es suficiente de suyo para acarrear y exigir aquella responsabilidad, a salvo que la propia víctima se interfiera en la cadena causal.

(TS 1.º S 19 Jul. 1993. Ponente: Sr. Barcala Trillo-Figueroa) LA LEY, 1993-4, 814 (15668-R).

E.- RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL.
E14.- ACCIDENTES DE CIRCULACION.
E14-3.- Inversión de la carga de la prueba.

En materia de circulación de vehículos de motor, la jurisprudencia admite la evolución del sistema subjetivista, apoyado en la existencia y prueba de la culpa, hacia un sistema subjetivista ecléctico, en el cual, invirtiendo el sentido de la carga de la prueba, la acción (u omisión) se presume culposa, a no ser que su autor acredite haber actuado con el cuidado y diligencia que las circunstancias requerían.

(AP Huesca S 8 Jul. 1980.-Ponente: Sr. Serena Velloso) LA LEY, 1981-1, 116.

La doctrina del TS 1, se inclina, cada vez con mayor fuerza, hacia una apreciación, cada vez más objetiva, de la llamada culpa extracontractual, objetiva o "Aquiliana", en virtud de la cual, sin prescindir de los perfiles subjetivos, pondera otros factores, como son el riesgo inherente a la movilización de determinados elementos, que lleva consigo la consagración a una profesión determinada y la compensación en los beneficios de una actividad lucrativa que tiene como contrapartida las consecuencias de aquellos riesgos, conducente a la inversión de la carga de la prueba y que, aplicada al supuesto de la posesión de un vehículo de motor (caso de autos) incluiría los daños que el mismo cause al ser utilizado.

(AP Huesca S 12 Jul. 1980.-Ponente: Sr. Duplá Duplá) LA LEY, 1980-1, 925 (571-R).

Para que se exonere de responsabilidad a la compañía de seguros del conductor que atropelló a un peatón siempre que se accione por razón del seguro obligatorio-, la entidad demandada ha de probar de forma muy clara, que el accidente se debió únicamente a culpa o negligencia del perjudicado (o en su caso fuerza mayor extraña a la conducción o funcionamiento del vehículo), hipótesis que ha de ser entendida en el sentido de que no exista por parte del conductor del vehículo asegurado matiz culposo alguno ni siquiera levísimo, y que además obró con gran capacidad de intuición hasta el punto de que no tuviera tiempo, ni posibilidad dadas las circunstancias concurrentes de evitar el evento de que se trata, no bastando acreditar que hubo negligencia por parte de la víctima o que se usó de una diligencia media, sino que ha debido agotarse la posible y socialmente adecuada.

(AT Barcelona S 28 Nov. 1984.-Ponente: Sr. Corbal) RJC, I-1985, 103.

Asiste la razón a la entidad recurrente cuando proclama que es básico el principio culpabilístico que late en los arts. 1902 y 1903 CC, pero no es menos cierto que existe una presunción iuris tantum de culpa imputable al autor de los daños, siendo este autor quien, por inversión de la carga de la prueba, es el llamado a producirla si quiere

*exonerarse de responsabilidad; de suerte que, en el caso, el conductor del turismo era, y no la víctima ocupante del mismo, quien debió probar, y la Aseguradora del mismo en su común interés, que ciertamente el accidente fue originado por la rotura de los mecanismos de la dirección del vehículo, sin que baste para obtener la exoneración de responsabilidad con señalar que no aparece acreditada la culpa atribuible al mismo conductor (Cfr. TS 1.ª SS 6 May. 1983, 11 Abr. y 12 Dic. 1984 y 13 y 30 May. 1985).
(TS 1.ª S 1 Oct. 1985.-Ponente: Sr. Serena Velloso) LA LEY, 1985-4, 964 (7010-R) - RAJ, 1985, 4566.*

La doctrina jurisprudencial sentada en torno a la reparación indemnizatoria de los daños causados por vehículos de motor, aún admitiendo la doctrina de la responsabilidad por riesgo, le atribuye únicamente como efecto el de la inversión de la carga de la prueba, por lo que no cabe sustentar con éxito una denuncia de inaplicación del mecanismo reparador de daños de los arts. 1902 y 1903 CC cuando los hechos sobre los que debe fundarse la acción reparatoria no permiten apreciar el cumplimiento de los requisitos a que la doctrina jurisprudencial subordina la prosperidad de las acciones de exigencia de responsabilidad extracontractual.

(TS 1.ª S 30 Jun. 1989.-Ponente: Sr. Albácar López) Archivo LA LEY, 1989, 1-698.

En la responsabilidad basada en el riesgo, la persona que se ha visto beneficiada o ha tenido el disfrute del avance tecnológico, aun cuando haya actuado con la diligencia exigible según los reglamentos precisamente por el riesgo que ha generado, puede haber incurrido en responsabilidad cuando no haya tenido en cuenta todas las demás prevenciones, tanto del tráfico como del resto de la vida social, en que la conducta se proyecta para evitar el evento dañoso, estableciéndose una presunción de que ha sido culposa la conducta del agente -presunción iuris tantum- que implica una inversión de la carga de la prueba en el proceso (Cfr. TS SS 22 Dic. 1986 y 19 Feb., 22 Abr. y 9 y 17 Jul. 1987).

(AP Palencia S 14 Sep. 1990.-Ponente: Sr. Martínez García) LA LEY, 1991-1, 771 (13399-R).

La responsabilidad por riesgo, más avanzada que la presunción de culpa, se enerva totalmente si la propia víctima se interfiere decisivamente en la cadena causal, incluso para la misma entidad aseguradora -art. 6 RDLeg. 1301/1986 de 28 Jun. (adaptación de la Ley sobre uso y circulación de vehículos de motor)-, mas esta responsabilidad tiene en el campo procesal una inversión de la carga de la prueba: no es el actor quien tiene que justificar la falta de previsión y cautela en la producción del resultado, sino que el onus probandi del art. 1214 CC incumbe al demandado para eliminar la presunción de culpa imputable al autor de los daños, siendo este autor quien, por esta inversión de la carga de la prueba, es el llamado a producirla si quiere exonerarse de responsabilidad.

(AP Tarragona S 12 Dic. 1990.- Ponente: Sr. Andreu Domingo) La Llei, 1991-1, 160.

La doctrina jurisprudencial relativa a la inversión de la carga de la prueba y responsabilidad por riesgo mantenida en aplicación del art. 1902 CC, en cuya virtud la responsabilidad del autor del daño se presume salvo que se pruebe la del perjudicado, no rige en los casos de daños recíprocos en accidente de circulación, ya que en principio ambos son perjudicados, por lo que habrá que probar la culpa de uno de los dos con arreglo a las normas generales de la actividad probatoria, en el caso la culpa del demandado cuya responsabilidad se pretende.

(AP Tarragona S 14 Dic. 1990.- Ponente: Sr. Aguilar Vallino) La Llei, 1991-1, 158.

El principio de inversión de la carga de la prueba en materia de culpa extracontractual no rige en supuestos, como el de autos, de daños recíprocos a consecuencia de colisión entre vehículos de motor en que ambos resultan perjudicados, incumpliendo a cada uno de ellos, o a sus aseguradores, acreditar que obraron con diligencia, con arreglo a las normas generales que rigen la carga de la prueba conforme al art. 1214 CC (Cfr. AP Tarragona Secc. 1.ª SS 19 Ago. y 14 Dic. 1990).

(AP Tarragona S 17 Dic. 1990.- Ponente: Sra. Aparicio Mateo) La Llei, 1991-2, 339.

Es innecesario discutir si es o no aplicable en el caso de autos la teoría de la inversión de la carga de la prueba, pues los hechos están formalmente declarados, y este reconocimiento excluye la culpabilidad de la parte demandada, al eximirla de todo acto imprudente o culposo originador del siniestro, todo ello en base a la apreciación objetiva de la prueba referida a la carencia del carnet de conducir en el recurrente, la situación en el croquis del punto de colisión de los vehículos, la ratificación efectuada por el guardia que lo confeccionó, la orientación primera que se dio a las actuaciones en la vía penal, etc., que viene a justificar las conclusiones a que llega la sentencia.

(TS 1.ª S 13 Feb. 1991. Ponente: Sr. Burgos Pérez de Andrade) Archivo, 1991, 2303.

Si, por una parte, la responsabilidad extracontractual se halla sustentada sobre la base de la culpa del agente de quien se reclama, por otra parte cabe afirmar que aun cuando la jurisprudencia es proclive a admitir que, en determinados campos del derecho, y en virtud de la aplicación de la doctrina de los riesgos, aun sin admitirse la responsabilidad objetiva por los daños causados a terceros, puede llegarse a la inversión de la carga de la prueba que arroje sobre el causante de los mismos la de acreditar que actuó con diligencia, cuando su producción pueda encadenarse causalmente a la puesta en escena de un mecanismo que, actuando en su favor y proporcionándole beneficios, debe

reputarse causa de los perjuicios sufridos por el tercero, tal postura es sólo aplicable a determinadas esferas de actuación, como puede ser, por ejemplo, la de los daños causados en la circulación de vehículos, pero no puede pretenderse su indiscriminada aplicación a todos los supuestos de daños.

(TS 1.ª S 5 Jul. 1991. Ponente: Sr. Albácar López) LA LEY, 1991-4, 668.

El principio de inversión probatoria o de la teoría del riesgo es esencialmente incompatible con los supuestos de mutua o recíproca colisión de vehículos a motor, con imposibilidad prima facie de determinar a cuál de los dos conductores implicados cabe atribuir la responsabilidad del accidente como causa eficiente del mismo (Cfr. TS SS 28 May. 1990).

(AP Tarragona Secc. 2.ª S 3 Dic. 1991. Ponente: Sr. Fuembuena Ferrández) La Llei, 1992-2, 607 (429-R).

La norma general en el ámbito de las obligaciones civiles que atribuye al caso fortuito y a la fuerza mayor el efecto liberatorio del art. 1105 CC, no es predicable en materia de circulación de vehículos de motor, en la que se viene reiteradamente aplicando por la jurisprudencia el principio de la responsabilidad por riesgo o sus equivalentes de presunción de culpa e inversión de la carga de la prueba, prescindiendo de la culpa de quienes manejan el vehículo, por estimarse que el uso del mismo ya de por sí implica un riesgo para terceras personas, suficiente para acarrear y exigir aquella responsabilidad, salvo que sea la propia víctima con su conducta negligente la que se interfiera en la cadena causal (Cfr. TS SS 7 Dic. 1987, 5 May. 1988 y 19 Oct. 1989).

(AP Tarragona Secc. 1.ª S 24 Ene. 1992. Ponente: Sra. Aparicio Mateo) La Llei, 1992-2, 642 (500-R).

La responsabilidad por culpa extracontractual o aquiliana, aunque basada originariamente en el elemento subjetivo de la culpabilidad, según lo impone el art. 1902 CC, ha ido evolucionando, a partir de S 10 Jul. 1943, hacia un sistema que, sin hacer plena abstracción del factor moral o psicológico y del juicio de valor sobre la conducta del agente, acepta soluciones cuasiobjetivas, demandadas por el incremento de las actividades peligrosas consiguientes al desarrollo de la técnica. Esta doctrina es específicamente aplicable, también, a la responsabilidad derivada, por los riesgos que entraña, de la conducción de vehículos de motor. Esta construcción jurisprudencial se traduce en el plano procesal en la inversión de la carga de la prueba de la culpabilidad, de manera que ha de presumirse iuris tantum la culpa del autor o agente del evento dañoso, a quien incumbe acreditar que obró con toda la diligencia debida para evitar o prevenir el daño (Cfr. TS 1.ª SS 26 Nov. 1985, 16 Oct. 1989 y 17 Dic. 1987).

(TS 1.ª S 6 Mar. 1992. Ponente: Sr. Almagro Nosete) Archivo, 1992, 3040.

Es doctrina comúnmente admitida que la carga de la prueba se impone por el art. 1214 CC al que reclama el cumplimiento de una obligación; pero si del curso de la litis como la seguida respecto del accidente de circulación en el caso resulta acreditado el hecho en que se basa la acción, es indiferente que lo haya aportado una u otra parte, ya que no altera el Juez la distribución de la carga de la prueba si realiza una apreciación de la aportada por cada parte y valora luego en conjunto su resultado, de manera que la regla que señala el citado precepto opera únicamente cuando la alegación de hechos no va seguida de su prueba, en cuyo caso la acción ejercitada no tendrá éxito (Cfr. TS S 25 May. 1983).

(TS 1.º S 15 Abr. 1992. Ponente: Sr. Santos Briz) LA LEY, 1992-3, 670 (14672-R).

exonerar de culpa al conductor del autobús, corresponde a él demostrar que tal caída, aún coincidente con la frenada de dicho autobús, no fue producida por ésta, porque el TS viene aplicando a estos supuestos la inversión de la carga de la prueba.

(TS 1.º S 15 Oct. 1992. Ponente: Sr. Marina Martínez-Pardo) Archivo, 1993, 145.

En los supuestos de colisión entre vehículos de motor no es aplicable el principio de la inversión de la carga de la prueba ni la teoría de la responsabilidad objetiva o por riesgo, recalcando la jurisprudencia que la teoría de la creación del riesgo, acompañada de la inversión de la carga de la prueba, tampoco puede ser determinante de la estimación de la demanda, por cuanto ambos conductores, o las personas que de ellos traen causa, pueden invocar que es la contraparte la obligada a probar en virtud de la carga de la prueba, y por tanto se debe acudir a que quien demanda es quien debe probar que concurren los requisitos del art. 1902 CC (Cfr. TS S 5 Oct. 1993).

(TS 1.º S 29 Abr. 1994. Ponente: Sr. González Poveda) LA LEY, 1994-3 (16200-R).

E.- RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL.
E14.- ACCIDENTES DE CIRCULACION.
E14-4.- Culpa del agente.

La más moderna dirección jurisprudencial en orden a la responsabilidad por culpa extracontractual, uno de cuyos ejemplos, entre otros muchos, es la S. 27 May. 1978 del TS, consagra el principio de que la acción u omisión determinante del hecho indemnizable se presume siempre culposa, a no ser que el agente pruebe haber procedido con la diligencia debida, sin limitarse al mero cumplimiento de disposiciones reglamentarias, cuya observancia no exculpa cuando se exige diligencia posible y socialmente adecuada; pero sin necesidad de acudir a esta doctrina, los hechos son perfectamente subsumibles en el art. 1.902 CC, pues se ha producido un resultado dañoso, unido en adecuada relación de causalidad a un actuar negligente del demandado, el cual omitió la diligencia que le era exigible y correspondía a las circunstancias del tiempo y lugar, dado que por muy principal que fuera la vía por la que circulaba respecto a la correspondiente al vehículo dañado, éste, cuando la colisión se produjo, se encontraba ya ocupando la zona de cruce.

(AP Huelva S 20 Oct. 1980.-Ponente: Sr. Márquez Aranda) LA LEY, 1981-1, 777 (651-R).

El turismo salió del semáforo en ámbar para pasar a rojo, sin duda confluado en que su más rápida maniobra le permitía pasar el cruce inmediato sin contratempo, cuando lo normalmente prudente era, en esa especial situación limitativa, el haberse detenido o al menos hacerlo al advertir su omisión, mas, al no efectuarlo, propició el accidente, incurriendo, por tanto en responsabilidad.

(AT Valencia S 7 Oct. 1982.-Ponente: Sr. Bermúdez Acero) LA LEY, 1983-2, 971 (4051-R).

El propio conductor recurrido reconoce que estando parado ante la señal de stop se deslizó su vehículo en el momento en que giraba a la izquierda el recurrente produciéndose la colisión entre ambos, lo que no hubiera ocurrido de haber permanecido inmóvil el vehículo, siendo la causa de este deslizamiento el haber levantado el pie del embrague y apareciendo por tanto en la acción de éste una negligencia ciertamente leve, pero de indudable encaje dentro del ámbito civil.

(AP Bilbao S 18 Oct. 1982.-Ponente: Sr. Jiménez García) LA LEY, 1983-2, 938 (3896-R).

Existen en los autos elementos de prueba suficiente para asegurar que en la noche en que ocurrieron los hechos no había colocadas a todo lo ancho de la calzada de la calle vallas o señalizaciones indicativas de fin de la zona practicable a la circulación de vehículos, detrás de la cual se iniciaba el terraplén por el que cayó el conducido por el actor, pero, no obstante lo anterior, el pronunciamiento absolutorio del Ayuntamiento

demandado debe mantenerse, pues el actor no sólo no ha acreditado, como le correspondía en virtud de la distribución de la carga de la prueba, que entre aquella conducta omisiva y el daño acaecido exista relación de causa a efecto, sino que entendiendo como causa jurídica dentro del cuadro o conjunto de antecedentes del resultado dañoso sólo aquellos de los cuales quepa esperar, con base a criterios de probabilidad o de razonable seguridad, su producción, ha de afirmarse la inexistencia de relación causal, la irrelevancia de aquella omisión dentro del conjunto de hechos que llevaron al desenlace dañoso y, aún más, que éste fue debido tan solo a la desatenta conducción del actor.

(AT Bilbao S 4 Nov. 1982.-Ponente: Sr. Menéndez Pérez) LA LEY, 1983-2, 249.

Aparte de la doctrina legal que presume, en principio, la imprudencia en el autor del daño, es correcta en derecho la imputación de culpabilidad al conductor de un vehículo que sale de su mano derecha en dirección a su marcha de modo inopinado, aunque se ignoren las causas concretas e invade la parte izquierda de la calzada, colisionando con otro vehículo que circula por su mano en dirección contraria.

(AT La Coruña. S 5 Nov. 1982.-Ponente: Sr. Pérez Ardá y López Valdivieso) LA LEY, 1983-2, 955 (3972-R).

La responsabilidad culposa derivada de accidentes de circulación ha sido atenuada a virtud de una evolución del concepto de culpa civil, que añade a la omisión de la diligencia que exige el art. 1104 CC, el dato de la antijuricidad de la conducta determinada por el menosprecio de ésta hacia el ordenamiento jurídico, y este aspecto sustantivo de la responsabilidad civil, que exige la culpabilidad del presunto responsable, no puede verse eliminado ni sustituido por meros procedimientos liquidatorios de la responsabilidad y consiguiente resarcimiento de los daños causados, como son los seguros con el fin de garantizar la debida indemnización, función que tiene tanto el seguro obligatorio como el voluntario, sin que en modo alguno la aplicación de la normativa que regula estos contratos aleatorios y de garantía pueda desplazar la aplicación de los arts. 1902 y 1903 CC, quedando estos preceptos como supletorios o subsidiarios frente a aquella normativa aseguradora.

(TS 1.º S 27 Ene. 1983.-Ponente: Sr. Santos Briz) RAJ, 1983, 392.

El conductor del turismo que procedente de un cambio de rasante inició la maniobra de rebasar un camión parado cerca de una curva de reducida visibilidad, desplazándose al lado izquierdo del sentido de su marcha, tenía por su parte el deber, al que no se atuvo, de abstenerse de realizar el desplazamiento impeditivo del libre paso del vehículo que avanzaba en sentido contrario y que necesariamente hubo de inmovilizarse hasta tanto el turismo rectificaba su posición y se situaba detrás del camión primeramente parado.

(TS 1.º S 13 Dic. 1983.-Ponente: Sr. Serena Velloso) LA LEY, 1984-2, 785

(4986-R) - RAJ, 1983, 6935.

A partir de las afirmaciones del Tribunal de instancia de que "la conductora del vehículo causante del atropello circulaba correctamente por una vía urbana" y de "cuando ya tenía rebasado el paso de peatones existente en dicho lugar, de forma repentina accedieron a la calzada el matrimonio formado por la actora y su difunto esposo, siendo atropellado en la misma altura del bordillo de la acera", es insostenible la tesis de infracción de la doctrina interpretadora del art. 1902 CC, ya que por mucho que se atenúe el fundamental principio de responsabilidad por culpa que este precepto consagra, estableciendo sensibles limitaciones en el criterio subjetivista, tal y como notoriamente viene haciendo este Tribunal, con expedientes que van desde la inversión de la carga de la prueba, hasta el de responsabilidad por riesgo, no puede llegarse a la radical conclusión de que la indemnización basada, precisamente, en el artículo citado, puede ser acogida no obstante existir una previa declaración judicial que asegura la irreprochabilidad de la conducta del demandado.

(TS 1.º S 8 May. 1984.-Ponente: Sr. Casares Córdoba) LA LEY, 1984-3, 617 (5433-R) - RAJ, 1984, 2402.

Consistiendo la culpa, base de la responsabilidad establecida en el art. 1902 CC, en la falta de cuidado, precaución y diligencia exigibles por haber infringido el sujeto activo las reglas de conducta requeridas en el tráfico donde el agente desarrolla su quehacer, carecerá de toda base la alegada anti-juricidad si el acto no es negligente.

(TS 1.º S 3 Jul. 1984.-Ponente: Sr. de Castro García) RAJ, 1984, 3792.

El demandado reconoció que con anterioridad a su llegada al cruce observó cómo el semáforo cambiaba de verde a ámbar, a pesar de lo cual se aventuró a internarse en el cruce en el que se golpearon los automóviles, en una acción que pone de relieve una ausencia de la diligencia exigible para evitar el resultado dañoso producido, porque es sabido que la fase ámbar indica precaución ante el inminente cambio a rojo, con lo que quien hace caso omiso de su aparición, realiza una conducta negligente de la que surge la obligación de indemnizar al perjudicado en la cuantía de los daños sufridos.

(AP Barcelona S 24 Dic. 1984.-Ponente: Sr. de Quintana Pellicer) LA LEY, 1985-2, 891 (6429-R).

Al haber reconocido el demandado, tanto en el documento que suscribiera con prioridad al juicio como en la prueba de confesión, su culpabilidad en el accidente de circulación, determinante de los daños originados en la motocicleta que conducía el actor, al haber invadido aquél con su vehículo la izquierda de la calzada, interceptando el acceso de la expresada moto, resulta obvio que dicho demandado incidió en la acción culposa o negligente causante del daño a otro, que genera la obligación de resarcir contemplada en el art. 1902 CC, la cual puede, por otra

parte, ser exigida también frente a la aseguradora que, en virtud de póliza, tenía concertada con el demandado, en la fecha del suceso, la cobertura del riesgo de daños a terceros en accidente de circulación.

(AP Las Palmas S 4 Mar. 1985.-Ponente: Sr. Acevedo y Campos) LA LEY, 1985-1, 919 (6853-R).

El hecho de no detenerse ante una señal de stop conlleva insito el primer requisito de la responsabilidad extracontractual, o sea, la acción contraria a derecho como contenedora de la violación de una norma de obligada observancia para poder concurrir, sin peligro de riesgo, al tráfico viario, atribuible al conductor, quien pudiendo y debiendo prever los riesgos derivados de su inobservancia y sus consecuencias, no lo previó por negligencia o desatención a lo que en aquel momento era su principal cometido, produciendo un daño material, real y verificado, como causal efecto de aquella acción culposa.

(AP Cuenca S 9 Mar. 1985.-Ponente: Sr. Bahillo Rodrigo) LA LEY, 1985-3, 776 (6526-R).

Todo vehículo cuyo conductor se proponga girar a la derecha se situará próximo al borde derecho de la calzada, mientras que si se propone hacerlo hacia la izquierda debe situarse, previamente, en el centro, cuando la circulación se realice en ambos sentidos, o en el lado izquierdo, cuando aquella se efectúe en una sola dirección, imponiéndose, además, al conductor que quiera cambiar el sentido de su marcha, la obligación de avisar con la suficiente antelación a los que marchen detrás (art. 25 CCir.); prevenciones que no fueron, en el caso, observadas por el demandado, toda vez que éste se desvió, sin que exista prueba de haber hecho funcionar el intermitente o sacado el brazo -carga de la prueba que incumbía al conductor-, al tratar de introducirse en un almacén, primero a la izquierda y después a la derecha, induciendo así a confusión al conductor del automóvil que marchaba detrás correctamente por su derecha; consecuencia de lo cual existe obligación de indemnizar, dado que, en vía civil, cualquier género de culpa o negligencia, aunque sea levísima, hace nacer la citada obligación.

(AP Vitoria S 25 Sep. 1985.-Ponente: Sr. Domínguez Viguera) LA LEY, 1986-1, 883 (7230-R).

Admitido el hecho de la colisión del vehículo posterior al anterior, el único motivo se concreta a impugnar la apreciada relación de causalidad física de la sentencia de instancia, con el argumento de que según la Ley de la energía o de la inercia nunca pudo el conductor lesionado ser lanzado o despedido hacia delante, sino hacia atrás, y si bien es cierto que la primera consecuencia dinámica es la de la reacción del cuerpo o cosa hacia atrás por obra de la inercia o resistencia al cambio, también es posible la segunda reacción, es decir, la vuelta o retorno hacia adelante o vaivén del cuerpo, por lo que es procedente la declaración de responsabilidad civil extracontractual del conductor del vehículo posterior.

(TS 1.º S 4 Nov. 1985.-Ponente: Sr. De la Vega Benayas) RAJ, 1985, 6317.

Se aprecia en el caso la responsabilidad derivada del art. 1902 CC, precepto en virtud del cual el que por acción u omisión cause daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado, originándose esta responsabilidad extracontractual o aquiliana cuando existe cualquier género de culpa o negligencia (art. 1089 CC), incluso en el supuesto de que ésta sea levísima, toda vez que en la explotación de la autopista el concesionario de la misma no cumplió con los deberes de prevención y vigilancia que le eran exigibles de acuerdo con las prevenciones legales, produciéndose, en definitiva, en relación con el accidente, una conexión directa de causa a efecto, cuya exigencia tiene eficacia constituyente, de forma tal que la pretensión del damnificado es actuable, al quedar perfectamente definida y perfilada jurídicamente, deduciéndose que la concesionaria demandada ha incurrido en omisión civilmente detectable (culpa in vigilando).
(AP Vitoria S 19 Nov. 1985.-Ponente: Sr. Alonso Ochoa de Chinchetru) LA LEY, 1986-1, 912 (7320-R).

Fue la detención súbita del vehículo que conducía el recurrente la causa de que colisionaran los automóviles que le seguían, detención que obedeció al intento, en maniobra escasamente previsible para los conductores que circulaban detrás, de efectuar un cambio de dirección a la izquierda, aprovechando la circunstancia de que en aquel tramo, como consecuencia de las entonces recientes inundaciones, había quedado rota la medianería de cemento que dividía la calzada para ambos sentidos; conducta la descrita que ha de calificarse de imprudente, ello en la medida en que la parada fue repentina y por tanto sin que de ella se avisara con antelación a quienes, por la razón que la motivaba, escasamente podían preverla y que ha de entenderse ligada, en relación de causa a efecto, con el resultado dañoso acontecido, ello con independencia de que éste consistiera en la colisión por alcance al vehículo del actor, que inmediatamente seguía al del recurrente y había logrado detenerse, por un tercer automóvil que seguía a ambos, pues fue aquella maniobra la que natural y eficazmente desencadenó el resultado, siendo de recordar que no cabe en el terreno jurídico estimar como no eficiente la causa que, de modo indubitado, prepare, condicione o complete la acción de la causa última (Cfr. TS SS 9 Jun. 1969 y 18 Oct. 1979).

(AP Bilbao S 20 Nov. 1985.-Ponente: Sr. Menéndez Pérez) LA LEY, 1986-1, 942 (7395-R).

Resultando del relato fáctico que el demandado, conductor del turismo de su propiedad, con la calzada mojada a causa de la lluvia, por motivos que se ignoran, invadió descuidadamente la zona de la izquierda de la rodadura, colisionando su parte frontal izquierda con la aleta delantera y rueda anterior del mismo lado del turismo que venía en sentido opuesto, es claro que se dan en la conducta del hoy recurrente todos los requisitos que tipifican la culpa extracontractual: acción u omisión voluntaria culpable; producción de un daño o perjuicio; relación de causalidad entre aquella actividad o inacción y el resultado.

(TS 1.º S 11 Feb. 1986.-Ponente: Sr. Fernández Martín-Granizo) RAJ, 1986, 544.

El conductor del vehículo que colisionó con el usado por los demandantes fue el que se salió de la zona de marcha e invadió el lugar en que se había parado o estacionado el otro, precisamente fuera de la zona de circulación, con lo que la aplicación del art. 1902 CC se ofrece como irreprochable consecuencia, sin que quepa objetar una supuesta culpabilidad por parte de las víctimas cuyo automóvil, estacionado en una isleta, quedó precisamente fuera de la zona de circulación, y por tanto excluido de la culpabilidad de los hechos.

(TS 1.º S 24 Nov. 1986.-Ponente: Sr. Casares Córdoba) RAJ, 1986, 6578.

En el caso de autos concurren los elementos necesarios para imponer al recurrente la responsabilidad que deriva del art. 1902 CC, pues si la inesperada presencia de una perra que cruzaba la calzada, y que fue la causante del accidente, pudo ser también causa, en sede penal, para su absolución, por entenderse lógicas y explicables sus anómalas maniobras ante aquella anormal circunstancia, ello no es bastante para exculpar su conducta en el ámbito de la responsabilidad meramente civil, tanto más si se tiene en cuenta la tendencia objetivadora de este tipo de responsabilidad por culpa extracontractual, que en este supuesto se concretaría en la doctrina de la responsabilidad por razón del riesgo creado; y de esa responsabilidad del conductor deriva la que incumbe al dueño del vehículo que conducía y la de la compañía aseguradora del mismo, conforme a los arts. 1903.4 CC y 76 L 50/1980 de 8 Oct. (Contrato de seguro).

(AT Pamplona S 29 Dic. 1986.-Ponente: Sr. Rodríguez Ferrero) LA LEY, 1987-2, 774 (8714-R).

La sentencia recurrida admite la existencia de una conducta descuidada y negligente del demandado, al hacer marcha atrás con su vehículo sin adoptar las precauciones que las circunstancias demandaban y que le eran exigibles, y admite, asimismo, la existencia de unos daños en el camión que le seguía y una relación de causa a efecto entre aquella conducta imprudente y este resultado lesivo; y esa acreditada existencia de daños, cual quiera que sea su entidad económica, obligaba al juzgador a pronunciarse por la condena reparadora de los mismos así como de los consiguientes perjuicios, por lo que la sentencia absolutoria con base en la mínima o escasa entidad de los daños y perjuicios, o en su falta de cuantificación, vulnera el art. 1902 CC, con la ineludible secuela de la estimación del recurso.

(TS 1.º S 29 Ene. 1987.-Ponente: Sr. Pérez Gimeno) RAJ, 1987-362.

No existe aplicación indebida de los arts. 1902 y párrs. 1.º y 3.º del art. 1903 CC, pues el recurrente no observó la diligencia y el cuidado debidos según las circunstancias para evitar resultados lesivos como los

acontecidos, siendo el accidente motivado por él mismo al chocar, en tramo recto y de amplia visibilidad, con un vehículo que se encontraba parado para girar a su izquierda, pues no se apreció que los conductores de los otros dos vehículos participantes infringiesen norma alguna reglamentaria ni la diligencia ordinaria en el supuesto de autos, por lo que procede declarar su responsabilidad civil, la que por la existencia de un contrato de seguro, y no en virtud del art. 1903, se desplaza a la aseguradora actual recurrente.

(TS 1.ª S 17 Sep. 1987.-Ponente: Sr. Santos Briz) Archivo LA LEY, 1987, 1-108.

La no detención del vehículo que conducía el recurrente, al llegar al cruce en el que existía una señal de "ceda el paso", fue la causa de la colisión con el vehículo que cruce por la vía preferente, por lo que la culpabilidad de aquél resulta evidente.

(AP Bilbao S 6 Nov. 1987.-Ponente: Sr. González Yáñez) LA LEY, 1988-2, 751 (10149-R).

documental, al aportar al mismo la póliza de seguro voluntario, la peritación de los daños, la factura de reparación con el concreto importe desembolsado por la compañía y el recibo de pago a los talleres encargados de la reparación, sino también la pericial, referente a la corrección de los precios que figuran en las facturas, y la testifical del asegurado y propietario del vehículo dañado, que no por ello se ve incurso en causa de inhabilidad alguna, y que reconoce ser cierto que fue colisionado en el frontal derecho del automóvil que conducía por una motocicleta, colisión que se produjo cuando, a la salida de una curva, el conductor de la motocicleta invadió el carril por donde aquél circulaba, y que el vehículo fue reparado, elevándose el importe del arreglo a la cantidad que se reclama en la litis, que le fue abonada íntegramente por la entidad aseguradora actora; y la síntesis valorativa de la prueba relacionada permite alcanzar un juicio de razonable certeza, suficiente en el campo de la jurisdicción civil, para sustentar la imputación en el ámbito de la responsabilidad por culpa extracontractual o aquiliana, que regula el art. 1902 CC, por lo que resulta procedente estimar la demanda.

(AP Bilbao S 12 Abr. 1988.-Ponente: Sr. Carrera Ibarzábal) LA LEY, 1988-3, 424.

Carece del debido fundamento atribuir a la entidad recurrente, como se ha hecho por el Tribunal a quo, una responsabilidad civil derivada de un contrato que expresamente la excluye y no, por cierto, por un motivo arbitrario, sino por una razón jurídicamente atendible, cual es la de que la conducción de un vehículo de motor por persona no reglamentariamente autorizada supone un plus de peligrosidad, en tanto la misma está afectada por una presunción de falta de aptitud para la creación del riesgo aceptado que objetivamente implica, en cualquier caso, la conducción de un vehículo de dicha naturaleza.

(TS 2.ª S 30 May. 1988.-Ponente: Sr. Montero Fernández-Cid) Archivo LA LEY, 1988, 2-1761.

El conductor demandado, en el caso, circulaba el día de autos a velocidad elevada, y si se tiene en cuenta que el accidente sucedió a las 22,30 h de la noche, y en un momento y lugar en que tanto por la lluvia que caía como por las condiciones de deficiente iluminación de la carretera era escasa la visibilidad, es lógico concluir que tal conducta viaria íntegra, si bien en grado no intenso, una negligencia suficiente como para motivar, cuando concurren los consiguientes requisitos de producción de un daño a tercero y relación causal entre el daño y la conducta negligente, la puesta en marcha del mecanismo reparador del art. 1902 CC.

(TS 1.ª S 8 Jun. 1988.-Ponente: Sr. Albácar López) LA LEY, 1988-4, 657 (10822-R).

Para responsabilizar una conducta, no sólo ha de atenderse a esa diligencia exigible según las circunstancias personales de tiempo y de lugar, sino además, también, al sector del tráfico o al entorno físico y social donde se proyecta tal conducta, para determinar si el agente obró con el cuidado, atención y perseverancia apropiada y con la reflexión necesaria para evitar el perjuicio, y en el caso resulta clara una negligencia en el conductor del autobús, al maniobrar un peligroso cambio de sentido sin observar las debidas precauciones para comprobar la presencia de otro vehículo que se le aproximaba a cierta velocidad, reveladora de que su detención no iba a ser totalmente efectiva y con el que se produjo la colisión por lo que debe ser desestimado el motivo fundado en la indebida aplicación del art. 1902 CC.

(TS 1.ª S 28 Oct. 1988.-Ponente: Sr. Burgos Pérez de Andrade) LA LEY, 1989-1, 768 (11288-R).

La maniobra de adelantamiento del vehículo no identificado obligó al conductor demandado a realizar una maniobra evasiva de emergencia, quehacer que fue correcto y estuvo desprovisto de culpa o negligencia, aunque aquel adelantamiento no puede configurarse cual circunstancia exenta de previsibilidad, pues la práctica diaria enseña sobre la múltiple realidad de adelantamientos de esa naturaleza, pero en la mecánica operativa del accidente aquella maniobra de evasión y la correlativa salida de la calzada para adentrarse en el arcén de su mano representó una primera fase en el acontecimiento dañoso, ya que la segunda estuvo constituida por el derrape que experimentó el vehículo del demandado al tomar contacto con la gravilla del arcén y por la pérdida del control del mismo, que volvió a desplazarse hacia la calzada, cruzándola, para dirigirse a la banda contraria y colisionar, por último, con el vehículo en el que viajaban los actores recurrentes; precisamente, en esta segunda fase del accidente no es posible continuar manteniendo una total y absoluta falta de culpa o negligencia en el conductor demandado, primero porque el dato de la gravilla era físicamente perceptible y apto, por consiguiente, para razonar una previsibilidad de riesgo potencial ante una eventual salida de la

calzada, y segundo porque, aunque el derrape fuera motivado por la gravilla no cabe ignorar la realidad de la pérdida del control del vehículo, cuyo hecho bien pudo deberse a una pericia insuficiente en la conducción o a que el vehículo no circulara a la velocidad moderada y adecuada que aconsejaban las circunstancias del momento, pues no es doble olvidar que la carga de la prueba sobre tal particular correspondía al conductor demandado, y, en este aspecto, no hubo constancia probatoria; por ello, su conducta es merecedora de su inclusión, por omisión, en el art. 17 CCir., todo lo cual lleva a apreciar en la conducta objeto de examen cierta culpa o negligencia que, aunque pequeña, determina su encaje en el art. 1902 CC, en cuanto que, en último término, aquella conducta hay que estimarla como causa más inmediata del resultado dañoso, debiendo situarse la maniobra de adelantamiento del conductor sin identificar en el ámbito de la causalidad mediana y desencadenante, inicial y originariamente, del accidente.

(TS 1.ª S 8 May. 1990.-Ponente: Sr. Barcala Trillo-Figueroa) LA LEY, 1990-3 627.

Como elemento de la responsabilidad extracontractual, de carácter subjetivo -aun sin desconocer la posición de la doctrina que acepta la inversión de la carga de la prueba, por presumirse que la acción u omisión causante del daño es negligente, salvo prueba en contrario, sobre todo en la responsabilidad derivada de accidentes de la circulación de vehículos a motor-, está la culpa en que puede hacer incurrido el agente en su actuación o abstención, y ello puede configurarse bien desde el enfoque de que el acto es culposo cuando genera un mal que no se hubiera producido si aquél no se hubiera dado, como a la luz de la casualidad adecuada, que exige la determinación de si la conducta del autor del acto es la apropiada para la producción del resultado de una clase determinada, para tenerse por cierto que la negligencia es la causa del mal, y ello en atención a que la culpa está íntimamente relacionada con el nexo causal entre acto y resultado.

(AP Valencia Secc. 7.ª S 10 Oct. 1990.-Ponente: Sr. Pardo Llorens) LA LEY, 1991-1, 806 (13494-R).

La reclamación de daños y perjuicios es de estimar, ya que el demandado resulta responsable por aplicación del art. 1902 CC, dado que la vía era recta, descendente y, por tanto, de condiciones tales que, de haber circulado los conductores de los vehículos a velocidad adecuada al alcance de los propios focos de alumbramiento de los coches y que les permitiera parar cuando un obstáculo inopinado entrara en la zona iluminada, a buen seguro no se habría producido el accidente, habiendo omisión de diligencia y relación de causa a efecto con el atropello y muerte.

(TS 1.ª S 20 Jun. 1991.Ponente: Sr. Marina Martínez-Pardo) Archivo, 1991, 2627.

Una consolidada doctrina jurisprudencial considera que la colisión de

vehículos por alcance, en principio, determina una presunción de culpa para el conductor que circula detrás del alcanzado, salvo que se pruebe indubitadamente la consecuencia de una maniobra indebida por parte del alcanzado.

(AP Tarragona Secc. 2.º S 26 Sep. 1991. Ponente: Sr. Fuembuena Ferrández) La Llei, 1992-1, 673 (300-R).

El principio de responsabilidad extracontractual por riesgo, extensivo a los vehículos de motor, parte de una presunción, el uso de un automóvil que ya de por sí implica un riesgo suficiente para acarrear y exigir aquella responsabilidad, si bien la misma no puede ser erigida en fundamento único de la obligación de indemnizar, al no poder prescindir del principio culpabilístico que late en los arts. 1902 y 1903 CC, como una manifestación de la actio legis aquiliae, exigiendo un mínimo de culpa, reproducido en el art. 1089 CC, basta cualquier clase de culpa o negligencia aunque sea leve para generar responsabilidad.

(AP Tarragona Secc. 2.º S 27 Sep. 1991. Ponente: Sr. Andreu Domingo) La Llei, 1992-1, 390.

La jurisprudencia viene afirmando, respecto a la responsabilidad extracontractual derivada de accidentes de circulación, la presunción iuris tantum de culpa del agente, con la obligación por su parte de desvirtuarla mediante la prueba de que obró con la diligencia debida.

(AP Tarragona Secc. 2.º S 27 Sep. 1991. Ponente: Sr. Andreu Domingo) La Llei, 1992-1, 390.

En el caso, el esposo de la recurrente conducía un vehículo de turismo por una carretera, y al efectuar un cambio de dirección a la izquierda, con objeto de to-mar un camino, interceptó la trayectoria de una motocicleta que circulaba en su misma dirección con intención de adelantarle, y que a consecuencia del giro a la izquierda efectuado por el conductor del turismo, que no se percató de la presencia de la motocicleta a causa de no haber vigilado la inexistencia de vehículos en el sentido de su circulación, lo que hubiera evitado el choque, no pudo evitar la colisión, a consecuencia de la cual fallecieron ambos conductores, por lo que teniendo en cuenta el concepto clásico de la culpa que recoge el art. 1104 CC, como omisión de la diligencia debida según las circunstancias, no cabe duda que en tal omisión incurrió el conductor del vehículo al pretender desviarse de la circulación normal por una vía pública sin advertirlo a los que le seguían; e igualmente puede decirse que si se considera la culpa en sentido moderno, como causación de un daño a bienes jurídicamente protegidos, también en este sentido fue culpable dicho señor, al incurrir en una omisión, incluso prescindiendo de la diligencia utilizada en su actuación; en consecuencia, no se justifica que haya existido infracción por inaplicación de los arts. 1104, 1902 y 1903 CC.

(TS 1.º S 15 Abr. 1992. Ponente: Sr. Santos Briz) LA LEY, 1992-3, 670 (14672-R).

La responsabilidad del accidente que tuvo como consecuencia el atropello del padre de las recurrentes y su fallecimiento posterior no puede ser negada para el conductor del vehículo por ninguna de las circunstancias que se citan como excluyentes, ya que no se prueba que el accidente fuera debido a culpa única y exclusiva de la víctima ni que hubiera ocurrido por causas de fuerza mayor; en consecuencia, la obligación de indemnizar a la víctima aparece con claridad. Otra cosa diferente será después la cantidad con la que debe ser indemnizada y la posible compensación de culpas.

(TS 1.º S 19 Jul. 1993. Ponente: Sr. Barcala Trillo-Figueroa) LA LEY, 1993-4, 814 (15668-R).

E.- RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL.

E14.- ACCIDENTES DE CIRCULACION.

E14-5.- Culpa exclusiva de la víctima.

La culpa exclusiva de la víctima en accidente de circulación no sólo precisa que sea exclusivamente la determinante del accidente, sino que, además, ha de concurrir en la víctima desde su origen, en relación al desarrollo de los hechos, de forma tal que determine de manera total y absoluta, la inexistencia de la culpa que pudiera imputarse al conductor, aunque fuere mínima. (Cfr. TS 2.º S 6 Ene. 1972, S 26 Abr. 1971).

(AP Sevilla S 31 Mar. 1981.-Ponente: Sr. De Vega Ruiz) LA LEY, 1981-2, 569.

La exención de responsabilidad del conductor de un vehículo en el caso de que el hecho desencadenante de las lesiones se hubiera producido únicamente por culpa o negligencia del perjudicado no puede apoyarse exclusivamente en el cumplimiento, del causante del daño, de todas las normas reglamentarias reguladoras del tránsito viario, sino que ha de acreditar que realizó la maniobra más oportuna y eficaz en el caso concreto para impedir la transformación en daño del peligro inminente creado por la culpa ajena.

(AT Palma de Mallorca S 6 Nov. 1981.-Ponente: Sr. Montero) RJC, I-1982, 142.

Si bien no fue prudente la conducta del peatón al atravesar la calzada, o circular por su interior, de noche, cuando los vehículos se aproximaban en sentidos contrarios para cruzarse, tampoco lo fue, antes bien, ha de valorarse como descuidada, la del conductor que lo atropelló al circular con luz de cruce, a unos 80 Kms. hora, velocidad que no le permitía detenerse dentro de la distancia a que ese alumbrado alcanza desde la observación del obstáculo humano en la calzada, por lo que no queda probada la culpa exclusiva de la víctima a efectos de liberar de responsabilidad al conductor.

(AP Santa Cruz de Tenerife S 20 Abr. 1982.-Ponente: Sr. Alonso Mateos) LA LEY, 1983-1, 202.

En orden a fundamentar la desestimación de la excepción de culpa exclusiva de la víctima, debe recordarse la doctrina del TS de que no debe responsabilizarse de todas las consecuencias dañosas a quien desencadenó el peligro específico, sino que las exigencias de la solidaridad social imponen como norma a cuantos participan en el tráfico rodado la distribución de la carga del riesgo concreto entre todos los que, en la situación particular de peligro, están en condiciones de coadyuvar a la evitación o disminución del resultado.

(AT Barcelona S 22 Jun. 1982.-Ponente: Sr. Salinas) RJC, V-1982, 73.

Al no detenerse el coche, como debió hacerlo, ante el semáforo con luz roja, provocó el accidente, siendo las otras circunstancias, calzada en deficientes condiciones o inadecuada velocidad del otro vehículo, intrascendentes 'ante conducta tan relevante y exclusiva en el plano causal como la descrita'.

(TS 1.º S 15 Mar. 1988.-Ponente: Sr. González-Alegre y Bernardo) Archivo LA LEY, 1988, 1-473.

En el caso, para que se dé la exacción de la responsabilidad regida por el art. 1902 CC pretendida por la recurrente, se precisa un elemento culpabilístico reprochable al conductor demandado, y como acertadamente apreció la sentencia de instancia, la causa originaria del accidente fue la maniobra antirreglamentaria que imprudentemente llevó a cabo la víctima saliendo de una gasolinera y entrando en la carretera infringiendo la prohibición señalizada de girar a la izquierda, e inobservando la cautela que imponían tanto una señal de "stop" como la falta de visibilidad de la banda de la carretera por donde, correctamente, circulaba el vehículo del demandado, teniendo dicha maniobra entidad bastante para asumir y enervar la imputabilidad que pudiera atribuirse al conductor demandado, no siendo por tanto aplicable la inversión de la carga de la prueba ni la presunción de culpabilidad, ni la teoría del riesgo, que ponen a cargo del agente la responsabilidad por el daño causado, pues la responsabilidad cesa siempre cuando el presunto responsable produce prueba justificativa de la culpa del víctima.

(TC 1.º S 28 Oct. 1988.-Ponente: Sr. Serena Velloso) LA LEY, 1989-1, 759 (11253-R).

No es de aplicación la inversión de la carga de la prueba, ni la presunción de culpabilidad, ni la teoría del riesgo, cuando se produce el accidente por culpa exclusiva de la víctima (Cfr. TS 1.º S 28 Oct. 1988).

(TS 1.º S 21 Mar. 1991.Ponente: Sr. Fernández-Cid de Temes) Archivo, 1991, 2406.

La colisión de los dos vehículos se produjo cuando, circulando el camión normalmente y a velocidad reducida, el conductor de la motocicleta intentó adelantarlo en circunstancias en que, no obstante concurrir las condiciones exigidas de señal previa del vehículo mayor, carretera recta sin obstáculos y anchura suficiente de la vía, el motociclista no pudo dominar su vehículo y originó el accidente al colisionar con el camión; relato fáctico del que se desprende que el conductor de la motocicleta no observó las precauciones debidas, y sin que al conductor del camión se le pueda imputar negligencia alguna, ni aun mínima, dado que el conductor del vehículo que va a ser adelantado desempeña en la maniobra de adelantamiento un papel predominantemente pasivo, ya que no es aceptable inculpar a dicho conductor por no haber aminorado la marcha, pese a haber dado la señal de que podía ser adelantado, pues incumbe al

efectuado una maniobra de evasión para evitar o aminorar el daño, y d) que quien la alega viene obligado a probarla cumplidamente.

(AP Palma de Mallorca Secc. 3.ª S 12 Feb. 1992. Ponente: Sr. Rosselló Llaneras) La Llei, 1992-2, 639 (492-R).

Del art. 1 RDLeg. 1301/1986 de 28 Jun. (adaptación de la ley sobre uso y circulación de vehículos de motor), se deduce claramente que el conductor queda exonerado de responsabilidad cuando el hecho es debido a la culpa exclusiva del perjudicado en el accidente de circulación. Probada la culpa exclusiva de la víctima, no resulta de aplicación la doctrina de tendencia objetivista derivada de la peligrosidad ínsita en la circulación de vehículos de motor.

(TS 1.ª S 17 Dic. 1992. Ponente: Sr. Santos Briz) Archivo, 1993, 343.

Sin desconocer la progresiva tendencia a la incorporación de teleologismos socializantes o de protección de la víctima, en particular, en los accidentes de circulación de vehículos de motor, no obstante, basándose la acción ejercitada en el art. 1902 CC, no puede olvidarse la vigencia aunque cada vez más atemperada del principio culpabilista que rige el sistema jurídico y que aboca, pues, en mantener el predicado de la responsabilidad subjetiva, frente al que esa responsabilidad objetiva o responsabilidad de riesgo es una tendencia que, si bien cumple objetivos de justicia social, sin embargo no puede albergarse en una hermenéutica derivada de ese precepto nuclear del art. 1902 CC, el cual, por su propio contexto literal, efectivamente, está montado bajo ese principio de la culpa o negligencia por parte del autor de la conducta; por tanto, y dado que en el caso resulta incontrovertido que el accidente se produjo exclusivamente a consecuencia del adelantamiento antirreglamentario efectuado por la víctima hijo del demandante, es claro que se trata de una excepción al principio de la responsabilidad objetiva, fundada en el hecho de que es la propia víctima quien interfiere la cadena causal (Cfr. TS S 28 May. 1990).

(TS 1.ª S 9 Jun. 1993. Ponente: Sr. Martínez Calcerrada) LA LEY, 1993-3, 680 (15521-R).

E.- RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL.
E14.- ACCIDENTES DE CIRCULACION.
E14-6.- Culpa del tercero.

El accidente y subsiguientes daños materiales se ocasionaron por la conducta altamente negligente del demandado quien, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 1902 CC, ha de pechar con los resultados nocivos desencadenados por su actuar imprudente, y aunque es cierto que de las manifestaciones consignadas en el atestado se deduce que una tercera persona colisionó asimismo contra el vehículo del actor, ni en el pleito se ha adverado suficientemente esa declaración, ni consta el grado de intensidad de la colisión sufrida, entre este último vehículo y el del demandante, ni siquiera es posible afirmar con certeza que precisamente le alcanzase en la parte trasera, máxime teniendo en cuenta la precedente colisión sufrida por el otro automóvil con el del demandado, auténtico desencadenante de la acción lesiva, y a quien se ha de imputar el total resultado de la misma mientras no conste con claridad el grado de responsabilidad atribuido a un tercero, a quien ni siquiera el demandado ha invocado como culpable.

(AT Santa Cruz de Tenerife S 12 May. 1982.-Ponente: Sr. Soto Vázquez) LA LEY, 1983-1, 976.

Apareciendo probado en autos que la comunidad de regantes había establecido los correspondientes turnos de riego, con asistencia y control de su servicio de vigilancia, e igualmente que el desbordamiento de la acequia no fue advertido hasta después de haberse producido el accidente de tráfico a consecuencia de la inundación de la carretera, ello es de suyo suficiente para imputar la responsabilidad a la comunidad de regantes, no sólo por mor de lo dispuesto en el art. 1903 CC, en cuanto pueden advertirse deficiencias en el servicio de vigilancia, al haber ocurrido el accidente en horas en que ése se hallaba en funcionamiento, sino también en virtud de lo establecido en el art. 1902 CC, por la insuficiencia -en el ámbito de la seguridad para terceros- de las disposiciones adoptadas por la comunidad para el uso de las aguas.

(AT Valladolid S 31 Ene. 1987.-Ponente: Sr. Cachón Villar) LA LEY, 1987-2, 296.

E.- RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL.

E14.- ACCIDENTES DE CIRCULACION.

E14-7.- Culpa concurrente.

Admitido por la Jurisprudencia, al interpretar el art. 1.902 CC, que la creación de un riesgo lleva consigo el acarreo de la responsabilidad derivada de aquél, ya que éste se funda en la creación de peligros para la comunidad, aun prescindiendo de la culpa del responsable, habrá que precisar cuál de las dos partes originó el riesgo que determinó el resultado dañoso; y a tal respecto ha de consignarse que, tanto el conductor del camión, haciendo una maniobra equívoca, como el del turismo, que conculcó con su hacer el art. 30 del CC, originaron un riesgo mayor que el normal, por lo que, mientras no se demuestre que uno de ellos obró con la diligencia exigible que pueda esperarse de persona normalmente razonable y sensata en la conducción de vehículos de motor, se está en el caso de una compensación de culpas determinante de que cada uno de los intervinientes deba cargar con los daños propios.

(AP Alicante S 17 Nov. 1980.-Ponente: Sr. Sancho Candela) LA LEY, 1981-1, 789 (706-R).

Establecido en la sentencia que el desplazamiento y vuelco del automóvil con lesiones para su conductor fue consecuente a la anómala inicial actuación del demandado en su maniobra de adelantamiento de la que resultó el choque que originó aquellos eventos, no cabe más que atribuir al demandado el resultado sin posibilidad de originar compensación de culpas, que requiere ineludiblemente un actuar independiente del lesionado con respecto al obrar del productor del resultado lesivo, y sólo cabría impugnar aquella premisa fáctica al amparo del núm. 7, art. 1.692 LEC, cosa que no se hace.

(TS 1.º S 3 Ene. 1981.-Ponente: Sr. Fernández Rodríguez) LA LEY, 1981-2, 728 (1045-R) - RAJ, 1981, 29.

No hay concurrencia de culpas por la conducta de la víctima a efectos de disminución del quantum indemnizatorio, ya que ésta se encontraba postrada e inerte, a consecuencia del atropello anterior y no por una actitud voluntaria.

(TS 2.º S 2 Feb. 1981.-Ponente: Sr. Vivas Marzal) LA LEY, 1981-2, 737 (1077-R) - RAJ, 1981, 473.

A la responsabilidad del conductor al infringir los arts. 17, 93, 95, 145, 146 y 147 del C. Cir., no obsta la ligereza y precipitación de las víctimas que atraviesan la calzada antes de que el semáforo lo autorizara, no cerciorándose debidamente de que podrían hacerlo sin riesgo alguno, lo que demuestra en unión de la reducida cuantía de las indemnizaciones señaladas a las víctimas que la culpa concurrente de éstas fue asimismo tenida en cuenta para dicha moderación.

(TS 2.ª S 18 Mar. 1981.-Ponente: Sr. Castro Pérez) RAJ, 1981, 1199.

Apareciendo plenamente probado que el conductor del automóvil no era su propietario y que su modo de obrar puede ser tenido en cuenta al contribuir en mayor o menor grado a la producción del evento dañoso, a efectos de una degradación de la responsabilidad penal de la persona acusada, tal circunstancia no puede afectar al propietario del vehículo que no tuvo intervención alguna en los hechos, y, por ello, se constituye en tercero perjudicado por las consecuencias de los mismos, y debe ser indemnizado en la totalidad del importe de los que se le causaren.

(AP Vitoria S 4 Nov. 1981.-Ponente: Sr. Pérez Arrúe) LA LEY, 1982-1, 649 (2411-R).

El demandado, que circulaba por vía especialmente concebida para servir de transición entre el tráfico de la variante y el propiamente urbano, no tenía por qué frenar por el hecho de que el conductor del vehículo que le precedía realizase una maniobra no autorizada que le convertiría, efectivamente, en un obstáculo para la circulación, ya que en el tráfico automovilístico existe una reglamentación minuciosa que evita o disminuye el riesgo y que enmarca su desarrollo cauteloso y eficaz, así como su fluidez; normativa que hace forjar al conductor que se adapte en su actuación a las circunstancias propias de la vía por la que circulaba su vehículo, la confianza en la normalidad del tráfico, según la cual puede esperar de los demás conductores que respeten las reglas, se adapten a las circunstancias de la vía y no den ocasión a reacciones anormales, y, aunque este principio cede, como es sabido, en ocasiones, no sucede así en el presente caso, en el que resulta de plena aplicación y permite concluir que, existiendo una infracción específica en el primer conductor -que provocó una alteración injustificada en la normalidad y fluidez del tráfico propio de la vía donde ocurrió el hecho-, no cabe imputar la responsabilidad en el accidente al conductor del vehículo que circulaba detrás y que conducía amparado en su expectativa de un comportamiento adecuado por parte de los demás conductores.

(AP San Sebastián S 1 Dic. 1981.-Ponente: Sr. Conde-Pumpido Tourón) LA LEY, 1982-3, 49.

Es una conducta culposa la del conductor que atropella a un niño de 8 años, circulando a velocidad superior a la permitida, aun cuando acababa de frenar y reanudar la marcha precisamente por temor al accidente, pero sobre todo porque, apercibido de la presencia de dos niños al margen de la carretera, no previó que, por su inconsciencia, era de esperar para un conductor diligente, que podían salir a la calzada, como sucedió, y, siendo culpable el conductor, no cabe impugnar la sentencia que estima también la culpabilidad del niño y aplica la concurrencia de culpas, intentando que se declare, que toda la culpabilidad es del niño, pues el conductor también lo fue e, incluso, el TS 1.ª tiene declarado que no cabe estimar la culpabilidad de incapaz.

(TS 1.º S 15 Nov. 1982.-Ponente: Sr. Santos Briz) LA LEY, 1983-1, 792 - RAJ, 1982, 6544.

El vehículo, cuyo propietario ahora reclama daños, al entrar en zona de espesa niebla y por causa de la carencia de visibilidad, paró en el firme, cuando podía hacerlo en el arcén de su derecha, a fin de no dificultar ni impedir la circulación a los demás vehículos que le seguían en la propia dirección, siendo al poco acometido en su parte posterior por otro coche que más tarde fue a su vez empujado por un camión, ocurriendo las colisiones por la deficiente visibilidad unido a no haberse desviado el apelante al arcén y haber omitido los otros conductores la prevención de seguridad que establece el art. 99 CCir., de guardar entre sí determinada distancia, con lo que es de apreciar la concurrencia de las circunstancias fácticas que exige el art. 1902 CC por la estimación de la culpa extracontractual de los 3 conductores.

(AT Barcelona S 22 Abr. 1983.-Ponente: Sr. Felipó) RJC, III-1983, 73.

Habiendo concurrido al resultado dañoso, derivado de accidente de circulación, con eficacia relevante en mayor grado, la culpa de la perjudicada, que al no constituir causa única del suceso lesivo carece de virtualidad bastante para romper el nexo causal y eliminar el deber de resarcimiento, esa coculpabilidad ha de traducirse en la minoración importante de la cantidad de a satisfacer en concepto de reparación, según lo imponen la equidad y la lógica para estos eventos en que media negligencia de la propia víctima.

(TS 1.º S 16 May. 1983.-Ponente: Sr. de Castro García) RAJ, 1983, 2826.

De la prueba practicada, no ha podido determinarse cuál de los dos vehículos invadiera la mano contraria dando lugar a la colisión, razón por la cual procede la confirmación de la sentencia, pues al no poderse establecer la conducta culposa o negligente de uno de los conductores exigida por el art. 1902 CC, ha de aplicarse lo prevenido en su art. 1214, ya que cuando dos automóviles en marcha colisionan, no son de aplicación ni la doctrina del riesgo creado, ni la de inversión de la carga de la prueba.

(AT Valladolid S 7 Jun. 1983.-Ponente: Sr. Segoviano Hernández) LA LEY, 1984-1, 865 (4725-R).

Al estar reconocido que el ejecutante, seguramente al apearse de un autobús, intentó atravesar la calle por delante de un vehículo que se encontraba detenido en la parada siendo entonces alcanzado por el turismo que conducía el asegurado, hay que concluir que a la negligencia del actor por cruzar incorrectamente la calzada fuera del paso de peatones, contribuyó también la del atropellante, aunque fuera en grado mínimo, al deber y poder prever ese cruce, y por tanto evitarlo, si hubiera ido atento y extremando las precauciones, por lo que en concurrencia de culpas elimina la "exclusiva" o única de la víctima.

(AT Barcelona S 12 Dic. 1983.-Ponente: Sr. Amigó) RJC, II-1984, 399.

El camión que procedía del cambio de rasante y se dirigía a través del tramo de 100 metros hacia la curva de reducida visibilidad, por la que se aproximaban otros vehículos, perturbó con una parada la circulación rodada en un punto peligroso, lo que atrae culpa sobre su conductor y sobre la persona que ordenó la parada para hablarle.

(TS 1.º S 13 Dic. 1983.-Ponente: Sr. Serena Velloso) LA LEY, 1984-2, 785 (4986-R) - RAJ, 1983, 6935.

si sola en fuente de la obligación de indemnizar, como la jurisprudencia ha precisado, siempre sería inaplicable a la hipótesis de choque de vehículos, pues ambos se hallarían en la misma posición.

(TS 1.º S 15 Abr. 1985.-Ponente: Sr. de Castro García) LA LEY, 1985-3, 423 - RAJ, 1985, 1764.

Aun cuando aparece evidente que la actitud culposa de las víctimas contribuyó eficazmente a la producción del resultado lesivo, ello no puede dar lugar a la atribución a las mismas de una cuota de responsabilidad, pues, según ha proclamado la jurisprudencia, en las responsabilidades que derivan del seguro obligatorio de vehículos de motor no tiene aplicación la llamada compensación de culpas (Cfr. TS SS 13 Mar. 1971 y AT Granada SS 7 Jul. 1979 y 25 Feb. 1984).

(AT Granada S 14 Jun. 1985.-Ponente: Sr. del Moral Martín) LA LEY, 1985-4, 462.

No existiendo en el caso elementos que permitan hacer diferencias sobre el grado de culpabilidad de ambos conductores -deslumbramiento por parte del turismo y velocidad excesiva de la furgoneta, no rectificadas por posterior frenada-, es de aplicar la doctrina jurisprudencial que admite, ante un caso de concurrencia de culpas, la compensación total, es decir, el principio de neutralización íntegra de la culpabilidad de ambos agentes (Cfr. TS SS 15 Jun. 1967 y 14 Jun. 1973).

(AT Barcelona S 14 Nov. 1985.-Ponente: Sr. Amigó de Bonet) LA LEY, 1986-1, 912 (7319-R).

Habiendo sido probado en autos, de una parte, que el conductor del turismo no obró con la debida prudencia, por circular con manifiesta desatención y a una velocidad inadecuada para el lugar y circunstancias del caso, y presumiblemente superior a la indicada de 60 km/h, y de otra, que el ciclista -parte también en el accidente- intervino en forma activa en la producción del evento, con su cruce más o menos inesperado y brusco de izquierda a derecha en la calzada, ello supone una concurrencia de culpas, que hace que los perjuicios tengan que repartirse entre ambos.

(AT Valladolid S 16 Sep. 1986.-Ponente: Sr. Galindo Crespo) LA LEY, 1986-4, 465.

Al accidente viario letal contribuyó la conducta negligente de la víctima, que conducía una bicicleta con frenos en deficientes condiciones por una pendiente de alto desnivel; pero, asimismo, concurrió una actuación coadyuvante del conductor del camión, el cual, a pesar de haber observado que el muchacho había salido de la calzada y circulaba, sin dominar su vehículo, por la explanada lindante hacia la derecha, realizó el giro en esta dirección, a fin de penetrar en determinado establecimiento, sin tomar la precaución de mirar a ese lado, maniobra de la que debió abstenerse para no interceptar el paso de la bicicleta, siguiéndose, como consecuencia, el atropello del ciclista; concurso de culpabilidades coeficientes que lleva a moderar la cuantía de la indemnización (400.000 ptas.), pero sin llegar a la absolución, toda vez que la imprudencia del adolescente no fue el factor único desencadenante del suceso, por cuanto ha mediado como hecho concomitante una manifiesta omisión de diligencia imputable al conductor del camión.

(TS 1.º S 17 Dic. 1986.-Ponente: Sr. De Castro García) LA LEY, 1987-1, 825 (8494-R) - RAI, 1986, 7675.

La apreciación en la instancia de la concurrencia de culpas del conductor del turismo y del camión no se ha hecho correctamente, pues ya el juzgador de primera instancia no duda en atribuir, como "probable", la causa de la insólita maniobra del conductor del turismo a somnolencia o desvanecimiento momentáneo, colocándose en situación de máximo peligro y verdadero responsable de la colisión, frente a esa velocidad que sólo se dice superior a la permitida del conductor del camión que cabe calificar de mínima en relación a la del conductor del turismo, lo que no permite equipararlos a los efectos de la fijación o valoración del daño indemnizable, en iguales proporciones.

(TS 1.º S 19 Dic. 1986.-Ponente: Sr. González-Alegre y Bernardo) RAI, 1986, 7681.

Habiéndose producido en el caso el hecho dañoso con intervención de ambas partes litigantes, agentes directos y solidarios en la conducción de los vehículos, no es aplicable la doctrina jurisprudencial de la presunción iuris tantum de culpa en ninguno de ellos, pues bastaría adelantarse en el ejercicio de la acción, con la consecuencia de la inversión de onus probandi, para que tuviese un derecho preferente inadmisibles con respecto a su contraparte; y si ello es así, como quiera que no está probado en forma alguna cuál de los conductores obrara negligentemente y su conducta fuera la causa eficiente del accidente, pues lo manifestado en autos son meras suposiciones, y como dice acertadamente la sentencia de instancia, al no existir siquiera presunciones para establecer culpabilidad en el conductor demandado, procede absolver a los mismos, sobre todo teniendo en cuenta que se ejercita la acción de culpa extracontractual del art. 1902 CC.

(AT Valladolid S 15 Ene. 1987.-Ponente: Sr. Galindo Crespo) LA LEY,

aparte los que se han de precisar para retirar el material de osteosíntesis, y en lo que a la culpa se refiere, existe una evidente concurrencia de culpas en la conductora y en la víctima, no siendo de apreciar, habida cuenta de tratarse de tramo recto y de haber divisado aquélla al segundo con distancia suficiente para evitar el atropello, la irrupción súbita del peatón, bien fuese atropellado al cruzar o que volviera de su trayectoria, actuaciones, ambas, que suponen evidente relación de causa a efecto en los daños producidos; y en cuanto concierne a la cuantía indemnizatoria, para la que habrá de tenerse en cuenta una concurrencia para cada uno del 50%, la cuantificación está correctamente acogida por el Juzgador de instancia, ya que el exceso solicitado respecto al título ejecutivo viene a suponer unas 1.500 ptas. diarias por pretium doloris, que es precisamente la mitad de la cantidad que normalmente se concede por ese concepto, único solicitado en la demanda, ya que nada se pide por secuelas.

(AF Pamplona S 22 Jun. 1987.-Ponente: Sr. Irigaray Undiano) LA LEY, 1987-4, 441.

La concurrente actuación de los dos conductores de los vehículos que colisionaron aparece teñida de culpabilidad, al no haberse acreditado por parte de ninguno de ellos que en el momento de chocar entre sí actuó, cada uno de ellos, de acuerdo con pautas circunstanciales de modo, lugar y tiempo, toda vez que la concurrencia de ambos en la colisión, base del golpe final contra los demás vehículos que se hallaban reglamentariamente aparcados en la calle, pertenecientes a los actores, hace a ambos demandados igualmente responsables por aplicación del principio de causalidad, suficientemente sancionado por la doctrina legal, ya que es irrelevante la jerarquía de la causa para que exista relación causal entre la acción u omisión y el resultado dañoso, porque la condición puesta por el agente ni precisa que sea la única, ni la última, ni la más inmediata o próxima al evento, siendo bastante cuando se produce como efecto inmediato de la conducta de otra persona y que esta conducta sea, a su vez, efecto o consecuencia de la acción de la que puso el primer eslabón de la cadena; situación frecuente en los casos clásicos, como el presente, de colisión al intentar adelantar un coche a otro en momento en que éste a su vez inicia un desvío y corta el camino al que lo va a rebasar, cuando no consta el haberse observado las prescripciones establecidas para ambas maniobras.

(AP Vitoria S 13 Oct. 1987.-Ponente: Sr. Medrano Durán) LA LEY, 1988-1, 765 (9895-R).

El accidente ocurrido tiene dos momentos diferentes: 1.º) el del adelantamiento apurado, que comienza con la colisión del turismo al autocar, rozando su parte delantera izquierda, y termina con la colisión del autocar con la trasera del turismo, al que desplaza fuera de la calzada, por su parte izquierda, en donde el juzgador aprecia negligencia por parte de ambos conductores, que, en esa maniobra de adelantamiento, no acreditaron la consumación de su deber de diligencia, y 2.º) ya desplazado, con gran violencia, el turismo que adelantaba, el autocar alcanza un vehículo detenido y lo empotra contra otro anterior, pese a haberlo visto antes, en situación de circulación intensa y

lado, y la falta de sujeción de la cisterna sobre el remolque y el movimiento de la misma, incidente en el proceso del accidente, es causa que no tiene que gravitar íntegramente sobre el interfecto, pues, si para el art. 58 CCir. la carga no debe comprometer la estabilidad del vehículo, según el art. 59 CCir. son los titulares de vehículos, lo mismo que los conductores, quienes quedan obligados a acondicionar la carga.

(TS 1.º S 7 Oct. 1988.-Ponente: Sr. Serena Velloso) LA LEY, 1988-4, 497.

Si bien en el caso no existe culpa por parte de la víctima dada su minoría de edad, es lo cierto que ha de tenerse en cuenta la conducta del menor al interferir en la relación causal mediante su irrupción irreflexiva o inesperada en la trayectoria del causante del atropello, lo que produce la moderación de la responsabilidad de la cuantía de la indemnización.

(TS 1.º S 1 Feb. 1989.-Ponente: Sr. Latour Brotons) LA LEY, 1989-2, 799 (11574-R).

La culpa extracontractual sancionadora en el art. 1902 CC no consiste en la omisión de normas inexcusables o aconsejadas por la más vulgar experiencia, sino en el actuar no ajustado a la diligencia exigible según las circunstancias del caso concreto, de las personas, tiempo y lugar, y concretamente, en el obrar sin el cuidado y atención necesarios para evitar el perjuicio de bienes ajenos jurídicamente protegidos, de tal manera que si el accidente proviene del actuar no adecuadamente diligente de los sujetos implicados en el caso, dos conductores, produce como consecuencia una situación de hecho y jurídica generante de compensación de responsabilidades por culpa de igual grado, determinada por la facultad moderadora que establece el art. 1103 CC, ya que cuando ambos agentes han incurrido en omisión de diligencia y sus respectivos comportamientos no llegaron a romper la relación de causalidad, sin erigirse ninguno de ellos en el único factor desencadenante del hecho dañoso, su actuación concomitante no elimina la obligación de indemnizar e impone una equitativa moderación y repartimiento del quantum a resarcir, atendidas las entidades igualitarias de las culpas concurrentes (Cfr. TS 1.º SS 21 Jun. 1985 y 22 Abr. 1987).

(TS 1.º S 7 Jun. 1991.Ponente: Sr. Fernández-Cid de Temes) LA LEY, 1991-4, 862 (14017-R).

El principio de inversión de la carga de la prueba es incompatible con los supuestos de mutua o recíproca colisión de vehículos con imposibilidad de determinar a cuál de los dos conductores cabe atribuir la culpabilidad del accidente, como causa eficiente del mismo (Cfr. TS S 28 May. 1990).

(AP Tarragona Secc. 2.º S 26 Sep. 1991.Ponente: Sr. Fuembuena Ferrández) La Llei, 1992-1, 673 (300-R).

En el caso se aprecia conducta negligente en la conducción de la demandada apelada al haber invadido parcialmente el sentido de circulación contrario cuando se acercaba al mismo lugar el vehículo propiedad de la actora-apelada, determinante en su mayor parte de la colisión de ambos vehículos, si bien también se aprecia, aunque en menor grado, negligencia en la conducción en el vehículo contrario, quien omitió también la diligencia exigible a todo buen conductor en las circunstancias concretas de tramo curvo de calzada e invasión por vehículos aparcados de parte de la calzada reduciendo el espacio libre para la circulación de vehículos, pues en tales circunstancias lo exigible era velocidad moderada y conducción próxima al margen derecho para ocupar el mínimo espacio de la calzada y facilitar la necesaria maniobra de adelantamiento de los vehículos que circulaban en sentido contrario, diligencia no observada por el conductor del vehículo propiedad de la actora-apelada, pero de menos entidad en comparación con la invasión del carril contrario imputable al otro vehículo, siendo así que cada uno de ellos es en principio responsable de acuerdo con lo dispuesto en el art. 1902 CC de los daños causados al contrario previa compensación de las culpas por su coparticipación en la relación causal (Cfr. TS SS 15 Dic. 1984 y 31 Oct. 1985).

(AP Palma de Mallorca Secc. 4.ª S 10 Mar. 1992. Ponente: Sra. Guardo Laso) La Llei, 1992-2, 643 (501-R).

En los daños y perjuicios ocasionados al demandante se ha probado la concurrencia de causas, a saber, la conducta culposa de otro conductor, de una parte, y de otra, la conducta culposa del ingeniero encargado de las obras que no cuidó de que la señalización de las mismas se efectuase en debida forma. No se está, pues, en caso de rotura del nexo causal entre la actuación del ingeniero demandado y el daño producido al actor, sino en un supuesto de concurrencia de culpas.

(TS 1.ª S 18 Mar. 1992. Ponente: Sr. Almagro Nosete) Archivo, 1992, 3075.

Si bien la línea jurisprudencial alrededor del art. 1902 CC tiende al desplazamiento de la teoría culpabilística hacia postulados más cercanos a la responsabilidad cuasi-objetiva, mediante el instituto procesal de la inversión de la carga de la prueba (Cfr. TS 1.ª SS 26 Nov. 1985, 16 Oct. 1989, 20 Feb. y 6 Mar. 1992), no es menos cierto que tal doctrina no puede ser acogida cuando se trata de supuestos en los que existe una misma puesta en peligro de bienes jurídicos por parte de los diferentes intervinientes en el hecho dañoso, situación que resulta en los supuestos de colisión mutua entre vehículos con ignorancia de la causa originaria, de tal manera que aun siendo alegada por cada conductor a su favor la aplicación de la meritada doctrina de la inversión de la carga de la prueba, ésta no resulta posible, debiéndose acudir a las reglas generales dimanadas del art. 1214 CC y su jurisprudencia interpretativa (Cfr. TS 1.ª SS 28 May. 1990 y 15 Abr. 1992).

(AP Lérida Secc. 2ª S 1 Feb. 1993. Ponente: Sr. Hernández García) La Llei, 1993-1, 776 (662-R).

En el caso, los diferentes testimonios evacuados por los testigos propuestos por ambas partes contendientes son absolutamente contradictorios sobre el devenir de las circunstancias de la colisión, asimismo la prueba de confesión practicada tampoco, desde la perspectiva de valoración probatoria prevista en el art. 586 LEC, aporta ningún elemento relevante para la convicción del juzgador y ante la imposibilidad de determinar a cuál de los conductores cabe atribuir la culpabilidad del accidente, como causa eficiente del mismo, no procede otra decisión que, con desestimación del recurso, la íntegra confirmación de la sentencia absolutoria de instancia.

(AP Lérida Secc. 2ª S 1 Feb. 1993. Ponente: Sr. Hernández García) La Llei, 1993-1, 776 (662-R).

El daño (muerte del hijo del actor) ha de ser imputado en el caso tanto a la conducta de la propia víctima como a la conducta negligente del Ayuntamiento. A aquélla, en cuanto que está probado que conducía a excesiva velocidad dadas las circunstancias de la calzada, que conocía por ser vecino. Al Ayuntamiento, en cuanto que no previó el peligro que representaba la no reparación, ni siquiera señalización, de los baches, sobre todo por el lugar en que se hallaban y durante la noche el que fue causa del tropiezo del ciclomotor se encontraba prácticamente a la salida de una curva de escasa visibilidad; el accidente ocurrió a las 3,30 h aproximadamente de la madrugada, en tramo sin iluminar y en condiciones climatológicas de lluvia y niebla. Esta es la previsión obvia, por normal y elemental, que debió tener el Ayuntamiento recurrente, y no la anormal de que los conductores que conocían el estado de la calzada como el fallecido extremarían al máximo las precauciones en todas las ocasiones; este presupuesto no es de recibo, en cuanto atribuye a los demás todas las consecuencias de la conducta negligente del Ayuntamiento en el cumplimiento de sus obligaciones.

(TS 1.ª S 27 Jul. 1993. Ponente: Sr. Gullón Ballesteros) Archivo, 1993, 1064.

Mediante la demanda se acumulan acciones, en reclamación de cantidad, dimanantes del D 632/1968 de 21 Mar. (TR Ley sobre uso y circulación de vehículos de motor), en virtud de auto ejecutivo, y la que autorizan los arts. 1902 y 1903 CC, siendo conveniente matizar la diferencia entre ambas clases de responsabilidad civil, caracterizada, la primera, conforme al art. 1 D 632/1968, por un concepto casi-objetivo de la culpa, de tal forma que persiguiendo a ultranza la indemnización al perjudicado, sólo habrá exculpación del supuesto autor del evento cuando éste se hubiere producido por culpa exclusiva de la víctima o causa ajena a su conducción, y esa exclusividad obliga a acreditar, además de la positiva existencia de aquella negligencia del perjudicado o víctima como elemento causal del daño producido, que la actuación del conductor del vehículo no sólo se halle huérfana de todo proceder antirreglamentario, sino que aquél fue completamente inevitable para ese comportamiento propio, o porque sencillamente no existiera ninguna culpa, es decir, que la actuación del conductor esté exenta de todo reproche, no admitiéndose, finalmente, compensación alguna de culpa; mientras que la acción derivada del seguro voluntario viene caracterizada por un carácter subjetivo, aunque con cierta objetivación, lo cual determina una presunción de culpa e inversión de la carga de la prueba (Cfr. AT Pamplona SS 5 Sep. y 11 Dic. 1985).

(AT Pamplona S 22 Jun. 1987.-Ponente: Sr. Irigaray Undiano) LA LEY, 1987-4, 441.

En resoluciones reiteradas (Cfr. AP Palma de Mallorca Secc. 3.ª S 4 Mar. 1991 y Secc. 4.ª SS 3 y 18 Feb. 1992), se mantiene el criterio de que la responsabilidad por daños materiales producidos con motivo de la circulación de vehículos de motor cubiertos por seguro de suscripción obligatoria debe seguir el mismo régimen que la de los daños personales en igual supuesto y que, por tanto, no existe otro motivo de exoneración que el de culpa o negligencia única del perjudicado o la fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo (art. 1.2 L 122/1962 de 24 Dic., uso y circulación de vehículos de motor), doctrina que aplicada al caso de autos colisión en la que no existe prueba bastante para demostrar la forma en que ocurrió el suceso lleva a considerar que no habiéndose demostrado en absoluto que el siniestro ocurriera por alguna de las únicas causas exonerativas antes mencionadas, procede estimar la demanda con revocación de la sentencia de instancia.

(AP San Sebastián S 16 Jul. 1992.Ponente: Sr. Aguiló Monjo) La Llei, 1993-1, 741 (583-R).

De todo evento dañoso acaecido a causa de la circulación de vehículos de motor pueden nacer dos acciones civiles perfectamente diferenciadas, como lo son la especial ejecutiva derivada del seguro obligatorio y la ordinaria de reclamación de daños y perjuicios, ambas compatibles, como así se deduce del art. 4 L 122/1962 de 24 Dic. (uso y circulación de vehículos de motor), si bien ofrecen características distintas una y otra, pues la cuantía de la indemnización exigible por la primera está limitada legalmente, es de naturaleza objetiva y va dirigida contra la compañía que responde del seguro obligatorio, mientras que la acción

ordinaria tiene su base en la culpa extracontractual y se dirige contra el autor del acto causante de los daños que son objeto de reclamación, o contra la persona que viene obligada a responder por los actos culposos de otra al amparo de los arts. 1902 y 1903 CC, sin que la cantidad a reclamar en concepto de esa indemnización tenga limitación alguna legal, y puede el perjudicado señalar, a este respecto, la que estime conveniente a ese efecto indemnizatorio (Cfr. TS 1.º S 28 Abr. 1983).

(TS 1.º S 10 Dic. 1992. Ponente: Sr. Martínez Calcerrada) LA LEY, 1993-1, 399.

Dado que, en relación con los eventos dañosos derivados de accidente de circulación, las dos acciones civiles ejercitables -la especial ejecutiva derivada del seguro obligatorio de vehículos de motor y la ordinaria de daños y perjuicios-, aun teniendo ambas un origen común, su trayectoria procesal se diversifica, es indudable que la interferencia de una y otra, de seguirse al mismo tiempo, podría dar lugar a decisiones contradictorias, y ello hace que haya de tener prioridad la ejecutiva, nacida del contrato de seguro obligatorio, sobre la ordinaria, de lo que se deduce la necesidad para el perjudicado de ejercitar antes aquélla y agotar sus trámites hasta la resolución definitiva, a partir de la cual podrá actuarse la ordinaria, en el plazo legal de un año establecido en el art. 1968.2 CC, libremente y sin obstáculo alguno (Cfr. TS 1.º S 28 Abr. 1983).

(TS 1.º S 10 Dic. 1992. Ponente: Sr. Martínez Calcerrada) LA LEY, 1993-1, 399.

Si bien es cierto que la doctrina jurisprudencial ha ido evolucionando desde una minoración del culpabilismo originario hacia la denominada responsabilidad por riesgo, especialmente en el ámbito de la circulación de vehículos de motor, por considerar que el uso del automóvil ya de por sí implica un riesgo, con la consiguiente inversión de la carga de la prueba, ello resulta incompatible en los supuestos de mutua y recíproca colisión de vehículos de motor, con imposibilidad de determinar a cuál de los conductores cabe atribuir la culpabilidad del accidente, como causa eficiente del mismo (Cfr. TS SS 10 Mar. 1987 y 28 May. 1990).

(AP Tarragona Secc. 1.º S 2 Feb. 1993. Ponente: Sra. Aparicio Mateo) La Llei, 1993-2, 684 (720-R).

La jurisprudencia ha venido admitiendo la acumulación o ejercicio conjunto de la acción que contempla el art. 5 L 122/1962 de 24 Dic. (uso y circulación de vehículos de motor) y la de responsabilidad por culpa extracontractual al amparo de los arts. 1902 y ss. CC; y, si bien es cierto que para esta última rige el principio de responsabilidad por culpa, no sucede lo mismo por lo que respecta a la primera, que se trata de una responsabilidad de marcado carácter objetivo, que habrá de ser estimada siempre que la parte demandada no pruebe cumplidamente que el hecho fuera debido únicamente a culpa o negligencia del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo (Cfr. TS SS 31 Oct. 1981 y 17 Nov. 1989), cuando se trate de daños corporales, por cuanto para el caso de daños materiales regirá lo

establecido en el art. 1902 y ss. CC, a tenor de la redacción dada al art. 1 L 122/1962 por el RDLeg. 1301/1986 de 28 Jun. (adaptación de la Ley sobre uso y circulación de vehículos de motor); a la luz de tal regulación legal, procederá, en el caso de autos, estimar la acción directa ejercitada por el demandante contra la aseguradora, en base al auto ejecutivo que determina la cantidad líquida que puede reclamar como indemnización máxima que comprenderá únicamente las sumas correspondientes a las lesiones, atendida su naturaleza objetiva, y dado que la entidad demandada no ha acreditado la culpa exclusiva del perjudicado, sin que quepa la inclusión de los daños materiales respecto de los cuales rige el principio de responsabilidad por culpa.

(AP Tarragona Secc. 1.ª S 2 Feb. 1993. Ponente: Sra. Aparicio Mateo) La Llei, 1993-2, 684 (720-R).

La proliferación en el uso de vehículos de motor ha llevado consigo la frecuencia de cesiones esporádicas de los mismos, provisionales y a veces fugaces, prestaciones que no liberan al titular o habitual poseedor de una eventual responsabilidad civil subsidiaria en caso de siniestro, máxime si hizo dejación del vehículo a personas inexpertas o carentes de condiciones, sin cerciorarse de su habilidad, conocimientos o titulación, afirmando la jurisprudencia que quedan afectos a dicha responsabilidad los dueños que los dejan o ceden en régimen de utilización transitoria a amigos o conocidos, por un tiempo mayor o menor, quedando establecida la relación de dependencia a través de un triple elemento: el pacto ocasional perfeccionado por el conductor, el dominio, o titulación de libertad dispositiva del vehículo y conocimiento de la misión a realizar (Cfr. TS 2.ª S 28 Oct. 1982, 10 Abr. 1985 y 22 May. 1989).

(AP Palma de Mallorca Secc. 3.ª S 26 Feb. 1993. Ponente: Sra. Rigo Rosselló) La Llei, 1993-2, 633.

art. 1.

(TS 1.º S 11 Jun. 1984.-Ponente: Sr. Beltrán de Heredia y Castaño) LA LEY, 1984-4, 861 (5611-R) - RAJ, 1984, 3229.

Es doctrina jurisprudencial la de la permanencia de exigencia de culpa para la aplicación del art. 1902 CC, e incluso del D 632/1968 de 21 Mar. (TR de la Ley del Automóvil), que no consagra totalmente la responsabilidad objetiva plena, no siendo aplicable la teoría del riesgo en supuestos en que la culpa en mayor o menor grado atribuible -o mejor, la responsabilidad objetiva- al presunto causante, viene a ser eliminada por la culpa exclusiva -si así lo es- de la víctima.

(TS 1.º S 18 Abr. 1985.-Ponente: Sr. de la Vega Benayas) RAJ, 1985, 1770.

Los arts. 39 L 122/1962 de 24 Dic. (uso y circulación de vehículos de motor) y 1 de su texto refundido (aprobado por D 632/1968 de 21 Mar.) establecen la obligación de todo conductor de un automóvil de reparar todo daño que cause con ocasión de la circulación a las personas o a las cosas, y para exigir su cumplimiento el perjudicado o sus herederos tendrán acción directa contra el asegurador del vehículo, en una responsabilidad de tipo objetivo, siempre exigible, con independencia de todo concepto culpabilista, y que sólo puede ceder o dejar de exigirse en los supuestos enunciados legalmente de fuerza mayor o de culpa exclusiva de la víctima, entendida esta última no sólo como exclusivamente determinante del accidente, sino que además concorra, desde su origen, en relación al desarrollo de los hechos de forma tal que determine, de manera absoluta, la inexistencia de la culpa que pudiera imputarse al conductor, aunque fuera mínima.

(AP Vitoria S 3 Jun. 1985.-Ponente: Sr. Medrano Durán) LA LEY, 1985-4, 913 (6883-R).

El uso de un automóvil implica, de por sí, un riesgo para el tráfico, suficiente para acarrear la responsabilidad del propietario conductor, mientras no se desvanezca por un actuar extraño generador del daño causado (Cfr. TS 1.º SS 9 Abr. 1963 y 3 Feb. 1978).

(AP Las Palmas S 26 Nov. 1985.-Ponente: Sr. Acevedo y Campos) LA LEY, 1986-2, 825 (7423-R).

La responsabilidad derivada de la posesión de un vehículo de motor por los daños que cause al ser utilizado se considera como una responsabilidad por riesgo, es decir, proveniente del simple hecho de aquella posesión y utilización, prescindiendo de la persona que lo maneje, y determinante de responsabilidad en tanto no se declare probado que el accidente fue producido por fuerza mayor o culpa exclusiva del perjudicado.

(AP Las Palmas S 26 Nov. 1985.-Ponente: Sr. Acevedo y Campos) LA LEY,

1986-2, 825 (7423-R).

Para que prospere el motivo de oposición contemplado en el art. 1 D 632/1968 de 21 Mar. (TR Ley del Automóvil), es preciso que no se advierta culpabilidad alguna en el productor de los daños, ya que, por pequeña que sea ésta, ha de responder de los mismos incluso en el caso de que sea mayoritaria la del perjudicado.

(AP Las Palmas S 26 Nov. 1985.-Ponente: Sr. Acevedo y Campos) LA LEY, 1986-2, 825 (7423-R).

En materia de accidentes de circulación, salvo lo establecido en la Ley del Automóvil (L 122/1962 de 24 Dic.), no rige en nuestro ordenamiento jurídico el principio de la culpa objetiva, si bien la jurisprudencia establece que, cuando resulte evidente un hecho que por sí solo determine probabilidad de culpa, podrá presumirse ésta y cargar al autor del accidente la obligación de desvirtuar la presunción.

(AP Barcelona S 21 Abr. 1986.-Ponente: Sr. de Prada Mendoza) LA LEY, 1986-4, 409.

Los arts. 39 L 122/1962 de 24 Dic. (uso y circulación de vehículos de motor) y 1 D 632/1968 de 21 Mar. (TR L 122/1962) no acogen la teoría puramente objetiva del riesgo, sino una responsabilidad objetiva atenuada que margina por completo la de quien siendo protagonista de un accidente de circulación, no haya intervenido por acción u omisión en forma que siquiera mínimamente le puedan ser atribuidos sus efectos, enmarcándose por ello el caso, en cuanto a dicho protagonista asegurado y a su aseguradora se refiere, en una zona paralela o similar al hecho fortuito o de fuerza mayor, en punto a la total y absoluta falta de relación con la voluntad del primero, del riesgo producido y las secuelas del mismo derivadas (Cfr. TS SS 23 Oct. 1980 y 24 Jun. 1982).

(TS 1.ª S 18 Nov. 1986.-Ponente: Sr. Malpica González-Elípe) LA LEY, 1987-1, 327 - RAJ, 1986, 6440.

No surge confusión alguna ante la vigencia del art. 1902 CC para aplicar el art. 1 Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor (TR aprobado por D 632/1968 de 21 Mar.), porque es bien claro que el precepto del CC tiene un carácter general para los supuestos de culpa extracontractual, lo que no ha impedido que fuera del ámbito de la circulación vial se aplique a supuestos de mera responsabilidad por riesgo, como los derivados, por ejemplo, de la explotación de industrias (Cfr. SS 12 Dic. 1980 y 17 Mar. 1981), lo que evidencia que el concepto clásico de la culpa, basado en la omisión de la diligencia exigible según las circunstancias (art. 1104 CC), ha evolucionado en casos en que, aun con la diligencia exigible según los reglamentos siempre, al producirse el daño, ha habido menosprecios para bienes ajenos jurídicamente protegidos, en forma similar a cómo, dentro de los accidentes de circulación en el art. 1 citado y en el RDLeg. 1301/1986 de 28 Jun. (adaptación de la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de motor al ordenamiento jurídico comunitario), al no tratarse de una pura

responsabilidad objetiva, se va a pasar, en definitiva, a una responsabilidad por el riesgo que supone manejar una máquina, como el automóvil, que entraña peligro para los bienes jurídicos ajenos.

(TS 1.ª S 9 Jul. 1987.-Ponente: Sr. Santos Briz) LA LEY, 1987-4, 115.

El concepto clásico de culpa, basado en la omisión de la diligencia exigible según las circunstancias (art. 1104 CC), ha evolucionado dentro de los accidentes de circulación vial en el art. 1 Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor (TR aprobado por D 632/1968 de 21 Mar.) y en el RDLeg. 1301/1986 de 28 Jun. (adaptación de la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor al ordenamiento comunitario), al no tratarse de una pura responsabilidad objetiva; se va a pasar, en definitiva, a una responsabilidad por el riesgo que supone manejar una máquina, como el automóvil, que entraña peligros para los bienes jurídicos ajenos (Cfr. TS 1.ª S 9 Jul. 1987).

(TS 1.ª S 29 Oct. 1987.-Ponente: Sr. Serena Velloso) LA LEY, 1988-1, 758 (9868-R).

El sistema establecido por la L 122/1962 de 24 Dic. (uso y circulación de vehículos de motor) y toda la legislación subsiguiente en materia de tráfico rodado, particularmente en lo referido a seguro obligatorio, viene respondiendo a unos criterios de responsabilidad objetiva con los que se pretende, ante todo, la indemnización del perjudicado por el accidente de tráfico; todo el sistema de seguro, como sienta la mejor doctrina mercantilista, responde a una finalidad solidaria, tratando de repartir el riesgo entre la comunidad para evitar situaciones límites, y esta finalidad se acentúa en determinados ámbitos de la actividad humana que, por sus características y especial peligrosidad, han venido aconsejando sistemas de seguro obligatorio para evitar, a ultranza, que la víctima de los siniestros quedara desatendida; ejemplo de lo anterior es el tráfico rodado, transportes en general o energía nuclear.

(AT Bilbao S 13 Jun. 1988.-Ponente: Sr. Valdés-Sollís Cecchini) LA LEY, 1988- 4, 356.

La jurisprudencia ha ido evolucionando hacia una minoración del culpabilismo originario, hacia un sistema que, sin hacer plena abstracción del factor moral o psicológico y del juicio de valor sobre la conducta del agente, acepta soluciones cuasi objetivas, demandadas por el incremento de las actividades peligrosas consiguientes al desarrollo tecnológico y al principio de que ha de ponerse a cargo de quien obtiene el provecho la indemnización del quebranto sufrido por el tercero; y el acercamiento a la responsabilidad por riesgo se ha producido en una mayor medida en los supuestos de resultados dañosos en el ámbito de la circulación de vehículos de motor, al estimarse que el uso del automóvil ya de por sí implica un riesgo, y éste es suficiente de suyo para acarrear y exigir aquella responsabilidad, a salvo que la propia víctima se interfiera en el proceso causal, doctrina ésta que viene apareciendo en la jurisprudencia más reciente, y en el ámbito legislativo, el D 632/1968 de 21 Mar. (TR Ley sobre uso y circulación de

vehículos de motor) establece una asunción por el conductor de las consecuencias del riesgo creado con la circulación, ya que en su art. 1 excluye la responsabilidad en los casos de culpa única del perjudicado o de fuerza mayor extraña a la conducción y no dependiente de defectos del funcionamiento del vehículo o de sus piezas y mecanismos (Cfr. TS 1.º S 19 Oct. 1988).

(TS 1.º S 8 May. 1990.-Ponente: Sr. Barcala Trillo-Figueroa) LA LEY, 1990-3 627.

Una vez dictado el preceptivo auto fijando la cantidad líquida reclamable con cargo al seguro obligatorio, el perjudicado puede ejercitar bien la acción ejecutiva si con ella pretende obtener la reparación que entiende le es debida, bien la ordinaria, reclamando mayor cantidad, o compatibilizar ambas, y ello hasta el punto de que si inicialmente sólo dedujo la acción ejecutiva, la raíz del inicio para el cómputo de la prescripción de la ordinaria, que también le asiste, hay que referirla a la fecha en que la sentencia que haya recaído en aquel procedimiento especial hubiera adquirido firmeza (Cfr. TS 1.º SS 29 Mar. y 27 May. 1983, 26 Jun. 1984, 15 Abr. 1987, 3 Mar. 1988 y 22 Dic. 1989).

(TS 1.º S 29 Abr. 1991.Ponente: Sr. Morales Morales) Archivo, 1991, 2479.

Como ha declarado la jurisprudencia (Cfr. TS S 17 Nov. 1989), una cosa es la objetivación de la culpa, que se ha venido operando a través de la llamada responsabilidad por riesgo, bien a través de sus equivalentes de la presunción de la culpa o inversión de la carga de la prueba, que sientan, con la cualidad de iuris tantum, la culpa del actor, quien en consecuencia debe acreditar que el evento dañoso producido no le es imputable, y otra diferente la llamada responsabilidad objetiva, en cuanto se trata de una obligación legal de indemnizar, que proyecta el deber de resarcir sobre todos aquellos que hacen uso o se benefician de la utilización o explotación de algún medio que, aun cuando legalmente permitido, por contribuir a la mejora del nivel social, su explotación implica riesgos para terceros, manifestación ésta que, conforme señala el art. 1 L 122/1962 de 24 Dic. (uso y circulación de vehículos de motor), no admite otras exclusiones a dicha responsabilidad que la culpa exclusiva de la víctima o la fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo.

(AP Gerona Secc. 2.º S 20 Nov. 1992.Ponente: Sra. Bassols Muntada) La Llei, 1993-2, 672 (692-R).

En materia de circulación rodada, la norma del art. 1902 CC tiene valor genérico frente al específico del art. 1 L 122/1962 de 24 Dic. (uso y circulación de vehículos de motor), el art. 1 D 632/1968 de 21 Mar. (Ley sobre uso y circulación de vehículos de motor) y lo dispuesto por el RDLeg. 1031/1986 de 28 Jun. (adaptación de la Ley sobre uso y circulación de vehículos de motor), que regulan su alcance y que imponen la teoría del riesgo voluntariamente asumido, frente al cual no cabe

alegar la adopción de una diligencia reglamentaria, ni de una diligencia media, sino que es preciso agotar la adecuada a los deberes de cuidado propios de la disposición y manejo del mecanismo peligroso, salvo las excepciones de culpa exclusiva de la víctima o fuerza mayor extraña a la conducción o funcionamiento del vehículo, que no consista en los defectos de éste, rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos, debiendo esta fuerza mayor, ligada a una causa extraña, tener la entidad suficiente para romper el nexo causal que se impone, de modo irresistible, al desarrollo de la actividad ya por sí peligrosa (Cfr. TS SS 9 Jul. y 29 Oct. 1987 y 21 Jul. 1989).

(AP Tarragona Secc. 1.ª S 21 Ene. 1993. Ponente: Sr. Molins García-Atance) La Llei, 1993-1, 780 (671-R).

El seguro obligatorio y la obligación de su pago nace ex lege (Cfr. TS S 13 Jun. 1991) y trata de solventar una responsabilidad objetiva atenuada (Cfr. TS S 12 May. 1992) o cuasi objetiva (Cfr. TS S 12 Jul. 1989) y responde a la proclamada finalidad social de lograr la protección inmediata a las víctimas del accidente, resarcimiento que se busca

a
ultranza según dice literalmente el preámbulo de la L 122/1962 de 24 Dic. (uso y circulación de vehículos de motor) y su finalidad estriba en proteger directamente al perjudicado o a sus herederos (Cfr. TS SS 8 May. y 23 Oct. 1980).

(AP Tarragona Secc. 1.ª S 5 Jun. 1993. Ponente: Sr. Jareño Cortijo) La Llei, 1993-2, 491.

La responsabilidad derivada del seguro obligatorio es de carácter objetivo en cuanto constituye una verdadera obligación legal de indemnizar, admitiéndose se ejercite en el mismo juicio declarativo acción con base en el seguro obligatorio y en el exceso con el seguro voluntario, siendo el contenido de la excepción de culpa de la víctima distinto en cada caso, exigiéndose al tratarse del seguro obligatorio que la culpa sea única, entendida como exclusiva y excluyente, y sin embargo en lo que excede de los límites del seguro obligatorio, la culpa o negligencia no podría ser exigida con la misma intensidad y variaría el sentido de la carga de la prueba (Cfr. TS SS 27 May. y 28 Oct. 1988 y 21 Mar. y 30 Dic. 1991).

(AP Tarragona Secc. 1.ª S 5 Jun. 1993. Ponente: Sr. Jareño Cortijo) La Llei, 1993-2, 491.

E.- RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL.

E14.- ACCIDENTES DE CIRCULACION.

E14-8.- REGIMEN DE LA LEY DE USO Y CIRCULACION DE VEHICULOS DE MOTOR.

E14-84.- Inversión de la carga de la prueba.

El art. 1 del D. 21 Mar. 1968 consagra la culpa objetiva sin otro origen que la realidad del daño, lo que confirma una presunción iuris tantum que sólo puede desvanecerse en el caso de que el evento hubiera sido producido exclusivamente, por una actividad propia de la víctima o por fuerza mayor, con una inversión de la carga de la prueba que tendrá que soportar el presente culpable o su Compañía aseguradora.

(AP Sevilla S 31 Mar. 1981.-Ponente: Sr. De Vega Ruiz) LA LEY, 1981-2, 569.

Consagrando el art. 1 del D. 21 Mar. 1968 la culpa objetiva sin otro origen o causa que la realidad del daño producido por el uso del vehículo de motor, al menos dentro de los daños corporales, y afirmándose así una presunción de responsabilidad iuris tantum, que sólo puede desvanecerse en caso de que el evento hubiera sido producido exclusivamente por la víctima o por fuerza mayor, se produce una inversión de la carga de la prueba que tendrá que soportar el presunto culpable o la compañía aseguradora.

(AP Sevilla S 31 Mar. 1981.-Ponente: Sr. De Vega Ruiz) LA LEY, 1981-2, 317.

La obligación impuesta por el art. 1 D 632/1968 de 21 Mar. (TR Ley del Automóvil) a todo conductor de un vehículo de motor de reparar el mal causado con motivo de la circulación del mismo, únicamente podrá desvirtuarse en el caso de que se pruebe la culpa exclusiva del perjudicado o la existencia de fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; excepciones que, partiendo de la aplicación de la norma genérica del art. 1214 CC, corresponde probar a quien las alega (Cfr. TS 1.º SS 24 May. 1974 y 5 Mar. 1976).

(AP Las Palmas S 26 Nov. 1985.-Ponente: Sr. Acevedo y Campos) LA LEY, 1986-2, 825 (7423-R).

No puede deducirse que el conductor del vehículo causante del accidente no incurrió en culpa civil por el hecho de que se sobreesayera un proceso penal seguido con anterioridad, ya que en el ámbito penal no existe un precepto como el del art. 1 Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor (TR aprobado por D 623/1968 de 21 Mar.), que establece una presunción de culpa en el conductor, al exonerarle de las consecuencias nocivas del accidente únicamente en caso de culpa exclusiva de la víctima o en virtud de un suceso de fuerza mayor que no sea rotura o fallo de los mecanismos del vehículo. Por tanto, la rotura de los frenos del vehículo, hecho probado, como parte del mecanismo del vehículo, al producirse un accidente, hace responsable al conductor de sus