

I) *Derecho de las Obligaciones*

INMACULADA VIVAS TESÓN

Profesora Asociada
Universidad de Sevilla

COMENTARIO A LA SENTENCIA DE 22 SEPTIEMBRE 1997 Rec. Núm. 2299/1993 (RJ 1997, 6821)

Civil

Ponente: Excmo. Sr. D. Román García Varela

CULPA EXTRACONTRACTUAL: inexistencia: acceso a la vía del tren a través del paso a nivel con las barreras bajadas y con los señaladores ópticos y acústicos en funcionamiento: fallecimiento del peatón: culpa exclusiva de la víctima; RESPONSABILIDAD POR RIESGO: desaparece cuando el resultado lesivo se hubiera producido por descuido, yerro, omisión o falta de diligencia exclusivamente de la víctima.

Disposiciones estudiadas: CC, art. 1902.

MOTIVOS DE LOS RECURSOS

POR LA DEMANDADA

1. Infracción de los arts. 1902 y 1104 CC, y de la doctrina jurisprudencial relativa a estos preceptos.
2. Transgresión de los arts. 1902 y 1105 CC.

POR LAS ACTORAS

1. Infracción del art. 1902 CC.
2. Inaplicación del art. 7.2.º CC.

ANTECEDENTES DE HECHOS

El día 27 de septiembre de 1990, a las 20.13 h, don Tomás V. C. fue atropellado por un tren de mercancías en el paso a nivel ubicado en el kilómetro 224,525, a la salida de la localidad de Valdepeñas, accidente que le ocasionó la muerte.

Resulta probado que el evento se produjo cuando don Tomás V. C. pretendía cruzar la vía férrea por el paso a nivel ubicado en las proximidades de la estación de Valdepeñas y donde se encuentra la intersección entre la vía férrea y la C-415, que se hallaba en aquel momento con las barreras bajadas y con los señaladores ópticos y acústicos en funcionamiento y que el peatón conocía sobradamente el lugar, pues de ordinario lo cruzaba cuatro veces al día.

Doña Eladia P. G., en nombre propio y en el de su hija menor de edad doña Luisa María V. P., doña María de los Angeles V. P. y doña María Teresa V. P. demandaron por los trámites del juicio declarativo de menor cuantía a la «Red Nacional de Ferrocarriles Españoles» (RENFE), y solicitaron la condena a ésta a que les indemnizara en la cantidad de 14.000.000 de pesetas por la muerte de don Tomás V. C., esposo y padre, respectivamente, de aquéllas.

El Juzgado de Primera Instancia número 2 de Valdepeñas dictó Sentencia el 1 enero 1992 desestimando la demanda.

En grado de apelación, la Audiencia Provincial dictó Sentencia el 1 julio 1993 estimando parcialmente la demanda, condenando a la demandada a satisfacer a las actoras la cantidad de 7.000.000 de pesetas.

Recurren en casación, de una parte, **RENFE**, y, de otra, doña Eladia P. G., doña María de los Angeles V. P., doña María Teresa V. P. y doña Luisa María V. P.

El Tribunal Supremo confirma la sentencia recurrida en apelación.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

SEGUNDO.—Los dos motivos del recurso promovido por **RENFE**, ambos al amparo del artículo 1692.4.º de la Ley de Enjuiciamiento Civil —uno, por infracción de los artículos 1902 y 1104 del Código Civil, y de la doctrina jurisprudencial relativa a estos preceptos, habida cuenta, según se aduce, de que la sentencia traída a casación, al afirmar que esta recurrente no cumplió con su diligencia, ha aplicado el principio de la responsabilidad objetiva; y otro, por transgresión de los artículos 1902 y 1105 del Código Civil, por cuanto que, como se manifiesta, el accidente de autos se debió única y exclusivamente a la negligencia de la víctima, sin extensión de la culpabilidad a aquella litigante para otorgar compensación alguna—, se examinan conjuntamente, por su unidad de planteamiento, y se estiman por las razones siguientes:

A. La resolución de apelación parte del hecho probado de que el evento se produjo cuando don Tomás V. C. pretendía cruzar la vía férrea por el paso a nivel ubicado en las proximidades de la estación de Valdepeñas y donde se encuentra la intersección entre la vía férrea y la C-415, que se hallaba en aquel momento con las barreras bajadas y con los señaladores ópticos y acústicos en funcionamiento, y según se argumenta en su fundamento de derecho quinto, **RENFE** ha generado un claro ámbito de riesgo al mantener en aquel lugar una solución técnica desfasada, peligrosa e impropia del gran tráfico de la carretera, puesto que correspondía allí una respuesta reparadora como hubiera sido la supresión del citado paso, ya solicitada por esta recurrente y los entes administrativos competentes en el año 1983, sin que aparezcan justificadas las causas del no acometimiento de las obras para el objetivo reseñado; asimismo, la decisión de la Audiencia, de un lado, con la consideración de que entre la acción u omisión del agente y el resultado dañoso debe existir una relación directa y sin interferencias de conductas o eventos ajenos, pues, si la víctima se interpone en la cadena causal, aquél quedará exonerado de responsabilidad por tratarse de un suceso imprevisto e inevitable, y, de otro, con la indicación de que don Tomás V. C. actuó de manera culposa, no aprecia que esta conducta suponga la ruptura del nexo, pues la creación de un paso elevado hubiera agotado la diligencia exigible, sino que únicamente provoca una concurrencia de conductas en la producción del efecto lesivo, lo que permite establecer una gradación de la compensación de las consecuencias reparadoras del acontecimiento lesivo.

B. **La valoración de la conducta del peatón como imprudente no ofrece la menor duda, ya que, a plena luz natural, accedió a la vía a través del paso a nivel en contravención de los avisos prohibitivos relatados en la sentencia de instancia, con la particularidad, además, de que conocía sobradamente el lugar, pues de ordinario lo cruzaba cuatro veces al día**, de manera que es menester el análisis de si la posición de **RENFE** se encuentra o no dentro de dicho espacio de culpa.

Al respecto, la sentencia recurrida justifica la responsabilidad de la entidad demandada en que el riesgo del paso a nivel exigía su supresión y, en su consecuencia, mediante la creación de otro elevado se hubiera agotado la diligencia exigible; sin embargo, tal sustitución, que estaba prevista con anterioridad, no dependía exclusivamente de este litigante, pues su plasmación también necesitaba de la intervención operativa de determinadas entidades públicas, como la Dirección General de Carreteras y el Ayuntamiento de Valdepeñas; de ahí la procedencia de sentar que, dadas las características de la referida modificación y pluralidad de los sujetos con competencia para ello, pierden relevancia las imputaciones de omisión al litigante pasivo en este campo.

RENFE sólo estaría incurso en responsabilidad si no hubiera adoptado las medidas correspondientes a la anulación del riesgo por el paso del tren, es decir: en la coyuntura de no ofrecer los dispositivos de señalización «ad hoc», y está acreditado que los mecanismos de aviso existían y funcionaron debidamente, de manera que el accidente tuvo efecto por la conducta transgresora de don Tomás V. C.

Esta Sala tiene declarado, aparte de otras, en Sentencias de 10 julio 1992 (RJ 1992, 6276) y 15 julio 1993 (RJ 1993, 5810), que la responsabilidad por riesgo desaparece cuando el resultado lesivo se hubiera producido por descuido, yerro, omisión o falta de diligencia exclusivamente de la víctima, que es doctrina jurisprudencial de aplicación al supuesto del debate habida cuenta de que la actitud voluntaria del peatón ha roto cualquier nexo causal entre la aducida negligencia de **RENFE** y el resultado dañoso.

TERCERO.—Los dos motivos del recurso de casación interpuestos por doña Eladia P. G., doña María de los Angeles V. P., doña María Teresa V. P. y doña Luisa María V. P., ambos al amparo del artículo 1692.4.º de la Ley de Enjuiciamiento Civil —uno, por infracción del artículo 1902 del Código Civil al haberse aplicado, según se indica, en la sentencia de la Audiencia la compensación de culpas; el segundo denuncia la inaplicación del artículo 7.2.º del Código Civil, cuyo precepto declara que la ley no ampara el abuso de derecho ni el ejercicio antisocial del mismo—, se desestiman porque la aceptación de las causas en que se basa el recurso de **RENFE** trae como efecto la repulsa de las de éste, dada la incompatibilidad de las mismas, y, en este sentido, valen para justificar dicho rechazo las razones contenidas en el fundamento de derecho precedente, las cuales, para evitar repeticiones, se dan aquí por reproducidas.

CUARTO.—La estimación del recurso de casación promovido por **RENFE** provoca que la Sala, ahora convertida en Tribunal de instancia, dicte la resolución correspondiente dentro de los términos en que aparezca planteado el debate, y este particular, procede confirmar la decisión dictada por el Juzgado de Primera Instancia número 2 de Valdepeñas en fecha de 1 de septiembre de 1992.

COMENTARIO

SUMARIO

- I. CONSIDERACIONES PRELIMINARES
- II. UNA CONCRETA INTERFERENCIA EN LA RELACION DE CAUSALIDAD: LA INTERVENCION DE LA VICTIMA EN LA PRODUCCION DEL RESULTADO DAÑOSO. LA MAL LLAMADA «COMPENSACION DE CULPAS»
- III. LA RUPTURA DEL NEXO CAUSAL: LA CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA
- IV. LAS LINEAS DE LA SENTENCIA QUE COMENTAMOS
- V. BIBLIOGRAFIA

I. CONSIDERACIONES PRELIMINARES

La relación de causalidad y su posible interrupción por intervención —por acción u omisión— de la propia víctima en la causación del *damnum* y consiguiente reflejo en la fijación del *quantum* indemnizatorio constituye, esencialmente, la cuestión principal que toca la sentencia objeto de este comentario.

Tres son las posturas que podría adoptar en un caso tal al enjuiciado en ella nuestro Tribunal Supremo: conceder, de acuerdo con las más recientes directrices sobre responsabilidad por accidentes, la indemnización a los familiares del peatón fallecido en el atropello del tren condenando a quien creó una situación de riesgo de tipo objetivo —cual fuera la pretensión de las actoras—, estimar una compensación de culpas —como hiciera la Audiencia Provincial— o bien denegar la indemnización en base a la culpa exclusiva de la víctima —tal fue el parecer del Juzgado de Primera Instancia, que confirmaría después el Supremo Tribunal—.

La sentencia sugiere una reflexión acerca de éstas y otras interesantes cuestiones.

II. UNA CONCRETA INTERFERENCIA EN LA RELACION DE CAUSALIDAD: LA INTERVENCION DE LA VICTIMA EN LA PRODUCCION DEL RESULTADO DAÑOSO. LA MAL LLAMADA «COMPENSACION DE CULPAS»

Es más que sabido que para que pueda atribuirse a un agente un resultado dañoso, debe éste resultar

imputable al mismo. De este modo, una de las condiciones de existencia de la responsabilidad civil es la relación de causalidad.

Pues bien. Existen casos en los que además de la indudable intervención del agente del daño, se produce la del propio damnificado, esto es, el daño procede, en parte, de quien lo padece, de manera que, la conducta del perjudicado incide apreciablemente en el nexo causal hasta el punto de que la víctima no habría sufrido daño, a pesar del riesgo en que le puso el acto del agente, si ella misma no hubiera colaborado o coadyuvado en su causación.

Son los supuestos de la mal denominada doctrina jurisprudencial «compensación de culpas», contemplada expresamente en los Ordenamientos de nuestro entorno, como el §254 BGB, el artículo 44 del Código suizo de las obligaciones, el artículo 1227 del vigente Codice civile y, en materia extracontractual, el artículo 2056 y, el más reciente, el artículo 570 del vigente Código Civil portugués, que han ejercido indudable influencia en nuestra doctrina científica y jurisprudencial, dado el vacío normativo existente hasta no hace mucho en España. La doctrina compensatoria encuentra hoy reflejo en la legislación especial y en el artículo 114 del CP, interesante cuestión esta última que no podemos abordar en este comentario jurisprudencial.

¿Por qué mal denominada «compensación de culpas»? Por múltiples motivos.

En primer lugar, porque la «compensación de culpas» nos construye a situarnos en la responsabilidad extracontractual *subjetiva* basada en el criterio de la intervención de culpa o negligencia que acoge el artículo 1902 CC y que inspira nuestro ordenamiento positivo, de modo que, al lado de la conducta negligente del causante, ha de existir también culpa –coulpabilidad– en el proceder de la víctima.

De acuerdo con lo dicho, quedaría automáticamente excluida la posible aplicación de dicha doctrina compensatoria en el seno de la responsabilidad llamada *objetiva* o por riesgo, o más gráficamente, «sin culpa», pues, ¿cómo puede compensarse una amplia culpa por riesgo y una culpa normal subjetiva? Es imposible. Por tanto, no se trata de compensar culpa con culpa, lo que conduciría inevitablemente a criterios subjetivos, sino de compensar conductas contribuyentes al daño.

Precisamente ha sido en este ámbito en el cual la responsabilidad se valora desconectada del todo de la noción de culpa donde la compensación de culpas –*rectius*: conductas– ha encontrado manifestaciones normativas concretas: de un lado, el artículo 1905 CC y, de otro, en la legislación especial, el artículo 1.1.4.º de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor –en su nueva redacción dada por la Disp. Adic. 8.ª de la Ley 30/1995, de 8 noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, previsión implícita ya en el artículo 1 del Texto Refundido de 21 marzo 1968, en opinión de FERNÁNDEZ MARTÍN-GRANIZO y SANTOS BRIZ; en contra, SOTO NIETO– o el artículo 9 de la Ley 22/1994, de 6 julio, de Responsabilidad Civil por los daños causados por productos defectuosos, normas que regulan expresamente la distribución del daño entre sus causantes y que el que lo sufrió soporte la parte a él atribuible.

Si dicha responsabilidad es indiscutiblemente objetiva, mejor, tras lo expuesto, cuasiobjetiva, ¿cómo puede el legislador hablar de culpa o negligencia del conductor y proceder a la equitativa moderación de la responsabilidad y al repartimiento en la cuantía de la indemnización junto con el perjudicado? Mayor rigor se vislumbra en la Ley de 1994, puesto que contempla el defecto del producto –no alude a la culpa del fabricante o del importador, en su caso– y la culpa del perjudicado? Sin embargo, ¿cómo se compensan dos cosas tan distintas?

Así las cosas, quede claro que si se habla de compensación o concurrencia de culpas –a veces, también, comprensión de culpas– es porque en nuestro Derecho el principio es el de responsabilidad subjetiva o responsabilidad por culpa, mas la doctrina compensatoria se refiere también al caso de que el daño producido provenga en parte de un riesgo creado por el agente y en la otra parte de culpa del propio damnificado: «no se trata de compensar culpa con culpa, lo que conduciría a criterios subjetivos, sino que lo que en realidad se pretende es compensar conductas mediante la estimativa de criterios objetivos y abstractos, y valorada su incidencia en el nexo causal deducir, por vía de compensación, la disminución en el *quantum* de la indemnización. De ahí, que al compensar conductas puedan tenerse en cuenta los movimientos reflejos, incontrolados o irreflexivos que incidan en la relación causal» (STS 1 febrero 1989

[RJ 1989, 650], en la cual el Tribunal Supremo tomó en consideración la conducta del menor al interferir en la relación causal mediante su irrupción irreflexiva pero inesperada en la trayectoria del vehículo causante del atropello; asimismo, *vid.* STS 17 febrero 1997 [RJ 1997, 1426], compensando la culpa de RENFE con la culpa «in vigilando» de los padres de los menores fallecidos, siendo indiferente, pues, incluso en la responsabilidad con culpa, que la víctima sea un inimputable, en cuyo caso la culpa del perjudicado tiene un sentido muy amplio que comprende la mera causalidad material, como destacan, entre otros, ALBÁCAR/SANTOS BRIZ, DELGADO ECHEVARRÍA/LACRUZ y ROCA I TRÍAS).

Incorrecta es asimismo la expresión «compensación de culpas» dado que no se compensan o neutralizan realmente las culpas, en cuyo caso se borrarían ambas y habría que estimar causado el daño sin culpa, y, por tanto, sin derecho alguno a reparación, sino los efectos reparadores o pretensiones indemnizatorias (ALBALADEJO y MOLINE JORQUES), como establece la STS 15 diciembre 1984 (RJ 1984, 6118): «la culpa del autor no se compensa con la de la víctima, sino que ambas concurren en la producción del resultado dañoso», debiéndose llegar a la «compensación de lo único compensable, que son las consecuencias reparadoras» –Cdo. 4– y, en igual sentido, la más reciente STS 1 julio 1995 (RJ 1995, 5423): «lo que resulta es la existencia de esa «culpa compartida», admitida por esta Sala en múltiples resoluciones y cuyo resultado se traduce en una compensación, no de culpas, ya que éstas quedan por completo al margen del mecanismo *cumpensare*, sino de sus consecuencias pecuniarias» –F. 2.º–.

La más reciente línea jurisprudencial parece advertir la equivocidad y poca imprecisión de la expresión y, así, la STS 27 enero 1993 (RJ 1993, 509) alude a la «concurrencia de causas», la STS 11 febrero 1993 (RJ 1993, 1457) se inclina por la «compensación de consecuencias reparadoras», expresión que considera más técnica que la tradicional «compensación de culpas» –F. 3.º–, en tanto que, de «concurso de culpas» y «compensación de responsabilidades» habla la STS 16 abril 1993 (RJ 1993, 2886), la cual se refiere, en concreto, a «compensar los resultados pecuniarios del evento»; la STS 10 octubre 1996 (RJ 1996, 7554) considera que «hay que proclamar que es de una mayor justeza técnico-jurídica, el emplear la frase compensación de responsabilidades o compensación de consecuencias reparadoras, más que la tópica de compensación de culpas, puesto que la culpa como elemento subjetivo de la reprochabilidad, no es susceptible de operar en un acto compensatorio»; y la STS 18 marzo 1997 (RJ 1997, 1720) se inclina por la expresión «concurrencia de responsabilidades», si bien aún podemos encontrar sentencias que conservan su apego a la tradicional terminología de «compensación de culpas» (SSTS 24 mayo 1963 [RJ 1963, 2824]; 27 septiembre 1993 [RJ 1993, 6746]), «una discrepancia que, sin embargo, afecta más a la terminología que a la sustancia» (STS 15 diciembre 1984 [RJ 1984, 6118]).

La doctrina, por su parte, sigue hablando de «compensación de culpas» (DELGADO ECHEVARRÍA/LACRUZ; FERNÁNDEZ MARTÍN-GRANIZO, quien es consciente de la inexactitud de la expresión), aunque también se muestra proclive por la «concurrencia de culpas» (ROCA I TRÍAS) o de «causas» (MORENO FLÓREZ, RODRÍGUEZ MARÍN) e, incluso, se hace distinción entre «compensación de culpas» para la responsabilidad subjetiva y de «compensación de riesgos» para la objetivada (ALBÁCAR/SANTOS BRIZ).

Así con todo, la moderna doctrina jurisprudencial ha venido desplazando la institución de la compensación de culpas al campo de lo causal, valorando los comportamientos confluyentes en la producción del resultado, tanto desde el lado activo de la infracción –autor–, como desde el lado pasivo de su consecuencia –víctima–, y limitando su aplicación a los supuestos en los cuales se produzca una interferencia en el nexo causal que no alcanza a ocasionar la ruptura del mismo (SSTS 11 marzo 1971 [RJ 1971, 1234]; 14 junio 1973 [RJ 1973, 2505]; 2 febrero 1976 [RJ 1976, 311]; 24 noviembre 1989 [RJ 1989, 7908] y 27 septiembre 1993 [RJ 1993, 6746]). En definitiva, debe desplazarse el expediente compensatorio desde el plano de la culpabilidad al de causalidad que le es más propio.

Dicho esto, desde un punto de vista práctico, lo que más interesa son los efectos de la «concurrencia de causas» –ahora sí– en orden reparador o indemnizatorio.

Una postura podría ser la de considerar la intervención de la víctima al nivel del caso fortuito o fuerza mayor, lo cual exoneraría al agente de toda responsabilidad, pues se ha producido una ruptura del nexo causal. Tal sería el criterio sustentado por la antigua doctrina jurisprudencial patria (STS 7 marzo 1902, citada por Cossio), la cual, ante el vacío legal existente a la época no sólo en España sino también en los ordenamientos más próximos, equiparaba la colaboración de la propia víctima a la originación del daño en el caso de culpa exclusiva del damnificado, sin posibilidad alguna, por tanto, de resarcimiento, de acuerdo

con el clásico principio descrito por POMONIO, *quod quis ex culpa sua damnum sentit, non intelligitur damnum sentire* -f. 203, D. 50, 17-.

Sin embargo, la moderna jurisprudencia española ha evolucionado al compás de las primeras previsiones normativas en la materia y en correspondencia con el cambio operado en el Derecho anglosajón, donde la vieja fórmula de la «contributory negligence» es sustituida por la de la «comparative negligence».

De este modo, la jurisprudencia, en base al artículo 1103 CC (expresa o tácitamente, SSTS 14 octubre 1957 [RJ 1957, 2865]; 7 junio 1991 [RJ 1991, 4431], 11 y 24 febrero 1993 [RJ 1993, 1457 y 1251], entre otras), el cual permite la moderación de la culpa en la responsabilidad exigible en el cumplimiento de toda clase de obligaciones, considera que debe ponderarse la intervención de cada uno de los causantes en la producción del daño y distribuir equitativamente entre el agente y la víctima las consecuencias perjudiciales. Dicho de otro modo, la parte de resultado dañoso que corresponda a la culpa de la víctima ha de soportarla el interesado, que podrá, pues, pedir reparación sólo de la parte de daño que corresponda a culpa de otra persona.

Pese a que la mencionada norma fuera redactada originariamente para la responsabilidad contractual, la jurisprudencia mantiene que la facultad moderadora que concede el artículo 1103 CC es aplicable también a los supuestos de responsabilidad por culpa extracontractual (SSTS 14 octubre 1957 [RJ 1957, 2865], 14 junio 1973 [RJ 1973, 2505]; 22 febrero 1985 [RJ 1985, 739]; 5 y 7 febrero 1991 [RJ 1991, 991 y 1151]; 20 abril y 27 septiembre 1993 [RJ 1993, 3103 y 6746]; 1 y 30 diciembre 1994 [RJ 1994, 10359 y 10244]; 3 febrero y 5 octubre 1995 [RJ 1995, 737 y 7020]; 23 y 29 febrero 1996 [RJ 1996, 1587 y 1612]; en contra, STS 5 diciembre 1983 [RJ 1983, 6821]).

La doctrina científica, por su parte, no es unánime, pues si bien algunos (MOLINE JORQUES), quizás guiados por la tan arraigada práctica jurisprudencial que constituye, parecen basarse en el mentado artículo 1103 CC, otros (ALBALADEJO; DE ANGEL YÁGÜEZ; DÍAZ ALABART; DIEZ PICAZO/GULLÓN; REAL PÉREZ; RODRÍGUEZ MARÍN) se acogen al reparto del daño o distribución proporcional del daño, reputando innecesaria la moderación *ex* artículo 1103, puesto que no se trata de moderar nada, sino de establecer lo que según el nexo causal corresponde a cada uno de los que conjuntamente ocasionaron el daño, para lo cual basta acudir al artículo 1902 del Código Civil.

Tal vez la STS 27 septiembre 1993 (RJ 1993, 6746) se haga eco de dichas opiniones usando un criterio de justificación más genérico: «no sólo por el juego del artículo 1103 del Código Civil que contempla una facultad moderadora no privativa de las obligaciones contractuales sino por evidentes razones de equidad y de lógica» -F. 3.º-.

Así las cosas, la colaboración de la víctima en la causación del daño y la consiguiente interferencia suya en la serie causal ha de tener adecuado reflejo en el *quantum respondeatur*, lo cual se traduce en una reducción o aminoración de la cantidad reparadora del daño a cargo de su agente, haciendo recaer una parte sobre el perjudicado que, con su propia conducta negligente, contribuyó a la causación del resultado dañoso. Mas la compensación de culpas no significa que el agente se libre de indemnizar parte del daño que causó, sino que no puede exigírsele que repare todo el daño que sólo en parte procede de su conducta.

El problema a resolver consistirá en buscar la aportación causal reprochable que a cada interviniente aisladamente corresponde en el suceso total. En otras palabras ¿en qué porcentaje se cifra la participación de cada uno en la originación del *damnum*?

Prima facie, la compensación de los perjuicios indemnizables requerirá la concurrencia de conductas de la misma o parecida entidad, es decir, agente y damnificado deben haber contribuido de la misma manera a la producción del daño (de culpas de igual grado y de idéntica virtualidad jurídica nos hablan las SSTS 13 junio 1932 [RJ 1932, 1104]; 18 enero 1936 [RJ 1936, 86] y 10 julio 1943 [RJ 1943, 856]), pues la distinta entidad conllevará la absorción de la culpa de uno de los sujetos por la del otro, sea la del agente por la de la víctima o viceversa, lo que nos lleva a cuestionarnos: ¿con cuáles módulos o parámetros de proporcionalidad ha de ser evaluada la entidad de la conducta de cada causante parcial del daño?; ¿a partir de qué porcentaje del *damnum* ha de graduarse la intervención del perjudicado, se hace relevante a efectos de compensación y cuál es la cuota de gravedad que llega a romper la relación de causalidad?; ¿un 40% y un 60% o, incluso, un 10% y un 90% son compensables o únicamente un 50% y un 50%?; de otro

modo, ¿puede uno ser más culpable que otro o tener un mayor plus de responsabilidad, o han de serlo por igual?

A priori, claro está, es imposible determinar cuáles han de ser los criterios de responsabilidad y consiguiente reparto del daño a seguir a efectos de la reparación pecuniaria, puesto que quién puede asegurar que, en circunstancias del todo diversas o, incluso, en las mismas circunstancias, la conducta de un sujeto sea idéntica a la de otro. Estamos en un sistema en el que el daño atribuible a un causante del mismo puede o no ser igual que el atribuible a otro, y ello habrá de ser apreciado, en cada caso, por los Tribunales, siendo el grado de concurrencia lo que la autoridad judicial tendrá que valorar (MORENO FLÓREZ).

Lo dice la reciente STS 6 mayo 1997 (RJ 1997, 3866), a propósito de la muerte de un peatón causada en accidente ferroviario en un puente con prohibición de paso conocida por la víctima: «si ciertamente la indemnización debe tender a restaurar el estado anterior al evento dañoso, y ha de comprender la reparación de la pérdida de ingresos que los padres y hermana han sufrido por la muerte de hijo y hermano, no puede desconocerse que tales conceptos no están reglamentados, que pertenece al Tribunal, en uso de su ponderado arbitrio, fijarlos y sobre todo que la argumentación del recurso olvida que la víctima contribuyó causalmente al suceso y se ha utilizado la compensación con criterio moderado generosamente» -F. 5.º-.

De ello que nuestro Tribunal Supremo en algunos de sus pronunciamientos declare expresamente que para admitir la concurrencia de culpas no es preciso que sean las dos de la misma gravedad (SSTS 24 mayo 1963 [RJ 1963, 2824] y 14 junio 1973 [RJ 1973, 2505]) y otras que atribuyen a cada parte una porción desigual del total del valor del daño causado (SSTS 14 octubre 1957 [RJ 1957, 2865], 7 octubre 1988 [RJ 1988, 7388] y 14 junio 1996 [RJ 1996, 4771]).

Habrán de ser estudiadas, pues, las circunstancias del caso concreto, sin pretender aquí una solución genérica valedera para todos los supuestos, concurriendo ambas aportaciones causales con su justa valoración, a la cual habrá de acompañarse la cuantía de responsabilidad.

La concedida por el artículo 1103 CC es facultad discrecional, exclusiva de la instancia, excediendo del ámbito propio de la casación (SSTS 20 mayo y 17 diciembre 1986 [RJ 1986, 2733 y 7675], 9 febrero 1987 [RJ 1987, 692], 30 junio 1988 [RJ 1988, 5193], 18 octubre 1989 [RJ 1989, 6933], 3 diciembre 1990 [RJ 1990, 9539], 5 febrero, 25 marzo y 26 julio 1991 [RJ 1991, 991, 2440 y 7856], 30 junio 1995 [RJ 1995, 5272], 23 febrero 1996 [RJ 1996, 1587], entre otras muchas), en cuanto la referida facultad moderadora que establece el referido precepto es uno de los casos en que, de acuerdo con lo previsto en el artículo 3.2.º del mismo Texto Legal se basa y fundamenta en la aplicación de la equidad (SSTS 20 junio 1989 [RJ 1989, 4702] y 19 febrero 1990 [RJ 1990, 700]).

En consecuencia, la fijación de un porcentaje de un 20% en que es graduada la concurrencia de culpa por parte del conductor del camión cuando la misma, dice la recurrente, debió ser graduada en un porcentaje mayor, cuando menos, parece agregar en un 50%, no es revisable en casación (STS 12 septiembre 1996 [RJ 1996, 6561]), si bien «ello se refiere al supuesto en que los juzgadores de la instancia hagan uso de tal facultad con criterio ponderado, racional y lógico, pero no cuando extravasen irracional o desmesuradamente dichos parámetros, ni tampoco en aquellos supuestos en que ni siquiera se planteen la posibilidad de hacer uso de dicha facultad moderadora, cuando la misma viene forzada y lógicamente impuesta por las especiales circunstancias concurrentes en el caso concreto que se enjuicia» (STS 19 julio 1996 [RJ 1996, 5803]).

La concurrencia de conductas contribuyentes al daño puede apreciarse sin necesidad de que lo pida el demandado, es decir, de oficio (SSTS 7 junio 1991 [RJ 1991, 4431], 5 octubre 1995 [RJ 1995, 7020] y 29 febrero 1996 [RJ 1996, 1612]).

Para que la concurrencia de culpas pondere o exonere la responsabilidad del demandado, debe éste probar que efectivamente concurrió la intervención de la propia víctima o que el daño proviene de la conducta exclusiva del perjudicado y consiguiente ruptura del nexo causal, respectivamente. Ciertamente, ante la individual imputación, el designado como responsable buscará un enervamiento siquiera parcial, en el actuar poco previsor y descuidado del que recibió los efectos. Entre todas las causas ajenas, la culpa de la víctima aparece como la más apta para liberar al imputado-demandado, y es la causa ajena que se encontrará con mayor frecuencia (MOLINE JORQUES).

III. LA RUPTURA DEL NEXO CAUSAL: LA CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA

Si la conducta del agente no merece reproche de culpabilidad, esto es, no aparece acreditado el *minimum* de negligencia que el artículo 1902 CC exige o de falta de diligencia posible y socialmente adecuada para el ámbito de riesgos de tipo objetivo, quedará exonerado de responsabilidad. En dichos supuestos se declara la íntegra atribuibilidad a la víctima de la causación del propio daño, es la propia conducta del damnificado la única causa determinante del resultado lesivo que logra romper el nexo causativo (*vid.* STS 21 noviembre 1985 [RJ 1985, 5624], resolviendo un caso muy parecido al que motiva la sentencia que comentamos y la reciente STS 23 febrero 1998 [RJ 1998, 641]).

En la legislación especial contemplan expresamente la ruptura del nexo causal, el artículo 1.1.4.º de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor —como ya contemplaba el artículo 1 del Texto Refundido de 1968— y el artículo 9 de la Ley 22/1994, de 6 julio, de Responsabilidad Civil por los daños causados por productos defectuosos.

IV. LAS LINEAS DE LA SENTENCIA QUE COMENTAMOS

La sentencia que motiva esta nota es un ejemplo muy representativo de existencia de culpa exclusiva de la víctima que provoca la ruptura de la relación natural entre un hecho y un resultado dañoso.

Aceptado el presupuesto fáctico de que RENFE no incurrió en falta alguna de diligencia ni de previsión, atendidas las concretas circunstancias del caso, parece incuestionable el resultado al que llega la Sala, absolutorio de la demandada y recurrente.

Estimamos acertada las expresiones empleadas a propósito de la resolución de apelación, puesto que se habla de «conurrencia de conductas» en la producción del efecto lesivo y de «compensación de las consecuencias reparadoras del acontecimiento lesivo» —F. 2.º—, lo cual muestra la corrección terminológica que de sí misma realiza la doctrina jurisprudencial de nuestros días.

La Audiencia, al estimar parcialmente la demanda, de un total de 14.000.000 de pesetas solicitados en concepto de daños, concede 7.000.000 de pesetas, la mitad de lo pedido, lo que parece significar que, del total de la culpa de los daños causados, la Audiencia entiende que corresponde la mitad al peatón y la mitad a RENFE, compensado, de este modo, sus culpas o, mejor dicho, compensando los efectos indemnizatorios.

El Tribunal Supremo confirmó la sentencia dictada por el Juzgado de Primera Instancia, considerando, pues, la culpa exclusiva de la víctima, esto es, su suficiencia para descartar toda responsabilidad de RENFE, negándose a sus herederos toda pretensión reparadora.

En efecto, de la narración de los hechos no parece que pueda seguirse reproche alguno —o si lo hubo, a fuerza de ser mínimo, no se tomó en cuenta— sobre la actuación de RENFE, pese a la cierta objetivación de su responsabilidad dada la creación de riesgos de tipo objetivo que va adherida al funcionamiento de los servicios que presta y, en cambio, la actuación de la víctima sí que estuvo teñida de una imprudencia de suficiente entidad como para exonerar a la empresa ferroviaria de toda responsabilidad por el accidente mortal.

V. BIBLIOGRAFIA

- ALBÁCAR LÓPEZ, JOSÉ LUIS/SANTOS BRIZ, JAIME, *Código Civil. Doctrina y jurisprudencia*, t. VI, Trivium, Madrid, 4.ª ed. 1995.
- ALBALADEJO GARCÍA, MANUEL, *Derecho Civil, II Derecho de Obligaciones*, vol. 2, Bosch, Barcelona, 10.ª ed. 1997.
- ANGEL YÁGÜEZ, RICARDO DE, «Comentario a la Sentencia de 13 julio 1987», en CCJC, núm. 15, pgs. 4961-4981.

- COSSIO, ALFONSO DE, «La causalidad en la responsabilidad civil: Estudio del Derecho Español», en ADC, 1966, t. XIX, pgs. 527-554.
- DELGADO ECHEVARRÍA, JESÚS/LACRUZ BERDEJO, JOSÉ LUIS, *Derecho de Obligaciones*, vol. II, Bosch, Barcelona, 3.ª ed. 1995.
- DÍAZ ALABART, SILVIA, «La facultad de moderación del artículo 1103 del Código Civil», en ADC, 1988-II, t. XLI, pgs. 1133-1224.
- «Comentario a la STS 1 febrero 1989», en CCJC, 1989, núm. 19, pgs. 149-158.
- «Comentario a la STS 15 diciembre 1994», en CCJC, abril/agosto, pgs. 631-642.
- DÍEZ-PICAZO, LUIS/GULLÓN, ANTONIO, *Sistema de Derecho Civil*, vol. II, Tecnos, Madrid, 7.ª ed. 1990.
- FERNÁNDEZ MARTÍN-GRANIZO, MARIANO, «La compensación de culpas y el Texto Refundido de 21 marzo 1968», en ADC, 1970, pgs. 259-269.
- MOLINÉ JORQUES, J. EVARISTO, «Observaciones sobre la llamada compensación de culpas», en *La Ley*, 1980-I, pgs. 1054-1056.
- MORENO FLÓREZ, ROSA MARÍA, «¿Conurrencia de culpas o concurrencia de causas?», en *Actualidad Civil*, núm. 32, semana 1-7 de septiembre de 1986, pgs. 2293-2310.
- REAL PÉREZ, ALICIA, «Comentario a la STS 15 febrero 1995», en CCJC, abril/agosto 1995, pgs. 755-766.
- ROCA I TRÍAS, ENCARNA, *Derecho de Obligaciones y Contratos*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2.ª ed. 1995.
- RODRÍGUEZ MARÍN, CONCEPCIÓN, «Culpa de la víctima y responsabilidad sin culpa», en RDP, 1992, pgs. 113-132.
- SANTOS BRIZ, JAIME, «La compensación de culpas. Su aplicación en el seguro de suscripción obligatoria de automóviles», en RDP, 1988, pgs. 771-778.
- SOTO NIETO, FRANCISCO, «La llamada compensación de culpas», en RDP, 1968, t. LII, pgs. 407-427.