LA FUERZA MAYOR COMO CIRCUNSTANCIA EXONERADORA DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL AUTOMOVILÍSTICA

La diligencia de un concreto precepto o su lectura provechosa

Mariano Medina Crespo

1.- Introducción. Algunas interrogantes sobre la imputación de la responsabilidad civil automovilística por daños corporales

¿Se producen con frecuencia los accidentes de circulación en virtud de una fuerza mayor extraña que legalmente está configurada como una circunstancia exoneradora de la responsabilidad civil del conductor considerado como agente dañoso? Es fácil que muchos digan que no, porque, si un accidente se produce en virtud de un terremoto, a nadie se le ocurre que los lesionados puedan imputar responsabilidad civil alguna al conductor del vehículo. Estaríamos así ante un supuesto de fuerza mayor, pero (normalmente) sin pleito; y es que está muy arraigada la idea de ligar la fuerza mayor a la irresistible nocividad de las fuerzas de la naturaleza.

Si al penetrar el conductor de un vehículo en un cruce con semáforo en verde colisiona con otro coche cuyo conductor ha hecho caso omiso al semáforo rojo que le afectaba: ¿Es responsable el primer conductor por los daños corporales causados a los ocupantes de su vehículo? ¿Es responsable por los daños causados a los ocupantes del vehículo contrario? ¿Es responsable por los daños causados a un peatón que lamentablemente se encontrara allí en aquel momento? ¿Es responsable por los daños sufridos por el conductor contrario?

Si se responde positivamente a cualquiera de estas preguntas, tendrá que explicarse por qué y determinar su fundamento normativo; y la misma explicación deberá proporcionarse si se da

una respuesta negativa a alguna de estas preguntas o a todas ellas.

Naturalmente, las respuestas correctas vendrán dadas por una adecuada interpretación de la norma que regula la imputación de la responsabilidad civil automovilística ligada a los daños corporales, constituida por el párrafo segundo del art. 1.1 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos de motor (T. R. aprobado por Real Decreto Legislativo de 29 de octubre de 2004), en conexión sistemática con el párrafo precedente.

Pero las preguntas indicadas no son las únicas que deben formularse cuando queremos ocuparnos de ese suceso, circunstancia o factor que identificamos con la fuerza mayor, en los términos en que aparece descrita en el art. 1105 C.c., sino que hay otras de importancia teórica y, al tiempo y por lo mismo, práctica.

¿Quién es el responsable de los daños corporales que causa un conductor que sufre un súbito infarto de miocardio y que por ello choca con otro vehículo que circulaba con normalidad en sentido contrario? ¿Quién tiene que resarcir a los ocupantes de uno y otro vehículo? ¿Tiene el otro conductor que indemnizar al infartado si sobrevive y resulta con lesiones? ¿Tiene el conductor infartado, a su vez que resarcir al otro conductor si resulta lesionado?

Si quien acompaña al conductor de un vehículo le hace perder el control de sus movimientos porque le da un manotazo en el volante: ¿Es el conductor responsable de los corporales causados a terceros? Si, en un determinado momento, un vehículo resbala por la existencia en la calzada de una capa sorpresiva de hielo: ¿El conductor de dicho vehículo es responsable por los daños corporales causados a terceros? ¿Qué pasa si el conductor se encuentra con un pedrusco en el camino, en plena curva, sin posibilidad de haberlo visto con antelación?

La correcta contestación a estas preguntas, está marcada por una afirmación contundente que hay que explicitar y justificar de forma cumplida: para que el conductor de un vehículo de motor con el que se causan daños corporales quede liberado de responsabilidad civil, es absolutamente imprescindible que el accidente se haya producido en virtud de una fuerza mayor, pues si no se deben

los daños a una fuerza mayor, no hay liberación; y, a su vez, la fuerza mayor, que es condición necesaria para liberar, no es condición suficiente.

Así las cosas, las preguntas formuladas tienen una fácil respuesta si el precepto antes mencionado se lee con provecho, es decir, con diligencia; y son equivocadas las respuestas si el operador jurídico es negligente, es decir, si no lee o no lo sabe leer, es decir, si lo lee sin provecho; y la lectura provechosa exige la realización de un análisis gramatical, lógico, sistemático y finalista del mismo.

2.- La norma del párrafo segundo del art. 1.1 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor

El art. 39 de la Ley de 24 de diciembre de 1962, sobre uso y circulación de vehículos a motor, establecía lo siguiente: *“el conductor de un vehículo de motor que con motivo de la circulación cause daño a las personas o a las cosas, estará obligado a reparar el mal causado, excepto cuando se pruebe que el hecho fuera debido únicamente a culpa o negligencia del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. No se considerarán como casos de fuerza mayor los defectos de éste ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos”*.

En virtud de tal precepto, originariamente ligado en exclusiva al funcionamiento del seguro obligatorio (dados los inequívocos términos del art. 40), se establecía que la responsabilidad civil automovilística quedaba sometida al principio de imputación objetiva atenuada, en virtud del riesgo desplegado al que se hacía expresa referencia en la Exposición de Motivos de la Ley (*“el resarcimiento... se busca a ultranza... como algo que brota espontáneo... en función al riesgo que implica el uso y circulación de vehículos de motor”*).

Si contrastamos el contenido de aquel precepto con el del art. 1 de la vigente Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, según redacción aprobada por real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, percibiremos algunas diferencias de interés.

La primera es que el precepto actualmente vigente (art. 1.1, párrafo primero) establece que *“el conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de éstos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación”*. La diferencia radica en que el texto originario de la Ley del automóvil invocaba de forma expresa el riesgo específico de la conducción y circulación de vehículos de motor como título atributivo de la responsabilidad civil que regulaba; pero lo hacía sólo en su corto preámbulo, aunque, después, en consonancia con él, se establecía la regulación de la responsabilidad civil automovilística bajo las pautas del subsistema de la imputación objetiva atenuada.

En cambio, el precepto básico del texto vigente (y ya desde la reforma operada en 1995) contempla expresamente el riesgo específico como título de imputación, de tal manera que, así como el art. 1902 se atiene de forma inequívoca a la culpa como título de imputación, el precepto que nos ocupa se atiene en igual sentido al riesgo específico de que se trata, convirtiéndolo también de forma inequívoca en el criterio atributivo de la responsabilidad del conductor de un vehículo de motor. Si un conductor es responsable por los daños corporales que ha causado a un tercero, lo es en virtud del riesgo desplegado con el uso y circulación del vehículo, porque los daños constituyen la realización o actualización de dicho riesgo.

Ello es así con independencia de que haya actuado culpablemente o no, habiendo, en el primer caso, por su parte, una realización culpable del riesgo desplegado y, habiendo, en el segundo, una realización fortuita del mismo. Pero el daño causado queda sometido al régimen que impone la consideración legal del riesgo específico desplegado como título de imputación, sin que se sustraiga a él su realización culpable.

La segunda diferencia radica en que el texto originario establecía el régimen de atribución objetiva atenuada (atemperada, suavizada, relativizada) sólo para la responsabilidad civil que resultara amparada por el seguro obligatorio que se creaba en 1962, de tal manera que, fuera de sus límites cualitativos y cuantitativos, operaba en exclusiva el título subjetivo de la imputación por culpa, conforme al art. 1902 C.c. En cambio, el texto vigente (y ello desde la reforma operada en

1995) sujeta toda la responsabilidad civil automovilística por daños corporales al régimen de la objetividad atenuada, con independencia de que las indemnizaciones encajen o queden fuera de la cobertura del seguro obligatorio, el cual, desde 1986 (reforma por la que se adaptó nuestra regulación al ordenamiento comunitario), había dejado de ser un seguro de límites para convertirse en un seguro de límite único por razón de los daños corporales.

En su versión originaria, la Ley de 1962 sometió, dentro de los límites del seguro obligatorio que se creaba, la responsabilidad civil del conductor al régimen de la objetividad atenuada por razón del específico riesgo que desencadena la circulación de los vehículos de motor, comprendiendo tanto los daños corporales como los materiales, aunque la extensión a éstos fue suspendida antes de que entrara en vigor, en virtud del Decreto Ley de 22 de marzo de 1965, por lo que, durante mucho tiempo, el régimen de la imputación por riesgo específico se predicó sólo, parcialmente, de los daños corporales, sin abarcar los materiales.

Pero la reforma de 1986, al incluir en la cobertura del seguro obligatorio los daños materiales, sometió la responsabilidad civil por éstos al régimen de la subjetividad, sin que ello correspondiera en absoluto a una exigencia del ordenamiento comunitario, por lo tal reconducción constituyó una actuación *ultra vires* realizada por el Gobierno, al aprobar la legislación de adaptación, pues, levantada la vieja suspensión de la cobertura, alteró el régimen de la imputación sin base legal alguna y al margen de la autorización delegada del Parlamento. Esa actuación gubernamental extravagante, consistente en sobrepasar los límites de la delegación con que contaba, resultó purificada (pero sólo *ex nunc*; y no *ex tunc*) con la reforma de 1995 que redactó el art. 1, cuyo texto es, naturalmente, el que se ha mantenido en el TR de 2004, aunque éste ha introducido algunas pequeñas diferencias que, constituyendo sólo un acierto parcial, carecen de significación estrictamente jurídica, llamando particularmente la atención la desaparición del reflexivo “se”, con ocasión de la reforma actualizadora de 1986.

Nos encontramos así con que la responsabilidad civil por daños materiales está sometida al régimen intermedio de la subjetividad objetivada, caracterizada porque, estando constituido el título de imputación por la culpa del artífice del riesgo desplegado (el conductor considerado), la

misma se presume, de modo que el conductor causante (materialmente causante) del daño material, sólo se libera de responsabilidad civil si demuestra su falta de culpa, lo que implica adjudicar siempre virtualidad exoneradora a cualquier supuesto de fuerza mayor, sin diferenciación ni distingo alguno; y ello es así porque la presencia del riesgo, sin tener rango atributivo, implica la inversión de la carga de la prueba respecto a la apreciación de la culpa del agente dañoso.

La responsabilidad civil automovilística por daños materiales está sometida, pues, al principio de la subjetividad, aunque, naturalmente, pese a ser desconocida la plenitud de sus consecuencias por la mayor parte de los Tribunales del país, se trata de un régimen de subjetividad modulado por la presencia del riesgo como título específico de imputación que impone, en principio, sin límite material, el párrafo primero del art. 1.1 de la Ley Especial.

Pero las presentes reflexiones se ciñen exclusivamente a la imputación de la responsabilidad civil por daños corporales, la cual, regulada en el precepto señalado (párrafo segundo), se corresponde precisamente con el art. 39 de la Ley de 1962, sin más diferencias que las apuntadas en cuanto a que es toda la responsabilidad civil por daños corporales, y sólo ella, la que queda sometida al régimen de la objetividad atenuada, dado que la de los materiales queda sujeta al de la subjetividad (párrafo tercero), aunque, como queda dicho, modulada afectada de forma inequívoca por la presencia condicionante del riesgo específico (párrafo primero). Ni que decir tiene que los perjuicios materiales derivados del daño corporal se rigen por el régimen objetivado, según confirma después el art. 1.2.

Nuestro propósito es, pues, referirnos exclusivamente a este precepto que regula la imputación de la responsabilidad civil automovilística por daños corporales, para, a su vez, centrarnos en el tratamiento legal de la fuerza mayor como circunstancia exoneradora.

El precepto establece que el conductor de un vehículo a motor es responsable de los daños que cause a las personas siempre, salvo que pruebe que tales daños fueron debidos únicamente a la conducta o la negligencia del perjudicado o a una fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. Adviértase que no se menciona para nada la exigencia de la culpa en el

conductor para imputarle la responsabilidad por los daños corporales que cause, sin que aparezca mencionada como exigencia de la imputación, ni como requisito demostrable ni como requisito presumido. Por eso, incurren en manifiesto error de comprensión los intérpretes cuando, al manejar este precepto, afirman que, de acuerdo con su texto, hay que presumir la culpa del conductor del vehículo de motor en relación con los daños corporales que haya causado.

La clave es que se presume, no la culpa del conductor del vehículo, sino su responsabilidad civil, de tal manera que cualquier conductor que físicamente cause daños corporales a otro sujeto es siempre civilmente responsable y está obligado a repararlos, salvo que acredite que se han debido a la causa exclusiva proporcionada por la víctima o a una fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento de su vehículo.

Para desentrañar el precepto y concretar el sentido de la virtualidad exoneradora de esa fuerza mayor que se menciona, hay que prestar particular atención al adjetivo que maneja el texto para predicar la exención del conductor.

El precepto habla de fuerza mayor extraña y no simplemente de fuerza mayor, de modo que, sin un esfuerzo interpretativo de particular entereza, hay que advertir que, a su tenor, una fuerza mayor extraña y hay una fuerza mayor no extraña, adjudicándose virtualidad exoneradora a la primera y negándosele, en sentido contrario, a la segunda, es decir, a la que no sea extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo.

Lo cierto es que, después de la fórmula reseñada, podría concluir el precepto, sin necesidad de añadido alguno, porque, a la luz del mismo, queda clara la diferenciación jurídica señalada. Pese a ello, el Legislador, ya desde el texto originario de 1962, manteniéndolo con las sucesivas reformas y manteniéndolo, por tanto, en el actual TR, hace alarde de un cierto prurito de carácter escolástico, escolar, propio de un maestro que gusta de ser entendido a través de ejemplos y se permite efectuar la adición que sigue a la fórmula mencionada, consistente en señalar que *“no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos”*.

Y como sucede tantas veces, cuando un maestro acude a un ejemplo, hay la posibilidad de que su buena intención resulte algo frustrada y que la comprensión de su enseñanza resulte un poco descompuesta. Tal sucede con este inciso segundo del párrafo segundo del art. 1.1 de la Ley Especial, pues la expresión a la que acude, mantenida durante casi medio siglo, es técnicamente inexacta, pues cuando dice que “*no se considerarán casos de fuerza mayor*”, lo dice mal, puesto que tendría que decir que “*no son casos de fuerza mayor extraña*” los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos. Ni debiera decir “*considerarán*”, que arguye cierta idea de exclusión ficticia, ni el sintagma “*fuerza mayor*” debiera quedar privado del adjetivo “*extraña*” que la especifica con precisión técnica.

Adviértase que el primer inciso del precepto habla de fuerza mayor extraña, mientras que el segundo sólo habla de fuerza mayor, con lo que no queda más remedio que integrar estos dos incisos para entender que cuando habla sólo de fuerza mayor se está refiriendo a la fuerza mayor estricta, es decir, a la que es extraña, de tal manera que lo correcto es que no se refiriera a estos casos como no constitutivos de una fuerza mayor, sino como no constitutivos de una fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo, o, lo que es lo mismo, como constitutivos de una fuerza mayor no extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo, como constitutivos de una fuerza mayor que es la propia del riesgo desplegado. El precepto no tendría que referirse, insisto, a que esas circunstancias no se consideran casos de fuerza mayor, sino que tendría que decir que no son supuestos de fuerza mayor extraña, precisamente porque son supuestos concretos de caso fortuito, es decir, de fuerza mayor propia del riesgo desencadenado.

Pero el inconveniente del ejemplo puede radicar en que el operador jurídico, receptor del inciso explicativo, se refugie en la propia explicación y le atribuya un rango ontológico de signo excluyente, de tal manera que hipostase el paradigma y entienda que sólo dejan de ser constitutivos de fuerza mayor extraña (*vis maior; casus maior*) los supuestos que menciona, sin tener en cuenta que cualquier fuerza mayor que surja y se desencadene dentro del riesgo desplegado constituye un caso fortuito (*vis minor, casus minor* o, simplemente, *casus*), es decir, una fuerza mayor inserta en el seno de dicho riesgo, una fuerza mayor no extraña y, por tanto, una fuerza mayor que, por estar

causalmente vinculada al riesgo (por ser ella misma una realización del riesgo), carece de virtualidad exoneradora, aunque, dicho con más precisión y en clave positivo, sería mejor decir que tiene virtualidad oneradora; y ello, desde luego, aunque no consista en un defecto del vehículo ni en un fallo de alguna pieza o mecanismo del mismo.

Cualquier suceso imprevisible (o previsible, pero inevitable) que se produzca en el seno del vehículo considerado, en la medida en que sea determinante del accidente de que se trate, es constitutivo de una fuerza mayor propia del riesgo desplegado, es decir, de un caso fortuito, y por lo tanto, su virtualidad, lejos de ser exoneradora, es oneradora. El ejemplo señero es el accidente que produce un conductor que ha sufrido, sin culpa alguna por su parte, un infarto de miocardio que le lleva a perder el control de los movimientos del vehículo y a causar daños corporales a otros sujetos; de modo que, dicho plásticamente, es constitutiva de una fuerza mayor propia del riesgo desplegado, tanto la avería del vehículo como la avería de su conductor. También es ejemplo de fuerza mayor propia del riesgo desplegado cualquier actuación que desenvuelva dentro del vehículo cualquier otro sujeto, como puede ser el acompañante del conductor que, en un momento determinado, coja el volante y dé lugar a que se pierda el control de los movimientos del vehículo.

Una vez clarificado el sentido que tiene la fórmula legal respecto de la función exoneradora de la fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo, y sentado que aquella fuerza mayor que sea propia del riesgo desplegado, por encontrarse en su seno, carece de virtualidad exoneradora, procede hacer una referencia puntual, para captar el sentido del precepto, a la denominada culpa exclusiva de la víctima como circunstancia exoneradora, en el entendimiento de que la conclusión que se obtiene de un estudio atento de la materia es que el hecho causal de la víctima constituye también, naturalmente, una fuerza mayor, que, no obstante, se establece como circunstancia exoneradora distinta a la fuerza mayor extraña, porque ofrece la singularidad de que, para el conductor considerado, siempre es liberadora la culpa exclusiva de la víctima, con independencia de que sea constitutiva de una fuerza mayor extraña o de una fuerza mayor propia del riesgo desplegado, porque, en definitiva, el caso fortuito que, como hemos visto, no libera, ofrece la singularidad de liberar cuando es proporcionado por la víctima; pero, naturalmente, sólo respecto de ella.

3.- La concepción colectiva y la concepción personal del riesgo circulatorio

Ya hemos visto que el título de imputación de la responsabilidad civil automovilística por daños corporales está constituido por el riesgo específico de la circulación, según recogía la Exposición de Motivos de la Ley de 1962 y según se ha llevado al texto dispositivo de la Ley en 1995.

Pero la clave del entendimiento del funcionamiento de esta responsabilidad civil se halla en la significación que se adjudique al concepto de riesgo circulatorio, existiendo al respecto dos concepciones diversas que dan lugar a dos entendimientos dispares de la materia. Hay efectivamente una concepción que puede denominarse “colectiva” del riesgo circulatorio y otra que puede denominarse “personal”, sirviendo la primera a la justicia distributiva y la segunda a la justicia conmutativa.

Hace ya años, a la que hoy llamo concepción colectiva, la llamé concepción doctrinal de la Ley y, a su vez, a la que hoy llamo concepción individual, la llamo concepción judicial, debiéndose estas adjetivaciones a que era apreciable que, al menos en cierto modo, los redactores del texto legal de 1962 estaban pensando en una concepción colectiva del riesgo circulatorio, siendo la jurisprudencia (tanto la territorial como la estricta del Tribunal Supremo), la que marcó las pautas para una correcta lectura del texto legal, dando lugar por ello a que hablara de una concepción judicial del riesgo circulatorio como elemento fundamental de toda esta disciplina, al constituir dicho riesgo nada menos que el título de imputación.

La clave radica, por tanto, en la delimitación del ámbito material de la Ley del automóvil, constituido por el riesgo de la circulación y, por tanto, en la configuración del requisito de la causalidad jurídica como nexo entre la actuación del conductor considerado y el resultado dañoso.

Para la concepción colectiva del riesgo circulatorio, el ámbito de la Ley está constituido por el fenómeno de la circulación motorizada, en su dimensión global, integrado por un conjunto de

elementos (calzada, vehículos de motor, bicicletas, carros, peatones, agentes de la autoridad, señalización viaria) de los que el papel de eje se atribuye al vehículo de motor implicado en el accidente considerado o a los diversos vehículos implicados en el accidente.

Para la concepción personal, el señalado ámbito material está constituido por el fenómeno de la circulación motorizada, pero sólo contemplado desde la perspectiva individual de cada uno de los vehículos intervinientes, por lo que, la presencia de cualquiera de los otros elementos del fenómeno circulatorio –posibles factores eficientes del siniestro–, se afirma como fenómeno ajeno a la estricta circulación del vehículo considerado y, por tanto, como circunstancia exoneradora de la responsabilidad de su conductor, en la medida en que el daño se haya debido exclusivamente a cualquiera de tales factores.

Para la concepción colectiva, surge responsabilidad en el conductor del único vehículo implicado en el accidente o en los conductores de los diversos vehículos partícipes, siempre que el accidente se haya producido por factores propios de la esfera del riesgo que despliega el fenómeno circulatorio; y no surge cuando haya una etiología ajena a esa esfera, por afirmarse en el primer caso la causalidad jurídica del daño y negarse en el segundo. Para dotar de coherencia a esa construcción, se riza el rizo y, tiéndolo además, se asevera que la exención de responsabilidad del conductor considerado por la culpa exclusiva de la víctima no constituye un supuesto de inexistencia de nexo causal entre la actuación del agente dañoso y el menoscabo producido, sino simplemente un supuesto legal de exclusión de responsabilidad.

En cambio, para la concepción personal, la responsabilidad del conductor surge siempre que la exclusiva causación jurídica del accidente deje de ubicarse en factores ajenos a la conducción o al funcionamiento del concreto vehículo de que se trate. Tal consideración supone, naturalmente, enmarcar en la causalidad jurídica los dos supuestos de exención, con afirmación de la identidad de sentido existente entre la culpa exclusiva de la víctima y la fuerza mayor ajena a la conducción y al funcionamiento del vehículo, puesto que en ambos casos el nexo causal deja de nutrirse de la actuación del conductor.

Desde esta perspectiva, la causalidad jurídica aportada por el conductor del vehículo, como condicionante de su responsabilidad, se afirma mediante un doble mecanismo consecutivo; positivo y principal el primero, consistente en la apreciación de su culpa; negativo y residual el segundo, consistente en la simple participación del vehículo en el accidente, siempre que la causación jurídica de éste no haya sido proporcionada por un factor extraño al concreto riesgo desplegado por dicho vehículo.

Consecuencia de ese enfoque es, de un lado, que la excepción material de culpa exclusiva de la víctima se contempla en su estricta significación causal, atribuyéndose a la palabra culpa una significación de mayor amplitud, equivalente a causa y no una significación jurídica superrestringida a la que se atienen incoherentemente algunos autores y sentencias, contraída a una imputación que exige conocimiento y voluntad, sin poderse predicar de menores y enajenados (al carecer de *iniuriæ capax*); y, por otra parte, la fuerza mayor ajena es objeto de gran ampliación, al abrigar cualquier supuesto de causación exógena que sea distinta de la aportada por la propia víctima y que no se enmarque, dada su falta de ajenidad, en el estricto caso fortuito, con lo que la culpa exclusiva de tercero, sea o no conductor, constituye una especie de fuerza mayor liberatoria.

Lo cierto es que sólo mediante una consideración personal y no colectiva del riesgo circulatorio puede conseguirse que la responsabilidad civil automovilística funcione de forma coherente y en consonancia con las exigencias propias del régimen de imputación de la responsabilidad civil objetiva atenuada; y así funciona en la práctica, normalmente.

Por otra parte, el cabal sentido de lo que constituye una fuerza mayor conduce igualmente a que no pueda aceptarse otro concepto que el personal para definir la conducción y la circulación de vehículos de motor como riesgo específico constitutivo del criterio de imputación; y, a su vez, dicho riesgo es el que con su conducción desenvuelve cada conductor, según resulta con claridad de la norma del párrafo primero del art. 1.1 de la Ley, así como de la referencia –párrafo segundo– a que la fuerza mayor que de suyo es liberadora es la que es extraña a la conducción de dicho conductor y al funcionamiento de su vehículo.

4.- Conclusiones

Frente a la usual consideración de que la fuerza mayor extraña a la conducción no se da en la práctica, debe resaltarse, de acuerdo con el análisis efectuado, que se trata de una causa de exoneración de la que se está permanentemente haciendo uso, pues, cuando se está ante un accidente en el que ha participado el conductor del vehículo y tal accidente se ha debido a la culpa exclusiva de un tercero, sea o no conductor, la actuación de este tercero constituye para el conductor considerado una fuerza mayor extraña a su conducción y al funcionamiento de su vehículo, por lo que queda exento de responsabilidad civil.

A su vez, como también hemos visto, la culpa exclusiva de la víctima constituye para el conductor considerado una fuerza mayor que siempre tiene virtualidad exoneradora, con independencia de que se trate de una fuerza mayor extraña al riesgo desplegado o de una fuerza mayor propia de dicho riesgo.

Naturalmente, si el accidente se ha debido a la culpa de un puro tercero, conductor o no, y resultan con daños corporales ese tercero y otros sujetos, el conductor que consideremos frente a todos ellos estará liberado de cualquier responsabilidad civil, articulando la razón de ser de su exención respecto de los diversos perjudicados con base en la excepción de fuerza mayor extraña a la conducción de su vehículo y articulándose su defensa frente al tercero víctima con base en la culpa exclusiva de la víctima, en el entendimiento de que se trata de una fuerza mayor extraña a la conducción, por lo que la articulación de la defensa por esa vía habría de producir el mismo resultado.

Pero cuando la culpa exclusiva de la víctima se inserta en el propio riesgo desplegado por la conducción del conductor considerado, debe tenerse en cuenta que éste, frente a cualesquiera otros perjudicados, no podrá alegar nunca para exonerarse la fuerza mayor extraña a su conducción, habida cuenta que el factor determinante del accidente es una fuerza mayor propia del riesgo desplegado, constituida por la actuación culpable de la propia víctima. En este caso, sólo estará exento de responsabilidad civil frente a la propia víctima, porque la culpa exclusiva de la víctima es siempre liberadora, con independencia de que constituya una fuerza mayor extraña o propia del riesgo

desplegado; pero será responsable frente a cualesquiera otros terceros, en el entendimiento de que tendrá derecho de repetición frente a la víctima que actuara culpablemente. Así sucede cuando el siniestro se ha debido a una avería de frenos que sea imputable a un taller reparador. El conductor incurre en responsabilidad civil porque el caso fortuito no le libera, pero, dado que se trata de un caso fortuito proporcionado por un tercero de forma culpable, como es el taller reparador, tiene derecho de repetición frente al mismo.