



Boletín n° 04/14
7 de ABRIL de 2014



INFORMATIVO MENSUAL

JURA & PRÁXIS

DOCTRINA SOBRE EL RESARCIMIENTO DE DAÑOS PERSONALES EN ACCIDENTES DE TRÁFICO CON COLISIÓN RECÍPROCA

por

María José Fernández Martín

• **Corruptio optimi pessima**

"La corrupción de los mejores es lo peor". Sentencia atribuida a Tomás de Aquino.

Doctrina jurisprudencial para los daños personales cuando se ha producido un accidente de tráfico con colisión recíproca: el resarcimiento proporcional solo es aplicable cuando pueda acreditarse un porcentaje concreto o grado de incidencia causal de cada uno de los vehículos implicados. En caso contrario, ambos conductores responder del total de los daños causados al otro vehículo. La Sala Primera del Tribunal Supremo, reunida en pleno jurisdiccional, ha fijado doctrina en materia de responsabilidad civil derivada de accidente de circulación en supuestos de daños personales causados por la colisión recíproca de vehículos. En aplicación del régimen de responsabilidad objetiva que rige en esta materia (artículo 1.1 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la conducción de vehículos a motor) ha resuelto estimar el recurso de casación interpuesto por el conductor demandante, que reclamó por sus lesiones frente a la aseguradora del contrario, y revocar el pronunciamiento absolutorio de la instancia, con reposición de actuaciones para que se dicte sentencia condenatoria en la que se concrete y cuantifique la indemnización pertinente con arreglo al criterio de que, a falta de prueba de la participación causal de cada uno, cada conductor debe responder íntegramente (al 100%) del daño ocasionado al contrario. La controversia objeto de casación presentaba una doble dimensión. De una parte, se suscitaba la cuestión de si, en supuestos de colisión mutua (en este caso, choque frontal, sin que resultase posible conocer qué vehículo fue el que invadió el carril contrario) cabe entender que los comportamientos de ambos

conductores se anulan o compensan, de manera que ninguno tenga derecho a indemnización, o si, por el contrario, habida cuenta del régimen de responsabilidad objetiva que rige en esta materia, fundada, no en criterios subjetivos de culpa, sino en el riesgo creado por la conducción, la solución nunca puede ser la que adoptó la Audiencia Provincial de Vizcaya de no indemnizar a ninguno por sus daños, sino la de entender que cada conductor (en este caso, el demandado), debe responder frente al otro por el riesgo por él causado. Esta cuestión se resuelve por la Sala de lo Civil conforme a la esta última alternativa, pues, según señala la sentencia, de la que es ponente el magistrado Xiol Ríos, presidente de la Sala, una recíproca colisión de vehículos no supone excepción alguna a la aplicación del principio de responsabilidad objetiva por el riesgo de la circulación. Por ello, en este régimen de responsabilidad civil fundado en el riesgo creado por la circulación, una vez constatado que el accidente tuvo lugar en la circulación y, por consiguiente, que es imputable al riesgo creado por uno y otro conductor que intervinieron en él, el mero hecho de que no haya podido constatarse en autos que solo una de las conductas generadoras del riesgo ha sido la única relevante, desde el punto de vista causal, para la producción del resultado, excluyendo así la del otro conductor, o de que no haya sido posible probar la proporción en que cada una de ellas ha contribuido a causar el accidente, no es razón que permita soslayar la aplicación de los referidos criterios objetivos de imputación a ambos conductores. Resuelto lo anterior, y declarada la responsabilidad de cada conductor frente al contrario, la segunda dimensión de la controversia tenía que ver con la cuantificación de esa responsabilidad. Unas Audiencias Provinciales eran partidarias, a falta de acreditación del concreto porcentaje de incidencia causal en el accidente, de atribuir la responsabilidad a ambos conductores por mitad (tesis del resarcimiento proporcional y no íntegro de los daños corporales recíprocos sin culpas probadas, por el efecto compensatorio de la inversión de la carga de la prueba). Otras Audiencias entendían, como si se tratara de dos accidentes distintos, que cada conductor debía responder íntegramente de los daños ocasionados al contrario (método de las condenas cruzadas). Esta segunda polémica la resuelve la Sala con arreglo a un novedoso criterio, enunciado con valor de doctrina jurisprudencial, según el cuál la solución del resarcimiento proporcional debe limitarse a los casos en que pueda acreditarse el concreto porcentaje o grado de incidencia causal de cada uno de los vehículos implicados de tal manera que, en caso de no ser así, ambos conductores han de responder del total de los daños causados al otro vehículo. Esta solución se adopta por la sentencia no solo por tener amplio respaldo en la doctrina de las Audiencias Provinciales y por ser seguida en el Derecho de otros países, sino también porque es una solución próxima a la que inspira la jurisprudencia de la Sala Primera tendente a proclamar la solidaridad impropia entre los agentes que concurren en la causación del daño cuando no puede establecerse la proporción en que cada uno de ellos ha contribuido a su producción. También, concluye la Sala, porque resulta acorde con la tendencia que se registra en el Derecho de otros países de atribuir responsabilidad plena a los causantes simultáneamente de un daño por una pluralidad de actividades.

Sentencia del Tribunal Supremo sala primera sentencia 536/2012 de 10/09/2012

FUNDAMENTO JURIDICO CUARTO.-

Recíproca colisión entre dos vehículos de motor sin prueba de la contribución causal de cada uno de ellos.

A) De acuerdo con la constante doctrina de esta Sala, que atribuye a la casación la exclusiva función de contrastar la correcta aplicación de la norma jurídica sustantiva, civil o mercantil, a la cuestión de hecho, tal y como fue definida por el tribunal de instancia (SSTs de 25 de marzo de 2011, RC n.º 754/2007 ; 19 de mayo de 2011, RC n.º 1783/2007 y 20 de julio de 2011, RC n.º 1496/2008 , entre las más recientes), es preciso partir de los hechos declarados probados por la sentencia recurrida, en los que se destaca, en línea con lo afirmado por el Juzgado y antes, en sede penal, que, aunque el demandante sufrió lesiones a consecuencia de la colisión de su vehículo con el vehículo conducido por el demandado que circulaba en sentido contrario, del análisis de la prueba practicada en el proceso civil -donde se valoraron libremente los medios de prueba aportados al pleito penal, como el atestado y las declaraciones de los agentes- no resulta posible conocer ni el punto de colisión entre ambos ni, por consiguiente, cual fue el vehículo que invadió el carril opuesto y provocó el accidente.

La responsabilidad que se atribuye al conductor demandado por los daños corporales sufridos por el demandante debe examinarse partiendo de esta base fáctica, que ha de permanecer inalterada en casación, lo que veda la aceptación de hechos distintos de los acreditados, como la supuesta velocidad excesiva del vehículo conducido por aquel.

B) En supuestos de colisión recíproca de vehículos constituye jurisprudencia de esta Sala, a partir de la STS de 16 de diciembre de 2008, RC n.º 615/2002 , que el artículo 1.1 I y II LRCSVM 1995 (norma aplicable al presente supuesto por razones temporales, dado que cuando se produjo el accidente no estaba en vigor el texto del 2004, citado por el recurrente) establece un criterio de imputación de la responsabilidad derivada de daños a las personas causados con motivo de la circulación fundado en el principio objetivo de la creación de riesgo por la conducción. Este principio solamente excluye la imputación (artículo 1.1 II) cuando se interfiere en la cadena causal la conducta o la negligencia del perjudicado (si los daños se deben únicamente a ella) o una fuerza mayor extraña a la conducción y al funcionamiento del vehículo, salvo, en el primer caso, que concorra también negligencia del conductor, pues entonces procede la equitativa moderación de la responsabilidad y el reparto de la cuantía de la indemnización (artículo 1.1 IV LRCSVM 1995). El riesgo específico de la circulación aparece así contemplado expresamente en la ley como título de atribución de la responsabilidad, frente a la tradicional responsabilidad por culpa o subjetiva en que el título de imputación es la negligencia del agente causante del resultado dañoso.





Sentencia del Tribunal Supremo sala primera sentencia 536/2012 de 10/09/2012

Esto es así tanto en el supuesto de daños personales como de daños materiales, pues en relación con ambos se construye expresamente el régimen de responsabilidad civil por riesgo derivada de la conducción de un vehículo de motor («daños causados a las personas o en los bienes»: artículo 1.1 I LRCSCVM). Respecto de los daños materiales, sin embargo, la exigencia, que también establece la LRCSCVM, de que se cumplan los requisitos del artículo 1902 CC (artículo 1.1 III LRCSCVM) comporta que la responsabilidad civil por riesgo queda sujeta al principio, clásico en la jurisprudencia anterior a la LRCSCVM sobre daños en accidentes de circulación, de inversión de la carga de la prueba, la cual recae sobre el conductor causante del daño y exige de ese, para ser exonerado, que demuestre que actuó con plena diligencia en la conducción.

De esta forma, como declara la citada sentencia, en el caso de que el accidente de circulación se produzca entre dos vehículos, como aquí sucede, debe interpretarse que el principio de responsabilidad objetiva por riesgo comporta el reconocimiento de la responsabilidad por el daño a cargo del conductor del vehículo que respectivamente lo ha causado y en la proporción en que lo ha hecho, pues resulta evidente que en este supuesto no puede hablarse con propiedad de compensación de culpas, sino que únicamente puede examinarse la concurrencia de causas en la producción del siniestro por parte de los conductores de los vehículos implicados. Esto es así porque cada conductor es artífice del riesgo creado por la conducción de su propio vehículo -título de atribución de su responsabilidad- y como tal, no pudiendo cada uno acreditar la existencia de causa de exoneración (esto es, que entre su conducta y el accidente se interfirió la culpa exclusiva del otro conductor o fuerza mayor extraña a la conducción y al funcionamiento del vehículo o, en el caso de daños materiales, que se actuó con plena diligencia), ha de afirmarse la recíproca responsabilidad civil por el accidente en que cada conductor haya contribuido a causarlo.

También, como se afirma en dicha sentencia, lo que se infiere de la doctrina fijada es que la particularidad de la recíproca colisión entre los vehículos de motor no reside en una supuesta alteración de las reglas sobre carga de la prueba (la inversión de la carga de la prueba es aplicable solo para probar la concurrencia de causas de exoneración y, en el caso de daños materiales, que el conductor ha actuado de manera plenamente diligente) o en la alteración de los criterios de imputación establecidos en la LRCSCVM

1995, sino en la necesidad de determinar a cuál de los dos corresponde la eficiencia causal en la producción del daño, o si esta debe ser distribuida proporcionalmente entre ambos por haber actuado concurrentemente.

En suma, una recíproca colisión de vehículos no supone excepción alguna a la aplicación del principio de responsabilidad objetiva por el riesgo de la circulación que establece la LRCSCVM 1995 y la vigente en la actualidad.

Por tanto, en el régimen de responsabilidad civil fundado en el riesgo creado por la circulación (una vez constatado que el accidente tuvo lugar en la circulación y, por consiguiente, es imputable al riesgo creado por uno y otro conductor que intervinieron en él), el mero hecho de que no haya podido constatare en autos que solo una de las conductas generadoras del riesgo ha sido la única relevante, desde el punto de vista causal, para la producción del resultado -excluyendo así la del otro conductor- o que no haya sido posible probar la proporción en que cada una de ellas ha contribuido a causar el accidente -excluyendo así parcialmente la contribución causal del otro conductor- (cuando se discuta que solo una de las conductas ha sido causalmente relevante o que ambas lo han sido en distinta proporción) no es razón que permita soslayar la aplicación de los referidos criterios de imputación a ambos conductores ni constituye tampoco razón para no aplicar la regla de inversión de la carga de la prueba en pro de las reglas tradicionales sobre el onus probando [carga de la prueba], características de los regímenes de responsabilidad objetiva y especialmente aplicables, cuando se trata de daños materiales, al conductor que alega que actuó con plena diligencia. En este sentido se pronuncia, por ejemplo, la SAP Asturias, Sección 7.ª, de 20 de abril de 2010. Esta interpretación no permite aceptar la solución que sigue la sentencia recurrida, que negó el derecho a la indemnización solicitada con fundamento en que en supuestos de colisión recíproca no rige la inversión de la carga de la prueba -cuyas consecuencias se anulan-, sino las tradicionales reglas que obligan a cada parte a demostrar los hechos constitutivos de su pretensión. De esta forma se atribuirían al demandante todas las consecuencias negativas de la falta de prueba sobre la incidencia causal de la conducta del demandado en el accidente y en el resultado lesivo. Tal solución, obtenida mediante la aplicación estricta de los criterios clásicos de la responsabilidad subjetiva (independientemente de la opinión que merezca en relación con las soluciones que se ofrecen en Derecho comparado para garantizar la efectividad del sistema de responsabilidad civil subjetiva en situaciones de incertidumbre causal relativa), no es acorde con las exigencias del principio de responsabilidad objetiva proclamada en el artículo 1.1 LRCSCVM, la cual es aplicable a los daños personales dimanantes de la circulación (y, con la especialidad que se ha indicado, a los daños materiales), de forma que cada conductor responde del riesgo creado por la conducción de su vehículo, a menos que pueda acreditar la concurrencia de alguna de las causas legales de exoneración -caracterizadas en nuestra jurisprudencia como causas excluyentes de la imputación-. El principio de responsabilidad objetiva -en cuya legitimidad constitucional no es necesario entrar aquí-, en efecto, no solo supone el establecimiento de criterios de imputación ajenos a la concurrencia de culpa o negligencia, sino que comporta también establecer una presunción de causalidad entre las actividades de riesgo y la consecuencias dañosas que aparezcan como características de aquellas, como ocurre con los daños derivados de una colisión cuando se trata de la responsabilidad objetiva por el riesgo creado por la conducción de un vehículo de motor. Esta presunción solo puede enervarse demostrando que concurren las causas de exoneración configuradas por la ley como excluyentes del nexo de causalidad entre la acción y el daño.

La aplicación de esta doctrina al caso de autos determina la declaración de responsabilidad del demandado. Puesto que es un hecho acreditado que en el siniestro se vieron implicados los dos vehículos, este dato es suficiente para presumir la vinculación causal de su actuación generadora del riesgo y el resultado característico. Como regla de principio, ambos conductores deben, en consecuencia, responder del daño corporal causado a los ocupantes del otro vehículo en atención al riesgo creado por su propio vehículo. En particular el demandado debe responder, por el riesgo por él generado mediante la conducción, de los daños personales causados al demandante. No puede exonerarse al demandado, pues no se ha probado que entre su actuación y el resultado se interfiriese causalmente un elemento extraño (como la culpa exclusiva del demandante o la fuerza mayor ajena al funcionamiento del vehículo del demandado y a la conducción) apto para excluir su imputación.

C) La solución apuntada traslada la controversia al tema de si procede o no que cada conductor resarza por completo los daños corporales causados a los ocupantes del otro vehículo implicado en la colisión (lo que en caso afirmativo se traduciría en la obligación de resarcir todos los daños personales acreditados por el demandante, por los que reclama).

La tesis favorable al resarcimiento pleno de los daños corporales recíprocos sin culpas probadas (aunque frecuentemente se ha fundado en el principio, un tanto artificioso, de la doble inversión de la carga de la prueba), ha sido acogida por varias audiencias provinciales (a modo de ejemplo, las SSAP de Badajoz, Sección 2.ª, de 10 de septiembre de 1998 y Baleares, Sección 3.ª, de 22 de junio de 2004, 4 de marzo de 1997, 13 de enero de 1998 y 18 de julio de 2006). Este criterio, también conocido por la doctrina científica como método de condenas cruzadas, acogido en el sistema francés como supuesto de doble responsabilidad, supone que cada parte responda íntegramente (al 100%) del daño ocasionado a la otra parte interviniente en el accidente, y, entre otros argumentos, se apoya en el régimen de responsabilidad objetiva del artículo 1 LRCSCVM, en la inexistencia de soporte legal para apreciar una especie de compensación de culpas en casos de colisiones recíprocas, y en que la solución de la distribución por mitad implica necesariamente que ninguno de los implicados obtenga la reparación íntegra de su perjuicio.

En sentido contrario, la doctrina de algunas audiencias provinciales ha acogido en varias ocasiones la tesis del resarcimiento proporcional y no íntegro de los daños corporales recíprocos sin culpas probadas, por el efecto compensatorio de la inversión de la carga de la prueba (entre otras, SSAP de Baleares, Sección 4.ª, de 6 de mayo de 2003 y Pontevedra, Sección 3.ª, de 15 de octubre de 1997 y 16 de enero de 1998). Entre las razones que llevan a esta solución se encuentra la de entender que en este tipo de supuestos procede apreciar una concurrencia de causas, de tal manera que su resolución ha de ser la prevista legalmente para los casos de concurrencia de culpas de igual grado (artículo 1.1 IV TRLRCSCVM) al no contarse con datos que permitan, desde un punto de vista causal, atribuir mayor participación a uno de los con-





conductores en detrimento del otro. Esta postura considera, en suma, que los dos conductores implicados en la colisión mutua han de ser considerados co-causantes del accidente, en cuanto que ambos contribuyen causalmente al resultado, entendido como la materialización del riesgo movilizado por cada uno de ellos. Y que, a falta de prueba sobre el concreto porcentaje de participación causal de cada uno, ha de entenderse que los dos contribuyeron en la misma proporción (al 50%).

D) Esta Sala -aunque, como se verá seguidamente, no la acepta- considera dignos de consideración los argumentos en que se funda la doctrina de la indemnización proporcional en caso de una recíproca colisión de vehículos sin causas probadas, pues no resultaría irrazonable entender que ambos conductores, en tal caso, puede presumirse que han contribuido a causar el accidente en un 50% cada uno de ellos, para evitar el paradójico efecto de las condenas cruzadas, que supone el teórico desdoblamiento de un único siniestro en dos accidentes separados. Esta doctrina tendría, además, la ventaja práctica de proporcionar una solución equilibrada para los supuestos de ausencia de prueba frente a aquellos supuestos en que se acredite la proporción en que ambos conductores han contribuido a causar el accidente. Sin embargo, en trance de unificar la doctrina existente con efecto de fijación de jurisprudencia, dada la divergencia existente entre las distintas audiencias provinciales, nos inclinamos por entender que la solución del resarcimiento proporcional es procedente solo cuando pueda acreditarse el concreto porcentaje o grado de incidencia causal de cada uno de los vehículos implicados y que, en caso de no ser así, ambos conductores responden del total de los daños personales causados a los ocupantes del otro vehículo con arreglo a la doctrina llamada de las condenas cruzadas. Las razones en que se funda esta conclusión son las siguientes:

(a) Esta es la doctrina seguida por un número considerable de audiencias provinciales.

(b) Constituye una solución aceptada expresamente por alguna de las legislaciones de Derecho comparado, como se ha expuesto.

(c) Es una doctrina próxima, aunque no coincida con ella, a la que inspira la jurisprudencia de esta Sala tendente a proclamar la solidaridad impropia entre los agentes que concurren a causar el daño cuando no puede establecerse la proporción en que cada uno de ellos ha contribuido a su producción.

(d) Es acorde con la tendencia que se registra en el Derecho comparado a atribuir responsabilidad plena a los causantes simultáneamente de un daño por una pluralidad de actividades (v. gr., PETL, artículo 3:102, según el cual: «En caso de una pluralidad de actividades, si cada una de ellas hubiera causado el daño por sí sola al mismo tiempo, se considerará que cada actividad es causa del daño de la víctima»).

(e) Es la doctrina más acorde con la presunción de causalidad, que rige en el sistema de responsabilidad objetiva por riesgo, en relación con el agente de la actividad peligrosa que interviene en la producción del daño característico de dicha actividad de riesgo. Estimamos que, cuando, por falta de datos, no resulta posible destruir la presunción fundada en el riesgo creado por cada conductor respecto de los daños personales causados a los ocupantes del otro vehículo (supuesto a que se contrae el caso enjuiciado), el principio de responsabilidad objetiva puede resultar dañado si, sin otro fundamento que haber existido otra posible causa concurrente, presuntivamente se restringe la causalidad imputable a cada conductor en la producción de los daños al otro vehículo a una proporción del 50% (esta reducción sí sería procedente si se probase que ambos causaron el accidente en dicha proporción). Entendemos, en suma, que el criterio más acorde con el principio de responsabilidad objetiva del agente por el riesgo creado y con la presunción de causalidad respecto de los daños característicos correspondientes a la actividad de riesgo (por falta de prueba al respecto de la concurrencia de una causa legal de exoneración o disminución), debe conducir a la conclusión de que cada conductor, y por tanto, cada vehículo, es responsable del 100% de los daños causados a los ocupantes del otro vehículo interviniente en la colisión.

En consecuencia, encontrándonos ahora en este último caso de incertidumbre causal, en que no se ha podido acreditar el concreto porcentaje en que ha contribuido el riesgo de cada vehículo al resultado producido, procede declarar a cada uno de sus conductores plenamente responsable de los daños sufridos por los ocupantes del otro vehículo implicado en la colisión, de tal manera que corresponde al demandado abonar el 100% de los daños personales reclamados por el recurrente que resulten acreditados.

E) Los anteriores razonamientos comportan que proceda estimar el recurso y revocar la sentencia recurrida. No discutida la realidad del siniestro y del daño, y apreciada por las razones expuestas la responsabilidad del demandado, la controversia queda reducida a la determinación y valoración económica de los daños personales cuya indemnización se reclama. Siguiendo el criterio establecido en STS de 29 de abril de 2009, RC n.º 325/2006, refrendado por las SSTS de 25 de mayo de 2010, RC n.º 1020/2005; 3 de marzo de 2011, RC n.º 2180/2006 y 18 de julio de 2011, RC n.º 2103/2007, en la medida que estamos ante un recurso formulado por razón de la cuantía al amparo del ordinal 2.º del artículo 477.2 LEC, no procede asumir la instancia y sí devolver las actuaciones a la AP para que dicte nueva sentencia en relación con la citada pretensión, con plena jurisdicción a la hora de valorar la prueba, pues esta solución no está excluida del artículo 487.2 LEC para los recursos de casación fundados en el artículo 477.2.2.º LEC, y, se estima en este caso necesaria para evitar que la decisión del asunto se vea privada de una instancia

EL RINCÓN DE LA SONRISA: forges en “El PAÍS”

