

**COMENTARIO DE LA SENTENCIA
DEL TRIBUNAL SUPREMO
DE 10 DE SEPTIEMBRE DE 2012 (7647/2012)**

En caso de daños corporales recíprocos de los conductores participantes en un accidente de circulación sin que haya culpas probadas, cada uno ha de ser indemnizado por la aseguradora del otro en el total del valor de sus perjuicios.

Negación de la nada resarcida, afirmación del todo resarcido y negación de que la virtud esté en el medio razonable

Comentario a cargo de:
Mariano Medina Crespo
Abogado. Doctor en Derecho
Presidente de la Asociación Española de Abogados
Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro

**SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO
DE 10 DE SEPTIEMBRE DE 2012**

ID CENDOJ: 28079119912012100012

PONENTE: *EXCMO. SR. DON JUAN-ANTONIO XIOL RÍOS*

Asunto: Solución que ha de darse, dentro de la responsabilidad civil automovilística, a los daños recíprocos de los conductores cuando no se acredita la culpa de ninguno de ellos.

Sumario: **1. Resumen de los hechos. 2. Solución dada en primera instancia. 3. Solución dada en apelación. 4. Los motivos de casación alegados. 5. Doctrina del Tribunal Supremo:** 5.1. La doctrina general aplicable al caso. 5.2. La conse-

cuencia negativa de la doctrina sostenida. 5.3. La consecuencia positiva de la doctrina sostenida. 5.4. El desaprecio explícito de una solución distinta razonable. 5.5. La trilogía de argumentos que, en pro del resarcimiento pleno de los conductores, acusa la Sala sin acogerlos: 5.5.1. *El argumento de la doble presunción de la carga de la prueba.* 5.5.2. *El argumento de la falta de apoyo normativo de la concurrencia causal.* 5.5.3. *El argumento de que el resarcimiento fraccional impide el resarcimiento completo.* 5.6. El quinteto de las razones conducentes al desaprecio de una solución considerada razonable y, por tanto, al aprecio de la del resarcimiento recíproco pleno: 5.6.1. *El argumento mayoritario y su carácter replicable.* 5.6.2. *El argumento comparatista minoritario y su carácter replicable.* 5.6.3. *La música de la solidaridad impropia y su carácter replicable.* 5.6.4. *El argumento doctrinal europeo y su carácter replicable.* 5.6.5. *El argumento de la causalidad presumida y su carácter replicable.* **6. Conclusiones. 7. Bibliografía.**

1. Resumen de los hechos

En 31 de marzo de 2003 tuvo lugar un accidente de circulación por colisión de dos vehículos que circulaban en sentido contrario, resultando gravemente lesionado el conductor de uno de ellos. Tramitado procedimiento penal, se absolvió al acusado que era el conductor del otro vehículo por no estimarse probado que invadiera el carril contrario. El conductor lesionado formuló demanda contra la aseguradora de la responsabilidad civil ligada al uso del otro vehículo, reclamando indemnización por sus daños corporales.

2. Solución dada en primera instancia

El JPI desestimó la demanda por no haber quedado acreditado que el conductor del vehículo amparado por la aseguradora demandada fuera quien invadiera el carril contrario, sin que tampoco se diera por probado que fuera el conductor demandante el que realizara esa invasión. Según registra el primero de los antecedentes de hecho de la sentencia casacional, el actor ejerció la acción resarcitoria del art. 1902 CC; y no la acción resarcitoria del art. 1.1 de la LRC y SCVM, según redacción vigente en la fecha de los hechos.

3. Solución dada en apelación

La AP confirmó la desestimación de la demanda, razonando que, en supuestos de colisión de vehículos de motor, no opera la inversión de la carga de la prueba que resulta del criterio de imputación que rige la responsabilidad civil automovilística, pues, lejos de presumirse la culpa y recaer en el agente la carga de acreditar su comportamiento diligente, en la medida en

que ambos conductores se hallan en la misma situación por el riesgo generado por su conducción, cada uno debe probar la culpa del contrario, lo que no se hizo en el caso, al no haber acreditado el conductor demandante que la culpa en la producción del siniestro recayera en el conductor del vehículo asegurado por la demandada. Se acogió, por tanto, la doctrina de la neutralización de las presunciones de culpa que se estima que grava, en principio, a cada conductor.

Esta doctrina fue afirmada por la jurisprudencia de la Sala 1^a del TS en sentencias de 15 de abril de 1985 (Castro García: invocación *ob iter* de la neutralización de las presunciones), 10 de marzo de 1987 (López Vilas: aplicación efectiva, pero decretal, de la neutralización de las presunciones), 28 de mayo de 1990 (Barcala Trillo-Figueroa: aplicación efectiva de la neutralización de las presunciones) y 5 de octubre de 1993 (Marina Martínez-Pardo: aplicación efectiva de la neutralización de las presunciones, pero actuando el TS como sentenciador, fuera de su función casacional). A su vez, las sentencias de 7 de junio de 1991 (Fernández-Cid de Temes: proscripción de la neutralización de las presunciones de culpa y consagración de un resarcimiento parcial) y 6 de marzo de 1992 (Almagro Nosete: proscripción de la neutralización de las presunciones de culpa y resarcimiento parcial, en un supuesto singular constituido por daños recíprocos con la culpa probada de un conductor y la presumida no desmentida del otro) supusieron la insular superación de la indicada doctrina dentro del marco de la subjetividad objetivada, con utilización de la técnica reductora propia de las causas concurrentes.

A su vez, la doctrina del TS persistió de modo tenue en la neutralización de las presunciones de culpa dentro del marco exclusivo de la subjetividad objetivada, según resulta de las sentencias de 15 de abril de 1992 (Santos Briz), 11 de febrero de 1993 (Fernández-Cid de Temes), 9 de junio de 1993 (Martínez-Calcerrada Gómez), 28 de enero de 1994 (Casares Córdoba), 29 de abril de 1994 (González Poveda), 17 de junio de 1996 (Sierra Gil de la Cuesta), 17 de julio de 1996 (Marina Martínez-Pardo), 6 de marzo de 1998 (Fernández-Cid de Temes) y 7 de abril de 2000 (Almagro Nosete).

4. Los motivos de casación alegados

En su recurso de casación, el conductor demandante adujo que, en supuestos de daños personales, el art. 1.1 de la LRC y SCVM establece como criterio de imputación el riesgo derivado de la conducción de un vehículo de motor, de tal manera que la responsabilidad del conductor existe a menos que pruebe que los daños fueron consecuencia exclusiva de la negligencia de la víctima o de una fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo, por lo que la falta de prueba respecto de cual de los dos vehículos

invadiera el carril contrario no puede comportar la desestimación de la demanda deducida por quien era uno de los dos conductores. Debe registrarse que el motivo del recurso denunciaba como infringido el art. 1.1. de la LRC y SCVM según TR de 2004, que es de fecha posterior a la del siniestro, aunque el TS salva tal error dado que el texto del precepto infringido coincide con el vigente desde 1995, atendiendo a tal efecto a lo que constituye el desarrollo argumentativo del motivo.

5. Doctrina del Tribunal Supremo

5.1. *La doctrina general aplicable al caso*

La Sala sostiene que, en supuestos de colisión recíproca de vehículos, constituye jurisprudencia a partir de la STS de 16 de diciembre de 2008 que el art. 1.1 LRC y SCVM establece un criterio de atribución de la responsabilidad civil automovilística por daños corporales que se funda en el principio objetivo del riesgo específico creado por la conducción; principio que solamente excluye la imputación del daño causado cuando [jurídicamente] se interfiere en la cadena causal la conducta o la negligencia del perjudicado (si los daños se deben únicamente a ella) o a una fuerza mayor extraña a la conducción y al funcionamiento del vehículo. Se señala así que el riesgo específico de la circulación constituye el título de atribución de la responsabilidad frente a la tradicional responsabilidad subjetiva o por culpa, en la que el título atributivo radica en la negligencia del agente causante del resultado dañoso. Se afirma además que esto es así tanto en el supuesto de daños corporales como en el de daños materiales, pues, en relación con ambos se construye el régimen atributivo de la responsabilidad por el riesgo circulatorio, aunque, respecto de los daños materiales, dada la exigencia de que se cumplan también los requisitos del art. 1902 CC, comporta que la responsabilidad por riesgo queda sujeta al principio clásico de la culpa pero con inversión de la carga de la prueba de su presencia, de tal manera que el conductor causante del daño tiene que demostrar que actuó con plena diligencia para quedar exonerado de responsabilidad civil.

Al no haber demostrado la aseguradora demandada que el accidente se debiera en exclusiva a la negligencia del conductor lesionado ni a una fuerza mayor extraña a la conducción y funcionamiento del vehículo asegurado por ella, quedaba sentenciado que el conductor de éste había incurrido en responsabilidad civil por los daños corporales sufridos por el conductor contrario (demandante). Quedaba de este modo circunscrita ya la cuestión a determinar el criterio determinativo del *quantum* de esa responsabilidad, habiéndose de concretar si el resarcimiento de cada conductor con cargo a la aseguradora

del otro ha de ser total o ha de ser parcial, según que se desprecie o se aprecie la concurrencia causal de los riesgos específicos desplegados por un conductor y por otro.

5.2. *La consecuencia negativa de la doctrina sostenida*

En virtud de la doctrina general señalada, la consecuencia es desautorizar la doctrina de la neutralización de las presunciones de culpa que fue en definitiva la que había sustentado la sentencia recurrida, al igual que la de primer grado, aunque con algún matiz diferenciador que no altera el lamentable resultado del enjuiciamiento absolutorio.

5.3. *La consecuencia positiva de la doctrina sostenida*

En aplicación de la doctrina general sentada, el TS considera que el supuesto sometido a debate que califica como de una incertidumbre causal, se ha de resolver en el sentido de declarar que cada uno de los conductores es plenamente responsable de los daños sufridos por los ocupantes del otro vehículo implicado en la colisión, de tal manera que corresponde a la aseguradora demandada, que lo es de uno de los dos conductores, abonar el 100% de los daños corporales del conductor demandante que resulten acreditados. Pero, al objeto de no privar de una instancia a las partes, el TS no acude a una solución rescisoria, con determinación concreta del alcance de la indemnización debida, sino que defiere a la AP el cometido de su concreción.

Véase la imprecisión técnica en que se incurre con aquella frase que constituye la esencia de la decisión adoptada pues, de un lado hace referencia a que se está ante un supuesto de incertidumbre causal, cuando lo cierto es que hay incertidumbre respecto a si alguno de los conductores o los dos conductores fueron causantes culpables del accidente, pero no hay incertidumbre ni sobre la causalidad física ni sobre la jurídica proporcionada por uno y otro en la producción del accidente, habida cuenta que se trata de un accidente que se atribuye causalmente a los riesgos circulatorios recíprocamente desencadenados por uno y otro conductor.

Por otra parte, tampoco se expresa con precisión la sentencia cuando dice que cada conductor es plenamente responsable de los daños sufridos por los ocupantes del otro vehículo implicado en la colisión, pues, puestos a ser precisos, tendría que afirmarse que cada uno de los dos conductores es efectivamente responsable (con solidaridad impropia) de todos los perjuicios causados a todos los ocupantes de uno y otro vehículo y no que sea responsable el conductor de un vehículo de los daños causados a los ocupantes del otro, sin referirse la sentencia de forma específica a que dentro de los ocupantes del vehículo contrario se encuentra el conductor de dicho vehículo, que era el supuesto sometido al debate y que se resuelve mediante la tesis del resarcimiento

pleno que comporta que el conductor lesionado sea resarcido por todos los daños padecidos y que, al tiempo que se le causaban (física y jurídicamente), él se causó (física y jurídicamente).

Desautorizada la doctrina de la neutralización de las presunciones de culpa, la Sala afirma como pertinente la doctrina del resarcimiento pleno de los daños corporales recíprocos de los dos conductores implicados en el accidente en los casos de ausencia de culpas probadas, con desaprecio de la doctrina del resarcimiento medio, fraccional o proporcional.

5.4. El desaprecio explícito de una solución considerada razonable

Al adoptar la tesis del resarcimiento pleno de los daños corporales recíprocos de los conductores involucrados en el accidente, se desecha la del resarcimiento fraccional que propone que cada conductor resarza al otro en la mitad de los daños corporales padecidos, por imputarse la otra mitad al propio lesionado; y que, a su vez, de reclamar aquel conductor también por lesiones, el otro le resarza en la mitad de sus daños, por entenderse que la otra mitad se los ha causado el propio conductor como víctima autocausante. Pero curiosamente la Sala expresa su simpatía por esta doctrina, pues señala que son dignos de consideración los argumentos en que se funda la tesis de la indemnización fraccional, que ella llama proporcional, en caso de una recíproca colisión de vehículos sin culpas probadas, pues no resulta irrazonable entender que ambos conductores han contribuido a causar el accidente en un 50% cada uno y evitar el efecto paradójico de las condenas cruzadas que son las que se producen en virtud de la tesis del resarcimiento pleno que el TS convalida de modo sorprendente y cuya tesis implica (según dice sin rigurosa precisión) un desdoblamiento de un único siniestro en dos accidentes separados, destacando, por otra parte, que la doctrina del resarcimiento fraccional ofrece la ventaja práctica [en mi opinión, no práctica, sino estrictamente legal y justicial] de proporcionar una solución equilibrada de aquellos casos en que se acredite la proporción en que ambos conductores hayan contribuido a causar el accidente. Téngase en cuenta que en caso de colisión de vehículos sin culpas probadas de sus conductores, la solución ha de ser idéntica con independencia de que sufran daños corporales los dos conductores o sólo uno de ellos.

Pero debe puntualizarse que la sentencia hace referencia a esta doctrina como consistente en propiciar una indemnización proporcional en casos de daños recíprocos sin causas probadas, cuando verdaderamente lo que quiere decir son culpas improbadas, pues la causalidad jurídica proporcionada por cada conductor en la producción del accidente y en concreto por cada conductor en las lesiones sufridas por el otro y las sufridos por él mismo están perfectamente acreditadas en virtud del rango atributivo del riesgo desplegado por la respectiva conducción de los vehículos.

5.5. *La trilogía de argumentos que, en pro del resarcimiento pleno, acusa la Sala sin acogerlos*

La sentencia recoge tres argumentos que se esgrimen para propiciar el resarcimiento pleno de los daños corporales recíprocos sin culpas probadas, consistentes en el mecanismo de la doble inversión de la carga de la prueba, en la inexistencia de un apoyo normativo que sirva para entender que en tal caso ha de operar una especie de compensación de culpas y en que la solución de la distribución por mitad de los daños supone que ninguno de los conductores implicados obtenga la reparación íntegra de su perjuicio.

5.5.1. El argumento de la doble inversión de la carga de la prueba

La sentencia desautoriza el primer argumento diciendo que es artificioso, pero debe tenerse en cuenta que lo es efectivamente, mas no porque haya de negarse que cada conductor esté gravado por la inversión de la carga de la prueba de su culpa, pues es evidente que el mecanismo propiciador de la responsabilidad por riesgo está montado sobre una presunción de que se produce el accidente por una realización culpable del riesgo desplegado, aunque la demostración de que el accidente se haya debido a una realización fortuita del riesgo no implica la exoneración del conductor. Se es responsable porque el riesgo se ha realizado de modo culpable, porque no se ha demostrado que el riesgo se haya realizado sin culpa y porque, aun realizado demostradamente sin culpa, se haya producido por un caso fortuito o fuerza mayor propia precisamente del riesgo desplegado. El carácter artificioso de la tesis del resarcimiento pleno estriba, no en que se monta sobre la idea de que se presume la culpa de uno y otro conductor, sino en que, no enervadas las presunciones de culpa y afirmadas la culpa presumida de uno y otro, ello se traduzca en cada conductor tenga que indemnizar en la totalidad de sus daños a cada conductor, ignorándose así que cada uno, al tiempo que es causante culpable de los daños sufridos por el otro, lo es también de los suyos, por lo que un supuesto de culpas presumidas, en caso de no enervarse ninguna de las dos presunciones, equivale a un supuesto de culpas concurrentes de igual grado.

5.5.2. El argumento de la falta de apoyo normativo de la concurrencia causal

La sentencia recoge este segundo argumento que no desautoriza explícitamente, aunque después resulta desautorizado porque la solución que se adopta es incompatible con apreciar compensación ninguna ni de culpas ni de causas determinantes de los daños corporales recíprocos.

5.5.3. El argumento de que el resarcimiento fraccional impide el resarcimiento completo

La sentencia tampoco desautoriza explícitamente el tercero de los argumentos recogidos, aunque es claro que no se trata de un argumento sino de una mera constatación, pues, si se propicia que cada conductor indemnice al otro en la mitad de los daños sufridos por él, el resultado de tal reparación parcial es que no se produce una reparación total.

5.6. *El quinteto de las razones conducentes al desaprecio de una solución considerada razonable y, por tanto, del aprecio del resarcimiento recíproco pleno*

Después de haber destacado el carácter razonable de la tesis del resarcimiento fraccional de los conductores en supuestos de daños corporales recíprocos sin culpas probadas, la Sala confirma que no la acepta y expresa en concreto cinco razones para fundar la conclusión de que ha de acudir a un resarcimiento pleno de cada uno de los dos conductores.

5.6.1. El argumento mayoritario y su carácter replicable

El primer argumento al que acude el TS para justificar la solución adoptada del resarcimiento pleno es el que puede denominarse argumento democrático, consistente en optar por la solución que brinda “un número considerable” de Audiencias Provinciales, con lo que apunta que, como razón (!), acepta el criterio sostenido por la mayoría de ellas, aunque estos no es así, pues precisamente el criterio mayoritario de las Audiencias es el de la neutralización de las presunciones de culpas que es el criterio que desautoriza con acierto el TS; y, a su vez, puestos a calibrar si son más las sentencias que se inclinan por el criterio del resarcimiento fraccional que por el del resarcimiento pleno en estos supuestos de daños recíprocos sin culpas probadas, por lo pronto debe resaltarse que el TS cita, como consagradoras del criterio del resarcimiento pleno, una sentencia de una Sección de la Audiencia de Badajoz y cuatro sentencias de una Sección de la Audiencia de Baleares, para, en cambio, citar como adscritas al criterio del resarcimiento fraccional una sentencia de una Sección de la Audiencia de Baleares y dos sentencias de una Sección de la Audiencia de Pontevedra, con lo que ni siquiera puede hablarse, en principio, de que haya un número considerable de sentencias a favor de una tesis o de otra, aunque el examen de la jurisprudencia existente al respecto acredita que no es precisamente mayoritario el criterio del resarcimiento pleno, respecto al que, a su vez, hay que distinguir entre las que admiten el resarcimiento pleno de los daños corporales y las que incluyen también bajo ese criterio el de los daños materiales que es el criterio por el que, en definitiva, se inclina en este caso

el TS. Se trata en definitiva de un primer argumento que es perfectamente recusable, al no fundarse en unas razones de *auctoritas* que no es ni intrínseca ni extrínseca, sin que sea de recibo solucionar la cuestión con un argumento de un supuesto carácter democrático que implica imponer el criterio de una [supuesta] mayoría que en muchas ocasiones está estrictamente equivocada.

5.6.2. El argumento comparatista minoritario y su carácter replicable

El referido argumento es el de que la solución de resarcimiento pleno es la aceptada por alguna legislación foránea, refiriéndose explícitamente y en exclusiva sólo al caso francés que afirmó la técnica de la doble responsabilidad cruzada para superar la lamentable doctrina que la propia jurisprudencia gala había ideado sobre la neutralización de las presunciones de culpa y que fue importada a destiempo por la jurisprudencia española cuando la francesa ya la había desechado. No parece que sea un argumento convincente que la legislación francesa (aunque sería más exacto referirse a la jurisprudencia, pues la ley nada dice al respecto) haya optado por la tesis del resarcimiento pleno cuando se trata de la interpretación de un artículo del CC francés que nada tiene que ver con los presupuestos y dicción de la regulación española, por lo que no queda más remedio que sostener que es infeliz acudir a este segundo argumento que sería absolutamente recriminado por el TS en el caso de que fuera un recurrente el que tratara de hacerlo valer. Qué pena que el TS se fijara en un Derecho tan desnortado en esta materia como el francés y que no se fijara en un Derecho tan equilibrado y moderno como el portugués,

5.6.3. La música de la solidaridad impropia y su carácter replicable

El tercer argumento consiste en afirmar que la tesis del resarcimiento pleno se aproxima a la doctrina de la solidaridad impropia, de acuerdo con la cual los agentes concurrentes en la producción de un daño han de resarcir la totalidad de los daños causados a terceros, salvo que conste de forma separable la proporción en que cada uno haya contribuido a su producción, traducándose esta solidaridad impropia en que, de haberse afirmado como tal, se establezcan unas cuotas ideales de proporción para la nivelación interna entre los responsables solidarios, con la afirmación de que, a falta de otro criterio, cada uno ha de contribuir definitivamente al daño por mitad. Naturalmente, el argumento desplegado no es de recibo, pues efectivamente el fenómeno de la causación de daños por parte de dos conductores que participan en un accidente de forma activa sin que pueda acreditarse la culpa de uno ni la del otro, se traduce en que sean impropriamente solidarios para resarcir la totalidad de los daños causados a los terceros perjudicados, sin que esta totalidad haya de

proyectarse en absoluto sobre los daños recíprocamente causados, sin que por ello un responsable solidario frente a otro haya de responder de la totalidad de los daños sufridos por él y viceversa.

5.6.4. El argumento doctrinal europeo y su carácter replicable

El cuarto argumento al que se acude se dice que es de Derecho comparado y se limita a registrar lo establecido por el art. 3:102 de los Principios Europeos de Responsabilidad Civil en el que se afirma que, en caso de una pluralidad de actividades dañosas, si cada una hubiera causado el daño por sí sola al mismo tiempo, se considera que cada actividad es causa del daño de la víctima. En primer lugar, debe señalarse que no se está ante un argumento de Derecho comparado, como se dice, sino ante un puro argumento doctrinal propuesto a nivel europeo, pero que no tiene un estricto rango jurídico (*ius conditum*). Por otra parte, lo que establece dicho precepto –que no lo es, cosa que es perfectamente sabida– no avala en absoluto la tesis del resarcimiento pleno en el caso de daños recíprocos sin culpas probadas, pues el supuesto de hecho de su propuesta doctrinal se contrae a que cada uno de los sujetos implicados hubiera causado de por sí sólo el daño a la víctima, que es precisamente lo que no sucede en un supuesto de daños recíprocos en donde la intervención del otro es intervención inexcusable para que se produzcan los daños de los diversos perjudicados, en el entendimiento de que, además, esa propuesta doctrinal no supone en absoluto que se postule que cada uno de esos sujetos tenga que indemnizar plenamente al otro por los perjuicios que en su caso haya padecido como consecuencia de la actividad causal concurrente.

5.6.5. El argumento de la causalidad presumida y su carácter replicable

El quinto y último de los argumento esgrimidos para justificar el resarcimiento pleno en el caso debatido radica en decir que este criterio es el más concorde con la presunción de causalidad que rige en el sistema de responsabilidad objetiva por razón del riesgo circulatorio desplegado, sin que sea posible destruir la presunción fundada en dicho riesgo por el hecho de que no pueda demostrarse que el daño se haya producido por la culpa exclusiva del otro conductor o por una fuerza extraña ajena a su propia conducción. Se trata de una argumentación que de por sí no avala en absoluto la tesis del resarcimiento pleno, pues avala por igual la tesis del resarcimiento fraccional. En primer lugar, más que hablar de presunción de causalidad, hay que afirmar que, cuando se trata del régimen de la objetividad atenuada, hay una presunción de responsabilidad civil del conductor que nace precisamente del riesgo desplegado y que solamente se enerva esa presunción de responsabilidad en el caso de que el conductor afectado demuestre que el daño no se ha debido a la rea-

lización del riesgo que él despliega, cosa que sólo puede suceder si demuestra que el daño se ha debido a la culpa exclusiva de la víctima o a una fuerza mayor extraña a su conducción o al funcionamiento de su vehículo; y, a su vez, en el ámbito de la responsabilidad subjetiva objetivada, donde el título atributivo es la culpa modulada por la presencia del riesgo específico circulatorio, lo que hay efectivamente es una presunción de culpa que no queda enervada por el hecho de que el otro conductor esté afectado por la misma presunción, de tal manera que no hay neutralización de presunciones de culpa, sino concurrencia de presunciones de culpa que se traduce en que, al no quedar enervadas, el supuesto haya de interpretarse como un supuesto de culpas concurrentes que dan lugar al régimen compensatorio de que cada conductor indemnice al otro en la mitad de sus daños y perjuicios.

6. Conclusiones

La perspectiva atributiva del Derecho español de la responsabilidad civil automovilística superó la dianomía compleja prevista por el Legislador gubernamental de 1986 (sometimiento de los daños materiales, pero también de los corporales excedentes de la cobertura del seguro obligatorio, al régimen subjetivo objetivado; sometimiento de los daños corporales cubiertos por dicho seguro al régimen objetivo atenuado), al ser sustituida por el Legislador de 1995, por una fórmula simplificada (sometimiento de los daños materiales al régimen subjetivo objetivado; y sometimiento de los daños corporales al régimen objetivo atenuado). Dicha fórmula fue completada con la expresa previsión de los efectos reductores ligados a la concurrencia de las causas proporcionadas por el agente dañoso y la víctima, con aplicación tanto en el ámbito de los daños materiales como en el de los corporales, sin que quede fuera de su campo operativo el supuesto de la colisión de vehículos.

Tal regulación legal ha dado lugar a una jurisprudencia provincial divergente que ha encarado con criterios diversos el tratamiento resarcitorio de los daños recíprocos causados sin culpas probadas, sin que, desde la Reforma de 1995, la Sala 1ª del Tribunal Supremo se hubiera pronunciado al respecto en sentido alguno, aunque la sentencia de 16 de diciembre de 2008 (Xiol Ríos), citada por la comentada como fundamental, constituyó un anticipo relevante de la que podría haber sido la solución que se adoptara mediante un análisis persuasivo y definitivo de profundidad; solución que sorprendentemente no ha proporcionado la sentencia comentada.

Así las cosas, no hay la isonomía que, con criterio voluntarista y desnaturalizador, afirmó durante años de forma predominante la jurisprudencia asturiana y balear, aunque parte de ésta terminó por lograr la solución correcta. Pero, a su vez, la práctica judicial pone de manifiesto que la dianomía se torna en disnomía, es decir, en una anarquía atributiva, en la que predominan las

peores soluciones posibles, por su extremismo resarcitorio en el ámbito de los daños corporales (tesis de la causalidad unilateral acumulada) y por su extremismo contrarresarcitorio en el ámbito de los materiales, pero también en el de los corporales (tesis de la neutralización de las presunciones de culpa).

Dentro de las posturas minoritarias, la predominante jurisprudencia asturiana y balear, al reaccionar, desde 1987, con su singularidad extrema, frente a la predominante doctrina de la neutralización de las presunciones de culpa, disuelve la voluntad legal de someter a un régimen diverso la responsabilidad civil por daños corporales y por daños materiales, sujetando éstos al régimen de la objetividad propia de aquéllos, pero bajo una pauta causal unilateralmente exacerbada, consistente en desconectar el resultado de las presunciones concurrentes de culpa que operan prioritariamente como verosímil expresión de la realización dañosa de los riesgos específicos desplegados. Se desconoce así algo tan elemental como que la actuación individual de los conductores, cuando se produce una colisión de los vehículos y salvo que se acredite la culpa exclusiva de uno de ellos o una fuerza mayor extraña a uno y otro conductor, está vinculada a un resultado dañoso que es común y que por eso tienen que compartir.

A su vez, cuando se impone al asegurador la obligación de reparar en concepto de responsabilidad civil por una responsabilidad civil inexistente, cual hace cierto sector de la jurisprudencia asturiana y balear, no sólo se desnaturaliza el instituto de la responsabilidad civil, sino que simplemente se disuelve, al trasladar al asegurador un mecanismo presuntivo que sólo vale para afirmar o negar la responsabilidad civil del conductor considerado, pero no para afirmar, abstraídamente, la responsabilidad civil del asegurador en supuestos en que el conductor asegurado no es responsable. Son supuestos en los que la aseguradora tiene que responder porque su asegurado era verdaderamente responsable. Lo que carece de sentido es que se niegue la responsabilidad del conductor y que, en cambio, se declare la obligación resarcitoria de su asegurador. De esta forma, el aseguramiento de la responsabilidad civil se convierte, en extravagante título atributivo que da lugar a un resarcimiento que se afirma sin la existencia de la responsabilidad civil asegurada.

Lo que, a su vez, hace la jurisprudencia provincial adscrita a la doctrina de la neutralización de las presunciones de culpa, tanto en el ámbito de los daños materiales (con un apoyo jurisprudencial malversado, puesto que no se atiene a la cabal interpretación del párrafo tercero del art. 1.1 LRC y SCVM, en su conexión sistemática con el párrafo primero) como en el de los corporales (con un supuesto, pero falso, apoyo jurisprudencial, puesto que la proclama neutralizadora por parte de la estricta doctrina jurisprudencial se generó sólo y se ha aplicado sólo en el seno de la subjetividad objetividad y no en el de la objetividad atenuada), es negar la virtualidad del riesgo específico como elemento legalmente modulador de la apreciación del título atributivo constituido por la culpa en el caso de los daños materiales (régimen de la subjetividad objetiva-

da) y como título atributivo en el caso de los daños corporales (régimen de la objetividad atenuada).

En todo caso, las reflexiones que anteceden y las conclusiones sentadas, corresponden a un estudio de Derecho constituido, sin que me pronuncie idealmente, con una perspectiva de *iure condendo*, respecto al tratamiento atributivo que merece la responsabilidad civil automovilística, pues, en definitiva, en este ámbito, como en cualquiera de los ámbitos donde operen riesgos específicos, no tendría que haber más régimen atributivo que el de la objetividad atenuada, con eliminación del (en mi concepto, excepcional) de la subjetividad objetivada (sistema mixto inmaduro que se aparta de la pura subjetividad y se aproxima bastante al de la objetividad, sin afirmarla), lo que conllevaría que se respondiera siempre por los daños causados por caso fortuito, con independencia de que sean corporales o materiales.

Pero este tratamiento isonómico, que es el que debería brindarse, no es el que ha querido el Legislador que (por influencia del *lobby* asegurador) no se ha atrevido a establecer una fórmula que no sería gustosa para el gremio asegurador (por su cortedad de miras), aunque el beneficio de éste no deriva del sometimiento de los daños materiales al régimen de la subjetividad objetivada, sino de su deficiente comprensión, al tornar al de la subjetividad extremada, con criterio que acriticamente se traspasa además al ámbito de la responsabilidad civil por daños corporales sometidos al régimen de la objetividad atenuada como sucedió con la sentencia recurrida que anuló la comentada; y de esta forma le ha ido bastante bien en el machito que genera el desconcierto interpretativo de la disciplina reguladora de la responsabilidad civil automovilística.

Tal isonomía se alcanzó en la jurisprudencia del TS durante los últimos años de la octava década del pasado siglo, pero lo hizo, unas veces mediante la negación de la existencia del caso fortuito (con razón o sin ella), y otras, liándose la manta a la cabeza y brindando soluciones que ciertamente eran *contra legem*, aunque no *contra ius*, en la medida en que proclamaban fundarlas en el art. 1902 CC, cuando la vía pertinente hubiera sido aceptar el riesgo específico como título general de imputación propio de cualesquiera actividades intrínsecamente peligrosas, con lo que se habría declarado de forma coherente la responsabilidad civil por los daños fortuitos, sin tener que negarlos en los escasísimos casos en que consta su cabal acreditamiento y sin tener que acudir a un concepto de culpa puramente ficticia en los casos en que se dan por acreditados.

El peligro es que, en un deseo de reaccionar frente a los abusos anteriores, la jurisprudencia, moviéndose de forma pendular en lo que ahora se denomina la reactivación de la culpa como título atributivo, brinde soluciones más próximas, en supuestos de actividades de riesgo específico, a la subjetividad extremada que a la subjetividad objetivada. Tal ha sucedido en la práctica judicial predominante con el tratamiento resarcitorio que han recibido los daños recíprocos sin culpas probadas, tanto cuando son materiales como corporales

y que ahora la sentencia comentada ha llevado al extremo contrario. Por ello, debe insistirse, a la luz de la legislación vigente, hay que concluir que:

1º Es incorrecta –por ser *contra legem* y *contra ius*– la doctrina de la neutralización de las presunciones de culpa para resolver con subjetividad extremada los daños causados en colisiones sin culpas probadas, sean materiales, sean corporales.

2º Es incorrecta –por ser, en mi opinión, *contra legem* y *contra ius*– la doctrina que, aplicando la presunción de culpa que grava a cada conductor en los supuestos de colisiones de vehículos sin culpas probadas, afirma que cada uno tiene que resarcir la totalidad de los daños sufridos por el otro; y ello tanto cuando se trata de daños materiales como de daños corporales.

3º La única solución correcta –por ser, en mi opinión, *secundum legem* y *secundum ius*– es que, no enervadas las presunciones de culpa, se está ante un supuesto de culpas (o riesgos causales) concurrentes que se ha de resolver mediante la técnica propia de la concurrencia de causas confluyentes en el resultado dañoso, evitándose que cada conductor sea resarcido por daños debidos a su propia causación, porque el instituto de la responsabilidad civil es incompatible con la tutela del ensimismamiento dañoso que vulnera por exceso el inescusable principio de la reparación completa, el cual no consiente que deje de resarcirse un daño injustamente padecido, ni protege un daño que el propio agente dañoso se haya infligido, cuando el título atributivo está constituido, tanto por el específico riesgo circulatorio (daños corporales) como por la culpa modulada por la presencia de dicho riesgo (daños materiales), tal como con completa precisión y acierto decida la sentencia que se ha comentado.

Lo sorprendente es que, instaurado el régimen de la objetividad atributiva atenuada (con su progresiva expansión a lo largo del tiempo) y el régimen de la subjetividad objetivada hace más de medio siglo, siga sin haberse solucionado de forma persuasiva la cuestión del resarcimiento de los daños recíprocos sin culpas probadas cuando se producen en el seno de actividades dañosas de riesgo específico. Al cabo de tantos años, se llega a la inevitable conclusión de que esta concreta materia habrá de ser objeto de específica regulación legal mediante la adición de unos párrafos *ad hoc* en el art. 1 de la LRC y SCVM.

7. Bibliografía

Calderón Plaza, Óscar: *Recíproca colisión entre dos vehículos de motor sin prueba de contribución causal de cada uno de ellos. Atribución de responsabilidad. Sentencia del Tribunal Supremo (Sala 1ª) de 10 de septiembre de 2012*, Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro, núm. 44, 2012, pp. 67-68.

- Magro Servet, Vicente: *Colisión recíproca de vehículos sin prueba eficaz sobre incidencia causal de algunos de los conductores. Análisis de la sentencia del tribunal Supremo de fecha 10 de septiembre de 2012*, Tráfico y seguridad vial (La Ley-Actualidad), núm. 173, Sección Doctrina, 2013, mayo, pp. 7-12.
- Medina Crespo, Mariano: *Los daños recíprocos sin culpas probadas en la responsabilidad civil automovilística*, Bosch, Barcelona, 2010 (para bibliografía precedente, ver reseña en pp. 22-70: Rodrigo Uría González, Fernando Sánchez Calero, Francisco Pera Verdaguer, Manuel Luzón Domingo, Jaime Santos Briz, Luis Alonso Prieto, Juan-José Lozado Lencina, Ramón Vilar Badía, José-Alfredo Caballero Gea, Concepción Méndez Canseco, Raimundo Prado Bernabeu, Rafael Martín del Peso García, Ángel-Santiago Martínez García, Andrés Cid Luque, Rosa-María Anguita Ríos, Francisco Soto Nieto, José-Luis Lacruz Berdejo, Aquilino Yáñez Andrés, José Puig Brutau, Mariano Medina Crespo, Ángel-Vicente Illescas Rus, Antonio Guiote Ordóñez, Carlos Gómez Martínez, Alberto Mas Casanova, Hipólito Hernández Barea, Luis Segovia López, Juan-Francisco Garnica Martín, José-Manuel Busto Lago, Fernando Gómez Pomar, María Medina Alcoz, Luis-Fernando Reglero Campos, Esther Monterroso Casado, Pedro González Poveda, María-José Achón Bruñén, Enrique García-Chamón Cervera, Fernando Lacaba Sánchez, Lorenzo del Río Fernández, Luis-Antonio Soler Pascual, Eloy Velasco Núñez, Francisco-Javier López García de la Serrana, Luis-Alberto Gil Nogueras, Esteban Solaz Solaz, Manuel Perales Candela).
- *Colisión de vehículos sin culpas probadas. Resumen detallado de las conclusiones presentadas el 7 de diciembre de 2010 por el Abogado General (Sra. Trstenjak) ante el Tribunal de la Unión Europea en cuestión prejudicial sobre el régimen portugués de atribución de la responsabilidad por el riesgo circulatorio* Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro (Inese), 2011, núm. 3, marzo, pp. 26-31.
- Monterroso casado, Esther: *Responsabilidad por accidentes de circulación. La concurrencia de causas*, Thomson Reuters/Aranzadi, Cizur Menor, 2009 (en concreto, cap. 4, *La imputación de la responsabilidad en los supuestos de colisión recíproca de vehículos*, pp. 153-189).
- Peña López, Fernando: *Causalidad, eficiencia causal, imputación objetiva y reparto de responsabilidades aplicando el régimen de la LRC y SCVM: notas a la STS de 10 de septiembre de 2012*, Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro, núm. 46, 2013, 2º trimestre, pp. 9-22.
- Solera Calleja, Ismael: *Jurisprudencia comentada. Decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 233 CE, por el Tribunal de Relação do Porto (Portugal) sobre el régimen portugués de imputación de la responsabilidad en la circulación de vehículos a motor*, Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro (Inese), 2011, núm. 8, septiembre, pp. 52-57.