

RECÍPROCA COLISIÓN ENTRE DOS VEHÍCULOS DE MOTOR SIN PRUEBA DE LA CONTRIBUCIÓN CAUSAL DE CADA UNO DE ELLOS

Atribución de responsabilidad.
Sentencia de 10 de septiembre de 2012.



Javier López y García de la Serrana
Oscar Calderón Plaza

Socios Consejeros de Hispajuris

1. SUPUESTO DE HECHO

Finalmente el Tribunal Supremo, su Sala Primera, se ha pronunciado en la sentencia de fecha 10 de septiembre de 2012, Recurso Casación nº 1740/2009, resolución dictada por el Pleno de la Sala con voluntad de crear Jurisprudencia con una única Sentencia, sobre cómo y hasta dónde debe extenderse la responsabilidad en supuestos de colisión recíproca cuando existen daños personales, estableciendo una nueva doctrina tras analizar los diferentes criterios seguidos por las distintas Audiencias Provinciales. Se trata de un supuesto no regulado específicamente en los supuestos de indeterminación de la causa del accidente, todo ello a la luz de la interpretación que debe realizarse del artículo 1 de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro de Vehículos a Motor, Real Decreto Legislativo nº 8/2004, de 29 de octubre.

El supuesto de hecho estudiado por la Sentencia es paradigmático para pronunciarse sobre la presente doctrina, lo que motivó que el

Presidente de la Sala Primera Excmo. JUAN ANTONIO XIOL RÍOS actuara como ponente con voluntad clara de que el presente supuesto sirviera como Jurisprudencia dado el interés manifiesto de tener una resolución clara sobre esta problemática.

La Sentencia clarifica de forma contundente la resolución y respuesta que debe concederse a los supuestos de recíproca colisión cuando no hay prueba sobre la contribución causal de cada uno de ellos en la producción del resultado y para el supuesto discutido de daños personales. Tiene especial relevancia porque se adentra en uno de los problemas más contemporáneos del derecho como es la atribución de consecuencias jurídicas a los supuestos de falta de prueba, si bien se desliza por terrenos no suficientemente explorados en la actualidad como la atribución de responsabilidad a entornos generadores de riesgo y ampliando el análisis subjetivo de la atribución causal a un grupo superior a la persona individual.

sumario

1. SUPUESTO DE HECHO

2. ATRIBUCIÓN DE RESPONSABILIDAD

3. RESOLUCIÓN DE LA CONTROVERSIA DE CUÁNTO DEBE RESARCIRSE

El supuesto analizado consiste en una colisión de dos vehículos de forma frontal con la peculiaridad que en el procedimiento no se ha podido conocer cuál de los dos (o los dos) ha invadido el carril contrario y por lo tanto ha producido el accidente. Con motivo de ese siniestro uno de los conductores resultó lesionado reclamando, por daños personales y también daños materiales, formulando demanda.

La Sentencia de primera instancia desestimó la reclamación al no haberse acreditado el lugar del impacto ni cuál de los vehículos ocasionó el accidente, resolución que fue confirmada sustancialmente por la Audiencia Provincial al aplicar la doctrina de la “compensación de negligencias” al considerar que ambos conductores generan el mismo riesgo, por lo que no opera la inversión de la carga de la prueba, debiendo probar cada parte la responsabilidad de la contraria. Contra esta resolución se alzó el demandante interesando a tenor de la interpretación que debiera darse al artículo 1 LRCSVM la estimación de su reclamación.

2. ATRIBUCIÓN DE RESPONSABILIDAD

La Sala señala como vigente la jurisprudencia que emanó de la STS de 16 de diciembre de 2008 en la que recogiendo la regulación del artículo 1.1 de la LRCSVM se establecía que sólo se excluía la imputación cuando 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, salvo, en el primer caso, que concurra también negligencia del conductor; pues enton-

ces 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.

No obstante, ello se realiza una diferenciación entre daños personales y materiales puesto que para los segundos se exige que se cumplan las exigencias derivadas de la normativa del artículo 1902 CC, se trataría de una responsabilidad por riesgo pero sometida al régimen clásico: 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. Pero se mantendrían la exigencia de la carga probatoria sobre la relación de causalidad.

Aquella resolución ya confirmó que el principio de responsabilidad objetiva “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 la proporción en que cada conductor haya contribuido a causarlo.”

Por lo tanto, esta consideración de la atribución de responsabilidades tiene una primera consecuencia evidente, ya conocida, que dado

el riesgo creado por la circulación y pudiéndose atribuir que el daño se ha producido en un entorno bien definido (o un vehículo u otro) la circunstancia de que no se pueda determinar que sólo una de las conductas generadoras del riesgo es la única causalmente relevante en la producción del mismo, excluyendo la del otro conductor o que no haya sido posible probar la proporción de cada uno en la generación del siniestro y del daño, excluyendo, aunque sea parcialmente, su contribución, ello no impide que no se aplique la regla de inversión de la carga de la prueba tal y como se hacía con la anterior normativa.

La Sentencia objeto de estudio por el Tribunal Supremo y que fue recurrida se apoyaba en la compensación de riesgos o de negligencias y consideraba que no existía derecho a la indemnización solicitada anulándose las consecuencias de ambos riesgos concurrentes. Esta doctrina tenía una consecuencia evidente: el demandante debía probar la responsabilidad de la contraparte (en ese entorno bien definido de producción del daño). El cambio de doctrina señalado ya en la Sentencia de 2008 implica que el artículo 1.1 LRCSVM impone 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.”

Siguiendo la citada doctrina e independientemente de lo ocurrido en el procedimiento en concreto la Sentencia que nos ocupa se pronuncia de la siguiente forma:

“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**

El supuesto analizado consiste en una colisión de dos vehículos de forma frontal con la peculiaridad que en el procedimiento no se ha podido conocer cuál de los dos (o los dos) ha invadido el carril contrario y por lo tanto ha producido el accidente. Con motivo de ese siniestro uno de los conductores resultó lesionado reclamando, por daños personales y también daños materiales, formulando demanda

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.”

El salto ofrecido es de gran calado, y probablemente con mayores consecuencias de las esperadas, porque además de la atribución de negligencia inequívocamente se desprende de la interpretación del artículo 1 LRCSVM, se ha producido un nuevo enfoque que altera las reglas actuales de la carga de la prueba cual es que se presume la vinculación causal de la actuación generadora de riesgo y el “resultado característico”.

La cuestión es que a partir de ahora se genera una presunción nueva, no derivada directamente de la normativa estudiada, sino de creación jurisprudencial, que considera que se ha de dar por probada la relación de causalidad entre riesgo y “resultado característico”. No se explica que pueda ser la expresión “resultado característico” pero se entiende al resultado derivado de un riesgo de la conducción, es decir, los daños producidos en el citado evento.

Ello lleva a muchas consideraciones relevantes no directamente estudiadas precisamente por no analizarse ni señalarse qué pueda ser ese

resultado característico. Por ejemplo, ¿quedan englobados daños consecuenciales no directamente producidos en el accidente? En principio, debe pensarse que no es así, siendo que además, estarían englobados dentro de los daños materiales, pero la relación de causa entre riesgo y “resultado característico” debe quedar restringida y limitada, porque de lo contrario no hubiera sido necesaria la mención a ese resultado específico y derivado del propio entorno en el que se ha producido el daño.

Es importante señalar que la relación de causalidad que se presume es entre el riesgo y el daño, circunscrito al resultado característico, pero no se extiende a la relación de causalidad entre el daño y el evento. Por lo que habrá que demostrar que los daños son derivados del siniestro. Pero la cuestión no es tan simple como parece porque la expresión del TS implica que existe una presunción de causalidad en el citado “resultado característico”, por lo que pudiera entenderse que si un daño es característico también se presume que es derivado del siniestro.

Si no se interpreta correctamente y se divide la relación de causalidad en dos partes

- relación de causalidad entre riesgo y producción del daño
- y relación de causalidad entre daño acreditado ocasionado por el siniestro

Pensamos que la presunción únicamente puede derivarse al segundo.

Es importante destacar que el TS no rompe la primacía de la acreditación de contribuciones causales. Si se demuestran en un procedimiento se estará a lo probado. Pero en caso de no producirse prueba acreditativa de la diferente o de la contribución causal, se estará a la presente presunción.

Por lo tanto, de la doctrina indicada se deriva:

1. Que se mantiene la atribución de causas que se pruebe en el procedimiento.
2. Que en caso de ausencia de prueba al respecto se presume que existe relación de causalidad respecto del resultado característico del riesgo.

Aplicado ello al supuesto concreto en que el riesgo ha sido generado por dos conducto-

res que chocan entre sí se genera la pregunta que el Tribunal Supremo resuelve a continuación, ¿cuánto debe resarcirse? ¿Se atribuye parte de la responsabilidad al propio perjudicado?

3. RESOLUCIÓN DE LA CONTROVERSIA DE CUÁNTO DEBE RESARCIRSE

Una cosa es atribuir la responsabilidad sobre los daños a un conductor concreto, pero existe la duda y se ha generado la problemática, ampliamente comentada en la doctrina de cuál debe ser la solución ante este supuesto, existiendo dos corrientes bien definidas en nuestras Audiencias Provinciales, ambas con argumentos sólidos, pero sin un apoyo Jurisprudencial explícito de nuestro Tribunal Supremo hasta ahora.

Hay que recalcar que esta doctrina es únicamente aplicable a los daños personales, y no a los materiales que aunque existe responsabilidad objetiva debe resolverse con los criterios clásicos de prueba del artículo 1902 CC.

Este apartado es extraordinariamente relevante porque el régimen que existía hasta ahora es que la relación de causalidad es una circunstancia que debe ser probada por quien la alega. El cambio de doctrina implicaría en la obligación de resarcir todos los daños personales acreditados por el demandante, por los que reclama, aunque no pueda probar esa relación de causalidad con la negligencia, aunque sí sea filiable con el evento cuyos contornos se encuentran bien definidos.

El propio Tribunal Supremo apunta que había dos doctrinas a este respecto:

- Una tesis favorable al resarcimiento pleno de los daños corporales recíprocos sin culpas probadas, que la doctrina científica denominaba el 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 compen-

sación 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.”

- La tesis contraria es la doctrina 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 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 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%).”

La Sentencia asume en parte ambas doctrinas pero para supuestos diferentes y lo explica de la siguiente forma:

“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 ven-

taja 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.

Por lo tanto, si se puede acreditar qué grado de incidencia causal ha existido en cada uno de los conductores, se atribuirá una disminución coincidente con la proporcionalidad causal atribuida a cada uno de ellos. En caso de que NO se pueda demostrar o acreditar 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.

Ello no se le escapa al Tribunal Supremo que es un cambio de orientación ya que se trata de un supuesto de "incertidumbre causal" cuando los daños se han producido en un entorno bien definido que se conocen los cau-

santes, pero no se puede atribuir responsabilidad a ninguno de ellos se responderá al 100%.

Entendemos que no se hallan suficientemente determinados ni delimitados los contornos de las consecuencias de la nueva doctrina, como para dar un salto tan relevante. En primer lugar, no se define lo que pueda entenderse como resultado característico, ni se delimitan sus contornos. Tampoco se diferencia la existencia interna de una doble relación de causalidad entre riesgo y generación de una situación potencialmente dañosa, ni entre riesgo y el daño en sí, que debiera seguir debiendo demostrarse. De hecho, la objetivación del riesgo está conllevando a una objetivación de la causa y también del daño atribuido a la causa, lo cual puede tener efectos perniciosos y alterar todos los equilibrios actuales en torno a la responsabilidad civil en actividades de riesgo, que a su vez tampoco se encuentran completamente definidas, pero con una clara tendencia expansiva.

Se anuncia un marco de resolución del conflicto sin el suficiente estudio, a nuestro entender, de las posibles consecuencias, partiendo de una situación que objetivamente no se hallaba bien resuelta por la Jurisprudencia, al carecer de regulación específica, quizás porque no se podía ofrecer una solución correcta sin trastocar los cimientos básicos de los equilibrios conseguidos en la evolución de la doctrina de la Responsabilidad Civil. De hecho, la presente solución inevitablemente abre un marco nítido de atribución causal que habilita resoluciones carentes de base probatoria, sin la delimitación necesaria que exige un avance de estas características y con mayor calado que el que pudiera pensarse en un principio.

No podemos olvidar que se utiliza como fundamento la doctrina de la solidaridad impropia cuando existe una pluralidad de agentes causantes y no se puede determinar el grado de responsabilidad de ninguno de ellos. La invocación de esta cuestión confiere un salto cualitativo porque el supuesto estudiado y de ahí su complejidad el perjudicado es posible o probablemente uno de los agentes causantes, siendo beneficiario de una solidaridad en la que interviene causalmente. El Tribunal Supremo podría haber ido más allá y analizar la

atribución de responsabilidad que se produce en un entorno bien definido, generándose una especie de comunidad de responsables, pero no ha llegado a una definición tan “avanzada” del problema. Pero la explicación más coherente y plausible es la que apunta en su argumento (e), en donde a su juicio, en un supuesto en el que 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, **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). Este criterio considera que es el más acorde con el principio de responsabilidad objetiva, presumir la causalidad respecto de los daños característicos correspondientes y coincidentes con la actividad de riesgo. Por ello considera que cada conductor es responsable del 100% de los daños causados a los ocupantes del otro vehículo, aunque sea el conductor:

Que una objetividad por riesgo cause un daño y se le atribuya una relación de causalidad específica quiebra en un supuesto como el presente cuando los agentes son a su vez causantes del mismo riesgo. Hacerlo como hace el TS es anular las derivadas de su propia doctrina frente al perjudicado, en aras a un íntegro resarcimiento. Porque también a él se le aplicaría la presunción de causalidad y sería corresponsable del resultado característico de tal daño, como puede ser la generación de sus propios daños. La atribución de una presunción de responsabilidad a una parte por encontrarse en una activi-

Por lo tanto, si se puede acreditar qué grado de incidencia causal ha existido en cada uno de los conductores, se atribuirá una disminución coincidente con la proporcionalidad causal atribuida a cada uno de ellos. En caso de que NO se pueda demostrar o acreditar 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

dad de riesgo y la anulación de la misma presunción de responsabilidad por ser el perjudicado, pudiera vulnerar el principio de igualdad de las personas ante la Ley.

En resumen, de la Sentencia se desprende que el resarcimiento se produce siempre que exista una incertidumbre causal aunque el perjudicado haya sido agente también dentro del riesgo específico y el resarcimiento debe ser total (al 100%) de los daños causados, si los daños son el resultado característico de tal riesgo.

La solución del conflicto que se ofrece a nuestro juicio debiera ser que todos los agentes concurrentes dentro de un entorno dañoso bien definido y delimitado, son responsables de lo allí ocurrido. Entendemos que la atribución de resultado no puede ser la solidaridad impropia como se señala por el TS porque de ser así, (está pensada ante una pluralidad de agentes causantes frente a la víctima y sin que se alteren las reglas de la causalidad en ningún caso) existirían posibilidad de acciones de regreso en donde por definición el propio perjudicado también sería responsable y por lo tanto debiera contribuir al daño, a su propio daño. Por otro lado, la lesividad de una responsabilidad objetiva ante situaciones no contempladas legalmente supone una alteración del marco legal por cuanto que se presume una causalidad a la que se exime al propio perjudicado aun encontrándose en el mismo entorno de generación de riesgo.

Por todo ello concluimos que con la presente resolución, el Tribunal Supremo ha pretendido acabar con la problemática surgida con una voluntad claramente resarcitoria, pero no sabemos si lo habrá conseguido y probablemente sea necesaria una futura clarificación o delimitación de esta nueva doctrina.