

# Los daños recíprocos sin culpas probadas. El tratamiento de esta materia por la jurisprudencia provincial

Joaquín Ariño Fuertes

Responsable de Siniestros Graves de Groupama Seguros



## 1. Introducción

Para abordar esta materia conviene recordar, a modo de preámbulo, los vigentes criterios de imputación de la responsabilidad civil derivada del uso y circulación de vehículos a motor en nuestro ordenamiento jurídico.

La Disposición Adicional Octava de la Ley 30/95, de 8 de noviembre introdujo una reforma significativa respecto a la legislación vigente hasta esa fecha: **el riesgo** específico que genera la



conducción de vehículos a motor se constituye a partir de ese momento como título atributivo de la responsabilidad civil.

Asimismo, la citada norma supone otra novedad, al romper la dualidad instaurada por la Ley de 24 de diciembre de 1962, que diferenciaba el régimen de responsabilidad civil automovilística según estuviera cubierta o no por el seguro obligatorio. La reforma del 95 establece un régimen único en este sentido.

El párrafo primero del Art. 1.1 del Texto Refundido de la LRCSCVM establece que *“El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación”*.

Hasta aquí parecería que el sistema de responsabilidad que se proclama pudiera corresponder a un criterio de objetividad plena o absoluta (el conductor es responsable, sin paliativos, en virtud del riesgo). La producción del daño es suficiente para que proceda la indemnización: basta la relación de causa a efecto, sin que entre el hecho causal y el resultado haya de mediar necesariamente la culpa del agente.

No obstante, sobre ese cimiento del riesgo constituido como título de imputación, el legislador construye un doble régimen de responsabilidad, en función de si el resultado dañoso afecta a la esfera de lo personal o al ámbito exclusivo de lo material.

Así, el segundo párrafo del número 1 del citado artículo, determina que *“En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos únicamente a la conducta o negligencia del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos*

*del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos”*.

No se trata pues en este caso de una responsabilidad objetiva de carácter absoluto, ya que admite excepciones al contemplar la existencia de circunstancias exoneradoras. Se trata más bien de un **régimen de responsabilidad objetiva atenuada**: se presume la responsabilidad del conductor, pero éste puede probar que la víctima es la única causante del daño o que dicho resultado dañoso se ha producido por causa de una fuerza mayor externa al riesgo específico desplegado –la fuerza mayor interna o endógena, que se correspondería con el caso fortuito, no exonera de responsabilidad, al menos en cuanto a daños corporales se refiere–.

En cuanto a la fuerza mayor extraña a la que se refiere el precepto, debe aclararse –como acertadamente indica M. Medina– que es la fuerza mayor extraña a la conducción y a la circulación del vehículo considerado, y no una fuerza mayor extraña al fenómeno de la conducción en general. Solamente si se tiene en cuenta esta distinción puede funcionar de forma coherente el régimen legal establecido, dando ello lugar a que la culpa exclusiva de un conductor contrario constituya para el conductor considerado una fuerza mayor extraña a su conducción.

*“En el caso de daños en los bienes –párrafo tercero del citado art. 1.1–, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1902 y siguientes del Código Civil, artículos 109 y siguientes del Código penal, y según lo dispuesto en esta ley”*.

Nos hallaríamos pues, en el caso de daños materiales, ante un sistema de responsabilidad sometido al criterio subjetivo de la culpa, debiendo ser el perjudicado el que demuestre que el agente dañoso al que reclama actuó de modo culposo o



negligente. No obstante, como quiera que el riesgo específico propio de la actividad que nos ocupa sigue siendo el pilar sobre el que se construye todo el régimen de la responsabilidad civil automovilística, este criterio de la culpa viene modulado precisamente por el riesgo e impone la necesidad de invertir la carga de la prueba: aquél conductor al que se atribuye la comisión del hecho dañoso debe probar que ha actuado con la diligencia debida –algunos autores sostienen que si la producción del daño material ha sido debida a un hecho fortuito o fuerza mayor endógena a la conducción del vehículo, el conductor del vehículo considerado también quedará exonerado de responsabilidad en ese ámbito–. Es lo que se viene a denominar **régimen de responsabilidad subjetiva objetivada**.

Vemos en consecuencia que, tanto bajo el régimen de la responsabilidad objetiva atenuada como en el de la subjetiva objetivada, rige el principio de inversión de la carga de la prueba en su doble proyección, según que el título de imputación esté constituido por el riesgo específico o por la culpa. En el primer caso lo que se presume es el rango atributivo del riesgo específico, lo que conlleva asi-

mismo a presumir la culpa del agente dañoso; sin embargo, aun enervando esa presunción por acreditarse que el daño se ha debido a un caso fortuito, no se produce la exoneración de responsabilidad, pues la realización fortuita del daño constituye una materialización de dicho riesgo. En el segundo caso se presume la culpa del conductor considerado, por razón de la virtualidad moduladora que tiene la presencia del riesgo específico desplegado.

La concurrencia de causas de agente dañoso y víctima aparece regulada en el artículo 1.1, párr. 4º: “Si concurrieran la negligencia del conductor y la del perjudicado, se procederá a la equitativa moderación de la responsabilidad y al reparto en la cuantía de la indemnización, atendida la respectiva entidad de las culpas concurrentes”.

Este precepto regula una cuestión que había sido objeto de múltiples discusiones doctrinales y contradictorias resoluciones judiciales bajo la vigencia de la anterior legislación. Sin embargo, no contribuye a resolverla de un modo definitivo pues deja aparentemente al margen la conducta no negligente pero causalmente relevante. El criterio al que



se atiende para efectuar el reparto es el de las cuotas causales de culpa y, en realidad, debería ser el de las cuotas estrictamente causales, en las que, junto a la culpa, se tienen en cuenta otros factores.

De lo que hemos visto hasta ahora parece que no hay discusión respecto a la aplicabilidad de la teoría del riesgo o de la responsabilidad objetiva atenuada cuando el perjudicado es un tercero ajeno a la conducción de un vehículo de motor, invirtiéndose claramente la carga de la prueba en beneficio de éste respecto del conductor considerado. Pero, ¿qué sucede en los supuestos de colisión de dos vehículos en los que ambos conductores son agentes y víctimas a la vez? ¿Acaso no deberían equipararse ambas posiciones en cuanto a la prueba de la responsabilidad?. No olvidemos que la disciplina reguladora de la responsabilidad civil automovilística por daños corporales no está concebida exclusivamente para proteger, primero, a las víctimas peatones o ciclistas, y después, también, a las víctimas ocupantes, sino a cualquier víctima de un accidente de circulación, incluyendo las que sean conductores de vehículos. Pero, cuando la víctima está generando a su vez un riesgo específico por la conducción de su vehículo, ¿debe gozar en su favor del mismo principio unilateral de inversión de la carga probatoria?

En nuestra legislación no existe una regulación específica al respecto, a diferencia de lo que sucede en otros países de nuestro entorno, como Portugal o Italia, donde sus respectivos Códigos civiles disponen normas concretas. El art. 506 del C.c. portugués establece: “1. Si de la colisión entre dos vehículos resultaren daños en los dos o en relación a uno de ellos, y ninguno de los conductores tuviera culpa en el accidente, la responsabilidad será repartida en la proporción en que el riesgo de cada uno de los vehículos hubiera contribuido a los daños; si los daños fueran causados solamente por uno de los vehículos, sin culpa de ninguno de los conductores solamente la persona responsable

de ellos está obligada a indemnizar. 2. En caso de duda, se considerará igual la medida de la contribución de cada uno de los vehículos en relación a los daños, así como la contribución de culpa de cada uno de los conductores”... Asimismo, el párrafo 2º del artículo 2054 del C.c. italiano dispone: “En el caso de colisión entre vehículos se presume, salvo prueba en contrario, que cada uno de los conductores ha concurrido de igual manera a producir el daño sufrido por cada vehículo”.

Debemos pues analizar las distintas corrientes de la jurisprudencia provincial para encontrar posibles soluciones a esta materia y observamos, como en tantas otras áreas, que los resultados son dispares:

## 2. La doctrina de la neutralización de presunciones de culpa en el ámbito subjetivo de los daños materiales para negar derecho a indemnización.

Todas las sentencias que se engloban en esta corriente tienen el denominador común de entender que, dentro del ámbito de la responsabilidad civil por daños materiales, sujeta al régimen de la subjetividad, no rige la inversión de la carga de la prueba cuando se trata de daños causados por colisión de vehículos. Para que nazca el derecho a la indemnización exigen que el perjudicado pruebe necesariamente la culpa del sujeto al que se atribuye la comisión del hecho dañoso. Se posicionan pues a favor de un régimen de subjetividad extrema, ignorando el principio de la objetivación que se articula a través de la presunción de la culpa del conductor considerado por razón del riesgo.

Veamos solamente algunas a modo de ejemplo:

- SAP de Barcelona (Sección 16ª) de 07.09.98: “El apelante acumula dos reclamaciones, una consistente en la reclamación de los daños

corporales y otra relativa a la reparación de los daños materiales, pretensiones que se regulan por regímenes diferentes, pues en el primero es de aplicación una responsabilidad cuasi-objetiva u objetiva atenuada y en el segundo rige el principio espiritualista de la culpa del art. 1902 C.C. Tal distinción tiene especial relevancia procesal a efectos de la carga de la prueba y así la tendencia objetivadora de la responsabilidad extracontractual en el caso de menoscabos físicos conlleva una inversión de la carga de la prueba, de tal manera que evidenciados los daños, el causante queda compelido a acreditar la culpa exclusiva de la víctima o fuerza mayor ajena a la conducción. La apreciación que el juzgador de instancia hace de la prueba practicada, y que el Tribunal comparte, debió inducirle a estimar la demanda por lo que afectaba a la indemnización por lesiones, rechazándola en relación a los materiales, pues, para que ésta hubiera prosperado, era imprescindible que el apelante-demandante hubiera acreditado la culpa exclusiva del demandado en la causación del accidente, prueba que no se ha dado”.

- SAP de Barcelona (Sección 11ª) de 11.11.98: “Es pacífica la jurisprudencia del TS que establece que la inversión de la carga de la prueba no opera en los casos de colisión de vehículos, al encontrarse los conductores en la misma situación, por lo que no resulta de aplicación la teoría de la responsabilidad objetiva o por riesgo y cobrando plena vigencia el art. 1214 C.C. En consecuencia, correspondía al actor apelante demostrar la actuación negligente del conductor asegurado por la entidad demandada, lo que no hizo”.
- SAP de Castellón (Sección 1ª) de 04.05.98: “Para la indemnización de los daños materiales hay un régimen distinto que para los personales, pues se exige la demostración de que la conducta del agente ha sido negligente, con inaplicabilidad de la inversión de la carga de la prueba si los vehículos se encontraban en identidad de posición de riesgo –colisión recíproca entre dos vehículos con resultado de daños en ambos– lo que viene siendo admitido por la jurisprudencia menor como la SAP de Valladolid (Sección 1ª) de 27.09.94”.
- SAP de Jaén de 11.04.07: “(...) la teoría de la inversión del riesgo, en los supuestos de colisión donde intervienen dos o más vehículos, no opera, al encontrarse los conductores en la misma situación y anularse las consecuencias de tal inversión probatoria (...). Ello implica que el actor deberá acreditar la culpa de la parte contraria para que prospere su acción (...). La inversión de la carga de la prueba y la teoría del riesgo son correcciones para reducir o aminorar el aspecto subjetivo de la responsabilidad, desplazando cada vez más la prueba a la demostración del hecho causal. Sin embargo, estas correcciones no son aplicables al intervenir dos vehículos en el accidente y ambas partes alegar que el responsable es el contrario”.
- SAP de Jaén (Sección 1ª) de 18.05.09: “Como expone la sentencia de instancia, habrá de partirse de la doctrina jurisprudencial sobre la responsabilidad extracontractual y, en concreto, sobre la carga de la prueba que, al tratarse de daños materiales en accidente en el que participan dos vehículos, no sufre inversión alguna, correspondiendo al actor la demostración de la existencia de una acción imprudente por parte del demandado”.
- SAP de León (Sección 1ª) de 25.10.98: “En contra de la opinión que muchas veces viene sustentándose en orden a que la jurisprudencia ha llegado a consagrar una auténtica inversión de la carga de la prueba cuando se trata de exigir la responsabilidad derivada de la culpa





aquiliana que consagra el art. 1902 C.c., debe señalarse que tal inversión es sólo relativa y nunca absoluta, pues tal precepto no consagra en modo alguno la responsabilidad totalmente objetiva o por mero riesgo, sino que ha de buscarse siempre un origen culpabilístico para el nacimiento de esta responsabilidad (...). La aludida inversión relativa de la carga probatoria solamente es aplicable en los supuestos en que el daño es causado por un agente capaz de generar riesgo por sí mismo, en tanto que el perjuicio lo experimenta el más débil y que no crea ese o similar riesgo, pues, en los casos en que los dos elementos dañados comportan un riesgo similar (tal es el caso de la colisión de dos vehículos automóviles), no juega la inversión de la carga probatoria, sino que quien reclama está gravado con el “onus probandi” que consagra el art. 1214 C.c., al encontrarse los conductores en la misma situación y anularse las consecuencias de tal inversión probatoria”.

- SAP de Lérida (Sección 2ª) de 01.07.99: “Solamente en el ámbito de los daños materiales tiene cabida la doctrina jurisprudencial

con arreglo a la cual la teoría de la creación del riesgo, acompañada de la inversión de la carga de la prueba, no es determinante de la estimación de la demanda cuando ambos litigantes son conductores (por cuanto ambos pueden invocar que es la contraparte la obligada a probar en virtud de esa inversión) y, a partir de tal efecto neutralizador, el demandante debe acreditar que concurren los requisitos que exige el art. 1902 C.c. para apreciar la negligencia del demandado”.

- SAP de Murcia (Sección 1ª) de 04.05.98: “En los casos en que los daños derivan de la acción de varios vehículos en movimiento, resulta obvio que todos están colocados en idéntica situación creadora de riesgo y ninguno de los intervinientes ha de gozar del beneficio que supone la relevación de la carga probatoria que deriva de lo dispuesto en el art. 1214 C.c. Corresponde por tanto al actor acreditar la negligencia del conductor contrario en la producción del resultado dañoso (sentencias de la AP de Murcia de 3, 5, 12 y 29 de febrero de 1998 –Sección 1ª–)”.

- SAP de Las Palmas (Sección 5ª) de 13.01.06: “En materia de reclamación de daños materiales derivados de accidente de circulación, se mantiene vigente la doctrina del TS en materia de carga probatoria: que la inversión de la carga de la prueba no opera en los casos de accidente por colisión de vehículos, al encontrarse los conductores en la misma situación y anularse las consecuencias de tal inversión probatoria, ya que resulta incompatible con los supuestos de recíproca colisión de vehículos de motor, con imposibilidad de determinar a cuál de los conductores cabe atribuir la culpabilidad del accidente. El régimen relativo a las reclamaciones de los daños personales no es coincidente con el de las reclamaciones por daños materiales pues, en cuanto a las primeras, no rige propiamente lo dispuesto en el art. 1902 C.c., sino directamente lo establecido en el art. 1 de la LRCSCVM”.

También se posicionan en esta línea las sentencias de la AP de Almería de 23.01.08, AP de Barcelona (Sección 13ª) de 30.03.02 y 01.04.09, AP de Córdoba (Sección 3ª) de 26.03.98, AP de Cuenca de 28.04.97, AP de Madrid (Sección 14ª) de 27.03.00, AP de Pontevedra (Sección 6ª) de 20.06.08 y AP de Zaragoza (Sección 5ª) de 18.05.01.

### **3. La doctrina de la neutralización de presunciones en el ámbito objetivo de los daños corporales para seguir negando indemnización**

A pesar de que la doctrina de la neutralización de las presunciones de culpa se gestó en el ámbito de la subjetividad objetivada (daños materiales), no faltan resoluciones que, sorprendentemente, proyectan esta neutralización sobre la responsabilidad civil por daños corporales, pese a estar sometida al régimen de la objetividad atenuada. Y lo hacen sin interpretar correctamente el sentido que conlleva

la afirmación del rango atributivo del riesgo específico, que implica que el conductor demandado sólo queda liberado si acredita que el daño ha sido debido exclusivamente a la conducta de la víctima o a una fuerza mayor extraña a su conducción.

Asimismo, algunas sentencias relativamente recientes todavía arrastran el lastre discriminador que imponía el sistema legal anterior a 1995, al distinguir entre un doble régimen de responsabilidad por daños corporales en función de si nos movemos en el ámbito del seguro obligatorio o del voluntario, sometiendo el primero a los criterios de la objetividad atenuada y el segundo al de la subjetividad objetivada. Estas sentencias llegan a concluir que, si la acción de responsabilidad civil se ejercita por daños corporales en vía de ejecución con base en un título judicial –Auto de cuantía máxima–, el ejecutante se beneficia de la inversión de la carga de la prueba, mientras que, si es formulada en vía declarativa, no goza de esa inversión. Tal justificación no goza del más mínimo soporte legal ya que el párrafo segundo del art. 1.1 de la LRCSCVM, que define el régimen atributivo de la responsabilidad civil por daños corporales, es aplicable por igual cualquiera que sea la índole del procedimiento al que se acuda y con independencia de que el importe reclamado encaje en la cobertura del seguro obligatorio o exceda del mismo. Por otra parte, los límites actuales de cobertura hacen difícil imaginar supuestos excepcionales, lo cual lleva a confirmar el absoluto anacronismo que representa hoy día el citado Auto de cuantía máxima.

El presupuesto de hecho básico de la doctrina de la neutralización de presunciones de culpa es precisamente que no haya quedado probada la culpa determinante de la colisión pues, en caso contrario, carece de sentido invocarla.

Veamos algunas sentencias que, acogiendo a esta doctrina de la neutralización de presuncio-



nes en el ámbito de los daños corporales, dejan sin indemnización a las víctimas que los han sufrido:

- SAP de Alicante (Sección 5ª) de 13.03.02: *“La responsabilidad extracontractual del art. 1902 C.c. exige una actividad culpable. En los supuestos de daños causados en la colisión de vehículos, la prueba incumbe al demandante porque no es aplicable la teoría de la responsabilidad por riesgo ni la inversión de la carga de la prueba. Tiene declarada esta Sala con reiteración –según señaló el TS en sentencia de 29 de abril de 1994– que en estos supuestos no es aplicable la inversión de la carga de la prueba ni la teoría de la responsabilidad objetiva o por riesgo, por cuanto ambos conductores pueden invocar que quien demanda debe probar. Con arreglo a la jurisprudencia recogida, correspondía a la actora la acreditación de que la colisión en la que resultaron lesionadas sus hijas ocurrió por la actuación imprudente del conductor demandado al que imputaba haberse incorporado a la vía por la circulaba el ciclomotor, interrumpiendo su trayectoria. En este caso las pruebas practicadas no permiten tener por acreditada la dinámica del accidente. Por eso el recurso no puede ser acogido”.*
- SAP de Barcelona (Sección 14ª) de 20.01.06: *“Sobre el reparto de la carga probatoria, el TS ha venido atenuando el fundamental principio de responsabilidad por culpa del art. 1902 C.c., estableciendo limitaciones con expedientes que van desde la inversión de la carga de la prueba hasta el de la responsabilidad por riesgo, pero dicha línea interpretativa se halla en vías de revisión. De aplicar en este pleito dicha línea jurisprudencial, aunque la llamada en causa de la aseguradora se funde en la acción directa, no estamos ante una acción basada el título ejecutivo (un auto de cuantía máxima) regida por el art. 1 de la LRCSCVM, en que, acreditados los daños personales, la carga de*

*la prueba del buen hacer se desplaza al agente del daño. Según esta línea jurisprudencial, cuando se trata de accidentes en que los vehículos implicados se hallan en movimiento y se produce una colisión recíproca, la inversión de la carga de la prueba no puede actuar porque los implicados podrían predicarla de contrario, sino que se neutraliza (SSTS de 15 de abril de 1985, 10 de marzo de 1987, 22 de abril de 1987, 10 de octubre de 1988, 8 de noviembre de 1989, 28 de mayo de 1990, 7 de junio de 1991, 11 de febrero de 1993, 15 de abril de 1992, 5 de octubre de 1993, 29 de abril de 1994 y 17 de julio de 1996). En todo caso, el TS ha dejado claro que es de cargo del actor la prueba de la acción u omisión culposa o, en términos más modernos, es exigible al actor la prueba de la causalidad que haga patente la imputabilidad del agente, desplazando la prueba de la culpa a la prueba del nexo causal. El Alto Tribunal añade que, si existe una previa declaración judicial que asegure la irreprochabilidad de la conducta del demandado, no puede haber condena (sentencias de 27 de enero y 25 de abril de 1983 y 8 de mayo de 1984)”.*

- SAP de Cáceres (Sección 1ª) de 24.09.04: *“... el TS, en sentencia de 6 de marzo de 1998, ha declarado que es doctrina pacífica y constante derivada de la jurisprudencia que la inversión de la carga de la prueba no opera en los casos de colisión de vehículos, al encontrarse los conductores en la misma situación y anularse las consecuencias de tal inversión probatoria, con imposibilidad de determinar a cuál de los conductores cabe atribuir la culpabilidad en el accidente como causa eficiente del mismo. Incluso, considerando exclusivamente la producción de daños corporales, esta Sala ha tenido la oportunidad de señalar que, si bien en estos casos y conforme al art. 1.1 párrafo segundo de la Ley, se invierte la carga de la prueba, cuando se trata de la mutua o recíproca colisión de vehículos*



- de motor que, respectivamente, conducían el demandante y el demandado, sin posibilidad de determinar la causa eficiente del resultado dañoso, también se anulan –en virtud de la doctrina jurisprudencial a la que se acaba de hacer referencia– las consecuencias de la inversión de la carga de la prueba”.
- SAP de Cádiz (Sección 5ª) de 07.11.08: “Así, en los casos de mutua o recíproca colisión de vehículos en que es imposible determinar a cuál de los conductores cabe atribuir la culpabilidad del accidente, como causa eficiente del mismo, no cabe hacer aplicación en beneficio de ninguno ellos del principio de inversión ni, mucho menos, de la teoría del riesgo, al encontrarse los conductores en la misma situación y anularse las consecuencias de las inversión probatoria”.
  - SAP de Málaga (Sección 5ª) de 29.05.09: “... el principio de la inversión de carga probatoria que rige en concretos aspectos *del Derecho de la circulación quiebra en los supuestos de daños recíprocos donde, en definitiva, no es posible hacer aplicación en beneficio del recurrente del principio de inversión de la carga probatoria, ni siquiera de la teoría de la responsabilidad objetiva o por riesgo, por lo que se aplica la norma general contenida en el art. 217 L.e.c. De acuerdo con la tesis expuesta, incumbe a la parte actora apelante acreditar la acción culposa que atribuye al demandado como factor determinante de la colisión producida entre las dos motocicletas implicadas*”.
  - SAP de Murcia (Sección 1ª) de 02.10.08: “En los supuestos en que el resultado dañoso se ha producido por la intervención de los vehículos, no puede admitirse la responsabilidad por riesgo ni la inversión de la carga de la prueba, ya que ambos conductores no pueden estar amparados por tal privilegio”.
  - SAP de Pontevedra (Sección 1ª) de 17.09.09: “Sin embargo, en los casos en que ambas partes, autor del daño y víctima, se encuentran realizando una misma actividad creadora de riesgo, la teoría de la inversión de la carga probatoria y de la responsabilidad cuasiobjetiva o por riesgo *no es de aplicación, debiendo acudir a la regla general del art. 1214 C.c. y art. 217 de la vigente L.e.c. Se fundamenta tal doctrina en la consideración de que el actor manejaba un vehículo de motor, generando la misma clase de riesgo que el que creaba el conductor del vehículo frente al que se deduce la reclamación. La invocación del principio procesal de la carga probatoria chocaría entonces con la que los demandados, exactamente de la misma forma, podían hacer. (...) De esta jurisprudencia se infiere que la particularidad de la recíproca colisión entre los vehículos de motor no reside en una supuesta alteración de las reglas sobre la carga de la prueba o en la alteración de los criterios de imputación establecidos en la LRC y SCVM de 1995, sino en la necesidad de determinar a cuál de los dos corresponde la eficiencia causal en la producción del daño, o si ésta debe ser distribuida entre ambos por haber actuado concurrentemente, pero no supone obstáculo alguno a la aplicación del principio de responsabilidad objetiva que contempla la Ley. Puede añadirse que, para que el sistema de responsabilidad objetiva se ponga en funcionamiento, es exigible que el actor acredite la forma en que se produjeron los hechos. Dicho de otro modo, la presunción “iuris tantum” de inversión de la carga probatoria, derivada de la especial configuración de la responsabilidad extracontractual en el campo en el que se opera, no actúa en el ámbito de la relación causal, sino en el de la culpa. En el presente supuesto, el actor no ha conseguido probar la forma de producción del siniestro. Se desconoce cuál de los vehículos invadió el carril contrario, por lo que resulta forzado un pronunciamiento absolutorio*”.



- SAP de Sevilla (Sección 5ª) de 09.01.09: “En cualquier caso, no debemos olvidar que estas correcciones, es decir, la inversión de la carga de la prueba, que opera cuando existen daños materiales, y la teoría del riesgo, no son aplicables en supuestos como el presente, al intervenir dos vehículos en el accidente y ambas partes alegar que el responsable es el contrario. En este sentido, la sentencia de 17 de junio de 1996 declara que es doctrina pacífica y constante derivada de la jurisprudencia de esta Sala que la inversión de la carga de la prueba no opera en los accidentes por colisión de vehículos, al encontrarse los conductores en la misma situación y anularse las consecuencias de tal inversión. Y la sentencia de 28 de mayo de 1990, que tiene sus precedentes en las sentencias de 19 de febrero y 10 de marzo de 1997, así como en la de 10 de octubre de 1988, dice que no es posible hacer aplicación, en beneficio del recurrente, del principio de la inversión de la carga probatoria, ya que resulta incompatible con los supuestos de mutua o recíproca *colisión de vehículos de motor, con imposibilidad de determinar a cuál de los conductores cabe atribuir la culpabilidad del accidente, como causa eficiente del mismo*”.
  - SAP de Valencia (Sección 8ª) de 21.01.08: “(...) la jurisprudencia reiteradamente declara la inaplicabilidad de la doctrina de la responsabilidad cuasiobjetiva a los casos de colisión recíproca entre vehículos de motor, *al entender que la teoría sobre la creación del riesgo, acompañada de la inversión de la carga de la prueba, no es determinante de la estimación de la demanda, puesto que ambos conductores, o las personas que de ellos traen causa, pueden invocar que la contraparte es la obligada a probar en virtud de dicha inversión de la carga de la prueba; por tanto, quien demanda debe probar que concurren los requisitos del art. 1902 C.c. (...). Entrando, por tanto, en el resultado de la prueba, examinada conforme a los criterios que establece el art. 217 L.e.c., la demandante no ha acreditado la responsabilidad del conductor del vehículo contrario, pues la cuestión se concreta en dilucidar quién de los dos intervinientes se veía afectado por un semáforo en fase verde y quién había de detenerse por tener su semáforo en fase roja en el momento en que se produjo la colisión, circunstancia no probada, visto lo cual procede la desestimación del recurso*”.
  - SAP de Valencia (Sección 8ª) de 10.02.09: “La sentencia recurrida desestimó la demanda con fundamento en que no ha podido determinarse en qué fase semaforica rebasaron los vehículos implicados, dadas las versiones contradictorias de los conductores, por lo que debe ser desestimada la demanda, como acertadamente resolvió la sentencia de primera instancia, aplicando la doctrina jurisprudencial que, en los casos de recíproca colisión de vehículos, atribuye al actor la carga de probar los hechos constitutivos de su pretensión, al no regir en estos casos el principio de inversión de la carga de la prueba que opera normalmente en los supuestos de culpa extracontractual. *Por último, y en cuanto a la petición que de forma subsidiaria realiza la parte apelante, consistente en la apreciación de una concurrencia de conductas culposas, debe rechazarse por cuanto su acreditación requiere, al menos, esa conducta culposa de la demandada, lo que no ha sido acreditado*”.
- En parecidos términos se pronuncian las sentencias de la AP de Córdoba (Sección 2ª) de 17.01.07 y 19.01.07, AP de Valencia (Sección 8ª) de 12.06.01 y AP de Zaragoza (Sección 2ª) de 27.01.09.

#### 4. La doctrina del resarcimiento pleno de los daños materiales recíprocos sin culpas probadas

Las sentencias que veremos a continuación se adscriben a la teoría de la causalidad unilateral acu-

mulada y la justifican por razones de orden práctico, apuntando que parece que lo justo en los supuestos de daños materiales recíprocos sin culpas probadas, la aseguradora de cada vehículo asuma el importe total de los daños causados en el otro.

Esta tesis presenta dos variantes, pues, en unos casos se declara la responsabilidad civil de cada conductor y con ella el arrastre de la obligación resarcitoria de la respectiva aseguradora –pudiera ser esta la solución más ortodoxa–, mientras que, en otros, aun entendiendo que no puede declararse la responsabilidad civil de los conductores con base en el art. 1902 C.c., se afirma la responsabilidad civil de las dos aseguradoras, al sostenerse que ellas sólo pueden liberarse de indemnizar si acreditan que el accidente se produjo por una fuerza mayor extraña a la conducción o por culpa exclusiva de la víctima. Ello supone una interpretación errónea e interesada del párrafo primero del art. 6 de la LRCSCVM (desde el RDL 8/2004, de 29 de octubre, pasa a ser el art. 7), que dispone que el asegurador obligatorio habrá de satisfacer al perjudicado el importe de los daños sufridos en su persona y en sus bienes y que únicamente quedará exonerado de esta obligación si prueba que el hecho no da lugar a la exigencia de responsabilidad conforme al art. 1 de la Ley.

La segunda variante supone la afirmación de responsabilidad civil por aseguramiento, erigiéndose así el seguro en un verdadero título atributivo. Resulta difícil encajar esta solución para los supuestos de daños materiales recíprocos sin prueba de culpa cuando, demandados ambos conductores con sus respectivas aseguradoras, se absuelve a los primeros y se condena a las aseguradoras a que cada una indemnice la totalidad de los daños sufridos por el propietario del vehículo adverso.

Son las Audiencias Provinciales de Asturias y Baleares las que proporcionan la mayoría de resoluciones que postulan estos argumentos:

- SAP de Asturias (Sección 1ª) de 21.07.00: *“Esta indeterminación sobre la verdadera causa del accidente permite aplicar la doctrina de esta Sala (sentencia de 17 de enero de 1997 y posteriores), en el sentido de que el TR de la LRCSCVM de 1995 configura, respecto de los daños materiales, un régimen objetivado de responsabilidad, pese a remitirse al art. 1902 C.c., en virtud del principio de la responsabilidad por riesgo que consagra con carácter legal su art. 1 y, en orden a las aseguradoras, a tenor de lo dispuesto en el art. 6, lo que obliga al causante del daño a acreditar, aun tratándose de daños recíprocos, el empleo de la diligencia precisa en el caso concreto para evitarlo, si quiere exonerarse de la obligación de indemnizar. Por consiguiente, la indeterminación sobre la mecánica exacta del evento se traduce, por mor del régimen objetivado expuesto, en la estimación de ambos recursos por el importe de los daños, condenando a los demandados al pago de los mismos”.*
- SAP de Asturias (Sección 1ª) de 22.09.00: Damos por reproducidos los argumentos de la anterior sentencia pues son idénticos.
- SAP de Asturias (Sección 6ª) de 13.10.00: *“El resultado de la prueba practicada no es concluyente para determinar la causa eficiente del siniestro. En consecuencia, no es posible efectuar una concreta atribución de responsabilidad a una u otra de las personas intervinientes. Ahora bien, la imposibilidad de determinar la causa eficiente del siniestro, excluye la imputación a uno u otro de los conductores implicados, pero no neutraliza la acción directa basada en el seguro obligatorio deducida en ambas demandas que, tanto se trate de daños corporales como materiales, está sujeta al régimen de inversión de la carga de la prueba, según dispone el art. 6 de la LRCSCVM, en la redacción dada por la Ley 30/1995, conforme al cual el asegurador*



sólo quedará exonerado si prueba que los daños fueron debidos únicamente a la conducta o negligencia del perjudicado o a una fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo, circunstancias no acreditadas, por lo que es procedente estimar los recursos y las demandas para condenar a las aseguradoras codemandadas al pago de las indemnizaciones reclamadas, en aplicación de lo dispuesto en el art. 76 LCS”.

- SAP de Baleares (Sección 3ª) de 06.02.97: “La Ley 30/1995, tras establecer en su art. 1 un régimen de responsabilidad por hechos de la circulación semejante al que venía rigiendo, consagra legalmente la inversión de la carga de la prueba para la compañía aseguradora, dentro de los límites del seguro obligatorio, tanto en el supuesto de daños corporales como materiales, estableciendo su art. 6 que el asegurador, dentro del ámbito del aseguramiento obligatorio y con cargo al seguro de suscripción obligatoria, habrá de satisfacer al perjudicado el importe de los daños sufridos en su persona y en sus bienes, *el cual únicamente quedará exonerado si prueba que el hecho no da lugar a responsabilidad civil conforme al art. 1 de la Ley. Como ha dicho esta Sala en su sentencia de 10 de enero de 1996, esta responsabilidad cuasiobjetiva se concreta en las aseguradoras sobre las cuales recae la prueba de acreditar que el conductor del vehículo por ella asegurado no ha incurrido en responsabilidad, lo que, ciertamente supone un régimen más estricto que el establecido para los particulares. En consecuencia, no habiendo acreditado ninguna de las aseguradoras demandadas que el conductor de la parte adversa hubiese desarrollado una conducción enteramente diligente que le exonerase de responsabilidad, deberán ambas responder de los daños causados a la contraparte, quedando absueltos los conductores de las pretensiones deducidas frente a ellos*”.
- SAP de Baleares (Sección 3ª) de 08.09.97: “La Ley, en su art. 1.1, párrafo primero, contiene una novedad reveladora de que el Legislador ha optado por un sistema de responsabilidad cuasiobjetiva. El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción, de los daños causados a las personas o a los bienes con motivo de la circulación. El texto se dota por primera vez de un referente teórico incorporando a su articulado una mención expresa a la teoría del riesgo, sin hacer distinción entre daños a las personas y a las cosas y, en cuanto *incorpora la doctrina del riesgo, supone la derogación legislativa, para el ámbito de la circulación viaria y dentro de los límites del seguro obligatorio, del sistema de responsabilidad subjetiva clásico consagrado en el art. 1902 C.c. Por ello, parece que es ir contra el espíritu y finalidad de la Ley interpretar que, más abajo el mismo art. deja sin vigor esta derogación para remitirse de nuevo al art. 1902 C.c. cuando de daños materiales se trata. Pero es que, además, el párrafo tercero se remite también a lo dispuesto en esta Ley. De ello debemos inferir que la Ley contiene disposiciones que configuran un sistema propio de responsabilidad civil por daños materiales causados en un accidente viario que no puede ser otro que el que deriva de la doctrina del riesgo expresamente acogida en el apartado primero (...). Ciertamente es que el art. 6 establece la inversión de la carga de la prueba de la responsabilidad conforme al art. 1 de la Ley, lo que parece remitirnos, de nuevo, al doble régimen de responsabilidad. Pero lo que recoge este precepto es una norma de naturaleza procesal sobre la carga de la prueba, de manera que, cualquiera que sea el régimen de responsabilidad, subjetivo, objetivo o cuasi objetivo, si la aseguradora no acredita que el hecho no da lugar a responsabilidad, ha de atender la reclamación indemnizatoria*



*del perjudicado. En consecuencia, indemostrado por la aseguradora demandada que el hecho de la circulación de autos no genera responsabilidad para ella, debe prosperar la pretensión formulada en su contra”.*

- SAP de Baleares (Sección 3ª) de 22.06.04: “Este Tribunal viene manteniendo que la responsabilidad es cuasiobjetiva dentro de este ámbito especial de los daños causados en un hecho de la circulación, tanto si se trata de daños corporales como de daños materiales (...). Tanto si el perjudicado reclama por daños personales como materiales, la compañía sólo queda exonerada de responsabilidad civil si demuestra que su asegurado no fue responsable, lo que supone la instauración de la inversión de la carga de la prueba tanto para uno como para otro supuesto. Formulándose demanda sólo por uno de los propietarios de los vehículos dañados, deberá estimarse ésta en aplicación de la doctrina expuesta, lo que conlleva a la estimación íntegra de la demanda, previa estimación del recurso de apelación”.
- SAP de Baleares (Sección 3ª) de 07.06.06: “Esta postura se funda hoy en que el art. 1.1 recoge de modo expreso y “nominatim” en su apartado primero, la doctrina del riesgo, disponiendo que el conductor de vehículos de motor es responsable, en virtud el riesgo creado por la conducción del mismo, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación. En consecuencia, cuando el apartado tercero establece que, en el caso de daños en los bienes, el conductor responde según lo establecido en los arts. 1902 C.c. y lo dispuesto en esta Ley, está reenviando a un sistema de responsabilidad por riesgo y no sólo al régimen general de responsabilidad civil. Como bien señala la apelada, la Sección 4ª de esta AP comparte parcialmente la mis-

*ma postura, pero entiende que, en defecto de prueba, debe operar una compensación de culpas y, consiguientemente, una reducción de las cuantías indemnizatorias al 50%. A pesar de ello, las restantes Secciones han mantenido que, en estos supuestos de falta de prueba de la culpa en daños materiales causados en colisiones recíprocas de vehículos a motor, procede la indemnización íntegra, por las siguientes razones: a) La compensación de culpas, admitida por primera vez de modo expreso en la Ley 30/1995 ha descansado siempre en un principio de culpa probada (...). b) Si el legislador hubiera querido establecer una presunción de compensación de culpas en el caso de colisiones recíprocas, lo hubiese indicado expresamente (...). c) El que cada uno de los conductores deba reparar los daños causados en el vehículo del otro, no quiere decir que debe presumirse que cada uno de ellos sea responsable al 100%, sino, sencillamente, que las culpas no han podido demostrarse. La solución de las condenas cruzadas para la indemnización de los daños causados en el vehículo del otro es una consecuencia de la aplicación de una presunción que, por definición, no exige un correlato en la realidad, sino que se aplica, precisamente, porque la realidad no ha podido determinarse en el proceso; d) Algunos autores se han mostrado partidarios de la distribución por mitades de la responsabilidad en caso de daños materiales en colisiones recíprocas, aludiendo a que la solución de las condenas cruzadas supone siempre una injusticia para una de las partes. Pero la solución de distribución por mitad supone que ninguno de los implicados queda enteramente reparado y ello implica también, siempre, una injusticia. Finalmente, la parte apelada se opone a la aplicación de la doctrina de este Tribunal para los supuestos de colisiones recíprocas de vehículos de motor sin prueba de culpa, esgrimiendo la jurisprudencia del TS, según el*



*cual, cuando ambas partes desarrollan una actividad generadora de riesgo, ninguna de ellas puede acudir a la inversión de la carga de la prueba, por lo que el triunfo de la pretensión de resarcimiento exige la prueba de la culpa. Dicha jurisprudencia no ha recaído, sin embargo, hasta el momento, en el ámbito del seguro obligatorio”.*

En similares términos se pronuncian las sentencias de la AP de Baleares (Sección 3ª) de 04.03.97, 13.01.98 y 18.07.06.

### **5. La doctrina del resarcimiento pleno de los daños corporales recíprocos sin culpas probadas en base a la doble inversión de la carga de la prueba**

Dado que la mayoría de las sentencias contenidas en el epígrafe anterior se acogen a la doctrina del resarcimiento pleno en el caso de daños recíprocos sin culpas probadas, tanto en el ámbito de los daños materiales como en el de los corporales, las damos aquí por reproducidas.

- Dentro de este epígrafe se ha de incluir la SAP de Badajoz (Sección 2ª) de 10.09.98: “Cuando de daños corporales se trata, la doctrina de que, cuando no puede acreditarse la forma de acaecimiento de los hechos, *impide aplicar presunciones de culpa en uno solo de los conductores o imponer desplazamientos de la carga de la prueba, ha de tomarse con el debido temperamento para no hacer ineficaz el sistema de protección plasmado en el TR de 1995, siendo necesario, para quedar exonerado, en caso de daños a las personas, que el asegurador pruebe que los daños fueron debidos única y exclusivamente a la conducta o negligencia del perjudicado, en los supuestos en que cada uno de los conductores implicados sea incapaz de acreditar la culpa exclusiva del otro, están obligados a indemnizar los daños respectivamente causados, todo ello*

*siguiendo el dictado de la normativa del seguro obligatorio y evitando así que en numerosos supuestos el daño personal no sea reparado”.*

Esta resolución considera que, en supuestos de daños corporales recíprocos, si no queda acreditada la culpa de ninguno de los dos conductores y ninguno de ellos acredita que el daño se produjo por una fuerza mayor extraña a la conducción de su vehículo (en este caso constituida por la culpa exclusiva del adverso), tiene que haber declaración de responsabilidad de ambos y, en consecuencia, ello debe comportar obligación de indemnizar el importe total de los perjuicios causados al otro conductor.

Sin embargo, esta fundamentación se introduce a efectos puramente dialécticos, pues, en realidad, la Sala lo que hace es resolver un supuesto de culpas concurrentes demostradas, redistribuyendo los porcentajes de aportación causal de cada conductor que habían sido determinados por la sentencia dictada en primera instancia.

### **6. La doctrina del resarcimiento fraccional de los daños corporales y materiales recíprocos sin culpas probadas, por el efecto compensatorio de la doble inversión de la carga de la prueba**

Defiende el criterio de que un supuesto de daños materiales recíprocos sin culpas probadas se ha de resolver como un supuesto de culpas concurrentes de igual grado, al no contarse con parámetros que permitan efectuar una distribución distinta de la culpa presumida de uno y otro conductor. Y no siendo posible asimismo enervar en estos casos la presunción del rango atributivo del riesgo específico desplegado por cada uno de los conductores –pues no existe ni culpa exclusiva de su contrario ni fuerza mayor extraña a su conducción– nos hallaremos ante supuestos de equivalentes causas

concurrentes presumidas y no desvirtuadas, que deberán dar lugar a reconocer indemnización a favor de cada perjudicado por un valor de la mitad de sus daños corporales.

- SAP de Baleares (Sección 4ª) de 06.05.03: “... ante versiones contradictorias con insuficiencia probatoria para determinar a cuál de ambos conductores corresponde la responsabilidad del accidente, las respectivas presunciones de culpa conducen a un resultado de concurrencia que se deberá entender por partes iguales, compensándose por mitades los daños sufridos por cada perjudicado. Como ha pronunciado esta Sala en sentencias de 2 de junio de 1999, de 20 de octubre de 1999, 6 de marzo de 2000 y 20 de marzo de 2000, que desarrollaban el criterio de la de 28 de abril de 1998, si la teoría de la inversión de la carga de la prueba y de la responsabilidad cuasiobjetiva o por riesgo rige en supuestos de accidente de un vehículo frente a la persona o bienes de un tercero ajeno a la conducción de un vehículo de motor, debe regir también en supuestos en que el accidente tiene lugar entre dos vehículos cuyos titulares o conductores resultan perjudicados, dado que no cabe un criterio interpretativo que haga de peor condición al perjudicado conductor o propietario que al perjudicado no conductor ni propietario del vehículo, cuando unos y otros han sufrido daños como consecuencia del manejo de un vehículo de motor por otro conductor (...). Debe tenerse presente que el bien protegido, consistente en la integridad física de las personas y de sus bienes frente a quien conduce un vehículo de motor, debe ser beneficiario del mismo celo interpretativo, tanto si el perjudicado no es conductor ni propietario, como si lo es de un vehículo afectado por el accidente. La única diferencia radica en que, cuando los dos afectados son conductores o propietarios respectivos de sus

vehículos, se les invierte la carga de la prueba por igual, pues ambos se hallan en la misma situación respecto del otro (...) al ser ambos responsables de la circulación de un vehículo de motor, incorporando ambos idéntico riesgo a la vía pública. Consecuentemente, la inversión bilateral de la carga de la prueba, con presunciones de culpa para cada conductor, conduce a la conclusión de que, en defecto de prueba que libere a alguno, nos hallamos ante un caso de concurrencia de culpas que, a falta de otra prueba, se deberán entender iguales, compensándose por mitades los daños sufridos por cada perjudicado. Bien entendido que la culpa bilateral de dos conductores, presumida por inversión de la carga de la prueba, no puede llevarse más lejos de lo que puede llegar la culpa bilateral derivada de prueba de apreciación directa, por lo que la compensación de responsabilidades en ambos casos tiene que ser de igual modo complementario, de manera que ambos porcentajes de culpa concurrente deberán sumar entre los dos el 100% de responsabilidad final del accidente, con la precisión de que, en caso de culpabilidad derivada de prueba presumida de ambos conductores, deberán compensarse las responsabilidades respectivamente por mitades, al no existir parámetro alguno de imputación de porcentajes diferentes”.

- SAP de Pontevedra (Sección 3ª) de 15.10.97: “Resulta injusto que, cuando los vehículos colisionan y no hay prueba de la culpabilidad de sus conductores, se solvete la cuestión absolviendo a ambos y a sus respectivas aseguradoras, pese a que pueda presumirse la culpabilidad de ambos. En fin, no hay nada aberrante desde el punto de vista jurídico –sino todo lo contrario–, en imponer responsabilidad a ambos conductores cuando puede partirse de una presunción de culpa no desvirtuada a cargo de los mismos, lo que implica que cada



*uno abone al otro una parte de los daños sufridos y soporte, también en parte, los suyos propios”.*

- SAP de Pontevedra (Sección 3ª) de 16.01.98: “La Ley configura el riesgo creado por la conducción como fundamento o principio capital informante de la obligación de indemnizar los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación (art. 1.1), por lo que parece aceptable postular un cambio de rumbo en esta materia, de tal modo que, no acreditándose la culpa al menos de uno de los conductores, la solución no sea la neutralización de responsabilidades, sino la de reparto equitativo de los daños, con base a una presunción de culpa en ambos conductores, de suerte que cada uno sea condenado a indemnizar la mitad de los ocasionados en el otro vehículo, soportando a su vez la mitad en los propios”.

En nuestra opinión, esta doctrina es la que ofrece una solución más equitativa a los supuestos de colisión recíproca entre vehículos sin culpa probada, conjugando de un modo correcto los distintos párrafos del art. 1.1 de la LRCSCVM entre sí y en relación con lo dispuesto en el art. 7 del mismo texto legal.

Así, el art.1.1, párrafo cuarto, determina la necesidad de compensar las indemnizaciones en caso de concurrencia de culpas, tanto en daños personales como en materiales cuando establece que, *si concurrieran la negligencia del conductor y la del perjudicado, se procederá a la equitativa moderación de la responsabilidad y al reparto en la cuantía de la indemnización, atendida la respectiva entidad de las culpas concurrentes.* Pero esa concurrencia de culpas puede venir derivada de una prueba de apreciación directa o de presunciones probatorias por inversión respectiva de la carga de la prueba. Ambos serían presuntamente

responsables en virtud del riesgo que conjuntamente generan.

Y el art. 7 debe integrarse con el art. 1 porque se remite expresamente a él, de modo que ambos permiten la exoneración total de responsabilidad a la aseguradora cuando los daños sean debidos únicamente a la conducta o negligencia del perjudicado o a fuerza mayor externa, pero también permiten la equitativa moderación de responsabilidades cuando la culpa del perjudicado es parcial. Por consiguiente, es perfectamente compatible la exoneración total en el primer caso, con una reducción –no exoneración plena– cuando la culpa es compartida por prueba de presunciones.

El criterio de imputación de la responsabilidad por riesgo y la teoría de inversión de la carga de la prueba, que consideran como bien protegido el interés de un tercero perjudicado por un accidente de circulación, asignando la carga probatoria al conductor del vehículo interviniente y solidariamente al propietario –siendo éstos quienes deberán demostrar su plena diligencia– no pueden dejar de aplicarse cuando el perjudicado sea, a su vez, el propietario o conductor de otro vehículo interviniente, pues en ambos casos el perjudicado lo es frente a otro conductor eventualmente responsable de un riesgo generado por su vehículo de motor. La solución radica en que, cuando los dos afectados son conductores o propietarios de sus respectivos vehículos, se les invierte la carga de la prueba por igual, pues ambos se encuentran en idéntica situación respecto del otro.

Y si en virtud de una colisión de vehículos se producen daños materiales sólo en uno de ellos o solamente sufre lesiones uno de sus conductores, esos daños y esas lesiones se han de adjudicar a la actuación conjunta de los dos conductores. En consecuencia, quien sufre los daños ha de ser resarcido por el otro en su mitad, dado que la otra mitad se atribuye a su propia causación por-



que tanto un conductor como otro son causantes físicos y jurídicos de los daños padecidos por uno de ellos.

Cuando se trata de daños materiales, adjudicando el rango atributivo de la responsabilidad a la culpa presumida no desmentida de los conductores, los perjuicios producidos se vinculan en causalidad jurídica a la actuación de uno y otro conductor. Y en el ámbito de los daños corporales, adjudicando el rango atributivo de la responsabilidad al riesgo desplegado por uno y otro, sin que resulte desvirtuado por una fuerza mayor extraña a cada uno de ellos o por culpa exclusiva de la víctima, el daño se liga en causalidad jurídica a la actuación peligrosa de uno y otro. Por ello, en cualquiera de ambos casos el que sufre el daño sólo debe ser resarcido por su adversario en su mitad.

No obstante, aun apreciadas las culpas de forma presumida por no haberse enervado la presunción que grava a cada conductor, no puede excluirse la posibilidad de que se estime razonablemente la existencia de circunstancias que hagan concluir, por razón de la mayor probabilidad de culpa de uno u otro conductor o por otras circunstancias como puede ser la potencia dañosa de cada vehículo, que aquellas culpas presumidas son de distinto grado, en cuyo caso la compensación tendría que actuar como si se tratase de culpas concurrentes probadas de diversa intensidad causal.

Así pues, y a modo de conclusión, cabría afirmar que es incorrecta la doctrina de la neutralización *de las presunciones de culpa para resolver con un criterio de subjetividad extremada los perjuicios causados en colisiones sin culpas probadas, sean materiales o corporales, cercenando las posibilidades indemnizatorias de víctimas que realmente lo han sido, en mayor o menor medida, por causa de otro. Esta doctrina niega en reali-*

dad la virtualidad del riesgo específico como elemento legalmente modulador del título atributivo constituido por la culpa, en el caso de los daños materiales (régimen de la subjetividad objetivada) y como título atributivo propio en el caso de los daños corporales (régimen de la objetividad atenuada).

Igualmente es errónea 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, ya sean tanto materiales como corporales, pues atentan contra la voluntad legal de someter a un régimen diverso la responsabilidad civil por daños corporales y por daños materiales, sometiendo estos últimos de un modo exacerbado e impropio al régimen de la objetividad –atenuada– característico de los primeros.

Y no digamos del desacertado criterio de imponer al asegurador la obligación de reparar como responsable civil por una responsabilidad civil inexistente, pues desnaturaliza el sistema. Ningún sentido tiene trasladar al asegurador un mecanismo presuntivo que sólo debe servir para afirmar o negar la responsabilidad civil del conductor en cuestión pero nunca para afirmar, de modo abstracto, la responsabilidad civil del asegurador cuando su conductor no es responsable.

La solución más correcta, como ya se ha expuesto anteriormente, es considerar que, no enervadas las presunciones de culpa, nos encontramos ante un supuesto de culpas concurrentes que se ha de resolver mediante la técnica propia de las causas confluyentes en el resultado dañoso, de modo que cada conductor no sea resarcido por daños que han de imputarse a su propia causación pero tampoco se le deje de resarcir por un daño injustamente padecido.



## 7. Conclusiones finales

En los supuestos de colisiones entre vehículos en los que no es posible determinar sobre quién recae la responsabilidad, existen, como hemos visto, alternativas de defensa para la aseguradora del vehículo demandado. Tradicionalmente hemos venido abandonándonos a la idea de que, en este tipo de supuestos, la víctima siempre ha de ser resarcida, en virtud de la responsabilidad por riesgo introducida por la Ley 30/1995.

¿Qué hacer frente a una demanda ejecutiva –y pongo como ejemplo este tipo de procedimiento pues todavía hay quien piensa que tiene incluso menos motivos de oposición que un procedimiento ordinario o verbal– cuando no podemos probar de un modo más o menos claro la culpa exclusiva de la víctima o la existencia de una fuerza mayor extraña a la conducción del vehículo que aseguramos?

La solución radica en considerar que, en los supuestos de colisión recíproca, recae sobre ambos conductores la presunción de responsabilidad en virtud del riesgo que generan por el uso y circulación de sus respectivos vehículos y, en consecuencia, deben situarse en una posición de equilibrio en cuanto a la prueba para enervar dicha responsabilidad –incluso en los casos en que sólo uno de ellos se irrogue la condición de víctima–, invirtiéndose la carga probatoria por un igual para ambos.

Bajo esta premisa hemos visto que la jurisprudencia nos presenta soluciones para indemnizar a las víctimas en la mitad de sus perjuicios, sin descartar las alternativas más restrictivas –y a mi juicio erróneas– que niegan a aquellas totalmente su derecho a ser indemnizadas al considerar que, en este tipo de supuestos, no rige el principio de inversión de la carga de la prueba.

Como final, ante una materia tan delicada como esta donde por naturaleza siempre uno de los intervinientes será el auténtico responsable (si lo son ambos ya estaríamos ante culpas concurrentes), al margen de la capacidad probatoria de las partes, hacemos nuestra la reflexión que realiza la Audiencia Provincial de Valencia en auto de 22 de mayo de 2009 (313/2009) a los efectos de la necesidad de estudio para determinar la responsabilidad.

*«La fugacidad de los elementos de prueba que podrían advenir ante los tribunales la realidad del modo en que diariamente se producen un sinnúmero de accidentes de tráfico por colisión de vehículos no puede resolverse por los órganos jurisdiccionales mediante el expeditivo y simplista sistema de dictar, en todo caso, sentencia absoluta sobre la base del argumento de que las partes ofrecen versiones contradictorias carentes de prueba, sin profundizar en el análisis de ésta –poca o mucha– y de todas las circunstancias del tráfico. Más bien, al contrario, la carencia o escasez de pruebas –provocada en muchos casos no por la inactividad de las partes, sino por los efímeros de los vestigios del hecho y por la insolidaridad ciudadana– debe mover a los tribunales a **extremar el estudio de los medios probatorios posibles, para tratar de alcanzar con el mayor empeño una convicción segura sobre la realidad del evento y la responsabilidad** en que, conforme a lo dispuesto por el artículo 1902 del Código Civil, hubieran incurrido sus protagonistas. Incluso, en el caso de absoluta falta de prueba sobre el modo de producirse la colisión, cabrá razonar, a efectos de resolver el conflicto conforme a nuestro sistema jurídico, que la carga de probar que su actuar fue prudente recae sobre quien causó el daño o, en el caso de daños recíprocos, en quien creó el riesgo o probadamente tenía en el tráfico rodado una posición dependiente que en principio le obligaba a respetar la preferencia de paso que correspondía al otro vehículo».*