



Hacia una solución correcta del problema de los daños recíprocos sin culpas probadas. La esperanza abierta por la espléndida STS (Sala 1^a), de 16 de diciembre de 2008. Apostillas y comentarios

Mariano Medina Crespo

Abogado y Doctor en Derecho. Presidente de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro



Para tratar de la díscola cuestión relativa al tratamiento resarcitorio de los daños recíprocos sin culpas probadas en el ámbito de la responsabilidad civil automovilística, es preciso referirse, hoy por hoy, a la STS (Sala 1^a) de 16 de diciembre de 2008 (Pte. Excmo. Sr. Xiol Ríos), en la que resalta



su consciente referencia a aplicarse la regulación establecida en 1995 (LRC y SCVM), marcando su diferencia con la disciplina precedente. Téngase en cuenta que todas las sentencias que, con anterioridad, ha dictado el TS sobre la doctrina de la neutralización de las presunciones de culpa corresponden a siniestros producidos antes de dicha Reforma, dato éste que es de una relevancia fundamental.

Procede por ello hacer un análisis particularmente atento de su contenido, no sin destacar que, de acuerdo con el estilo estupendo de su ponente, se tiene cabal conocimiento de la consistencia del supuesto de hecho y del sentido de las soluciones adoptadas en las instancias, no sólo por su reflejo en la fundamentación, sino también por la reseña que, dentro de los antecedentes de hecho, realiza del contenido de demanda, contestación, sentencia de primera instancia y sentencia de apelación, aunque, de cualquier forma, resulta suficiente la precisa selección de datos que sirven de asiento a sus razonamientos.

Su primer fundamento (“resumen de antecedentes”) es del siguiente tenor: “El 3 de agosto de 1997 un automóvil propiedad del actor era conducido por su esposa, también demandante, detrás de varios vehículos (...). El demandado conducía, más atrás, otro vehículo (...) [e] inició una maniobra de adelantamiento rebasando al menos tres vehículos, cuando [el conductor de] un coche desconocido¹, que circulaba (...) detrás del primer vehículo, puso el intermitente para adelantar y empezó la maniobra, de la que desistió al observar adelantando al que conducía el demandado. El (...) demandado, en una maniobra evasiva, provocó la

colisión con la parte posterior del vehículo de la actora, que produjo el desplazamiento de ambos vehículos (...) contra [unos] troncos de pinos. La actora reclamó contra el conductor demandado y su aseguradora por daños materiales (...) y, para la hija menor (...), [por sus lesiones]. El JPI desestimó la demanda. La AP revocó esta sentencia y [la] estimó (...) por considerar que, con independencia de la culpa en que pudo incurrir el conductor desconocido, (...) al conductor² [del vehículo del] demandante no se (...) puede atribuir ninguna culpa, por cuanto circulaba correctamente y su vehículo fue acometido por el (...) del demandado y la jurisprudencia del TS (...) ha ido quitando importancia, en el campo sustantivo, a la teoría de la culpabilidad, y, en el campo procesal, (...) imponiendo la inversión de la carga de la prueba. Contra esta sentencia interpone (...) casación el demandado”.

El segundo fundamento, dedicado a la “enunciación del motivo de casación”, señala que introduce la siguiente fórmula: “[I]nfracción del art. 1 LRC y SCVM de 1995 en relación con el art. 1902 C.c. y (...) doctrina jurisprudencial aplicable. El motivo se funda (...) en que la Sala de instancia declara probada la correcta conducción del (...) recurrente y la intervención de un tercer vehículo desconocido (...) y funda (...) la estimación de la demanda en (...) la doctrina del riesgo, por lo que, a su juicio, infringe los preceptos citados y la doctrina que los interpreta, que es constante en declarar su no-aplicación en los supuestos de colisión de vehículos a motor en los que se reclama indemnización de los daños materiales derivados³ (...), pues en ellos no rige la inversión de la carga de la prueba y el actor debe acreditar la existencia de todos (...) los requisitos

¹ Quiere decir no identificado.

² Conductor.

³ Véase que el recurrente afirmaba que la jurisprudencia proyecta la doctrina de la neutralización de las presunciones de culpa sobre los daños materiales, cuya responsabilidad civil se rige por el art. 1902 C.c., sin referirse en el enunciado del motivo a su proyección sobre los daños corporales causados por colisión de vehículos, apuntando así que la doctrina de la neutralización de las presunciones de culpa no opera en el ámbito de la objetividad atenuada; cosa que es rigurosamente cierta si se estudia con atención la doctrina jurisprudencial que entronizó el criterio neutralizador (aniquilador) de las presunciones cruzadas de culpa.



del art. 1902 C.c.⁴ para que prospere la acción. El motivo debe ser desestimado.

El fundamento tercero, dedicado a la resolución del motivo, justifica su tenor desestimatorio mediante las siguientes declaraciones: “La recíproca colisión entre (...) vehículos de motor comporta determinar a cuál de los dos [conductores] corresponde la eficiencia causal en la producción del daño (...). Procede examinar, en primer lugar, la responsabilidad que se atribuye al conductor demandado por los daños corporales causados a la hija de la actora que viajaba en el vehículo con el que se produjo la colisión. El art. 1.1, párrafos primero y segundo, LRC y SCVM de 1995, establece (...) el régimen de responsabilidad por daños personales derivados de la circulación (...) [y] solamente excluye la imputación cuando se interfiere en la cadena causal la (...) negligencia del perjudicado (cuando 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 [su] negligencia (...), pues entonces procede la equitativa moderación de la responsabilidad y el reparto de la cuantía de la indemnización (art. 1.1, párrafo cuarto (...)). En el caso de que el accidente (...) se produzca entre dos vehículos, (...) el principio de responsabilidad objetiva por riesgo comporta (...) [poner] el daño a cargo del conductor del vehículo que respectivamente lo ha causado⁵, pues (...) en este supuesto no puede hablarse con propiedad de compensación de culpas, sino (...) [de] la concurrencia de causas en la producción del siniestro por parte de los conductores de los vehículos intervinientes⁶. En el caso examinado, el conductor demandado, en una maniobra evasiva, provocó la colisión con el vehículo (...) del actor, el cual circulaba correctamente. No cabe duda (...) de que el daño fue causado íntegramente por el vehículo propiedad de la

⁴ Incluido, por tanto, el de la acción culpable del conductor al que se atribuye la responsabilidad civil.

⁵ Expresión imprecisa con la que se apunta que la responsabilidad civil corre a cargo de los dos conductores.

⁶ No se entiende en este pasaje esta referencia concursal como derivada del principio de la responsabilidad objetiva, salvo que quiera decirse que, en caso de colisión de vehículos, se presume que los dos conductores concurren causalmente a la producción de los daños corporales.



actora⁷, y no se ha demostrado la concurrencia, como causa excluyente de la imputación (...), de negligencia del perjudicado⁸ ni (...) de una causa mayor extraña a la conducción y al funcionamiento del vehículo. De los hechos (...) probados (...) se desprende (...) que un vehículo desconocido provocó una maniobra evasiva, pero no se ha probado que (...) interviniese en el accidente como causa determinante con independencia de la conducta del conductor demandado⁹ (...) que (...) efectuaba una maniobra de adelantamiento sucesivo de varios vehículos, necesitada de una especial prudencia, y que, al realizar la maniobra evasiva, perdió el control (...), acometiendo (...) al que circulaba correctamente. No se contradice (...) la jurisprudencia (...) que se cita, integrada por [dos] sentencias que aplican la legislación anterior a la entrada en vigor de la LRC y SCVM de 1995¹⁰, toda vez que, introducida por ésta (...) de manera franca¹¹ el principio de responsabilidad objetiva por los daños corporales, la virtualidad de esta jurisprudencia radica en la

necesidad de tomar en consideración la concurrencia causal de uno y otro vehículo en la producción del accidente cuando la colisión se ha producido entre ambos, pero no de alterar la carga probatoria en relación con una presunción de culpa (...) que la Ley no contempla¹². Así, (...) la primera (...), la (...) de 29 de abril de 1994 (...), declara que (...), en los supuestos de colisión entre vehículos de motor, no es aplicable el principio de la inversión de la carga de la prueba, ni de la teoría de la responsabilidad objetiva o por riesgo, pero esto no impide a la Sala atribuir en el caso examinado la íntegra responsabilidad por el daño causado a uno de los dos conductores, atendiendo a la prueba sobre su intervención eficiente en la producción del daño, porque invadió la otra calzada (...) interponiéndose en la marcha del automóvil, dando así lugar a la causación del evento¹³ (...). La STS de 17 de junio de 1996 (...), también citada como de contraste, establece con carácter general¹⁴ que es doctrina pacífica y constante derivada de la jurisprudencia

⁷ Parece que se trata de una errata, pues no quiere referirse la sentencia al vehículo de la actora, sino al del demandado.

⁸ La sentencia se refiere a la indemostrada negligencia de la conductora del vehículo perteneciente al otro demandante, que era su marido y padre de la ocupante lesionada; aunque, según resulta del relato del hecho, hay que expresar la idea, no negativa, sino positiva, de que dicha conductora pilotaba el vehículo con completa normalidad y diligencia, sin más contribución causal a la producción del siniestro que la material de signo puramente pasivo.

⁹ La sentencia quiere decir, al parecer, que, con independencia de que la actuación del desconocido conductor tuviera incidencia causal en la producción del accidente, no consta que tuviera el rango de exclusiva en virtud de la concomitante actuación causal del conductor demandado que realizaba una maniobra de adelantamiento particularmente peligrosa, como es tratar de adelantar sin solución de continuidad a varios vehículos.

¹⁰ Al resaltarse este dato, queda apuntado que la jurisprudencia invocada se produjo en aplicación de una regulación distinta a la establecida en 1995; cosa que efectivamente es así en relación con la responsabilidad civil tanto por daños corporales como por daños materiales, según se destaca después en el comentario que realizo. La clave radica en que el criterio jurisprudencial que se invoca se conformó dentro del régimen de la subjetividad objetivada que, antes de 1995, se proyectaba sobre todos los daños materiales y, además, sobre los daños corporales excedentes de la cobertura del seguro obligatorio, sin afectar por tanto, a los cubiertos por él, que estaban sujetos al régimen de la objetividad atenuada. Dado que, desde 1995, toda la responsabilidad civil por daños corporales quedó sometida al régimen de la objetividad atenuada, con independencia de su liquidación asegurática, es claro que el referido criterio jurisprudencial no es proyectable sobre ella.

¹¹ Seguidamente, en el texto, al comentar esta sentencia, me referiré a la significación de esta expresión.

¹² Me referiré después al comentar la sentencia a la circunstancia que se destaca de que la presunción de culpa no está contemplada para el tratamiento resarcitorio de los daños corporales sometidos al régimen de la objetividad atenuada. En este caso, la falta de tal previsión se pone al servicio de negar que pueda acudirse a la teoría de la neutralización de las presunciones de culpa, pues no pueden neutralizarse presunciones que no se manejan. Frente a ello hay que afirmar el insoslayable manejo de esta presunción cuando las culpas no están probadas y, a su vez, negar que puedan neutralizarse o anularse porque lo impide contundentemente el texto legal (art. 1.1, párrafo segundo), dada la tipicidad de su régimen de excepciones.

¹³ Véase cómo se destaca que, en rigor, carecía de sentido invocar tal sentencia como consagradora de la doctrina de la neutralización de las presunciones de culpa, habida cuenta que se estaba ante un supuesto de la culpa probada de uno de los dos conductores, que implica la confirmación de la presunción de su culpa, con desbaratamiento de la presunción que afectaba al otro conductor. Por ello, la invocación de la doctrina de la neutralización de las presunciones de culpa correspondía en esa sentencia a un obiter dictum, sin que la solución del caso tuviera nada que ver con ella. Pero falta decir, aunque se señala después, que la razón toral por la que esa doctrina no puede aplicarse en el ámbito de la responsabilidad civil por daños corporales radica en la imposibilidad de proyectarla sobre el régimen de la objetividad atenuada, al impedirlo el art. 1.1, párrafo segundo, a partir del párrafo primero.

¹⁴ No es cierta esta generalidad, pues reitero que la doctrina sostenida anteriormente por el TS afecta exclusivamente al ámbito de la subjetividad objetivada, es decir, al régimen responsabilicio de los daños materiales y, al tiempo, al régimen responsabilicio de los daños corporales excedentes de la cobertura del seguro obligatorio, pero con exclusión de los daños cubiertos por él, que estaban sujetos al régimen de la objetividad atenuada y sobre el que no se proyecta la genuina doctrina neutralizadora. Por ello, sometidos desde 1995 todos los daños corporales al régimen objetivo atenuado, es del todo impertinente que la doctrina jurisprudencial neutralizante de las presunciones de culpas se aplique y altere el sentido de la regla especial de carga probatoria que impone el art. 1.1, párrafo segundo, en concordancia con el primero.



(...) que la inversión de la carga de la prueba no opera en los casos de (...) colisión de vehículos de motor, al encontrarse los conductores en la misma situación y anularse las consecuencias de la inversión probatoria. 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 carga de la prueba o (...) de los criterios de imputación establecidos en la LRC y SCVM de 1995¹⁵, 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 (...) ¹⁶.

Tras las declaraciones anteriores, se aborda el tratamiento atributivo de la responsabilidad civil atinente a los daños materiales del modo siguiente: “Procede examinar, en segundo lugar, la responsabilidad que se atribuye al conductor demandado por los daños materiales causados en el vehículo con el que se produjo la colisión. En cuanto a los daños materiales (...), la LRC y SCVM de 1995, partiendo de un principio de responsabilidad por riesgo en su art. 1.1, párrafo primero (...), que se proclama con carácter general para todos los daños (...) de la circulación que afectan a la persona o a los bienes, exige, respecto

de éstos (...), la concurrencia de los requisitos de carácter subjetivo establecidos (...) en el art. 1902 C.c.¹⁷ (art. 1.1, párrafo tercero). De la interpretación sistemática de los preceptos que se acaban de citar se infiere la necesidad de que se pruebe la (...) negligencia (...) del conductor, si bien la referencia al principio de responsabilidad por riesgo, según una jurisprudencia inveterada (...), surgida, entre otros ámbitos¹⁸, en el (...) de la circulación de vehículos de motor, comporta una presunción de culpabilidad en contra del conductor causante del daño que puede ser destruida por prueba en contrario¹⁹. En el caso de colisión entre los vehículos, según la jurisprudencia invocada por la parte recurrente (...), se anulan las consecuencias de la presunción de culpabilidad en el sentido de que ésta no puede operar únicamente respecto de uno (...) frente al otro²⁰; pero surge la necesidad de determinar en cuál de los dos se aprecia negligencia o una contribución causal en la producción del daño suficiente para presumir la existencia de culpa, salvo prueba en contrario o si la responsabilidad debe ser distribuida entre ambos, por haber actuado concurrentemente en virtud de un principio de compensación de culpas. Esto no supone obstáculo alguno a la aplicación del principio de responsabilidad subjetiva ni a las particularidades de imputación de responsabilidad inherentes a las actividades que generan riesgos, según el sistema que establece la LRC y SCVM de

¹⁵ Se apunta así que la doctrina de la neutralización de las presunciones de culpas, proyectada dentro del régimen de la objetividad atenuada que preside la responsabilidad civil por daños corporales, supondría una alteración del criterio de imputación previsto para ella; y por eso señala que el principio legal de la responsabilidad objetiva ha de operar en cualquier caso, sin que puedan exceptuarse los daños corporales recíprocos.

¹⁶ Lo que de forma eufemística viene a decir el TS en este caso es que el criterio de la sentencia que invocaba la parte recurrente no puede proyectarse sobre la disciplina establecida en 1995 para la responsabilidad civil por los daños corporales sometidos, sin discriminación alguna, al régimen de la objetividad atenuada; y es claro que la doctrina de la neutralización impide su efectividad en tal tipo de responsabilidad, lo que significa que su utilización constituye una práctica interpretativa contra legem.

¹⁷ Es decir, la culpa o negligencia.

¹⁸ Tales ámbitos son los constituidos por cualesquiera actividades dañosas intrínsecamente peligrosas, carentes de una regulación especial, debiendo destacarse que precisamente la doctrina de la inversión de la carga de la prueba se pergeñó a partir de un accidente de circulación, en virtud de la declaración contenida al respecto en la sentencia de 10 de julio de 1943 (Pte. Excmo. Sr. Márquez Caballero).

¹⁹ La sentencia viene a señalar que el régimen del art. 1902, modulado bajo la específica pauta legal de la significación causal del riesgo específico desplegado con la circulación del vehículo, implica que, en principio, el demandante ha de demostrar la culpa del demandado, pero que, si no la demuestra y, a su vez, éste no demuestra su falta de culpa, ha de declararse su responsabilidad.

²⁰ Esta puntualización clarificadora no se corresponde con el criterio anulador al que previamente se hace referencia; antes bien, arguye la necesidad del manejo de la doble presunción, es decir, de la que afecta a uno y a otro conductor, pues afecta a un conductor frente al otro y a este otro frente a ese uno.



1995²¹. En suma, la consecuencia práctica (...) en (...) la responsabilidad por los daños materiales (...) no difiere de la formulada en relación con los (...) corporales²². En efecto (...), se ha justificado (...) que un vehículo desconocido provocó una maniobra evasiva y que su conductor pudo incurrir en negligencia, pero no se ha probado su contribución causal²³ a la producción del accidente suficiente para convertir en irrelevante la conducta del conductor demandado. La circunstancia de haberse producido la colisión entre dos vehículos es insuficiente, en estas circunstancias, para enervar la negligencia que cabe presumir en el conductor demandado, el cual efectuaba una maniobra de adelantamiento sucesivo de varios vehículos, necesitada de una especial prudencia

y, al realizar la maniobra evasiva, perdió el control del que conducía, acometiendo (...) al que circulaba correctamente. Al haberlo apreciado así la sentencia recurrida, no (...) ha (...) incurrido en la infracción denunciada”.

Se trata de una sentencia en la que la (relativa) claridad del supuesto contemplado (los hechos probados) contrasta con la ambigüedad y cierta oscuridad con que se funda la solución adoptada; lo que obliga a realizar un particular esfuerzo de interpretación. Puede decirse por ello que se caracteriza por su clarividencia y por cierto arcano (vencible) de expresión. Hasta tal punto es así que la jurisprudencia menor la está invocando tanto para sostener, de un lado, que permanece vigente

²¹ Al concluir la sentencia que la doctrina neutralizadora no puede erigirse en obstáculo para aplicar la particularidad atributiva de la responsabilidad civil subjetiva (concretada en la presunción de culpa), extrae con correcto rigor interpretativo la consecuencia técnica que deriva del mandato del art. 1.1, párrafo primero, negando la posibilidad de su inefectividad.

²² Se afirma así con acierto que la dianomía simplificada del régimen atributivo de la responsabilidad civil automovilística constituye una cuasi isonomía que se manifiesta en que la doctrina de la neutralización de las presunciones de culpa con que se opera, que nunca ha podido proyectarse sobre el régimen de la objetividad atenuada, pero que tampoco puede proyectarse, desde 1995, sobre el régimen de la subjetividad objetivada, es decir, que, si de suyo no sirve para el tratamiento atributivo de los daños corporales recíprocos, tampoco sirve ya para el de los materiales, dada la relevancia causal que el párrafo primero adjudica al riesgo circulatorio desplegado por cada conductor.

²³ Se refiere a una contribución causal de alcance exclusivo y excluyente que supone que, para el conductor demandado, el accidente se habría producido por una fuerza mayor extraña a su conducción, quedando así probada su falta de culpa y, por tanto, enervada la presunción de culpa que le afectaba.



en su hiperbólica extensión la doctrina de la neutralización de las presunciones de culpa, proyectada, por tanto, sobre la responsabilidad civil por daños corporales, pese a estar sometida toda ella al régimen de la objetividad atenuada; como, de otro, en sentido opuesto, para sostener que la Reforma de 1995 impide la utilización de tal doctrina no sólo en el ámbito atributivo de los daños corporales, sino también en el de los materiales²⁴.

Con referencia a la responsabilidad civil tanto por daños corporales como por daños materiales, la sentencia afirma que, en caso de colisión recíproca de vehículos, es imprescindible determinar la eficiencia de la contribución causal de cada conductor en la producción del daño (causa causans). Se trata de una afirmación completamente acertada, pero que se proyecta sobre el enjuiciamiento civil de cualquier accidente, sin circunscribirse al caso de una colisión de vehículos.

También afirma la sentencia que la responsabilidad civil por daños materiales está regulada por el art. 1902 C.c., pero con consideración de la presencia del riesgo que, con carácter general, contempla el párrafo primero del art. 1.1 LRC y SCVM, por lo que, de acuerdo con una jurisprudencia inveterada, se ha de presumir la culpa del conductor causante del daño; pero ahora, porque se desprende del texto expreso –aunque no explícito– de la Ley.

Mas, en relación con la responsabilidad civil por daños corporales, regulada por el párrafo segundo del art. 1.1, afirma que se está “de manera franca” ante una responsabilidad objetiva por riesgo para la que no se contempla una presunción de culpa del conductor. Con tal indicación, parece

apuntarse que no se trata de un régimen subjetivo objetivado en el que la objetivación se muestra con menos firmeza, sino de un régimen objetivo que opera siempre que no se demuestre que el daño se ha debido en exclusiva a la conducta de la víctima o a una fuerza mayor extraña a la conducción considerada; y que esa franqueza radica en que el régimen objetivo se extiende a toda la responsabilidad civil por daños corporales, desapareciendo la precedente ambigüedad normativa de que una parte de ellos (los socorridos por el seguro obligatorio) estuviera sujeta al régimen de la objetividad atenuada) y la otra (los que sobrepujaban su cobertura) al de la subjetividad objetivada.

Pero se deja de puntualizar que el régimen de la objetividad atenuada está montado también sobre una presunción que, en este caso, es, no una presunción de la culpa del conductor considerado, sino, con mayor amplitud, una presunción del rango atributivo del riesgo circulatorio desplegado por dicho conductor. Y, al omitir la existencia de esa presunción, omite que comporta, absorbentemente, una presunción de la culpa del conductor, pues se presume que el daño causado por él constituye la realización culpable del riesgo desplegado, bajo el entendimiento de que la enervación de esta presunción no conlleva²⁵ liberación de su responsabilidad civil, pues se sigue presumiendo el rango atributivo del riesgo específico desplegado, enervándose sólo si el daño se ha debido en exclusiva a una fuerza mayor extraña a dicho riesgo o a la conducta de la víctima.

El JPI consideró que, al estarse ante una colisión de vehículos, había que aplicar la doctrina jurisprudencial de la neutralización de las presun-

²⁴ Lo que sucede es que la jurisprudencia provincial conservadora demuestra no haber sido capaz de entender sus razones decidendi, mientras que la del Tribunal Supremo las ha captado perfectamente.

²⁵ A diferencia de lo que acontece con los daños materiales sometidos al régimen de la subjetividad objetivada en el que la prueba de la falta de culpa (enervación de la presunción de que se parte) implica la liberación total del agente dañoso artífice del riesgo circulatorio desencadenado con su conducción.



ciones de culpa, proyectándola tanto sobre los daños materiales (los causados en el vehículo perteneciente a la actora) –postura que cuenta efectivamente con cierto apoyo jurisprudencial, aunque travestido– como sobre los corporales (las lesiones de la ocupante de dicho vehículo) –postura que cuenta con un falso apoyo jurisprudencial–; y, al considerar que los demandantes no habían probado la culpa del conductor demandado, desestimó la demanda, declarando que el causante del accidente había sido el desconocido conductor del vehículo que inició maniobra de adelantamiento del precedente (el de la actora) cuando estaba siendo adelantado por el vehículo pilotado por el demandado. Por tanto, no es que se neutralizaran las presunciones de culpas, sino que se daba por confirmada la que afectaba al conductor desconocido y por desvirtuada tanto la que afectaba al conductor demandado como la que afectaba a la conductora demandante.

Al declararse que los daños se habían producido exclusivamente por la culpa del conductor desconocido, tal estimación suponía que, para el conductor demandado, los daños se habían producido en virtud de una fuerza mayor extraña a su conducción, justificándose así la desestimación de la demanda en el extremo atinente tanto a los daños materiales (prueba de falta de culpa) como a los corporales (prueba de la circunstancia eximidora constituida por la fuerza mayor extraña proporcionada por el conductor desconocido en virtud de su exclusiva culpa).

Apelada la sentencia, la AP declaró, sobre la base de que la conductora del vehículo de la parte actora circulaba con completa corrección, que no podía determinarse si el accidente era achacable a la culpa en que pudo incurrir el conductor del vehículo desconocido o si había también participado culposamente en su producción el conductor demandado; y, dado que correspondía a éste demostrar su falta de culpa, en virtud de la presunción que le

grava, acogió el recurso y lo condenó a indemnizar al demandante los daños causados en el vehículos de su propiedad y a su hija las lesiones padecidas. Véase que la AP efectuó una declaración de los hechos probados distinta a la efectuada por el JPI, pues ésta afirmó que el conductor demandado no había podido evitar el accidente, debido a la indebida maniobra del conductor desconocido, mientras que la AP declara que había quedado sin probar que le fuera imposible evitarlo.

La clave de la sentencia apelatoria radica en que, sin afirmar ni negar que el conductor desconocido fuera causante culpable del accidente, la presunción de culpa que gravaba al conductor demandado no había sido enervada, afirmándose así su culpa presumida, siendo aplicable positivamente tanto el párrafo segundo como el tercero del art. 1.1, a partir de su párrafo primero. Pero el demandado recurrió en casación aduciendo que dicha sentencia había hecho caso omiso de la doctrina jurisprudencial atinente a la neutralización de las presunciones de culpa de los conductores en caso de daños producidos en colisión de vehículos; y que, como la AP no había estimado probada su culpa, se le tenía que absolver.

Para resolver el recurso, el TS parte de los hechos declarados probados y, después, extrae sus consecuencias jurídicas. Tales hechos eran los siguientes: que el conductor del vehículo de la actora circulaba de forma completamente normal; que dicho vehículo no entró en colisión con el del demandado, sino que fue éste el que le alcanzó; que tal alcance se produjo al haber perdido el conductor demandado el control de su vehículo; que esta pérdida se produjo como consecuencia de una maniobra evasiva realizada cuando efectuaba el adelantamiento de varios vehículos, de los que uno de ellos empezó a salir de su carril para adelantar al vehículo precedente (el de la actora), aunque su conductor desistió al ver el adelantamiento



to que efectuaba el conductor demandado; y que el conductor de ese tercer vehículo desconocido pudo incurrir en negligencia en su intento desistido de adelantamiento²⁶.

Sobre tal base fáctica, el TS aborda el sentido de la doctrina jurisprudencial de la neutralización de las presunciones de culpa y, a tal efecto, señala que las dos sentencias que invocara el recurso quieren decir que, en caso de colisión, hay que desentrañar la eficiencia de la contribución causal de cada conductor en la producción del accidente; y que ello no supone alterar la carga probatoria en relación con una presunción de culpa que la Ley contempla para la responsabilidad civil por daños materiales, pero no para la ligada a los daños corporales, aunque esta

negativa se vincula a que la exención opera sólo si el conductor considerado demuestra que el daño se ha producido en virtud de la conducta exclusiva de la víctima o de una exclusiva fuerza mayor extraña. Señala así que tal doctrina (elaborada al amparo de la regulación legal anterior a 1995) no puede alterar los criterios de imputación establecidos en el art. 1 de la Ley, sin que obstaculice, de un lado, la eficacia del principio de la responsabilidad objetiva (párrafo segundo) que preside el tratamiento de los daños corporales, ni, de otro, la del principio de la responsabilidad subjetiva que rige para los daños materiales (párrafo tercero) con la peculiaridad que impone afectar a una actividad intrínsecamente peligrosa, específicamente contemplada como tal (párrafo primero).

²⁶ Téngase en cuenta que el JI, al resolver el juicio de faltas precedente con sentencia absolutoria por falta de prueba de la culpa del conductor denunciado, posteriormente demandado, entendió que el causante culpable del accidente había sido el desconocido conductor del desconocido vehículo que empezó a pasar al carril izquierdo en el momento en que aquel otro efectuaba su maniobra de adelantamiento; y dicho vehículo no era un vehículo “fantasma”, pues el propio conductor del de la actora, que era su marido, declaró como testigo en el juicio civil que vio cómo el conductor del vehículo que le seguía encendía su intermitente izquierdo, aunque no llegó a materializar la iniciada maniobra de desviación, pero manifestando que interfirió la trayectoria de adelantamiento del vehículo del demandado. Partiendo de la apreciación efectuada por el JI, parecería lógico que se hubiera demandado sólo al Consorcio de Compensación de Seguros como asegurador de la responsabilidad civil del conductor desconocido, o que se le hubiera demandado junto con el que fue efectivamente demandado con su aseguradora, tal como se permitió señalar la sentencia del JPI. Pero debe tenerse en cuenta que, para una reclamación de daños materiales (910.000,- Ptas.), que era tan importante como la de los daños corporales (896.437,- Ptas.), había el inconveniente de que los primeros no quedaban amparados por el Consorcio de Compensación de Seguros.



A tal efecto, destaca que la doctrina jurisprudencial invocada se produjo con anterioridad a la entrada en vigor de la Reforma de 1995. Sin desarrollar la idea, queda insinuado que tal doctrina no puede trasladarse a la nueva regulación y viene a apuntar que se produjo respecto de los daños materiales, que no estaban sujetos al régimen de la objetividad, y también respecto de los daños corporales excedentes de la cobertura del seguro obligatorio, que tampoco estaban sujetos a tal régimen; así como que el criterio de la neutralización no puede impedir la aplicación del régimen de la objetividad. Sometidos así en la actualidad todos los daños corporales al régimen de la objetividad, se explica que se diga que dicha doctrina no puede obstaculizar que opere dicho régimen. Y esta declaración corta de raíz que la neutralización de las *causæ imputandi* pueda afectar al régimen de la responsabilidad objetiva atenuada.

A su vez, en cuanto a los daños materiales, destaca que, aunque sometidos al principio de la culpa, la mención general que el párrafo primero del art. 1.1 [con la imperatividad de su sentido normativo] contiene (el conductor responde del daño causado en virtud del riesgo circulatorio desplegado) determina que opere, en cuanto al conductor causante, una presunción de culpabilidad, sin que la doctrina señalada impida que opere la peculiaridad propia que deriva del riesgo explícitamente ponderado por la Ley.

La conclusión que se obtiene de esta sentencia es que la doctrina jurisprudencial relativa a la neutralización de las presunciones de culpa no es aplicable dentro del ámbito de la objetividad atenuada, que es el que rige para toda la responsabilidad civil por daños corporales; y que tampoco es aplicable dentro del ámbito de la subjetividad objetivada, que es la que rige para toda la responsabilidad civil por

daños materiales, en virtud de la previsión legal de que el conductor es responsable del daño causado culpablemente, pero en virtud del riesgo circulatorio desplegado, con lo que viene a afirmar que no puede marginarse la presunción de culpa del conductor considerado. Debe afirmarse por ello que esta sentencia proclama con suavidad expresiva²⁷, pero con rigor interpretativo de la regulación legal, la inaplicabilidad de la doctrina de la neutralización de las presunciones de culpa, con referencia tanto a los daños corporales como a los materiales.

Por ello desestimó el recurso en el que precisamente se denunciaba la vulneración de esa doctrina jurisprudencial. Sin decirlo de forma rotunda, viene a decir sin titubeo que la actual disciplina atributiva de la responsabilidad civil (tanto por daños materiales como por daños corporales) no consiente que se le aplique una doctrina jurisprudencial que se produjo bajo la anterior regulación; y ello es así porque la jurisprudencia se gestó, no para el régimen de la objetividad atenuada, sino para el de la subjetividad objetivada, como una particular excepción a su funcionamiento, cuando la presencia condicionante del riesgo específico desplegado no estaba legalmente establecida.

La sentencia separa, para resolver el recurso, el tratamiento resarcitorio brindado a los daños materiales y a los daños corporales, señalando que, para los primeros, hay que acudir a la presunción de la culpa del conductor demandado, de acuerdo con la genuina doctrina jurisprudencial, pero señalando que, para los segundos, no está prevista la presunción de culpa, por lo que hay que atender a la eficiencia causal de las conductas contempladas. Al afirmar que sólo la presunción de culpa opera en el régimen subjetivo establecido para los daños materiales, y que no es utilizable en el objetivo establecido para los daños corporales, deja de explicitar que la respon-

²⁷ Puesto que, en rigor, escamotea que está desautorizando la doctrina de la neutralización de las presunciones en su proyección, tanto sobre los daños materiales sometidos al régimen de la subjetividad objetivada, como sobre los corporales sometidos al régimen de la objetividad atenuada.



sabilidad objetiva está montada sobre la presunción del rango atributivo del riesgo específico desplegado y que el juego operativo de esta presunción conlleva utilizar, en un primer momento, la presunción de que el agente dañoso, desplegador del riesgo específico circulatorio, actuó culpablemente, operando así el subcriterio prioritario de la culpa (probada o presumida sin ser desmentida) del conductor considerado.

Pero la circunstancia que facilitaba la solución del caso radicaba en que no sólo había quedado acreditada la irreprochable actuación de la conductora del vehículo alcanzado (demandante)²⁸, sino que había quedado acreditado que, para él, el siniestro padecido se debió a una fuerza mayor proporcionada por la actuación del conductor demandado y, en su caso, por la del conductor del vehículo desconocido, con lo que el rango atributivo del riesgo propio quedaba desmentido y, a su vez, había que ver si quedaba sin desmentir el rango atributivo de los riesgos circulatorios desplegados por los otros conductores.

En lo que concierne al conductor demandado, efectivamente afectado por una apreciable probabilidad de culpa (perfectamente apuntada al destacarse que realizaba una maniobra que exigía un particular cuidado), su presunción de culpa quedó sin enervar, pues para ello tendría que haber demostrado que el accidente se había producido para él en virtud de una fuerza mayor extraña al riesgo por él desencadenado, y lo cierto es que, según apreció la AP (desautorizando el criterio del JPI) y según aceptó el TS (apreciación verdaderamente toral), no enervó la presunción de su culpa, ni tampoco la del rango atributivo del riesgo específico desplegado por él, por lo que se justifica perfectamente que se le condenara a indemnizar tanto los daños materiales como los corporales causados a la parte demandante.

Por otra parte, debe tenerse en cuenta que, en este concreto caso, la solución adoptada tendría que haber sido la misma aun en el caso de que se mantuviera vigente la doctrina judicial de la neutralización de las presunciones de culpa, aunque hay que enfatizar que no es sostenible su vigencia por haberse modificado la legislación que propició su gestación. Téngase en cuenta que el supuesto a que se aplica dicha doctrina es al caso de actuaciones bilaterales confluyentes sobre un resultado dañoso bilateral o unilateral. Pero, para que se aprecie la existencia de una actuación bilateral, tiene que ponderarse el papel desempeñado en el accidente por cada uno de los conductores considerados; y en este caso, estaba perfectamente acreditado que la conductora demandante circulaba de forma completamente correcta por su mano y que su vehículo constituyó un mero elemento pasivo que recibió el impacto causado por el vehículo del demandado, tras haber perdido éste su control. Por tanto, la conducción del vehículo de la demandante queda fuera de la consideración del supuesto de hecho como de actuación bilateral.

No obstante, sí que se estaba ante un supuesto de actuación bilateral, pues había la conducción del demandado y había la de quien pilotaba el vehículo desconocido; y, desde la nefasta perspectiva de la doctrina de la neutralización de las presunciones de culpa, tanto da que el accidente se haya producido por la colisión física de los vehículos como por la actuación concomitante (demostrada, eso sí) de dos vehículos, aunque no hayan entrado en colisión.

Pues bien, la doctrina aniquiladora de las presunciones de culpa sólo podría argüirse razonablemente²⁹ en el juego de reclamaciones que se cur-

²⁸ Con lo que había quedado enervada la presunción de culpa de su conductor.

²⁹ Sobre la base de su propia ausencia de razón; es decir, irrazonablemente.



saran los dos conductores que activamente habían participado en la producción del accidente, por los daños materiales³⁰ que el demandado pudiera reclamar al desconocido conductor del otro vehículo; y, en este caso, la doctrina de la neutralización de las presunciones de culpa se habría traducido en considerar que el demandante tenía que demostrar la culpa de ese desconocido conductor para ser resarcido por el Consorcio de Compensación de Seguros como asegurador de la responsabilidad civil ligada a la conducción de un vehículo desconocido³¹.

Pero, aun siendo operativa la abdicativa doctrina de la neutralización de las presunciones, es claro que no podía proyectarse sobre el tratamiento resarcitorio de los perjuicios sufridos en un vehículo que se vio implicado pasivamente en el accidente (al ser su circulación ajena, por tanto, a la reciprocidad causativa del supuesto), ni³² sobre el de las lesiones padecidas por una ocupante de dicho vehículo (siendo ella igualmente ajena a la reciprocidad causativa del supuesto).

Esto significa que, no siendo aplicable a los daños materiales del vehículo del actor ni a las lesiones de su hija la doctrina de la neutralización de las presunciones de culpa, habría de operar la presunción de culpa del conductor demandado y por tanto, aun sin desautorizar esa desautorizada doctrina, se tendría que estimar la demanda, dada la declaración de hechos probados efectuados por la AP.

Pero, en todo caso, a la luz de la excelente sentencia comentada, que realiza una cabal interpretación de los tres primeros párrafos del art. 1.1

LRC y SCVM, sin desconectar del primero la interpretación del tercero (que es lo que suele hacerse en el ámbito de una jurisprudencia provincial acrítica), hay que sostener que la doctrina de la neutralización de las presunciones de culpa en el ámbito de la responsabilidad civil automovilística es imposible de aplicar; y en este sentido, la sentencia comentada constituye su certificado de defunción. Naturalmente, lo que queda, por lo pronto, es que ésta se confirme.

Pero la sentencia comentada constituye sólo un primer paso, pues no basta con que se erradique la nefasta doctrina de la neutralización de las presunciones de culpa que tanto ha beneficiado en los últimos cuarenta años a las entidades aseguradoras.

El siguiente paso –que no lo pudo dar la sentencia comentada, por mor del supuesto de hecho que enjuiciaba– ha de consistir en captar que, en caso de daños recíprocos sin culpas probadas, se está ante un supuesto de causas concurrentes que ha de operar de acuerdo con la técnica fraccional de que normalmente, de la totalidad de los daños, hay que atribuir la mitad, considerado cada conductor, a la causación ajena y la otra mitad a la causación propia, con lo que, si se abandona la técnica del resarcimiento nulo (la nada propia de la doctrina neutralizadora) no puede caerse en el extremo opuesto de la técnica del resarcimiento pleno (el todo de la causalidad unilateral acumulativa) que daña igualmente la razón, en este caso en perjuicio de las entidades aseguradoras. Y es que en esta materia, como en tantas otras, in medio virtus, según afirmara El Estagirita y recreara, después, literariamente, el poeta Horacio.

³⁰ Ya se ha destacado que la indicada doctrina no funciona en el ámbito de la objetividad atenuada, habiéndola proyectado el TS sobre los daños corporales que, excedentes de la cobertura del seguro obligatorio, estaban antes sujetos al régimen de la subjetividad.

³¹ Aunque debe tenerse en cuenta que la cobertura proporcionada por el Consorcio se extiende sólo en este caso a los daños corporales, con exclusión de los materiales. Tal es la clave del enfoque atributivo de la demanda deducida en este concreto proceso.

³² En el caso de que se pretendiera proyectar tal doctrina sobre el ámbito de la objetividad atenuada, en contra de su inequívoca disciplina legal.