

Desacuerdo en los hechos del accidente: Doctrina de Condenas Cruzadas

Resulta bastante habitual ver cómo, tras la producción de un accidente de tráfico, las versiones de lo acontecido, expuestas por cada uno de los conductores implicados, son totalmente contrarias. Por ello, ante la desavenencia – y la imposibilidad de llegar a un acuerdo amistoso entre las partes – respecto de cómo se produjo el accidente, quién es el responsable del mismo y, por ende, quién debe responder de los daños ocasionados, surge la siguiente cuestión **¿Existe algún criterio judicial para responsabilizar a alguno o algunos de los conductores intervinientes en la colisión?**

La respuesta es Sí. No obstante, antes de nada, hay que tener en cuenta que el marco legal aplicable a las eventuales responsabilidades civiles derivadas de accidentes de circulación es el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. En dicho texto legal, hay que prestar especial atención a lo establecido en su artículo 1.1, en el que, a grandes rasgos se indica lo siguiente: **(i) en el caso daños a las personas – lesiones –**, el conductor de un vehículo interviniente en el accidente, es responsable de las lesiones que sufran los conductores de los vehículos contrarios (y viceversa), independientemente de su culpa en la causación del mismo (responsabilidad objetiva o por riesgo). Es responsable por el simple hecho de haber intervenido en la colisión y, únicamente puede exonerarse de la responsabilidad si demuestra que el reclamante es exclusivamente responsable de sus propios daños; **(ii) en los daños materiales – daños a los bienes –**, el conductor será responsable si el reclamante demuestra que el accidente se debió a la culpa de aquél (responsabilidad subjetiva, o por culpa).

En este contexto, el problema que se plantea no es tanto quién es el culpable del accidente, sino cómo ocurrió el mismo, para poder valorar posteriormente lo relativo a la responsabilidad. Y es aquí, donde tiene relevancia el tipo de daño por el que se reclama la responsabilidad (daño material o daño personal/lesiones).

Por tanto, ante la gran cantidad de casos en los que se daban dichas circunstancias, el Tribunal Supremo ha sentado la llamada doctrina de “**condenas cruzadas**”. Inicialmente, el Alto Tribunal, dio cobertura a las reclamaciones de daños personales, en su **Sentencia 536/2012, de 10 de septiembre**:

“el mero hecho de que no haya podido constatarse en autos que solo una de las conductas generadoras del riesgo ha sido la única relevante, (...) o que no haya sido posible probar la proporción en que cada una de ellas ha contribuido a causar el accidente (...) no es razón que permita soslayar la aplicación de los referidos criterios de imputación a ambos conductores ni constituye tampoco razón para no aplicar la regla de inversión de la carga de la prueba en pro de las reglas tradicionales sobre el "onus probandi" (carga de la prueba),

características de los regímenes de responsabilidad objetiva y especialmente aplicables, cuando se trata de daños materiales, al conductor que alega que actuó con plena diligencia.

El principio de responsabilidad objetiva -en cuya legitimidad constitucional no es necesario entrar aquí-, en efecto, no solo supone el establecimiento de criterios de imputación ajenos a la concurrencia de culpa o negligencia, sino que comporta también establecer una presunción de causalidad entre las actividades de riesgo y las consecuencias dañosas que aparezcan como características de aquellas, como ocurre con los daños derivados de una colisión cuando se trata de la responsabilidad objetiva por el riesgo creado por la conducción de un vehículo de motor.

Esta presunción solo puede enervarse demostrando que concurren las causas de exoneración configuradas por la ley como excluyentes del nexo de causalidad entre la acción y el daño.

En definitiva, el criterio que fijó el Alto Tribunal se traducía en que los conductores de cada uno de los vehículos intervinientes en la colisión son responsables de la totalidad de las lesiones que sufran los ocupantes de los demás vehículos implicados. Y únicamente podrá fijarse un porcentaje concreto de responsabilidad si se demuestra que los conductores influyeron en la producción de la colisión en aquella proporción exacta.

Con todo ello, dicha doctrina fue únicamente aplicable a los daños personales, hasta que el Tribunal Supremo volvió a pronunciarse, en su **Sentencia 294/2019, de 27 de mayo**. Esta vez, sí se abordó la responsabilidad en los supuestos de reclamación de daños materiales, bajo la siguiente argumentación:

No obstante, la remisión también a "lo dispuesto en esta ley" y el principio general del párrafo primero del art. 1.1. de que "el conductor de vehículos de 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" justifican **la inversión de la carga de la prueba**, como declaró la citada sentencia de pleno de 2012, solución coherente a su vez con la ampliación de la cobertura del seguro obligatorio a los daños en los bienes desde el [Real Decreto Legislativo 1301/1986, de 28 de junio \(EDL 1986/10998\)](#), por el que se adaptó el Texto Refundido de la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor de 1962 (texto refundido aprobado por [Decreto 632/1968, de 21 de marzo \(EDL 1968/1241\)](#)) al ordenamiento jurídico comunitario.

Cuando, como en el presente caso, ninguno de los conductores logre probar su falta de culpa o negligencia en la causación del daño al otro vehículo cabrían en principio tres posibles soluciones: (i) que cada conductor indemnice íntegramente los daños del otro vehículo; (ii) que las culpas se neutralicen y entonces ninguno deba indemnizar los daños del otro vehículo; y (iii) **que cada uno asuma la indemnización de los daños del otro vehículo en un 50%**.

Pues bien, esta sala considera que **la tercera solución es la más coherente con la efectividad de la cobertura de los daños en los bienes por el seguro obligatorio de vehículos de motor,**

pues cualquiera de las otras dos o bien podría privar por completo de indemnización.

En resumen, la solución que se da es: En un primer momento la inversión de la carga de la prueba, estando obligados todos los conductores intervinientes en la colisión a demostrar que el accidente no se produjo por su propia culpa. Y, en el caso de que ninguno de ellos lo pueda demostrar, cada conductor se hará cargo del 50 % del daño ocasionado al vehículo contrario.

Con todo lo anterior, la llamada doctrina de “condenas cruzadas” da una cobertura completa para aquellos supuestos, en los que – ante la ausencia de pruebas objetivas, tales como atestado policial, parte amistoso del accidente, testigos, etc. – no resulte posible acreditar la forma en la que ocurrió el accidente. Dicha cobertura es aplicable, tanto en las reclamaciones de daños materiales, como en la de los daños personales.