

# **LAS RELACIONES ENTRE LA LEY SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGURO EN LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SU REGLAMENTO.**

**Jesús Fernández Entralgo.**

## **1. El riesgo creado por la conducción de vehículos de motor, como fundamento de la responsabilidad resarcitoria en la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor.**

El artículo 1 de la "Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor", tal como quedó redactada por la Disposición Adicional Octava de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y supervisión de los Seguros Privados, epigrafiado "De la responsabilidad civil" dispone:

"... 1. El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción del mismo, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación. ...".

Medina Crespo alude al principio institucional del riesgo o del *periculum* como criterio de imputación basado en la causación propia del daño, no desmentida por una causa ajena; principio que infiere del criterio rector que cabe extraer del artículo 1.905 del Código Civil.

Se unifica, así, el régimen de la imputación de la responsabilidad civil automovilística, sometida sin discriminación alguna al principio de objetividad (atenuada: Xiol), y proyectándose tanto sobre los daños materiales como sobre los daños personales.

La nueva regulación ya no sitúa el centro de gravedad en la culpa (causalidad culpable), sino en el riesgo (causalidad dialéctica: Medina Crespo, Camacho de los Ríos, Soto Nieto). En realidad, sólo en ciertos casos (aquéllos en los que el manejo de la máquina fue descuidado) procedería seguir hablando de auténtica responsabilidad. En una gran parte, se instaura

un mecanismo de aseguramiento frente al infortunio derivado del sufrimiento de daños corporales o materiales imputables objetivamente al funcionamiento de los vehículos a motor, sin importar si su manejo ha sido correcto o ha infringido las normas de cuidado exigibles.

La responsabilidad civil del automóvil -escribe Medina Crespo- "... se declarará por aplicación del art. 1.1 de la nueva Ley, sin que proceda ya nunca la invocación del art. 1902 del Código civil que, como tal, deja de ser directamente invocable en el ámbito del tránsito motorizado ...".

Avanzando en la construcción del modelo legal de hecho determinante de la responsabilidad que se declara, con carácter general, en el artículo 1.1.1 de la Ley especial, se comprueba que su apartado 2 establece:

"... Los daños y perjuicios causados a las personas [y de los que deben responder las indicadas en el apartado 1], comprensivos del valor de la pérdida sufrida y de la ganancia que hayan dejado de obtener, previstos, previsibles o que conocidamente se deriven del hecho generador, incluyendo los daños morales, se cuantificarán en todo caso con arreglo a los criterios y dentro de los límites indemnizatorios fijados en el anexo de la presente Ley. ...".

La Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor tiene una estructura muy compleja, porque en su "Anexo" se contienen las normas de desarrollo del contenido de la responsabilidad por riesgo que funda el artículo 1, pero añade una norma que delimita la fuente de riesgo típico, ya que, a la cabeza de los "... [criterios] para la determinación de la responsabilidad y la indemnización ...", figura el siguiente:

"... El presente sistema se aplicará a la valoración de todos los daños a las personas ocasionados en accidente de circulación, salvo que sean consecuencia de delito doloso. ...".

Para Medina Crespo, el Sistema resarcitorio inaugurado en 1995 entrará en juego cuando

- \* el daño sea causado por un vehículo de motor,
- \* como consecuencia de su conducción.

Tomando como punto de partida el artículo 1" del cuerpo de la Ley y el apartado 1.1 de su "Anexo", el núcleo del arquetipo legal de hecho del que deriva el riesgo fundamentador de la responsabilidad que establece la

Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor, parece quedar integrado (como resultado de este análisis endosistémico) por los siguientes elementos estructurales:

- [a] una actividad peligrosa (la conducción)
- [b] de un objeto determinado (un vehículo a motor), que
- [c] genera un riesgo característico.

Pr eso se excluyen,

c.1. los casos de intervención de un factor causal exclusivo *extravagante* o extrínseco a la conducción del vehículo, como son

c.1.1. la conducta (intencional o imprudente) de la propia víctima [entiéndase, de la víctima *directa*: en la Ley se utiliza como sinónimo el significante perjudicado, sin caer en la cuenta de que hay personas perjudicadas que sólo indirectamente pueden ser consideradas como víctimas, en la medida en que no han perdido la vida ni sufrido menoscabo alguno en su integridad corporal o en su salud, física o psíquica como consecuencia directa del siniestro], o

c.1.2. la fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo

[artículo 1.1.2: "... 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 la 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. ..."]

c.2. el hecho lesivo constitutivo de delito doloso, excluido, cuando menos, del ámbito de aplicación del sistema valorativo del daño corporal contenido en el "Anexo" que se incluye en la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor.

["Anexo". Primero. "... 1. El presente sistema se aplicará a la valoración de todos los daños a las personas ocasionados en accidente de circulación, salvo que sean consecuencia de delito doloso. ..."]

(d) La producción de un resultado lesivo (daños a las personas o en los bienes),

(d) con motivo de la circulación del vehículo (su funcionamiento como objeto capaz de desplazarse de un punto a otro, tópicamente como

medio de transporte de personas o de bienes), verdadera fuente del riesgo especializado.

Los dos pilares de la construcción son, pues,

- (a) el objeto peligroso (el vehículo de motor) y
- (b) la acción del objeto peligroso (su circulación).

Sorprendentemente, la Ley especial no los define. Su artículo 1.4 establece: "... Reglamentariamente se definirán los conceptos de vehículos a motor y hecho de la circulación a los efectos de la presente Ley. ...".

El Informe de 23 de febrero de 1994, del Consejo General del Poder Judicial, sobre el Anteproyecto de 1993, había creído advertir quiebras del principio constitucional de reserva de Ley, denunciando una utilización excesiva de la remisión al desarrollo reglamentario.

No es ninguna novedad, si se recuerda la penuria de directrices de que, en cuanto a la definición de "vehículos" o "vías", adolece la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, desarrollada luego por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

La Exposición de Motivos de la Ley 18/1989, lo justificaba con estas palabras: "... El empleo de la Ley de Bases como instrumento normativo previsto en el artículo 82 de la Constitución para determinar los principios y criterios que han de seguirse en su posterior regulación obedece a una doble motivación: por un lado, la de revestirla del rango legal requerido por su importancia y por amparar el ejercicio de la potestad sancionadora de la Administración en la ordenación del tráfico. Y por otro, para permitir que el Gobierno, en el desarrollo de la misma, disponga de un instrumento normativo idóneo, como es el Decreto Legislativo, para adaptar la regulación objeto de esta Ley de Bases y con el alcance en ella previsto, a la multiplicidad de supuestos que la ordenación del tráfico comporta; la complejidad técnica de toda regulación sobre tráfico y seguridad vial, aconseja no someter la normativa en todos sus extremos a la consideración de las Cortes Generales, y sí establecer las bases para la regulación legal en materia de tráfico, circulación de vehículos y peatones y seguridad vial. ...".

El problema surge cuando la delegación legislativa carece

realmente-en cuanto a algún extremo fundamental de bases orientativas, al ser, éstas, de una generalidad tal que, de hecho, la garantía que debiera representar la discusión y decisión parlamentarias se convierte en una pura ficción.

Xiol Ríos argumenta que el principio de legalidad rige en materia de responsabilidad civil extracontractual, porque el artículo 53.1 de la vigente Constitución Española establece que sólo por ley se podrá regular el ejercicio de los derechos y libertades fundamentales, entre los que figura como queda indicado- el de propiedad, conexo con el derecho al resarcimiento de los daños injustificadamente padecidos. Buena muestra de ellos sería la expresa exigencia de ley para regular la responsabilidad de las Administraciones Públicas (artículos 106.2 y 121 de la Constitución), sin que se descubra razón para distinguir, a estos efectos, entre tal responsabilidad y aquélla en que incurren los particulares. "... Asimismo -concluye- parece mantenerse en la Constitución el principio clásico con arreglo al cual la materia civil no puede, en principio, ser objeto de regulación reglamentaria (como atestiguaría la expresión "legislación civil" que emplea el art. 149.1.8 C.E. ..." (Xiol).

Ciertamente, en el curso de los debates parlamentarios, y recogiendo las críticas que suscitó la generosa remisión al desarrollo por vía reglamentaria (Almajano, con mención específica de las contenidas en el Informe del Consejo General del Poder Judicial), se modificó profundamente el sesgo del Anteproyecto.

Sin embargo, en el artículo 1.4 de la ahora denominada "Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor", se establece que "... reglamentariamente se definirán los conceptos de vehículos a motor y hecho de la circulación a los efectos de la presente Ley ...".

Sorprende que, incluido a la cabeza de la Ley 30/1995 un primer artículo cuyo apartado tercero contiene una lista de definiciones auténticas de ciertos significantes empleados en su articulado, se haya deferido al desarrollo parlamentario la fijación del significado de los conceptos básicos, como son los de "*vehículo a motor*" y "*hecho de la circulación*", determinantes del ámbito material de aplicación del nuevo sistema, y, en igual medida, de los derechos afectados por él.

Angulo Rodríguez y Camacho de los Ríos escriben, críticamente: "... las implicaciones de estos conceptos van más allá de su función instrumental para la comprensión del dictado de la Ley, es decir, a la mera concreción de su significado, ya que, a través de estos conceptos, lo que se

realiza es, en realidad, una delimitación material de la propia Ley y, lo que es más importante, del ámbito material del seguro obligatorio de automóviles. ...

Y preguntan, con vehemencia: "... "cómo puede ser que un Reglamento establezca el ámbito material de una Ley especial? Cómo es posible que dicha Ley especial base todo su contenido en unos conceptos que en principio desconoce? "No es paradójico que la ley se erija sobre estos conceptos y, además, prevea su elaboración posterior por vía reglamentaria? ...".

No es de extrañar que ya hayan surgido opiniones (Xiol) que ponen en entredicho esta remisión al reglamento, por comprometer el principio constitucional de reserva de Ley.

Medina Crespo critica lo que considera una habilitación legal ... concebida para acotar la proyección material de ... [la responsabilidad civil automovilística], sin tener en cuenta para nada, en principio, la cuestión de su liquidación aseguradora ...

"Se trata, por tanto, de un reglamento civil que serviría nada menos que para delimitar el ámbito material de aplicación del nuevo régimen de imputación y cuantificación de la responsabilidad civil automovilística.

"Pero, dada la materia a la que afectaría, estamos ante una habilitación legal completamente impropia y ante el ejercicio de una imposible potestad reglamentaria, pues la responsabilidad civil automovilística, en cuanto responsabilidad civil (institución de tal carácter) está sujeta al principio de reserva legal; y, siendo así, ni la Ley puede deferir parte de su contenido a un desarrollo reglamentario, ni el Gobierno puede ejercitar una potestad de la que carece constitucionalmente. ...".

En tal caso, la norma de desarrollo podría no ser aplicada por los órganos jurisdiccionales (sin necesidad, dado su rango normativo, de plantear cuestión de inconstitucionalidad), por extralimitación de poderes reglamentarios en materia regida por el principio de reserva de Ley (artículos 5.1 y 8 de la Ley Orgánica del Poder Judicial).

Cáusticamente Medina Crespo apostilla: "... La señalada previsión de desarrollo reglamentario constituye un acto fallido del (oculto, pero visible) legislador (asegurador); y es la consecuencia de que la responsabilidad civil se configura en función del seguro, cuando lo técnicamente correcto es el fenómeno de signo contrario, sin perjuicio de un

elemental y necesario trámite de audiencia (pero sólo audiencia y no dictado). ...” (1996, 165).

En fin, a su juicio, “... los redactores aseguráticos del Anteproyecto de Ley y, por tanto, del Proyecto (de la Ley, a la postre), desconocieron que los conceptos civiles de vehículo de motor y hecho de la circulación habían de quedar definidos en la propia Ley; y por eso constituye un estropicio técnico su deslegalización, mediante la remisión a una concreción reglamentaria ...” (Medina).

Con mejor criterio, la Ley francesa *Badinter*, de 5 de julio de 1985, acota, en su primer artículo, su ámbito de aplicación, circunscribiéndolo a los accidentes de circulación en que se encuentre implicado un vehículo de motor, así como sus remolques o semirremolques, con la salvedad de los ferrocarriles y de los tranvías que circulan sobre sus propias vías (Medina).

El artículo 4 del Real Decreto 2641/1986, de 30 de diciembre, por el que se aprobó el Reglamento del Seguro de Responsabilidad Civil derivada del Uso y Circulación de Vehículos de Motor, de suscripción obligatoria, establecía: “... Hechos de la circulación.- A los efectos del seguro regulado en este Reglamento, se entiende por hechos de la circulación cubiertos por el mismo los derivados del uso y circulación del vehículo asegurado en la póliza de seguro por vías y bienes de dominio público, garajes y aparcamientos, así como por vías privadas que no estén especialmente destinadas o acotadas para el desarrollo por dicho vehículo de un trabajo o labor industrial o agrícola ...”.

La Disposición derogatoria única de la Ley 30/1995, epigrafiada “Normas derogadas” dispone: “... Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en la presente Ley ...”.

Entre las normas que expresamente deroga a continuación figura el Real Decreto Legislativo 1301/1986, de 28 de junio, por el que se adapta el texto refundido de la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor al ordenamiento jurídico comunitario. El Real Decreto 2641/1986 desarrolla precisamente ese Real Decreto Legislativo, en cumplimiento de lo previsto por su Disposición Adicional que -en palabras del preámbulo del primero- “... obliga a revisar en su totalidad el Decreto 3787/1964, de 19 de noviembre, que estableció el Reglamento del Seguro Obligatorio ...”, pero no se encuentra específicamente derogado por la Ley 30/1995.

Martínez Míguez sostuvo que, no oponiéndose frontalmente el artículo 4 transcrito a lo establecido por la Ley 30/1995, cabe utilizar el concepto de hecho de la circulación que proporciona aquel precepto para integrar el ámbito objetivo de dicha Ley. A mayor abundamiento, considera que, de otra forma, carecería de sentido la remisión contenida en su disposición transitoria

---

decimotercera<sup>1</sup>.

---

1. Disposición transitoria decimotercera. Identificación de la entidad aseguradora en los accidentes de circulación.

Hasta la entrada en vigor de la disposición reglamentaria que habilita el párrafo segundo del número 2 del artículo 2 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, en su redacción dada por la disposición adicional octava de la presente Ley, la forma de acreditar la vigencia de los contratos de seguro al objeto de que las personas implicadas en un accidente de circulación puedan averiguar a la mayor brevedad posible las circunstancias relativas al contrato y a la entidad aseguradora se ajustará a las siguientes reglas:

1. El tomador del seguro deberá llevar en su vehículo el recibo de prima, correspondiente al período de seguro en curso, a que hace referencia el artículo 11 del Reglamento del Seguro de Responsabilidad Civil derivada del Uso y Circulación de Vehículos de Motor, de suscripción obligatoria, aprobado por Real Decreto 2641/1986, de 30 de diciembre (RCL 1986\3895 y RCL 1987\188). El incumplimiento de esta obligación será sancionado con 10.000 pesetas de multa por las autoridades y con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 3.c) de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, según redacción dada por la disposición adicional octava de la presente Ley.

2. Las entidades aseguradoras deberán llevar un registro en el que consten, al menos, las circunstancias referentes a la matrícula del vehículo, número de la póliza y período de vigencia de la misma. Dichas entidades aseguradoras deberán suministrar al Ministerio de Economía y Hacienda, mediante remisión al Consorcio de Compensación de Seguros, relación de los vehículos asegurados por ellas en el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de la presente Ley; asimismo, deberán actualizar dicha información. Por Resolución de la Dirección General de Seguros se detallará el contenido, la forma y los plazos de dar cumplimiento a dicha obligación, que podrá comprender el

LA LEY SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGURO  
EN LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR, Y  
SU REGLAMENTO.  
ENTRALGO.

---

JESÚS FERNANDEZ

---

suministro por medios informáticos.

Frente a esta interpretación, conviene retener que el artículo 4 citado delimita el ámbito de aplicación del Seguro Obligatorio, mientras que, entrada en vigor la Ley 30/1995, el seguro de suscripción obligatoria ya no tiene un ámbito diferente del propio de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (en adelante, abreviadamente, LRCSCVM). El seguro de suscripción obligatoria opera sobre la responsabilidad preestablecida de acuerdo con las normas del artículo 1 de la Ley especial. Por lo demás, la remisión contenida en la citada disposición transitoria decimotercera es equívoca, ya que tanto puede ser interpretada como un "indicio" de vigencia del Reglamento de 1986 bajo la Ley 30/1995, como en sentido de ser un reenvío excepcional, que se hace precisamente porque, en lo demás, aquella reglamentación habría sido derogada.

La norma reglamentaria se vería arrastrada por la derogación expresa de la Ley que desarrolla y que, por *habilitación*, le confiere -pero también condiciona- su fuerza normativa. En sentido coincidente, Medina Crespo considera "... que el art. 4 del Reglamento de 1986 ha sido derogado por la nueva Ley en la parte que se opone a ella y que, a su vez, en la parte conciliable, es puramente expletivo ...".

A la luz del artículo 1.1 de la Ley especial, tras la 30/1995, pudo interpretarse que el "hecho de la circulación" debía equivaler a aquél en que interviene un "vehículo a motor", en cuanto factor creador del riesgo que es propio y específico de este tipo de máquinas, a saber, el que genera su conducción durante su desplazamiento, lo que asienta el concepto -partiendo del tenor literal del precepto transcrito sobre dos ideas: la "conducción", esto es, el manejo del vehículo, y su "circulación", o lo que es igual, su movimiento, su desplazamiento, cualquiera que sea el espacio en que se lleve a cabo.

A conclusiones análogas se llegaría, por lo demás, a partir del artículo 4 del Real Decreto 2641/1986, antes citado. El hecho de la circulación es el derivado del uso tópico como aparato automotor, capaz de servir de medio de traslación o transporte, cualquiera que sea el lugar en que se encuentren. Por eso se excluyen los casos de riesgos derivados de su utilización primordial para otros fines (como maquinaria automotriz industrial o agrícola), siempre que el hecho haya ocurrido dentro del ámbito en el que se desarrollan los trabajos para los que sirve (... vías privadas que no estén

---

2. Artículo 2. De la obligación de asegurarse.

1. Todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en España vendrá obligado a suscribir **un contrato de seguro** por cada vehículo de que sea titular **que cubra, hasta la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio, la responsabilidad civil a que se refiere el artículo 1 anterior** . ...

especialmente destinadas o acotadas para el desarrollo por dicho vehículo de un trabajo o labor industrial o agrícola ...").

**El artículo 71 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre de 2000, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, modificó el apartado 4, del artículo 1, del texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por Decreto 632/1968, de 21 de marzo, redactándolo en los siguientes términos:**

**4. Reglamentariamente se definirán los conceptos de vehículos a motor y hecho de la circulación a los efectos de la presente Ley. En todo caso no se considerarán hechos de la circulación los derivados de la utilización del vehículo a motor como instrumento o de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes. ... ?.**

La modificación legislativa es sintomática del talante de las instancias de las que depende la regulación jurídica de la responsabilidad civil y el aseguramiento de los riesgos derivados de la circulación y manejo de vehículos a motor.

El artículo 71 de la Ley 14/2000 (de nuevo, uno de esos *cajones de sastre* legislativos con los que lamentablemente se despide a modo de gran traca normativa cada año) da respuesta a un problema muy concreto, planteado por una orientación jurisprudencial de la Sala Segunda del Tribunal Supremo. Sorprende que no se haya aprovechado la oportunidad para definir positivamente lo que ha de entenderse por hecho de la circulación; sorpresa que aumenta cuando se comprueba que, por esas fechas, se supone redactado el texto de lo que habría de ser el artículo 3 del Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, por el que se aprueba el Reglamento sobre la Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor.

**2. El hecho de la circulación como criterio de aplicación de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor y del sistema de valoración de daños corporales organizado por su Anexo?.**

El artículo 1.1.1 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor regula la responsabilidad por "los daños causados a las personas o en los bienes ..." " ... con motivo de la circulación ..." de un vehículo de motor, y derivada" ... del riesgo creado por la conducción ... [de vehículo de dicha clase]".

En caso de concurrencia de causas aportadas por conductor de vehículo de motor y por otra causa ajena a la conducción de un vehículo de aquella clase, en principio, además de por la "fuerza atractiva" propia de la regulación especial, será ésta aplicable, puesto que, en cualquier caso, se tratará, como hecho nuclear, de un accidente de circulación, aunque con intervención de un factor causal extraño a ella que podrá valorarse para disminuir y aun exonerar (en caso de fuerza mayor extraña al funcionamiento y conducción del vehículo) de responsabilidad por resarcimiento.

A juicio de Medina Crespo, en todo caso " ... [la solución habría sido una previsión legal que dejara clara] la aplicación del sistema a los daños personales causados en cualquier accidente en que intervenga algún vehículo de motor, con independencia de que sea o no responsable el conductor de aquél ...".

Sólo en los casos en que el elemento extraño se convierta en el centro de gravedad de la imputación objetiva de la creación del riesgo (Pantaleón) no procederá la aplicación de esta normativa especial, porque ésta, por interpretación de su finalidad, a tenor de lo que se infiere de su artículo 1 (criterio teleológico, el decisivo para la interpretación de las normas jurídicas, con arreglo al artículo 3.1 del Código Civil), regula exclusivamente la responsabilidad por el resarcimiento de las consecuencias perjudiciales de un hecho que entraña un riesgo generado directamente por la circulación de un vehículo de motor. Tampoco será aplicable la legislación ahora estudiada cuando, por cualquier circunstancias, resulte desplazada por otra más especial y prevalente, como ocurre con la regulación del tráfico ferroviario.

Un ejemplo típico puede estar representado por los hechos en que un animal ocasiona -por ejemplo, irrumpiendo súbitamente en la vía pública la colisión de un vehículo de motor contra él. Santos Briz recuerda el criterio establecido por la Sentencia de 28 de enero de 1986. " ... En el caso debatido, la situación de peligro la ocasionó una vaca que súbitamente apareció en la calzada sin persona alguna a su cuidado, originando un grave accidente de circulación. ... " Se trató el caso como de responsabilidad objetiva del propietario de la res,

"... exigible aunque no exista culpa, y, por lo tanto, cuando el semoviente se evade, a pesar de que la ceca o valla reúne las condiciones que se entendieron adecuadas según una previsión ordinaria. ...".

"... La sent. de 8 febrero 1992 ... en supuesto de colisión de vehículo asegurado con animal desbocado, se declaró que el suceso puede calificarse para el conductor del automóvil como ocurrido por fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo, en cuanto nada pudo hacer el conductor para evitar la colisión que surgió de manera inopinada e imprevisible; siendo así decayó la responsabilidad de tal conductor, aun en el ámbito civil. La reparación del mal causado, que impone el art. 12 del R.D. Legislativo de 26 junio 1986, (ahora la Ley de Responsabilidad civil y seguro automovilístico de 8 noviembre 1995), sobre uso y circulación de vehículos de motor, tiene como presupuesto necesario, que en el caso debatido no concurre, que el conductor haya causado el daño sin mediar fuerza mayor extraña a la conducción del vehículo, ni culpa exclusiva del perjudicado. Consiguientemente, no pudo hablarse en este caso de responsabilidad civil del conductor, ni en consecuencia hubo de cubrir la entidad aseguradora recurrida los daños causados, puesto que el contrato de seguro concertado por el asegurado conductor únicamente comprende los daños causados de que el mismo sea civilmente responsable. Otra conclusión supondría partir de una responsabilidad puramente objetiva no sancionada legalmente para daños causados en accidentes de circulación. ...".

Las Sentencias de 6 de abril de 1994, de la Audiencia Provincial de Tarragona, y de 1 de abril de 1996, de la de Soria, tratan el accidente derivado de la colisión de un vehículo automóvil contra un animal suelto que irrumpe inopinadamente en la carretera, como un caso de responsabilidad civil por descuidado control de animales, a tenor del artículo 1905 del Código Civil. Del mismo criterio es la Sentencia de 2 de septiembre de 1997, de la Sección Segunda de la Audiencia Provincial de Pontevedra.

En cambio, la de 28 de noviembre de 1996, de la Sección Cuarta de la misma Audiencia, ratificando la doctrina sustentada por el mismo tribunal, en la de 29 de abril de 1996, recuerda que "... la Sala viene manteniendo el criterio interpretativo amplio, en cuanto al ámbito del proceso que regula la mentada disposición adicional, a tono con la clara, inequívoca y terminante dicción del texto legal, cuando se refiere a todas las acciones de indemnización de daños y perjuicios ocasionados con motivo de la circulación de vehículos a motor. Tal amplia locución permite comprender, no solamente, como parece ser el criterio de la resolución de instancia, aquellas reclamaciones que tengan por casualidad determinantes los comportamientos de los conductores de vehículos a motor, sino también aquellos daños y perjuicios provocados a los usuarios de las vías, por la actividad de quien no tiene la condición específica de conductor, porque en definitiva, la expresión "con motivo de la circulación" abarca, aquellos casos en que la colisión es imputable al vehículo, pero también aquellos otros que en la materialización efectiva del riesgo se produce a través de la alteración de las normales circunstancias de tráfico en la vía. Y de acuerdo con tal criterio, no cabe sino entender, la contingencia de que se trata como hecho de la

circulación (o más puntualmente, como hecho producido con ocasión o motivo de la circulación de vehículos), al tratarse de un vehículo que transita por una vía de dominio público y un perro suelto que cruza de modo sorpresivo la misma, de suerte que el conductor de aquel no puede evitar la colisión o alcance, ocasionándose los correspondientes daños. Y que no se trata de una conducta del poseedor del animal que lo deja suelto hecho completamente ajeno a la circulación viaria, como pretende el Juzgador de instancia, lo confirman la existencia de previsiones normativas acerca de la circulación de animales y así, el Reglamento General de Circulación, en su art. 127,2 prohíbe dejar animales sin custodia en cualquier clase de vía. ...".

Nótese que el núcleo mayoritario de sentencias en que se trata de delimitar el contenido del concepto de "hecho de la circulación" tiene a la vista la necesidad de esclarecer si era de aplicación al caso la Disposición Adicional Primera de la Ley Orgánica 3/1989, de 21 de junio, de actualización del Código Penal, que había establecido que los procesos civiles, cualquiera que fuese su cuantía, relativos a la indemnización de los daños y perjuicios ocasionados con motivo de la circulación de vehículos de motor, habrían de decidirse en juicio verbal.

### **3. El Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, por el que se aprueba el Reglamento sobre la Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor.**

Con un retraso de un lustro se desarrolla el mandato legislativo del artículo 1.4 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, en el Reglamento que la desarrolla.

#### **3.1. El concepto legal o *auténtico* de vehículo a motor.**

Se contiene en su artículo 2, en el que se precisa que su ámbito de aplicación se circunscribe a la regulación de la responsabilidad civil derivada de la circulación de tal clase de máquinas.

##### **3.1.1. Concepto *positivo* de vehículo a motor.**

---

**"... 1. Tienen la consideración de vehículos a motor, a los efectos de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor y de la obligación de estar asegurados, todo vehículo, especial o no, idóneo para circular por la superficie terrestre e impulsado por motor, incluidos los ciclomotores, así como los remolques y semirremolques, estén o no enganchados, con exclusión de los ferrocarriles, tranvías y otros que circulen por vías que les sean propias. ..."**

### **3.1.2. Concepto *negativo* de vehículo a motor.**

En el apartado 2 del artículo 2 del Reglamento se contienen dos exclusiones al concepto positivo:

#### **3.1.2.1. Los juguetes.**

**"... 2. No se encontrarán incluidos en el ámbito material del presente Reglamento los vehículos a motor eléctricos que por concepción, destino o finalidad tengan la consideración de juguetes, en los términos definidos y con los requisitos establecidos en el artículo 1.1 del Real Decreto 880/1990, de 29 de junio, sobre normas de seguridad de los juguetes, y normativa concordante y de desarrollo. ..."**

#### **3.1.2.2. Las sillas de ruedas.**

En el párrafo segundo del apartado 2 se añade:

**"... Tampoco se encontrarán incluidas en el ámbito material del presente Reglamento las sillas de ruedas. ..."**

El intento de definición reglamentaria no puede ser más desafortunado desde el punto de vista de la técnica normativa.

Resulta parcialmente tautológico y necesita de una constante integración por reenvío a otras normas (administrativas) definitorias de los conceptos que utiliza, por reenvío de segundo grado.

En efecto, el apartado 3 del artículo 2 se encarga de precisar: **"... A los efectos de este Reglamento, se aplicarán los conceptos recogidos en el anexo del Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el**

**que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vi al, en su redacción dada por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. ..."**

En el Proyecto de Reglamento-hace notar Luis-Miguel Fernández Fernández- se consideraba vehículo a motor" ... todo vehículo, especial o no, idóneo para circular por la superficie terrestre e impulsado por motor, incluidos lo ciclomotores, así como los remolques y semirremolques, estén o no enganchados, con exclusión de los vehículos destinados a aquellas personas de movilidad reducida, los ferrocarriles, tranvías y otros que circulen por vías que les sean propias ...".

El texto definitivo -añade- segrega a la referencia a los vehículos destinados a personas de movilidad reducida, que sustituye por otra, a las sillas de ruedas, contenida en el inciso final del párrafo segundo del apartado 2.

En el ámbito de la Unión Europea, tuvo gran influencia la definición proporcionada por el artículo 1 de la Directiva 72/166/CEE, de 24 de abril de 1972 (a la que se van remitiendo las posteriores 72/430/CEE, de 19 de diciembre del mismo año de 1972, 84/5/CEE, de 30 de diciembre de 1983, y 90/618/CEE, de 8 de noviembre de 1990) que define como "vehículo", "... todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica, y que no utiliza una vía férrea, así como los remolques, incluso no enganchados. ...".

Morillas Jarillo enlaza esta definición con la que define de "vehículo automotor" (calificativo que evita la discusión lingüística sobre el empleo preferente de las expresiones "de motor" o "a motor"), el artículo 4.1.5º del Convenio de Ginebra de 1949, sobre Circulación por Carretera: "... todo vehículo provisto de un dispositivo mecánico de autopropulsión, utilizado normalmente para el transporte de personas o mercancías por carretera y que no marche sobre raíles o conectado a un conductor eléctrico ...".

En términos muy similares define como "vehículos" el artículo 1 del Convenio entre Seguradores de Automóviles que operan en Europa: "... todos los vehículos automóviles que circulen por el suelo, incluidos los ciclomotores de cualquier tipo y sus remolques, excepto aquellos vehículos que se desplacen sobre raíles ...".

Todos estos textos incurren en una tautología, al incluir en la definición de "*vehículo*" el mismo concepto que se trata de definir. El artículo 6 del Reglamento del Seguro Obligatorio de Automóviles, aprobado por Decreto 3787/1964, de 19 de noviembre, no incurría en ese defecto, aludiendo a "... todo artefacto o aparato que circule por las vías públicas accionado mediante un mecanismo motor ..."; tampoco cae en él la definición auténtica que proporciona el "*Anexo*" del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y que utiliza la misma expresión definitoria: "... *artefacto o aparato* ..." <sup>3</sup>.

La definición del vehículo automotor de tracción mecánica se integraría pues, en su acepción estricta, por la reunión de los siguientes elementos estructurales:

- [a] un artefacto o aparato
- [b] movido por un dispositivo mecánico de autopropulsión
- [c] capaz de desplazarse por tierra<sup>4</sup>.

Sobre este concepto nuclear operarían extensiones y reducciones legales a su ámbito semántico propio.

Así,

[a] se excluirían

- [a.1] los vehículos encarrilados; y, en el Reglamento del 2001,
- [a.2] las sillas de ruedas
- [a.3] los juguetes; y

3

El Diccionario de la Lengua Española define "artefacto" como "1. Obra mecánica hecha según arte. 2. Máquina, aparato"; y "aparato", en su cuarta acepción, como "conjunto de piezas construido para funcionar uniteriamente con finalidad práctica determinada".

4

La Comisión Especial de Acuerdos Internacionales del Grupo de Trabajo del CEA, recuerda Fernández Fernández, interpreta que "vehículos terrestres" dice tanto, "... en oposición a los vehículos marítimos, aéreos, etc. ...", como "... los destinados a circular por el suelo, incluso si en el momento del accidente no estaban circulando ...".

[b] se añadirían

[b.1] los remolques y semirremolques, estén enganchados o no<sup>5</sup>; y

[b.2] los ciclomotores, que, en realidad, cuadran en la definición de vehículo automotor, de modo que la mención legal parece destinada a evitar las dudas que se suscitaron en el pasado sobre su inclusión en el concepto de vehículo "de" o "a" motor.

### **3.2. La construcción normativa del concepto *positivo* de vehículo a motor.**

Hasta la Ley 30/1995, el concepto de vehículo de motor se integraba por remisión al "Anexo" a la Ley de Seguridad Vial (Lledó).

Y a él hay que seguir acudiendo sustancialmente tras la publicación del Reglamento de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en

---

5

El significante *remolque*, de acuerdo con la Comisión Especial mencionada, "... engloba igualmente las caravanas, independientemente del hecho de que, en el momento del accidente, sean remolcadas o no, y sea cualsea el lugar en el que estén estacionadas (por ejemplo, un camping) ...". En cualquier caso el concepto ya no convendrá "... si la caravana ya no puede ser remolcada por un vehículo; como sería el caso, por ejemplo, de que se le hubieran quitado las ruedas para ser utilizada como residencia estacionaria. ..."

## la Circulación de Vehículos a Motor.

En el "Anexo" citado se parte de un concepto muy comprensivo, el de "Vehículo": "... 4. Artefacto o aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2 [de la Ley]<sup>6</sup>..." .

A partir de este marco conceptual o *supraconcepto* (?Oberbegriff?), se desgranar-sin mayor orden metódico- otros conceptos secundarios (a veces, a su vez, subordinados entre sí: como los de *ciclo* y *bicicleta*), que - completados por su desarrollo en el Anexo II del Real Decreto 282/1998, de 23 de diciembre, podrían ordenarse del siguiente modo:

### [1] Vehículos propulsados por motor:

#### [1.1] Vehículos encarrilados:

[1.1.1] **Tranvía:** Vehículo que marcha por raíles instalados en la vía. Hay que presuponer que esta vía es compartida por otros vehículos y por los peatones.

[1.1.2] **Ferrocarril** (concepto no proporcionado por el "Anexo"): Vehículo que marcha por raíles instalados en una vía sobre terreno destinado exclusivamente a su desplazamiento. Puede ser

##### [1.1.2.1] Interurbano o

---

6

Artículo 2. "... *Ambito de aplicación.* Los preceptos de esta ley serán aplicables en todo el territorio nacional y obligarán a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios. ...".

[1.1.2.2] Urbano o Metropolitano, sea, éste, por la naturaleza de su trayecto:

- [a] exterior,
- [b] suburbano o
- [c] mixto.

[1.2] **Vehículos autopulsados no encarrilados :**

[1.2.1] **Ciclomotor:** Vehículo provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 centímetros cúbicos, si es de combustión interna, o con motor eléctrico de potencia no superior a 1.000 vatios (referencia, esta última, que desaparece en el Reglamento) y cuya velocidad máxima por construcción no excede de 45 km/h.

Puede ser:

- [a] de dos ruedas o
- [b] de tres ruedas

[b.1] ordinario

[b.2] **vehículo para personas de movilidad reducida (coche de minusválido)**: Vehículo cuya tara no sea superior a 350 kg y que, por construcción, no puede alcanzar en llano una velocidad superior a 45 km/h, proyectado y construido especialmente (y no meramente adaptado) para el uso de personas con alguna disfunción o incapacidad física.

En cuanto al resto de sus características técnicas se les equipará a los ciclomotores de tres ruedas.

[1.2.2] **Vehículo de motor.** - Vehículo provisto de motor para su propulsión.

[1.2.2.1] **Cuatriciclos ligeros.**- Vehículos de cuatro ruedas cuya masa en vacío sea inferior a 350 kg no incluida la masa de las baterías en el caso de los vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción no sea superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm<sup>3</sup> para los motores de explosión, o cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás tipos de motores.

[1.2.2.2] **Automóvil.**- Vehículo de motor que sirve, normalmente, para el transporte de personas o de cosas, o de ambas a la vez, o para la tracción de otros vehículos con aquel fin. Se excluyen de esta definición los vehículos especiales.

[a] **Automóvil común:**

[a.1] **Motocicleta**.- Automóvil de dos ruedas (con o sin sidecar, entendiéndose como tal el habitáculo adosado lateralmente a la motocicleta) o de tres ruedas,

\* provisto de un motor de cilindrada superior a 50 cm<sup>3</sup>, si es de combustión interna (de acuerdo con el Texto Articulado de la Ley, por comparación entre las definiciones de automóvil y ciclomotor, habría que añadir: o cuya potencia máxima neta sea superior a 1000 vatios para los demás tipos de motores),

\* y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h, o cuya potencia máxima neta sea superior a 4 kW para los demás tipos de motores.

[a.1.1] motocicleta de dos ruedas sin sidecar

[a.1.2] motocicleta con sidecar: Vehículos de tres ruedas asimétricas respecto a su eje medio longitudinal con habitáculo adosado lateralmente

[a.2] **Vehículo de tres ruedas** : Automóvil de tres ruedas simétricas,

\* provisto de un motor de cilindrada superior a 50 cm<sup>3</sup>, si es de combustión interna (de acuerdo con el Texto Articulado de la Ley, por comparación entre las definiciones de automóvil y ciclomotor, habría que añadir: o cuya potencia máxima neta sea superior a 1000 vatios para los demás tipos de motores),

\* y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h, o cuya potencia máxima neta sea superior a 4 kW para los demás tipos de motores.

[a.3] **Cuatriciclo**: Automóvil de cuatro ruedas cuya masa en vacío sea inferior o igual a 400 kg o 550 kg si se trata de vehículos destinados al transporte de mercancías, no incluida la masa de las baterías para los vehículos eléctricos, y cuya potencia máxima neta del motor sea inferior o igual a 15 kW. Los cuatriciclos tienen la consideración de vehículos de tres ruedas.

[a.4] **Turismo**.- Automóvil, distinto de la motocicleta, especialmente concebido y construido para el transporte de personas y con capacidad hasta nueve plazas, incluido el conductor.

[a.5] **Autobús o autocar**: Automóvil concebido, construido y destinado, por su construcción y acondicionamiento, para el transporte de personas y sus equipajes, con capacidad para más de nueve plazas, incluido el conductor.

[a.5.1] Autobús simple.- Construido como una única sección rígida.

[a.5.2] Autobús articulado.- El compuesto

por dos secciones rígidas unidas por otra articulada que las comunica.

En este tipo de vehículos, los compartimentos para viajeros de cada una de ambas partes rígidas se comunican entre sí. La sección articulada permite la libre circulación de los viajeros entre las partes rígidas. La conexión y disyunción entre las dos partes únicamente podrá realizarse en el taller.

[a.5.3] **Autobús o autocar de dos pisos.-** Autobús o autocar en el que los espacios destinados a los pasajeros están dispuestos, al menos parcialmente, en dos niveles superpuestos, de los cuales el superior no dispone de plazas sin asiento.

[a.5.4] **Trolebús.-** Autobús conectado a una línea eléctrica y que no circula por raíles.

[a.6] **Automóviles destinados especialmente al transporte de mercancías .**

[a.6.1] **Camión.-** Automóvil con cuatro ruedas o más, concebido y construido para el transporte de mercancías, cuya cabina no está integrada en el resto de la carrocería y con un máximo de 9 plazas, incluido el conductor.

Se excluye de esta definición la motocicleta de tres ruedas, concebida y construida para el transporte de cosas, cuya tara no exceda de 400 kilogramos.

[a.6.2] **Furgón/furgoneta .-** Automóvil con cuatro ruedas o más, concebido y construido para el transporte de mercancías, cuya cabina está integrada en el resto de la carrocería y con un máximo de 9 plazas, incluido el conductor.

[a.7] **Vehículo mixto .-** Automóvil especialmente dispuesto para el transporte, simultáneo o no, de mercancías y personas hasta un máximo de nueve incluido el conductor, y en el que se puede sustituir eventualmente la carga, parcial o totalmente, por personas mediante la adición de asientos.

[a.8] **Tractocamión.-** Automóvil concebido y construido para realizar, principalmente, el arrastre de un semirremolque.

[b] **Coche de minusválido .-** Automóvil cuya tara no sea superior a 300 kilogramos y que, por construcción, no puede alcanzar en llano una velocidad superior a 40 kilómetros por hora, proyectado y construido especialmente -y no meramente adaptado- para el uso de una persona con alguna disfunción o incapacidad físicas.

[c] **Vehículo acondicionado** Cualquier vehículo cuyas superestructuras fijas o móviles estén especialmente equipadas para el transporte de mercancías a temperaturas dirigidas y en el que el espesor de cada pared lateral, incluido el aislamiento, sea de 45 mm, como mínimo.

[d] **Derivado de turismo** Automóvil destinado a servicios o a transporte exclusivo de mercancías, derivado de un turismo del cual conserva la carrocería y dispone únicamente de una fila de asientos.

[e] **Vehículo mixto adaptable** Automóvil especialmente dispuesto para el transporte, simultáneo o no, de mercancías y personas hasta un máximo de 9, incluido el conductor, y en el que se puede sustituir eventualmente la carga, parcial o totalmente, por personas mediante la adición de asientos.

[f] **Autocaravana** Vehículo construido con propósito especial, incluyendo alojamiento vivienda y conteniendo, al menos, el equipo siguiente: asientos y mesa, camas o literas que puedan ser convertidos en asientos, cocina y armarios o similares. Este equipo estará rígidamente fijado al compartimento vivienda: los asientos y la mesa pueden ser diseñados para ser desmontados fácilmente.

[1.2.3] **Vehículo especial (V. E.).-** Vehículo, autopropulsado o remolcado, concebido y construido para realizar obras o servicios determinados y que, por sus características, está exceptuado de cumplir alguna de las condiciones técnicas exigidas reglamentariamente o sobrepasa permanentemente los límites establecidos para pesos o dimensiones, así como la maquinaria agrícola y sus remolques.

[1.2.3.1] **Tractor y maquinaria para obras o servicios-** Vehículo especial concebido y construido para su utilización en obras o para realizar servicios determinados, tales como tractores no agrícolas, pintabandas, excavadoras, motoniveladoras, cargadoras, vibradoras, apisonadoras, extractores de fango y quitanieves.

[1.2.3.2] **Vehículos especiales agrícolas.**

[a] **Tractor agrícola-** Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar o empujar aperos, maquinaria o vehículos agrícolas.

[b] **Motocultor.-** Vehículo especial autopropulsado, de un eje, dirigible por manceras por un conductor que marche a pie. Ciertos motocultores pueden, también, ser dirigidos desde un asiento incorporado a un remolque o máquina agrícola o a un apero o bastidor auxiliar con ruedas.

[c] **Tractocarro.-** Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, especialmente concebido para el transporte en campo de

productos agrícolas.

[d] Maquinaria agrícola automotriz.- Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas.

[e] Portador.- Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para portar máquinas agrícolas.

[f] Máquina agrícola remolcada.- Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor motorizado o máquina automotriz. Se excluyen de esta definición los aperos agrícolas, entendiéndose por tales los útiles o instrumentos agrícolas, sin motor, concebidos y contruidos para efectuar trabajos de preparación del terreno o laboreo, que, además, no se consideran vehículos a los efectos de este Reglamento, así como también el resto de maquinaria agrícola remolcada de menos de 750 kg. de masa.

#### [1.2.3.2] Vehículos especiales para obras.

[a] Tractor de obras.- Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar o empujar útiles, máquinas o vehículos de obras.

[b] Máquina de obras automotriz.- Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos de obras.

[c] Máquina de obras remolcada.- Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos de obras, y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor de obras o una máquina de obras automotriz.

[d] Tractor de servicios.- Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar o empujar vehículos de servicio, vagones u otros aparatos.

[e] Máquina de servicios automotriz.- Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar servicios determinados.

## **[2] Vehículos no propulsados por motor:**

[2.1] Accionados por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan:

[2.1.1] **Ciclo:** Vehículo de dos ruedas por lo menos accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas.

**Los monociclos, los patines y patinetes quedarían excluidos de esta categoría; los primeros, por no constar más que de una rueda; los patines y patinetes, porque el desplazamiento no se produce empleando pedales ni manivelas.**

El ciclo puede ser

[2.1.1] **Bicicleta:** Ciclo de dos ruedas.

[2.1.1.1] Ordinaria

[2.1.1.2] Con pedaleo asistido: Bicicleta que utiliza un motor, con potencia no superior a 0,5 kW como ayuda al esfuerzo muscular del conductor. Dicho motor deberá detenerse cuando se dé cualquiera de los siguientes supuestos:

- El conductor deja de pedalear.
- La velocidad supera los 25 km/h.

[2.1.2] **Ciclo (inespecífico):** Ciclo de más de dos ruedas

[2.2] **Vehículo de tracción animal:** arrastrado por animales

[2.3] **Accesorios a un vehículo autopropulsado :**

[2.3.1] **Remolque.-** Vehículo concebido y construido para circular arrastrado por un vehículo de motor.

[a] Por su peso:

[a.1] Remolque ligero:- Aquél cuyo peso máximo autorizado no exceda de 750 kilogramos.

[a.2] Remolque pesado (par conceptual implícito en el anterior legal) Aquél cuyo peso máximo autorizado excede de 750 kilogramos.

[b] Por su estructura:

[b.1] Remolque de enganche o remolque completo. Remolque de al menos dos ejes y un eje de dirección como mínimo, provisto de un dispositivo de remolque que puede desplazarse verticalmente (en relación al remolque), que no transmita al vehículo de tracción una carga significativa (menos de 100 kg).

[b.2] Remolque con eje central:- Remolque provisto de un dispositivo de enganche que no puede desplazarse verticalmente (en relación al remolque) y cuyo(s) eje(s) esté(n) situado(s) próximo(s) al centro de gravedad del vehículo (cuando la carga esté repartida uniformemente) de forma

que sólo se transmita al vehículo de tracción una pequeña carga estática vertical.

[2.3.2] **Semirremolque.**- Remolque construido para ser acoplado a un automóvil de tal manera que repose parcialmente sobre éste y que una parte sustancial de su peso y de su carga sean soportados por dicho automóvil.

[2.3.3] **Remolque agrícola.**- Vehículo de transporte construido y destinado para ser arrastrado por un tractor, motocultor o máquina agrícola automotriz.

[2.3.4] **Máquina de servicios remolcada.**- Vehículo especial concebido y construido para efectuar servicios determinados, y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor de servicios o una máquina de servicios automotriz.

[3] **Conjunto de vehículos.**- Un tren de carretera, o un vehículo articulado.

[3.1] **Tren de carretera.**- Automóvil constituido por un vehículo de motor enganchado a un remolque.

[3.2] **Vehículo articulado.**- Automóvil constituido por un vehículo de motor acoplado a un semirremolque.

[4] **Vehículos todo terreno** Cualquier vehículo automóvil se considerará Todo Terreno si cumple las definiciones que indica la Directiva 92/53 ( LCEur 1992\2648) en su anexo II punto 4.

Antes de la publicación del Reglamento del 2001, Lledó a efectos de aplicar el procedimiento civil especial de tan discutida pervivencia tras la entrada en vigor de la actual Ley de Enjuiciamiento Civil, interpretó que había que arrancar de la idea de "vehículo de motor" proporcionada por la Ley de Seguridad Vial, "... sin embargo, la interpretación a efectos del Verbal de Tráfico no debe acoger la excepción que aquel precepto hace de los ciclomotores, que evidentemente han de ser considerados a estos efectos vehículos de motor; en definitiva, ha de dársele un sentido vulgar y amplio de todo artefacto autopropulsado o movido por un motor autónomo, lo que incluiría todo tipo de automóviles, vehículos terrestres y ciclomotores, quedando fuera, por el contrario, los impulsados por tracción animal o humana ...".

Parece partir del concepto de "vehículo a motor" proporcionado por el artículo 5 del Reglamento del Seguro Obligatorio de 1986, que definía como tal (a los efectos de las normas reguladoras del seguro de suscripción

obligatoria) "... los ciclomotores y todo vehículo terrestre automóvil que esté accionado por una fuerza mecánica, así como sus remolques incluso no acoplados, con exclusión de los ferrocarriles y tranvías que circulen por vías que les sean propias ...".

El análisis de la práctica judicial revela conformidad en limitar el concepto de vehículo "de" -o "a" - motor a aquél de desplazamiento por tierra, accionado por dicho procedimiento y de movimiento "libre", no encarrilado (por consecuencia de su desplazamiento sobre carriles o condicionado por un determinado tendido de la fuente de energía).

Así parecen presuponerlo, a propósito de accidentes ferroviarios (cuando el siniestro puede imputarse objetivamente -ponerse a cuenta- del ferrocarril), las Sentencias de 22 de julio de 1996, 4 de febrero, 25 de marzo, 6 de mayo, 7 y 24 de julio de 1997.

La Sentencia 162/2000, de 5 de diciembre, de la Sección 2ª de la Audiencia Provincial de Murcia, interpreta que el "... auto de perjuicios máximos que puedan reclamarse por perjudicados o causahabientes, se reserva y contempla para aquellos supuestos en los que el proceso penal concluya por sentencia absolutoria o sin declaración de responsabilidades por hecho cubierto por seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de uso y circulación de vehículo a motor, carácter y consideración del que el art. 5 del R.D. 2641/86, de 30 de diciembre, del Reglamento de Responsabilidad Civil de uso y circulación de vehículo a motor excluye expresamente a los ferrocarriles que circulen por las vías que le sean propias. ..."

Actualmente, el **concepto positivo de vehículo a motor**, a los efectos de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor y de la obligación de estar asegurados, comprende:

**[a] Vehículo a motor en sentido estricto.**

**Todo artefacto o aparato idóneo para circular por la superficie terrestre e impulsado por motor no encarrilados.**

Este concepto del vehículo a motor en sentido estricto supone una considerable ampliación semántica respecto de las normas vigentes en materia de seguridad vial, al incluir los ciclomotores y los denominados vehículos especiales.

Tal como aparece actualmente delimitado el concepto, incluiría

aparatos para transporte autopropulsados por motor eléctrico (incluidos patinetes de dos o tres ruedas), que circulan por espacios que no constituyen propiamente vía pública pero que son de uso común. Pueden servir de ejemplo tópicos los utilizados por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad o personal de servicio de estaciones de ferrocarril y aeropuertos.

### **[b] Vehículo a motor *por adhesión*.**

La ampliación de significado es aún mayor en la medida en que asimila a los vehículos accionados por motor no encarrilados **los remolques y semirremolques, estén o no enganchados** .

Se trata de artefactos cuya incorporación a la circulación ha de hacerse por su articulación en un vehículo a motor en sentido estricto, ya que, por sí mismos, carecen de capacidad de automoción. La novedad estriba en considerarlos vehículos a motor también cuando se encuentren desenganchados, que implica la de tratar su manejo, en ese caso, como hecho de la circulación.

Fernández Fernández transcribe unas interesantes reflexiones contenidas en la **Sentencia de 5 de diciembre de 1989** :

"... [todo] vehículo articulado forma una unidad funcional ... Se trata ... de cosa compuesta de partes integrantes pero no esenciales, en cuanto son separables, y pueden, por tanto, ser objeto de derechos separados ...". En el mismo sentido se manifiesta la **Sentencia de 17 de marzo de 1997** .

Siguiendo esta opinión, la **Sentencia 82/1999, de 14 de mayo de 1999, de la Audiencia Provincial de Zamora** , valora que "... la cabeza tractora y el remolque que a ella puede engancharse constituyen dos elementos completamente independientes y autónomos salvo en el caso de que se hallen enganchados el uno a la otra ...".

## **3.3. La construcción normativa del concepto *negativo* de vehículo a motor.**

### **3.3.1. Los juguetes.**

En el párrafo primero del apartado 2 del artículo 2 del Reglamento se establece: "... No se encontrarán incluidos en el ámbito material del presente Reglamento los vehículos a motor eléctricos que por concepción,

destino o finalidad tengan la consideración de juguetes, en los términos definidos y con los requisitos establecidos en el artículo 1.1 del Real Decreto 880/1990, de 29 de junio, sobre normas de seguridad de los juguetes, y normativa concordante y de desarrollo. ...".

De nuevo, tras un intento de definición legal o *auténtica* (exclusión de los aparatos automotores que, por concepción, destino o finalidad, tengan la consideración de juguetes), se cede a la facilidad que representa el reenvío normativo; en este caso, una primera remisión, específica, al artículo 1.1 del Real Decreto 880/1990, de 29 de junio, sobre normas de seguridad de los juguetes, y otra, genérica, a la normativa que con él concuerda o lo desarrolla.

El concepto de juguete es eminentemente cultural y de difícil delimitación semántica. Una primera aproximación lo concibe como instrumento de diversión o entretenimiento infantil, aunque pueda producir además (si no siempre) efectos pedagógicos. Sin embargo, no puede desconocerse que existen juguetes -los que en el Anexo IV ("Advertencias e indicaciones de las precauciones de uso o manejo") del Real Decreto 880/1990 se llaman "funcionales"- son aparatos o instalaciones que tienen "... las mismas funciones ... [los] destinados a adultos y de los cuales constituyen a menudo un modelo a escala reducida ...".

El principio de protección de la infancia explica que se extremen las medidas de prevención de riesgos en las normas de fabricación de juguetes. El apartado 1.c) del Anexo II ("Exigencias esenciales de seguridad de los juguetes") del Real Decreto 880/1990, al regular las propiedades físicas y mecánicas de los juguetes, establece:

"... Los juguetes deberán concebirse y fabricarse de forma que se reduzcan al mínimo los riesgos de heridas que puedan ser provocadas por el movimiento de sus partes. ...".

Y en el apartado 1.h) precisa aún más:

"... Los juguetes que confieran movilidad a sus usuarios deberán, en la medida de lo posible, llevar incorporado un sistema de freno adaptado al tipo de juguete que esté en relación con la energía cinética desarrollada por el mismo. Dicho sistema deberá ser de fácil utilización por sus usuarios, sin peligro de proyección o de heridas para los mismos ni para terceros. ...".

Esa reducción de los niveles de riesgo explica también que no se

tome en cuenta el marginal que los juguetes puedan representar a efectos de incluirlo en el ámbito de aplicación de las reglas reguladoras de la responsabilidad civil y cobertura de los daños derivados de la circulación de vehículos a motor.

El artículo 1.1 del Real Decreto 880/1990 proporciona dos perspectivas definatorias del significante "juguete":

[a] Perspectiva afirmativa:

"... Se entenderá por "juguete" todo producto concebido o manifiestamente destinado a ser utilizado con fines de juego por niños de edad inferior a 14 años. ...".

La definición reglamentaria remite inevitablemente a un juicio de valor del aplicador, que habrá de tener en cuenta las características objetivas del producto, sus posibilidades igualmente objetivas de utilización, las propias indicaciones del fabricante y su consideración en el mercado.

[b] Perspectiva negativa (exclusiones):

En el artículo 1.2 del Reglamento se advierte: "... Los productos enumerados en el Anexo I no se considerarán como juguetes a efectos de la presente disposición. ...".

El estudio de este Anexo I resulta útil para perfilar el concepto reglamentario de "juguete".

En él se excluyen del ámbito semántico de este significante a efectos reglamentarios:

"...15. Vehículos con motores de combustión.

"... 17. Bicicletas diseñadas para hacer deporte o para desplazarse por la vía pública. ...".

Los patinetes y patines de ruedas para niños deberán incluirse de acuerdo con lo previsto por el apartado 5 del Anexo IV, antes citado, una recomendación que recuerde "... que la utilización del juguete deberá efectuarse con prudencia, ya que requiere una gran habilidad y lejos de la vía pública, con el fin de evitar accidentes por caídas o colisiones, del usuario y de terceros ...".

Como no tienen la consideración de juguetes los accionados por

motor de explosión, podría suscitarse la duda de cómo considerar aquéllos que confieren movilidad a sus usuarios y están accionados por motor eléctrico.

Lo aclara, indirectamente, el inciso a) del apartado 4º (Propiedades eléctricas) del Anexo II, ya que en él se dispone que "... la tensión eléctrica de los juguetes que funcionen con electricidad no podrá exceder de 24 voltios, y ninguna pieza del juguete llevará más de 24 voltios. ...", lo que reduce al mínimo la peligrosidad del producto.

### **3.3.2. Las sillas de ruedas.**

En el párrafo segundo del apartado 2 del artículo 2 del Reglamento se añade:

"... Tampoco se encontrarán incluidas en el ámbito material del presente Reglamento las sillas de ruedas. ..."

No se proporciona una definición reglamentaria de la "silla de ruedas", en principio, asiento provisto de ruedas que permiten su desplazamiento, sea por el esfuerzo de la persona que se sienta en ella o de una tercera, sea por impulso de un motor-cualquiera que sea la clase de energía utilizada- instalado en ella.

La silla de ruedas constituye lo que el Reglamento aprobado por Real Decreto 2822/1998 denomina "vehículo para personas de movilidad reducida", a saber, el "... vehículo cuya tara no sea superior a 350 kg., y que, por construcción, no puede alcanzar, en llano, una velocidad superior a 45 km/h, proyectado y construido especialmente (y no meramente adaptado) para el uso de personas con alguna disfunción o incapacidad física. En cuanto al resto de sus características técnicas se les equipará a los ciclomotores de tres ruedas. ...".

La escasa velocidad que puede desarrollar una silla de ruedas automotriz y la no menos escasa peligrosidad de su estructura explican que el mínimo riesgo que pueden representar no justifique su asimilación al vehículo a motor, aunque cabrían dentro de una acepción amplia de este concepto.

La cuestión, sin embargo, se complica un tanto, al comprobar que, en el Anexo, tras definir el vehículo de motor como "vehículo provisto de motor para su propulsión", excluye de su ámbito a los ciclomotores, los

tranvías y los vehículos para personas de movilidad reducida.

Como, por imperativo del artículo 2 del Real Decreto 7/2001, tienen la consideración de vehículos a motor, a los efectos de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor y de la obligación de estar asegurados, los ciclomotores, a los que se asimilan los vehículos para personas de movilidad reducida, podría cuestionarse si las sillas de ruedas automotrices -variedad de los ciclomotores, en definitiva habrían de quedar incluidas entre los vehículos a motor.

Como el artículo 2 presupone que los vehículos, aparatos o mecanismos a que se refiere son capaces de desplazarse en virtud de la energía del motor instalado en ellos para su propulsión, la exclusión de las sillas de ruedas carecería de sentido si se redujese el concepto a las accionadas por el esfuerzo humano, ya que, por sus características, nunca caerían dentro del concepto de vehículo automotor.

De esta misma opinión participa Fernández Fernández, para quien la exclusión legal de las sillas de ruedas persigue... incluir dentro del ámbito de aplicación del Reglamento a los vehículos a motor destinados a personas con movilidad reducida que no son sillas de ruedas, cual es el caso de los vehículos a motor que, siendo susceptibles de utilización por personas con movilidad plena, van destinados a personas de movilidad reducida cuando se adaptan sus mecanismos, Así nos encontramos con vehículos que circulan con un monomando manual en el que se incluyen o suman los mecanismos a utilizar con las extremidades inferiores: freno, embrague y acelerador. ...".

#### **4. El "hecho de la circulación".**

El mero hecho de la intervención de un vehículo a motor en un hecho del que resultaron daños corporales o materiales no significa necesariamente la aplicación del Sistema resarcitorio de 1995. Para ello será preciso que se trate de un "hecho de la circulación" en sentido estricto.

La controvertida expresión "... con motivo de la circulación ..." (contenida en el apartado 1 del artículo 1 LRCSCVM) remite a una idea básica: "... incluir ... todos aquellos resultados dañosos o lesivos que signifiquen la materialización efectiva del riesgo típico del vehículo de motor

en tanto que objeto productor de peligro, máquina dedicada por el ser humano para el traslado de personas o cosas de un lugar a otro ..." (Lledó).

Contó con gran aceptación, tanto desde el punto de vista teórico (Lledó, Barrera) como desde el de la aplicación judicial (a título de ejemplo, Sentencia de 19 de abril de 1997, de la Audiencia Provincial de Castellón) la opinión que se conforma, para apreciar la existencia de un hecho de la circulación (a efectos de encauzar el proceso por el procedimiento del juicio verbal de la anterior Ley de Enjuiciamiento Civil), con que el hecho lesivo haya ocurrido "con motivo" (la Exposición de Motivos añade "con ocasión") de la circulación de vehículos de motor, lo que se producía (siempre según esta línea interpretativa) cuando concurrían estos tres factores:

- a) producción de un daño;
- b) implicación de, al menos, un vehículo de motor en movimiento; y
- c) tránsito en vía pública.

**El artículo 3 del Reglamento** del año 2001 define:

**"... 1. A los efectos de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor y del seguro de suscripción obligatoria regulado en este Reglamento, se entienden por hechos de la circulación los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común.**

**2. No se entenderán hechos de la circulación los derivados de la celebración de pruebas deportivas con vehículos a motor en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas, sin perjuicio de la obligación de suscripción del seguro especial previsto en el apartado 2 del artículo 16.**

**Tampoco se considerarán hechos de la circulación los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello, sin perjuicio de la aplicación del apartado 1 en caso de circulación por las vías o terrenos mencionados en dicho apartado.**

**3. Tampoco tendrá la consideración de hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes. En todo caso, será hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor en cualquiera de las formas descritas en el Código Penal como conducta constitutiva de delito contra la seguridad del tráfico, incluido el supuesto previsto en el artículo 383 de dicho Código Penal. ...”.**

Los comentaristas del Proyecto y del Texto reglamentario vigente (Camacho de los Ríos, Soto Nieto) entienden que este precepto no hace más que asumir criterios jurisprudenciales anteriores y otros procedentes de otras normas, entre las que destaca la llamada abreviadamente Ley sobre Seguridad Vial.

El apartado primero del artículo transcrito es una muestra de la doble pobreza -literaria y jurídica- de que vienen adoleciendo -sin que nadie parezca preocupado por ponerle remedio- las normas relativas a la responsabilidad civil derivada del manejo de vehículos automotores y del aseguramiento de los riesgos que entraña. Los hechos de la circulación no son, desde luego, *los derivados del riesgo creado por la conducción* de los vehículos a motor; sino *los que consisten en la conducción de esos vehículos, cuya circulación crea el riesgo*.

El *riesgo* que estos vehículos entrañan puede materializarse en el  *siniestro*, esto es, en la producción de un daño a una persona o a una cosa.

#### **4.1. La conducción.**

El centro de gravedad de la definición reglamentaria se sitúa en la conducción. Conducir el vehículo significa, ante todo, dirigirlo o guiarlo, pero, cuando está en funcionamiento, significa algo más: manejarlo. a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común.

De ahí que la conducción haya de ponerse en relación funcional con el factor generatriz del riesgo típico: la circulación o movimiento del vehículo.

No es imprescindible que el motor del vehículo esté en funcionamiento.

El desplazamiento de un vehículo cuyo motor no está encendido implica igualmente la necesidad de dirigirlo, esto es, de conducirlo, y esa actividad puede entrañar un riesgo para los usuarios de la vía o del lugar por el que se desplaza.

Sin embargo, pueden surgir dudas cuando ese desplazamiento no lleva consigo un riesgo diferente del que supone el movimiento de cualquier otro objeto voluminoso y pesado. Así ocurriría cuando se traslada manualmente un vehículo a motor de un punto a otro de un estacionamiento para acomodar racionalmente los distintos vehículos que en él se encuentran estacionados.

Aun cuando caben interpretaciones diferentes de la inclusión, dentro del concepto de vehículo a motor, de material de por sí inerte, como remolques y semirremolques, su invocación podría reforzar la consideración de estos supuestos como hechos de la circulación.

#### **4.2. La circulación.**

El concepto de circulación remite semánticamente a la idea de movimiento. Tópicamente el vehículo automotor es peligroso cuando se mueve.

No obstante, desde el punto de vista de la protección frente a los riesgos derivados del manejo de esta clase de vehículos, no se exige, reglamentariamente, que el vehículo esté necesariamente en movimiento. Aun cuando el precepto reglamentario alude al "riesgo creado por la conducción", el artículo 1.1 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, se refiere, más clara y ampliamente al... *riesgo creado por la conducción* del [vehículo y a] los daños causados a las personas o en los bienes *con motivo de la circulación. ...*", y dentro de esta amplia hipótesis de hecho se incluyen situaciones de inmovilidad del vehículo. En la bibliografía (Hernández Gil, Morillas Jarillo, Soto Nieto) parece existir

conformidad en cuanto a esta interpretación, que sostiene, desde hace mucho (Sentencia de 9 de abril de 1963), la jurisprudencia.

Avala, ahora, este entendimiento de la norma el hecho de que, entre los vehículos a motor, se mencionan los remolques y semirremolques incluso si no están enganchados a la unidad automotriz. Su peligro, en semejante estado, sólo podrá derivar de su localización en un lugar en el que constituyan un peligro para la circulación o de su descuidado estacionamiento o detención, de forma que puedan deslizarse y colisionar con alguna cosa o arrollar a alguna persona.

Pueden plantearse dudas sobre la aplicación de las previsiones legales y reglamentarias en materia de responsabilidad civil y aseguramiento de riesgos derivados de la circulación de vehículos a motor, cuando el hecho lesivo tiene relación con el riesgo que supone uno de ellos, pero ese riesgo no está relacionado con su circulación o movimiento.

Así ocurriría con el incendio de un vehículo, en caso de propagarse el fuego a otros o a otras cosas próximas a él, causándoles daños y generando el peligro de causarlo a una o varias personas que puedan encontrarse dentro del radio de acción del fuego. Para que pudiera considerarse hecho de la circulación (como se entendió en ocasiones en la práctica judicial a efectos de encauzar demandas de responsabilidad por el procedimiento del juicio verbal civil) sería preciso argumentar que el combustible almacenado es necesario para que el vehículo funcione además de acreditar un fallo previo del conductor si se pretende el resarcimiento de daños producidos en las cosas, ya que el artículo 1 LRCSCVM y el 9 de su Reglamento requieren que se prueba la derivación de esos daños de un manejo del vehículo constitutivo de al menos culpa o imprudencia civil.

La tendencia generalizada a buscar el máximo posible de cobertura de todos los daños (personales o materiales) permite predecir una práctica favorable a esta interpretación extensiva; sin embargo, esos hechos lesivos o dañinos son producidos, sin duda, *por el vehículo*, pero no guarda relación directa ni con su conducción ni con su circulación; el riesgo proviene de una fuente distinta (fundamentalmente, su condición de contenedor de sustancias inflamables), compartida, sin duda, por otros muchos objetos peligrosos de características coincidentes.

El criterio de **la Sentencia de 27 de julio de 1996, de la Sala Primera del Tribunal Supremo**, al no reputar como hecho de la circulación un fallo del sistema de elevación de la cabina de un camión, no permite aventurar

dado el carácter fronterizo del caso si se está iniciando una orientación restrictiva de aquel concepto.

### 4.3. El lugar.

El hecho de la circulación ha de producirse en un lugar delimitado reglamentariamente en términos muy amplios (que exceden notoriamente del marco definido por el artículo 2.c del Real Decreto 1319/92, de 17 de enero): comprende tanto garajes y aparcamientos, como vías o terrenos públicos y privados -tanto urbanos como interurbanos- aptos para la circulación [aunque esté prohibida, como ocurre en las calles peatonales] y vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común.

Soto Nieto saluda favorablemente, con razón, el cambio de pauta, que pasa a ser claramente la condición física del terreno, con independencia de su titularidad jurídica. El cambio es aún mayor pues ya no se atiende tanto a la *transitabilidad* del terreno (a que se atienden las Sentencias de 22 de febrero de 1980 y de 25 de enero de 1984, de la Sala Primera del Tribunal Supremo) como a su *uso común*, como factor cogenerador de riesgo.

La comunidad de uso de un lugar crea el riesgo de que la circulación pueda producir daños a las personas o a las cosas que se encuentren en él. Si se acepta que tal es la razón de la inclusión de vías o terrenos que carecen de las condiciones mínimas para poder circular regularmente -con independencia de que ciertos vehículos especialmente acondicionados o la habilidad (o temeridad) del conductor consigan desplazarse efectivamente por ellos un terreno privado compartido por un número restringido de personas será *común* a éstas; como lo serán los espacios abiertos al público en general aun cuando sólo ocasionalmente sean utilizados efectivamente. El alcance de una persona por el vehículo conducido por otra que maniobra en el jardín anejo a una vivienda será tan hecho de la circulación (de acuerdo con estas pautas aplicativas de la norma) como el de un senderista arrollado por la motocicleta especial que circula campo a través.

#### 4.4. La exclusión de riesgos atípicos.

##### 4.4.1. Las pruebas deportivas.

No se entenderán hechos de la circulación las pruebas deportivas con vehículos a motor en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas, sin perjuicio de la obligación de suscripción del seguro especial previsto en el apartado 2 del artículo 16<sup>7</sup>.

Habrá que entender circunscrita la excepción a los momentos de desarrollo de esas pruebas o de los entrenamientos y a los vehículos que han de tomar parte en ellas, pues sólo la conjunción de ambos factores destituye el riesgo generado.

Siguiendo a Soto Nieto, se pueden establecer las siguientes conclusiones:

[a] Si un vehículo que ha de intervenir en una prueba deportiva causa un daño

[a.1] dentro del terreno (*circuito*) acotado para el desarrollo de aquéllas y

[a.2] como consecuencia de un hecho derivado de su celebración (lo que permite incluir el desplazamiento, por el circuito, durante ellas o durante los entrenamientos que puedan precederlas),

la cobertura de ese daño corre a cargo del seguro especial, no del ordinario de responsabilidad civil que pudiera haberse concertado sobre el vehículo.

[b] Si causa daño fuera del circuito acotado al efecto o en

7

**Artículo 16.** Tomador del seguro de suscripción obligatoria.

... 2. Para los riesgos derivados de las pruebas deportivas en las que intervengan vehículos a motor, celebrados en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas, deberá suscribirse un seguro especial destinado a cubrir la responsabilidad civil de los conductores intervinientes, como mínimo por los importes de las coberturas obligatorias establecidas en este Reglamento.

circulación ajena a la celebración de la prueba deportiva, no cubrirá el siniestro el seguro especial, sino el ordinario que haya concertado y, a falta de seguro ordinario, correrá a cargo del Consorcio de Compensación de Seguros.

La **Sentencia de 22 de mayo de 1989, de la Sala Segunda del Tribunal Supremo** atendía exclusivamente a las características del vehículo, para excluir de cobertura aseguradora el siniestro producido en un terreno no acotado especialmente para la circulación de vehículos de aquella clase especial:

"... El vehículo causante del accidente, motocicleta marca Montesa de 250 centímetros cúbicos sólo podía ser utilizada "en el campo para la realización de pruebas deportivas", según reza el factum, comentándose en el fundamento de derecho cuarto tratarse de "motocicletas especialmente diseñadas para competiciones y en circuitos de tierra y no de asfalto como el que se produjo". Del examen de la causa, haciendo uso de las facultades otorgadas por el art. 899 LECr, aparece que ello es confirmado por denuncia, propietario de la motocicleta y Guardia Civil, reiterando el segundo que, dadas las características de la motocicleta, ni era susceptible de ser matriculada ni de concierto de Seguro Obligatorio. El art. 90 del código de la Circulación prohíbe la circulación por las vías públicas de motocicletas con el llamado "escape libre". De los arts. 261 y ss. del propio código se aprecia que los permisos de conducción exigibles lo son en tanto en cuanto se conduzca por vías públicas, el "vehículo" se hace sinónimo en el código de la Circulación de todo artefacto o aparato capaz de circular por las vías públicas (art. 4)). De todo lo expuesto se colige que la motocicleta en cuestión no podía tener el concepto de "vehículo de motor" a efectos de quedar sujeta al régimen del Seguro Obligatorio y, por ende, quedaba fuera de la cobertura del Fondo Nacional de Garantía, hoy Consorcio de Compensación de Seguros. Sólo para los riesgos derivados de las pruebas deportivas se concibe la obligación de suscribir un seguro especial destinado a ello (así el art. 3.3 del Reglamento del Seguro Obligatorio de 1964 y art. 6.2 del vigente de 1986). ...".

#### **4.4.2. Las tareas industriales o agrícolas.**

Tampoco se considerarán hechos de la circulación la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello, sin perjuicio de la aplicación del apartado 1 caso de circulación por las vías o terrenos mencionados en dicho apartado.

Los vehículos accionados por motor destinados a la realización de tareas industriales o agrícolas pueden desplazarse como cualquier otro mientras las desarrollan. Estos desplazamientos funcionalmente imprescindibles para la ejecución de las tareas a que están destinados no constituyen

legalmente un caso típico de "circulación", aunque muy bien podría diferenciarse entre lo que son tales desplazamientos y los movimientos propios de la actividad agrícola o industrial, excluyendo sólo los riesgos generados por éstas. La dificultad que puede significar deslindar los primeros de los segundos justifica la exclusión de todos ellos.

En cambio, cuando esos mismos vehículos se desplazan de un punto a otro al margen del desarrollo de esos trabajos agrícolas o industriales, "circulan" en el sentido exigido por el concepto de "hecho de la circulación".

Habrá que distinguir, pues, en sintonía con Reglero Campos, entre el riesgo propio del manejo del *vehículo (industrial o agrícola) en movimiento por un terreno de uso común* durante la realización de su faena, y el riesgo propio de la faena misma industrial o agrícola.

Esta diferenciación (ya presente en la **Sentencia de 2 de noviembre de 1976**, de la Sala Primera del Tribunal Supremo) parece asumida por la **Sentencia de 1<sup>o</sup> de marzo de 1998**, al reclamar un doble seguro respectivo por cada una de esas actividades; y constituye claramente una de las razones de la decisión adoptada por la de **7 de mayo de 1998**, siempre de la misma Sala Primera.

Por esta razón considera como tal una maniobra marcha atrás de una máquina excavadora que realizaba tareas de nivelación de un terreno en el que trabajaban otros obreros y al que se considera, por lo mismo, (al menos, funcionalmente) transitable y de uso común la **Sentencia 29/1984, de 25 de enero, de la Sala Primera del Tribunal Supremo**<sup>8</sup>

---

8

"... TERCERO.- ...

Primero.- ... resulta que el conductor del vehículo en cuestión "al efectuar marcha atrás, sin adoptar las medidas de cautela que tal acción requiere, alcanzó al actor D. Juan;

---

Segundo.- aparece debidamente acreditado el daño causado al lesionado;

Tercero.- existe una clara relación de causalidad entre la acción inicial desencadenante del evento lesivo y el resultado producido; en consecuencia, concurren los tres requisitos que la doctrina de esta Sala requiere para configurar el tipo de responsabilidad extracontractual que aparece en el artículo mil novecientos dos. ...

Quinto.- En cuanto al tema que se apunta en el motivo segundo relativo a que "no se trata de una maniobra prevista en el Código de la Circulación, sino de un desplazamiento que tiene por objeto el tratamiento del terreno", razón por la cual la "sentencia combatida incurre en el error de enjuiciar los hechos como si se tratara de un mero accidente de circulación", será objeto de examen al estudiar las motivaciones cuarta y quinta, a las que sirve de apoyo...

QUINTO.- ... [Como] razón de fondo ... se encuentra la interpretación que ya apunta la recurrente en el motivo segundo y desarrolla en estos dos, de que la sentencia impugnada no debió aplicar el Código de la Circulación ya que sus normas no son de tener en cuenta respecto a los accidentes ocurridos en terreno particular ni acotados, exigiendo sean de uso público, para justificar lo cual realiza un examen gramatical del término "transitar" a fin de llegar a la conclusión de que la Sociedad recurrente debe quedar liberada de la deuda indemnizatoria por tratarse de un accidente laboral y no de vehículos de motor en circulación, únicos de los que según la Póliza de seguro voluntario debe responder.

SEXTO.- ... [Estos] un tanto sofisticados razonamientos no pueden prevalecer:

Primero.- porque los términos "lugar transitable" y "transitar", cuando se refieren a vehículos de motor han de entenderse en relación a sus caracteres, condiciones y, sobre todo, a las funciones para las que fue creado y está destinado a cumplir cada modelo;

Segundo.- la máquina-vehículo en cuestión, es una excavadora (mototraílla) que estaba destinada a realizar trabajos de nivelación en una finca propiedad del actor recurrente;

Tercero.- resulta por tanto evidente, que las tierras objeto de nivelación constituyen a los efectos de la circulación de este tipo de vehículos y de las funciones por los mismos a desarrollar, el lugar o medio idóneo para conducir, llevar o trasladar de un lugar a otro los mismos, como ha manifestado ya clara y acertadamente la Sala de Apelación en el primer considerando de la resolución impugnada. ..."

Son muy significativas las siguientes consideraciones contenidas en la **Sentencia 357/2000, de 10 de octubre, de la Sección 6ª de la Audiencia Provincial de Madrid**:

"... [El] accidente enjuiciado no puede ser considerado como un hecho derivado de la circulación, y si bien puede aceptarse que una carretilla elevadora se trata de un vehículo de motor, no lo es menos que el accidente se produjo en el interior de una nave industrial, no en una vía pública, para lo cual, para circular por ella, hubiera sido preciso que estuviera prevista del permiso de circulación, la tarjeta de I.T.V., las correspondientes placas de matrícula e, indudablemente, del pertinente seguro obligatorio de automóviles pero que en el caso no era exigible, a tenor de lo establecido en el art. 5 del Reglamento del Seguro de responsabilidad civil derivado del uso y circulación de vehículo de motor, que, a los efectos del seguro regulado en dicho Reglamento, entiende por hechos de la circulación cubiertos por el mismo únicamente los derivados del uso y circulación del vehículo asegurado en la póliza de seguro por vías y bienes de dominio público, garajes y aparcamientos, así como por vías privadas que no estén especialmente destinadas o acotadas para el desarrollo por dicho vehículo de un trabajo o labor industrial o agrícola, por lo que teniendo en cuenta que el accidente se produjo en el seno de una nave industrial, resulta ajustada a derecho la decisión del Juzgador de no apreciar la referida causa de exclusión, al no concurrir los presupuestos exigidos para ello, sin que, de otro lado, se aprecie la incidencia que puede tener en la presente causa la sentencia a que se alude en el motivo, pues la misma se limita a recordar la doctrina jurisprudencial que distingue aquellas cláusulas destinadas a delimitar el riesgo, de aquellas otras que restringen los derechos del asegurado. ..."

En el mismo sentido se pronuncia la **Sentencia de 18 de diciembre del 2000, de la Sección 1ª de la Audiencia Provincial de Burgos**:

"... Ciertamente es que el art. 4 del Real Decreto 2641/86 por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil de Vehículos a Motor, entiende por hechos de la circulación los derivados del "uso y circulación del vehículo asegurado", pero ello no implica necesariamente que todo "uso" del vehículo asegurado pueda generar el riesgo cuyo evento es objeto de cobertura. En efecto, resulta indudable que, matriculado o no el vehículo, la póliza suscrita ampara los riesgos del mismo derivados del hecho de su circulación como tal vehículo de motor, **pero han de quedar fuera de su ámbito aquellos otros en los que el vehículo actúe no como tal sino como maquinaria industrial**. Es decir, **cualquier movimiento "rodado" del vehículo por el interior de la nave propiedad de la empresa puede generar daños personales o materiales por el mero hecho del desplazamiento de una masa de velocidad determinada poniendo en riesgo potencial a otras personas o vehículos. Dicho supuesto de hecho no puede sin embargo confundirse con el generador del daño que ha sido enjuiciado en la presente causa cuyo origen se encuentra exclusivamente en la utilización de la horquilla del aparato para elevar la carga e introducirla en el interior de la caja de un**

**camión** cuyas cartolas permanecían cerradas al estar previamente cargado con arena. Resulta evidente que el hecho generador del riesgo no es un "hecho de la circulación" por más que la carretilla elevadora sea un vehículo de motor pues en el momento del siniestro estaba funcionando como un aparato elevador de carga y esta operación fue la que exclusivamente generó el riesgo. La entidad "Seguros M., S.A." debe por ello resultar absuelta de la responsabilidad civil que fue declarada en la sentencia impugnada, y ello pese a que la póliza suscrita por la empresa con la entidad "Seguros A., S.A." tenga un límite cuantitativo que no alcance la total indemnización determinada en la sentencia a favor del perjudicado. ..."

#### 4.4.3. Los resultados lesivos causados dolosamente.

Morillas Jarillo recoge, en su obra, agazapada en una nota a pie de página, unas palabras del italiano Scalfi que no tienen desperdicio: "... La lesión provocada dolosamente mediante un medio automotor no es un siniestro de la circulación, es la patología de la circulación, como lo son el uso doloso de la escopeta de caza o del rayo laser ...".

La opinión es compartida por muchos especialistas españoles. Matar o lesionar intencionadamente a una persona arrollándola o golpeándola con un vehículo automotor en movimiento no constituye un hecho de la circulación (Atienza Navarro, Alonso Soto, Madrigal Martínez Pereda, Reglero Campos); no es un *accidente* (Almajano Pablos).

La Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, redactada por la Disposición Adicional Octava de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, tras unas disposiciones generales, se dedica buena parte de sus normas a la regulación del aseguramiento obligatorio.

Y, a la cabeza de ellas, figura esta proclamación del artículo 2º "...1. Todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en España vendrá obligado a suscribir un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular que cubra, hasta la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio, la responsabilidad civil a que se refiere el artículo 1 anterior. ...".<sup>9</sup>

9

Artículo 1. De la responsabilidad civil.

---

1. El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción del mismo, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación. 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 la 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. En el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1902 y siguientes del Código Civil, artículo 19 del Código Penal, y lo dispuesto en esta Ley. Si concurrieren la negligencia del conductor y la del perjudicado se procederá a la equitativa moderación de la responsabilidad y al repartimiento en la cuantía de la indemnización, atendida la entidad respectiva de las culpas concurrentes. El propietario no conductor responderá de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por el conductor cuanto esté vinculado con éste por alguna de las relaciones que regulan los artículos 1903 del Código Civil y 22 del Código Penal. Esta responsabilidad cesará cuando el mencionado propietario pruebe que empleó toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño.

2. Los daños y perjuicios causados a las personas, comprensivos del valor de la pérdida sufrida y de la ganancia que hayan dejado de obtener, previstos, previsibles o que conocidamente se deriven del hecho generador, incluyendo los daños morales, se cuantificarán en todo caso con arreglo a los criterios y dentro de los límites indemnizatorios fijados en el anexo de la presente Ley.

3. Las indemnizaciones pagadas con arreglo a lo dispuesto en el número 2 tendrán la consideración de indemnizaciones en la cuantía legalmente reconocida, a los efectos del artículo 9.uno.e) de la Ley 18/1991, de 6 de junio (RCL 1991\1452 y 2388), del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, en tanto sean abonadas por una entidad aseguradora como consecuencia de la responsabilidad civil de su asegurado.

4. Reglamentariamente se definirán los conceptos de vehículos a motor y hecho de la circulación a los efectos de la presente Ley.

Su artículo 5 es muy importante. Su tenor literal es el siguiente:

"... Ambito material y exclusiones.

1. La cobertura del seguro de suscripción obligatoria no alcanzará a los daños ocasionados a la persona del conductor del vehículo asegurado.

2. La cobertura del seguro de suscripción obligatoria tampoco alcanzará a los daños en los bienes sufridos por el vehículo asegurado, por las cosas en él transportadas, ni por los bienes de los que resulten titulares el tomador, asegurado, propietario, conductor, así como los del cónyuge o los parientes hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad de los anteriores.

3. Quedan también excluidos de la cobertura de los daños personales y materiales por el seguro de suscripción obligatoria quienes sufrieran daños con motivo de la circulación del vehículo causante, si hubiera sido robado. A los efectos de esta Ley se entiende por robo la conducta tipificada como tal en el Código Penal. En los supuestos de robo será de aplicación lo dispuesto en el artículo 8.1, c).

4. El asegurador no podrá oponer frente al perjudicado ninguna otra exclusión, pactada o no, de la cobertura. En particular, no podrá hacerlo respecto de aquellas cláusulas contractuales que excluyan de la cobertura la utilización o conducción del vehículo designado en la póliza por quienes carezcan de permiso de conducir, incumplan las obligaciones legales de orden técnico relativas al estado de seguridad del vehículo o, fuera de los supuestos de robo, utilicen ilegítimamente vehículos de motor ajenos o no estén autorizados expresa o tácitamente por su propietario. ...".

Ninguna alusión se hace al supuesto de daño causado dolosamente.

El no menos importante artículo 6 (epigrafiado "*Obligaciones del asegurador*"), establece:

"... 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, o sus herederos, tendrá acción directa para exigirlo. Únicamente quedará exonerado de esta obligación si prueba que el hecho

da lugar a la exigencia de responsabilidad civil conforme al artículo 1 de la presente Ley.

“ Prescribe por el transcurso de un año la acción directa para exigir al asegurador la satisfacción al perjudicado del importe de los daños sufridos por el perjudicado en su persona y en sus bienes.

“ En todo caso, el asegurador deberá, hasta el límite cuantitativo del seguro obligatorio, afianzar las responsabilidades civiles y abonar las pensiones que por la autoridad judicial fueren exigidas a los presuntos responsables asegurados, de acuerdo con lo establecido en el párrafo segundo de la regla quinta del artículo 784 y en la letra d) de la regla octava del artículo 785 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal. ...”

El artículo 7 (*Facultad de repetición*) dispone:

“ ... El asegurador, una vez efectuado el pago de la indemnización, podrá repetir<sup>10</sup>:

---

10

El artículo 8.2. establece: “ ... El perjudicado tendrá acción directa contra el Consorcio de Compensación de Seguros en los casos señalados en este artículo, y éste podrá repetir en los supuestos definidos en el artículo 7, así como contra el propietario y el responsable del accidente cuando se trate de vehículo no asegurado, o contra los autores, cómplices o encubridores del robo del vehículo causante del siniestro, así como contra el responsable del accidente que conoció de la sustracción del mismo....”

LA LEY SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGURO  
EN LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR, Y  
SU REGLAMENTO.

JESÚS FERNANDEZ ENTRALGO.

---

a) Contra el conductor, el propietario del vehículo causante y el asegurado, si el daño causado fuere debido a la conducta dolosa de cualquiera de ellos, o a la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas.

b) Contra el tercero responsable de los daños.

c) Contra el tomador del seguro o asegurado por causas derivadas del contrato de seguro.

d) En cualquier otro supuesto en que también pudiera proceder tal repetición con arreglo a las leyes.

La acción de repetición del asegurador prescribe por el transcurso del plazo de un año, contado a partir de la fecha en que hizo el pago al perjudicado. ...".

Nótese la ampliación del conjunto de personas contra las que cabe la repetición, en comparación con el tenor literal del artículo 76 de la Ley del Contrato de Seguro.

Con esta salvedad, la redacción del precepto mantiene las mismas dudas interpretativas que el precedente de la Ley 50/1980.

Así se reprodujo la cuestión relativa a la cobertura que puede prestar el seguro de suscripción obligatoria a los daños producidos por un comportamiento doloso cometido utilizando, como instrumento, un vehículo de motor.

#### **4.4.3.1. La interpretación jurisprudencial.**

##### **[a] La orientación restrictiva.**

La **Sentencia de 14 de marzo de 1991**, de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, se alinea con la interpretación-patrocinada con especial energía por Soto Nieto- que sostiene que la referencia del artículo 76 a la repetición del asegurador contra el causante doloso del daño presupone que aquél haya pagado ignorante de que el siniestro había sido ocasionado intencionadamente:

"... el art. 76 de ésta no dice-como la parte recurrente pretende que las entidades aseguradoras estén obligadas a resarcir al perjudicado en los

supuestos de que el siniestro sea debido a conducta dolosa del asegurado, sino que "el perjudicado o sus herederos tendrán acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar, sin perjuicio del derecho del asegurador a repetir contra el asegurado en el caso de que sea debido a conducta dolosa de éste el daño o perjuicio causado a tercero. La acción directa es inmune a las excepciones que puedan corresponder al asegurador contra el asegurado..."; lo cual-como seguidamente veremos es cosa distinta de la pretendida por la parte recurrente. Y c) Que el art. 76 de la Ley de Contrato de Seguro, no puede ser valorado ni interpretado aisladamente, sino dentro del contexto propio de dicha ley. En este sentido, es preciso tener en cuenta que el art. 1º de la misma habla de la obligación de indemnizar "dentro de los límites pactados", el art. 73 de la obligación de indemnizar "dentro de los límites establecidos en la Ley y en el contrato"; el art. 19, que excluye la obligación del asegurador en el supuesto de que el siniestro haya sido causado por mala fe del asegurado; y el art.48 que, respecto del seguro de incendio, dice que el asegurador no estará obligado a indemnizar los daños provocados por el incendio cuando éste se origine por dolo o culpa grave del asegurado.

"Es indudable que las excepciones establecidas en los arts. 18 y 48 de la Ley de Contrato de Seguro responden a una exigencia esencial del contrato de seguro. Asegurar los siniestros causados por dolo o mala fe sería contrario al orden público (vid. art. 1.255 CC).

"Dicho lo anterior, resulta patente que una interpretación lógica y sistemática del art. 76 de la Ley de Contrato de Seguro impide extender la obligación de indemnizar por parte de las entidades aseguradoras cuando el daño causado al tercero haya sido consecuencia de una conducta dolosa del asegurado, y exista -previo o coetáneamente- resolución del Tribunal competente que así lo declare.

"Una interpretación acorde con los anteriores criterios debe llevar a entender que la obligación de indemnizar en los supuestos de siniestros dolosos únicamente será procedente en tanto en cuanto no se haya resuelto judicialmente sobre tal extremo. ..."

La **Sentencia 1643/1992, de 8 de julio de 1992** -como las siguientes, a falta de otra indicación, de la Sala Segunda del Tribunal Supremo- al enjuiciar un caso de homicidio perpetrado sirviéndose, como instrumento homicida, de un vehículo de motor, niega la posibilidad de aseguramiento voluntario ni obligatorio de la responsabilidad derivada de hecho delictivo doloso.

Realmente, argumenta, "... aquí no existe siniestro propiamente dicho, sino un suceso intencionado en el que fue el vehículo e motor un mero instrumento, en base a lo cual el absolver al seguro de la obligación de pagar no es en razón a exclusiones legales o pactadas, sino porque se trata de

hechos acaecidos por completo ajenos a la cobertura de un seguro de responsabilidad civil (por eso las SS de 27-1 y 22-12-89 eliminan la posibilidad de asegurar conductas dolosas). ...”.

La **Sentencia 858/1995, de 10 de julio**, explicaba bien claramente lo que podía considerarse la orientación restrictiva.

En ella se advierte que, “... por muy inspirado que esté nuestro sistema de seguro obligatorio del automóvil, por finalidades sociales de cobertura de los derechos de las víctimas de siniestros de la circulación, y, por ello objetivando en buena medida la responsabilidad civil de los aseguradores, no llega a prescindir de una base contractual que es el contrato del seguro, que se rige por las condiciones generales y particulares de la póliza correspondiente suscrita por las partes, sin perjuicio de que su clausulado en gran parte esté aprobado legalmente y venga a ser para aquéllas un contrato de adhesión.

“En el seguro obligatorio estas características de objetivación se acentúan, pero sin llegar a anular la autonomía (limitada eso sí), de los contratantes y los hechos dolosos no pueden ser previstos en ningún contrato como causa de obligatoriedad o subrogación del asegurador en las responsabilidades civiles del delito de ese carácter, pues no se puede garantizar la realización de un acto ilícito. **Aunque en la doctrina científica no falten opiniones discrepantes por lo que toca al seguro obligatorio, en la jurisprudencia de esta Sala ha prevalecido la posición contractualista, excluyente de los hechos dolosos. Y, precisamente, porque el Consorcio se subroga en la posición del asegurador privado, no cabe otra obligación. ...”.**

Perán Ortega estudia la denominada *jurisprudencia menor* y concluye que hay una cierta tendencia a seguir este criterio interpretativo.

Sirva de ejemplo una Sentencia de 26 de abril de 1997, de la Audiencia Provincial de Málaga (en un caso de contrato de seguro de responsabilidad civil profesional de un administrador infiel), que invoca como antecedente de autoridad la Sentencia de 14 de marzo de 1991, del Tribunal Supremo, antes transcrita parcialmente.

La Sentencia de 13 de mayo de 1997, de la Audiencia Provincial de Gerona liberará de responsabilidad a la entidad aseguradora (se trataba de una reclamación contra una empresa de seguridad, por la muerte dolosa de una persona a manos de un vigilante de seguridad de aquella) por exclusión del hecho en el contrato de seguro.

### **[b] La orientación extensiva.**

Sin embargo, terminó consolidándose **la interpretación que sostiene que los daños causados dolosamente utilizando un vehículo accionado por motor han de ser cubiertos por la entidad aseguradora en todo caso, sin perjuicio de su derecho de repetición contra el causante doloso de aquéllos .**

Constituiría una manifestación específica de una orientación jurisprudencial que parece consolidada, y que invoca, como tal, la **Sentencia 2172/2001, de 26 de noviembre**, cuando afirma que "... el carácter doloso del hecho tiene el efecto de acordar al asegurador una acción de restitución contra el asegurado, pero no elimina el derecho del perjudicado emergente del contrato de seguro. Por lo tanto, las cláusulas [de exclusión del dolo, incluidas en un contrato de seguro voluntario de responsabilidad civil] que invoca la recurrente sólo afectan a su relación con el asegurado, pero no tienen consecuencias respecto del tercero a cuyo favor se contrató el seguro. ...".

Así lo entiende la **Sentencia 179/1997, de 29 de mayo de 1997**, en un caso de hecho doloso productor de la muerte de una persona.

"... La **S 12 noviembre 1994** de esta Sala señalaba que **Una cosa es que no quepa asegurar conductas dolosas y otra muy distinta que entre los riesgos aleatorios del seguro esté incluido el de hacer frente a los perjuicios causados por actuación ilícita del conductor (pues estamos tratando de accidentes de circulación); claro que en esos casos el asegurador que se subroga en la obligación indemnizatoria, tiene derecho a repetir sobre el asegurado culpable para resarcirse del perjuicio que a su vez sufre por esa conducta culpable. El tercero inocente es ajeno a todo ello y ostenta por eso aquella acción directa e inmune del art. 76 que rige con especificidad en la materia por lo que como norma singular es prevalente. El mismo dato de que prevea la posibilidad de la repetición es revelador de que ha habido obligación legal y su pago por el asegurador, si no tal previsión sería ociosa.**

**? El art. 19 lo que excluye es que el asegurador esté obligado a indemnizar al propio asegurado por el siniestro producido por mala fe de éste (por ejemplo, en el caso presente, si reclamara por daños resultantes en el propio vehículo)".**

"Otras resoluciones, sin embargo, no han seguido mismo criterio,

razón por la cual se hace necesario unificar la doctrina de esta Sala, en el sentido aprobado mayoritariamente por la Sala (general convocada al efecto para unificación de criterios, conforme a lo legalmente previsto en el art. 264 LOPJ.

"... El seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos de motor no constituye tanto un medio de protección del patrimonio del asegurado como un instrumento de tutela de los terceros perjudicados. En consecuencia se trata de amparar a las víctimas frente al riesgo generado por la circulación de vehículos de motor dando cobertura a las indemnizaciones procedentes con independencia de que el evento generador del daño sea un ilícito civil o un ilícito penal, sea culposo o doloso. siempre que el daño se haya cometido con un vehículo de motor y con motivo de la circulación. Así se deduce de lo dispuesto en los arts. 1 y 2 Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor (con anterioridad al 8 noviembre 1995, Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor), ...

"La definición del ámbito material de cobertura del seguro de suscripción obligatoria, conforme a los preceptos citados, se establece negativamente, de forma que se incluyen en él todos daños y perjuicios causados por un vehículo terrestre de motor, con motivo u ocasión de la circulación del mismo, salvo las exclusiones que detallada y minuciosamente establece la ley y que no ser refieren, en ningún caso, a los delitos dolosos.

"... Pese al detalle de las exclusiones, en ningún caso se excluyen los danos derivados de delitos dolosos, ...

"... La normativa reguladora del seguro obligatorio no solamente no contempla entre las numerosas exclusiones los daños ocasionados como consecuencia de acciones dolosas, sino que los incluye expresamente.

"Así, el art. 7 a) Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor (norma específicamente aplicable al caso enjuiciado), establece que "El asegurador, una vez efectuado el pago, podrá repetir contra el conductor, el propietario del vehículo causante y el asegurado si el daño causado fuere debido a la conducta dolosa de cualquiera de ellos o a la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas".

"Con carácter más general el art. 76 Ley de Contratos de Seguro establece que "El perjudicado o sus herederos tendrán acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar, sin perjuicio del derecho del aseguradora repetir contra el asegurado en el caso de que sea debido a conducta dolosa de éste, el daño o perjuicio causado a tercero", de lo que se deduce necesariamente que los daños ocasionados como

consecuencia de eventos dolosos no están excluidos de la cobertura del seguro con respecto a las víctimas del daño, y únicamente permiten repetir frente al asegurado, pues en tales casos el seguro no ampara el patrimonio del asegurado frente a las consecuencias negativas de su propio comportamiento doloso.

"Asimismo el art. 16 Rgto. del Seguro Obligatorio (RD 264/1986, 30 diciembre), dentro de los "Derechos y Obligaciones derivadas del contrato", reconoce el derecho de repetición disponiendo que "El asegurador, una vez efectuado el pago, podrá repetir: a) Contra el conductor, el propietario del vehículo causante del daño y el asegurado, en el caso de que el daño fuera debido a la conducta dolosa de éstos...", norma de la que también se deduce, con claridad, el mismo criterio legal, conforme al cual los daños causados a las víctimas de la circulación ocasionados por conductas dolosas del asegurado o del conductor del vehículo no están excluidos de la cobertura del seguro frente a las víctimas y únicamente determinan un derecho de repetición contra el autor de la conducta dolosa. ...

"En el mismo sentido el art. 117 del nuevo Código penal dispone que "los aseguradores que hubiesen asumido el riesgo de las responsabilidades pecuniarias derivadas del uso o explotación de cualquier bien, empresa, industria o actividad, cuando como consecuencia de un hecho previsto en este Código se produzca el evento que determine el riesgo asegurado, serán responsables civiles directos hasta el límite de la indemnización legalmente establecida sin perjuicio del derecho de repetición contra quien legalmente corresponda".

"... En la normativa comunitaria se parte del principio de cobertura por el seguro obligatorio a las víctimas de la circulación, en cualquier lugar del territorio de la Comunidad e incluso por un vehículo no identificado, sin excluir los daños causados por evento doloso: la cobertura debe abarcar "la responsabilidad civil que resulta de la circulación de los vehículos de motor" (Directivas 72/166, 84/5 y 90/232).

"La 28 marzo 1996 de la Sala 5ª del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (DOCE núm. 180/10 de 9 junio 1996) ha advertido que "el contrato de seguro obligatorio no puede prever que en determinados casos y en particular en el de embriaguez del conductor del vehículo, el asegurador no esté obligado a indemnizar los daños corporales y materiales causados a terceros por el vehículo asegurado" señalando que "sin embargo, el contrato de seguro obligatorio puede prever que, en tales casos, el asegurador disponga de una acción de repetición contra el asegurado". ..."

Con todo, el criterio de la Sala sentenciadora-cuya síntesis queda recogida en sus argumentos sustanciales no fue unánime.

A la Sentencia de la mayoría seguía un **Voto particular** formulado por el Magistrado Soto Nieto, al que se adhirió su colega Marzán Samaniego. He aquí una síntesis de sus razonamientos:

"... 1.- Se dice en la sentencia que el art. 19 L 50/1980, de Contrato de Seguro lo que excluye es que el asegurador esté obligado a indemnizar al propio asegurado por el siniestro producido por mala fe de este (por ejemplo, en el caso presente, si reclamara por daños resultantes en el propio vehículo). Basta atender a la ubicación sistemática del precepto, inserto en la Sec. 3ª del Título I de la Ley, de proyección general respecto a toda especie de seguros, para comprender que es de aplicación a cuantas modalidades de seguros se regulan a lo largo de la ley. No existe razón para extraer de su dictado el seguro de responsabilidad civil. El seguro de "culpas intencionales" está universalmente rechazado, la no asegurabilidad del dolo es una constante en el especial derecho de seguros.

2.- Pese a la inspiración social que pueda latir en el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos de motor, el mismo no abdica de su primigenia y natural función de protección del patrimonio del asegurado. ... Ni doctrinal ni legalmente se ha sostenido que merced a la instauración del seguro de suscripción obligatoria se trate de amparar a las víctimas frente al riesgo generado por la circulación de vehículos de motor, dando cobertura a las indemnizaciones procedentes con independencia de que el evento generador del daño sea un ilícito civil o un ilícito penal, sea culposo o doloso. El daño originado de propósito-dolo directo de resultado, de tipificación penal y objeto de sanción en sentencia firme de este orden jurisdiccional, se halla extramuros de la construcción legal del seguro obligatorio.

3.- En el art. 1 L 30/1995 de 8 noviembre, sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, se habla de responsabilidad del conductor en virtud del "riesgo creado por la conducción", así como de los daños causados "con motivo de la circulación". Términos similares a los utilizados por el art. 3,1 de la Primera Directiva de 94 abril 1972 (72/166/CEE) de aproximación de las legislaciones en este ámbito para definir la obligatoriedad del aseguramiento. No puede considerarse como "hecho de la circulación", siempre presidido por la licitud de un fin de desplazamiento o transporte, la propulsión violenta o intencionada del vehículo para lesionar o acabar con la vida ajena. Cuando se alude a los "riesgos de la circulación", para cuyo atendimiento surge una legislación de homologación internacional, no se está pensando, desde luego, en la perversidad criminal del que se pone al volante con ánimo homicida, instrumentalizando el vehículo como sustituto del puñal o del arma de fuego.

4.- En los arts. 1 y 5 de la Ley se excluyen del ámbito de la misma determinados supuestos no figurando mención alguna a los daños derivados de los delitos dolosos. No puede fundamentarse en ello la opinión favorable a la inclusión en la cobertura del seguro obligatorio de tal especie de daños. ...

5.- El art. 7 a) L 30/1995 establece que el asegurador, una vez efectuado el pago de la indemnización, podrá repetir "contra el propietario del vehículo causante y el asegurado, si el daño causado fuere debido a la conducta dolosa de cualquiera de ellos". Precepto que se corresponde con el más general del art. 76 LCS y que guarda relación con el art. 16 Rgto. del Seguro de Suscripción Obligatoria aprobado por RD 2641/1986 de 30 diciembre. De antedichos preceptos se trata de deducir que los daños ocasionados por eventos dolosos no están excluidos de la cobertura del seguro con respecto a las víctimas del daño, y únicamente permiten repetir frente al asegurado. ...

Mediando causa ilícita los supuestos daños dolosos no pueden contar con adecuada cobertura; estamos ante un caso de inexistencia de seguro. La ley no dice que el asegurador pague necesariamente, tan sólo admite que, si verifica el pago pueda ejercitar el derecho de repetición o regreso. Y ello una vez exista constancia del perverso e intencionado propósito del asegurado. Constancia proveniente de antecedente o simultánea condena de aquél como autor de un delito de asesinato, homicidio, lesiones o daños. Se repite contra el asegurado, enriquecido injustamente con el abono de la indemnización, y no contra el perjudicado destinatario en todo caso de lasuma resarcitoria. ...

6.- La atención que merecen los perjudicados por un hecho criminal intencionado en el que el móvil ha juzgado el papel de instrumento homicida o lesivo, no pudiéndose legar el lamentable resultado al riesgo característico de la circulación automovilística, no aparece diferenciada de la que debe prodigarse a los perjudicados del homicidio resultante de una riña callejera o del alevoso crimen asestando sorpresivamente una puñalada a la desprevenida víctima que accede a su domicilio a altas horas de la noche. Hoy contamos con la L 35/1995 de 19 diciembre, sobre ayuda y asistencia a las víctimas de delitos violentos y contra la libertad sexual, regulando un sistema de indemnización a las víctimas de delitos de tales especies. El "desamparo de las víctimas" que a todos nos preocupa, ha de paliarse por estas vías cuando su desgracia no provenga del riesgo normal emanante de la conducción, sino de una intención asesina fraguada al socaire de la disponibilidad de un vehículo.

7.- Está comúnmente aceptado la imposibilidad actual de concierto de un seguro de responsabilidad civil por daños dolosos. El "riesgo anormal" supone un total alejamiento de la causa del contrato, implica la incorporación de una causa ilícita, queda incurso aquél en la inmoralidad proscrita por el art. 1.255 CC, nada tiene que ver con el riesgo medio hipotético que el asegurador tiene en cuenta cuando presta sus garantías. Las bases técnicas del aseguramiento y las primas fijadas al efecto son ajenas a hechos de la naturaleza de los que estamos contemplando. Que, a pesar de ello, se imponga al asegurador el deber de atendimento resarcitorio a los perjudicados por el criminal atentado carece de sentido. El derecho de repetición será utópico en la mayoría de los casos antelas previsiones del conductor homicida.

8.- La sentencia de la Sala 5ª del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de 28 marzo 1966 no viene referida al supuesto de

daños dolosos sino al de embriaguez del conductor del vehículo, advirtiendo que el contrato de seguro obligatorio no puede prever que en tal caso el asegurador no esté obligado a indemnizar los daños corporales causados a terceros por el vehículo asegurado, pudiendo preverse una acción de repetición contra el asegurado, que es justamente lo llevado a efecto en la L 30/1995, arts. 5 y 7. Pensemos que en este supuesto sí estamos ante un hecho de la circulación en estado de embriaguez se incrementa con efecto multiplicativo la peligrosidad derivada de la circulación y con ella la posibilidad de producción de daños a terceros.

9.- En relación con los delitos contra la seguridad del tráfico tipificados en los arts. 379, 381 y 382 CP dispone el art. 383 que cuando se ocasionara, además del riesgo prevenido un resultado lesivo se apreciará sólo la infracción más gravemente penada condenando en todo caso al resarcimiento de la responsabilidad civil que se haya originado. Nos hallamos ante supuestos dolosos de delitos de peligro inexigentes para su consumación de un daño personal; la advertencia y voluntad del sujeto abarcan tan sólo el hecho de conducir en las circunstancias descritas en los varios preceptos. No pueden parangonarse las acciones referidas-conducir bajo la influencia de bebidas o estupefacientes con temeridad manifiesta etc- con las conductas dolosas de resultado a que se alude en el art. 76 LCS y art. 7 a) L 30/1995. La jurisprudencia ha venido calificando este modo de conducir (con el resultado lesivo) como constitutivo de una temeridad manifiesta-S 25 octubre 1988- aplicando el criterio de la gravedad o de la alternatividad apreciando tan solo la infracción más gravemente penada. En tales supuestos nos encontramos dentro del ámbito de la culpabilidad "culposa" no cabiendo negar la posibilidad de la cobertura del seguro de responsabilidad civil consiguiente. En igual sentido la S 5 marzo 1992. En alguna hipótesis cual la contemplada en el art. 384 el juzgador podrá inclinarse por la delectación de un dolo eventual respecto a las infracciones causantes de daños personales. Tan excepcional conducta -suele tratarse de los denominados "pilotos suicidas"- tendrá el tratamiento propio de la conducción originadora de daños dolosos. ..."

La **Sentencia 770/1997, de 24 de octubre** , reitera esta doctrina extensiva.

En ella se enseña que "... la jurisprudencia de este Tribunal Supremo, en su afán de unificar una doctrina hasta entonces dispersa ha venido a concretar, sobre todo a partir de la S 26 mayo 1997, que el seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos de motor, constituye, más que un medio de protección del patrimonio del asegurado, un instrumento de tutela de los terceros perjudicados, o, lo que es lo mismo, lo que se trata de amparar es a las víctimas frente al riesgo generado por la circulación de vehículos de motor, "dando cobertura a las indemnizaciones procedentes, con independencia de que el evento generador del daño sea un ilícito civil o un ilícito penal, sea culposo o doloso, siempre que el daño se haya cometido con un vehículo de motor y con ocasión o motivo de la circulación", y así se deduce de lo

dispuesto en los arts. 1 y 2 Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro de Circulación de Vehículos de Motor, según los cuales tal Seguro Obligatorio, con algunas limitaciones (que no atañen a los delitos dolosos), cubre, sin distinción, "a los daños causados a las personas o a los bienes con motivo de la circulación". Se insiste en la referida sentencia, y ahora insistimos nosotros, que la cobertura aseguradora abarca todas las situaciones en que el daño corporal o material se produzca "con motivo de la circulación", ya tenga su arranque o inicio en una acción culpable o dolosa del conductor del vehículo, pues, según se ha indicado, la finalidad esencial y última de este tipo de seguros, más que proteger al tomador del mismo, es amparar a las posibles víctimas de la circulación frente a un "artefacto" tan peligroso como es el automóvil. Prueba de ello, además, es que nuestra legislación en este área de la responsabilidad civil llega casi a la teoría de la responsabilidad objetiva, excluyendo sólo la "culpa exclusiva de la víctima" como circunstancia exoneradora de esa responsabilidad. ...".

### **[c] La reacción de la bibliografía especializada.**

La doctrina jurisprudencial establecida en las sentencias transcritas no sólo es importante por su vocación unificadora del criterio de aplicación de las normas estudiadas, sino para el ramo asegurador público y privado, como no pasó inadvertido a sus primeros glosadores (Atienza, Morera Pérez).

Pero también ha despertado vivas críticas. Se reprocha que, de proseguir su línea argumental tal vez habría que extender la cobertura en casos aparentemente descabellados.

Morera Pérez se pregunta, reduciendo a un real o aparente absurdo los términos de la cuestión: "... Mantendrá el criterio la Sala 2ª el día que a un terrorista se le ocurra utilizar un cochebomba para atacar contra un edificio?" Vendrá entonces obligada la Compañía a abonar las indemnizaciones que se fijen, eso sí, hasta el límite del seguro obligatorio, por el hecho de que el coche-bomba estaba "circulando" antes de la explosión? ...". Y Atienza remacha: "habrá que exigir al asegurador de la responsabilidad civil profesional de un médico la indemnización por el homicidio o las lesiones dolosas que pueda producir a un paciente por cualquier causa?".

El problema está aún pendiente de enfocarse desde otro punto de vista, sugerido por Soto Nieto, seguido por Atienza. Todo el sistema resarcitorio construido en 1995 descansa sobre la idea del aseguramiento (voluntario u obligatorio) de los riesgos derivados del hecho de la circulación de vehículos de motor. El homicidio doloso cometido sirviéndose de uno de ellos no es de acuerdo con el uso lingüístico ordinario un *hecho de la circulación* o de la *conducción*, sino algo completamente distinto. Por eso cae fuera del aparato de

protección previsto para los riesgos *típicos*.

Pero hay algo más.

En el apartado primero.1 del "Anexo" a la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, tal como quedó redactada por la Disposición Adicional Octava de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, se lee:

"... El presente sistema se aplicará a la valoración de todos los daños a las personas ocasionados en accidente de circulación, salvo que sean consecuencia de delito doloso. ...".

Parecería que habrá de interpretarse que el delito doloso sea del tipo de los denominados convencionalmente "de lesión", o producción de un resultado material.

Cuando la conducta lesiva imprudente o negligente colma las exigencias de un tipo de los llamados "de peligro", la exigencia de dolo, en cuanto consciente y libre realización de la acción peligrosa, no impide el nacimiento de la responsabilidad por riesgo en caso de producción del resultado temido. En tales casos, surge la posibilidad de aplicación de dos normas penales (la que tipifica la conducta peligrosa en sí misma, y la que la tiene en cuenta como presupuesto de la producción imprudente del resultado lesivo) que, tanto el antiguo artículo 340 bis, como el vigente 383, resuelven dando preferencia exclusiva a la calificación como la infracción... más gravemente penada ...".

Así se llega a una situación que produce perplejidad.

La configuración del alcance de la responsabilidad por daños causados por el manejo imprudente de un vehículo de motor está sujeta (dejando a un lado interpretaciones imaginativas como discutibles, como las de Medina Crespo) a severas limitaciones en cuanto a legitimación para reclamar, partidas resarcitorias y cuantía de éstas.

Tales limitaciones no entrarán en juego si el hecho es doloso, pero, de acuerdo con la doctrina jurisprudencial estudiada, sus consecuencias quedarían cubiertas por el seguro de suscripción obligatoria.

Pero tampoco serán aplicables cuando el hecho implique la actualización de un peligro de distinta fuente.

Perán Ortega se pregunta si, a la vista de la exclusión del daño por delito doloso, del radio de acción del sistema resarcitorio de daños corporales establecido en el "Anexo" de la Ley especial de 1995, no sería prudente revisar aquella doctrina jurisprudencial.

De mantenerla, se habría engendrado un extraño *monstruo* jurídico, mezcla de la flexibilidad de valoración de la legitimación para pretender la indemnización, y para fijar su alcance y cuantía, propia del Derecho *común* de Daños, y de la cobertura aseguradora propia de los riesgos típicos de la circulación de vehículos de motor. Esta doble ventaja estatutaria tiene difícil explicación.

**[d] La Sentencia de 30 de diciembre del 2000, de la Sección Primera de la Audiencia Provincial de Sevilla.**

Tras un repaso detenido de las dos orientaciones jurisprudenciales ya expuestas, la Audiencia Provincial reconoce que se planteó "... la procedencia de plantear ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas una cuestión prejudicial que estaría redactada en estos términos:

"Dentro del concepto "responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos" utilizado en el art. 3º de la Directiva del Consejo 72/166/CEE, de 24 de abril de 1972, puede entenderse comprendida la responsabilidad civil derivada de la causación intencionada de daños mediante la utilización como instrumento dañoso de un automóvil en marcha?.

"Sin embargo, estimamos que no resulta ya necesario plantear cuestión alguna una vez que el legislador ha dado ya respuesta a toda posible duda al reformar expresamente el apartado 4 del art. 1 del texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por Decreto 632/1968, de 21 de marzo, por el art. 71 de la Ley 14/2000, de 28 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. Conforme al texto ahora aprobado, que mantiene la remisión reglamentaria para la definición de lo que haya de entenderse por "hecho de la circulación", se dice expresamente que "en todo caso no se entenderán hechos de la circulación los derivados de la utilización del vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes".

"Despejadas definitivamente por el legislador las posibles dudas

interpretativas, carece ya de sentido plantear cuestión alguna cuando, como ya se ha dicho, este Tribunal estima, además, que la nueva norma no supone modificación respecto de la regulación legal anterior, sino fijación de lo que, a nuestro entender, ya venía establecido por la ley con anterioridad. ...

#### **4.4.3.2. La Ley 14/2000, de 29 de diciembre de 2000, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social.**

Su artículo 71 es del siguiente tenor:

**?... Se modifica el apartado 4, del artículo 1, del texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por Decreto 632/1968, de 21 de marzo, en los siguientes términos:**

**?4. Reglamentariamente se definirán los conceptos de vehículos a motor y hecho de la circulación a los efectos de la presente Ley. En todo caso no se considerarán hechos de la circulación los derivados de la utilización del vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes. ...?.**

De este modo, parecía quedar desautorizada la interpretación propuesta por la Sala Segunda del Tribunal Supremo.

#### **4.4.3.3. El Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, por el que se aprueba el Reglamento sobre la Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor.**

Su artículo 3 (rotulado **?Hechos de la circulación?**) establece:  
" ...

**3. Tampoco tendrá la consideración de hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes. En todo caso, será hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor en cualquiera de las formas descritas en el**

### **Código Penal como conducta constitutiva de delito contra la seguridad del tráfico, incluido el supuesto previsto en el artículo 383 de dicho Código Penal. ...".**

En versiones anteriores del Proyecto, se optó (Camacho, 1999) por **excluir los daños causados dolosamente de la cobertura del seguro de suscripción obligatoria** (artículo 9.1), **reservando expresamente el derecho de repetición para el caso de pago hecho con desconocimiento de aquel origen doloso** del daño que se indemnizaba (artículo 29.1).

En la redacción definitiva del Reglamento, se prefirió declarar que el hecho doloso no constituía un caso de hecho de la circulación, lo que lo dejaba fuera del presupuesto condicionante de la aplicación del Sistema de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor. Por tanto, el asegurador no estaba obligado a indemnizar a los perjudicados, a quienes podía oponer válidamente la exclusión de cobertura.

**Gómez Pomar y Arquillo Polet** comentan así las novedades introducidas por el Reglamento:

"... El Reglamento se ha alineado con claridad (aunque con algún matiz) con la posición sostenida a lo largo de la pasada década por las Compañías de seguros ...

"**Esta exclusión de cobertura**, si bien articulada de forma técnicamente más correcta que en el proyecto de Reglamento de marzo de 1999 que incluía la cobertura de daños en caso de hecho de la circulación "salvo que medie dolo del causante" (art. 9) y preveía un derecho de repetición del asegurador en caso de conducta dolosa si "tal circunstancia fuese conocida con posterioridad al pago de la indemnización por la aseguradora" (art. 29) ..., **resulta francamente desafortunada por 3 órdenes de razones** .

"Primero, **porque suscita fundadas dudas acerca de su conformidad con la LRCSCVM**, en la medida en que introduce una reducción de la cobertura aseguradora no contemplada (y, más bien al contrario, implícitamente rechazada) por el art. 7 a) del citado texto legal.

"**Además, el Reglamento viene a desmentir al Tribunal Supremo** que, tras casi una década de vacilaciones y desaciertos, parecía haber alcanzado, con la STS, 2ª, 23.2.2000 (Ar. 1145), una **solución sensata y con buen fundamento teórico y económico** : permitir y respetar la exclusión de cobertura por daños dolosos en el seguro voluntario de responsabilidad civil, pero acudir al derecho de regreso y, por tanto, a la cobertura frente a la víctima, en el ámbito de un seguro obligatorio ... .

"Por último, **su único efecto apreciable es el de beneficiar al**

**colectivo de conductores a costa de las potenciales víctimas de daños dolosos causados con un vehículo de motor . ..."**

**La posibilidad de repetición de la entidad aseguradora quedará, pues, reservada para los casos en que la concurrencia de dolo en la acción causante del daño se conoce después de que aquélla haya pagado la indemnización (Camacho, 1999).**

**La modificación que la Ley 14/2000 introduce en el artículo 1.4 de la de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a motor, dota ahora de cobertura legal suficiente a la norma reglamentaria, que coincide literalmente con la nueva redacción del precepto invocado .**

En esa medida, **la parte jurídicamente más contundente de la crítica de Camacho y de Gómez Pomar y Arquillo Polet** (por más que Soto Nieto hubiese sostenido que no se trataba sino de una aclaración reglamentaria) **ha perdido toda su fuerza (Angulo y Camacho).**

Se ha criticado el mantenimiento de la referencia al derecho de repetición que se atribuye al asegurador, en el artículo 15 del Reglamento (y de hecho se propuso su desaparición), en caso de causación dolosa del resultado mortal, lesivo o dañoso, y que implícitamente ha de entenderse reservada al pago por error sobre ese carácter doloso. La presencia de esta norma podría ser utilizada en la práctica judicial para reducir el alcance de la exclusión, pero su ausencia podría como defiende Muñoz Paredes- ser entendida como indicio de la desaparición del derecho de repetición del asegurador en esa hipótesis, por lo que la subsistencia de dicha norma no parece superflua.

**En el Reglamento se precisa que no cae dentro de la exclusión de cobertura los hechos tipificados como delitos contra la seguridad del tráfico -incluido el caso a que se refiere el artículo 383- en el vigente Código Penal.**

Esos delitos contra la seguridad del tráfico se encuentran tipificados y castigados específicamente en sus artículos 379 a 385, ambos inclusive.<sup>11</sup>

---

11

Artículo 379

El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas, será

castigado con la pena de arresto de ocho a doce fines de semana o multa de tres a ocho meses y, en cualquier caso, privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, respectivamente, por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

#### Artículo 380

El conductor que, requerido por el agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de los hechos descritos en el artículo anterior, será castigado como autor de un delito de desobediencia grave, previsto en el art. 556 de este Código.

#### Artículo 381

El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiera en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.

#### Artículo 382

Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o multa de tres a ocho meses el que origine un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:

1") Alterando la seguridad del tráfico mediante la colocación en la vía de obstáculos imprevisibles, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables, mutación o daño de la señalización, o por cualquier otro medio.

2") No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.

#### Artículo 383

Cuando con los actos sancionados en los arts. 379, 381 y 382 se ocasionara, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo cualquiera que sea su gravedad, los Jueces y Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente punida, condenando en todo caso al resarcimiento de la responsabilidad civil que se haya originado.

En la aplicación de las penas establecidas en los citados artículos, procederán los Jueces y Tribunales según su prudente arbitrio, sin sujetarse a las reglas prescritas en el art. 66.

#### Artículo 384

Será castigado con las penas de prisión de uno a cuatro años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a seis y hasta diez años, el que con consciente desprecio por la vida de los

---

demás, incurra en la conducta descrita en el art. 381.

Cuando no se haya puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, la pena de prisión será de uno a dos años, manteniéndose el resto de las penas.

#### Artículo 385

El vehículo a motor o el ciclomotor utilizado en los hechos previstos en el artículo anterior, se considerará instrumento del delito a los efectos del art. 127 de este Código.

La redacción del precepto reglamentario no es un ejemplo de finura técnica jurídica. Responde a una inquietud que se suscitó muy pronto en sectores de la bibliografía especializada y de la práctica judicial especializada en Derecho Privado pero con menores conocimientos del Penal, temerosos de que los resultados lesivos de estos delitos sin duda dolosos quedarán extramuros del sistema resarcitorio diseñado en la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor.

La inquietud era infundada, advertía Soto Nieto.

La estructura de estos delitos responde a un propósito de política legislativa de adelantar las barreras de protección, tipificando como infracción penal comportamientos de peligro, abstracto o concreto, independientemente de que se hubiese producido, como consecuencia de ellos, un resultado lesivo. Si este resultado llega a producirse, no será doloso, sino-en la gran mayoría de los casos imprudente, integrándose el comportamiento constitutivo de delito doloso contra la seguridad del tráfico como un elemento de la estructura de la infracción culposa, a saber, como integrante de la infracción del deber de cuidado exigible objetivamente en el tráfico. Ocurre, empero, que, aun cuando lógicamente la pena asignada a la causación dolosa de un resultado lesivo debería ser más grave que la correspondiente a la sola creación del peligro de producción de ese resultado (lo que supondría la absorción de ésta en aquélla), graves imprudencias productoras de resultados de escasa gravedad no responden a esta regla general; y justamente para evitar que tales casos se beneficiasen de la aplicación de los principios reguladores del llamado concurso de normas, y muy concretamente por el de la consunción o absorción (artículo 8.3 del Código Penal)<sup>12</sup>, el artículo 383 hace prevalecer sobre él el de opción por la más grave

---

12

#### Artículo 8

Los hechos susceptibles de ser calificados con arreglo a dos o más preceptos de este Código, y no comprendidos en los arts. 73 a 77, se castigarán observando las siguientes reglas:

1º) El precepto especial se aplicará con preferencia al general.

2º) El precepto subsidiario se aplicará sólo en defecto del principal, ya se declare expresamente dicha subsidiariedad, ya sea ésta tácitamente deducible.

3º) El precepto penal más amplio o complejo absorberá a los que castiguen las infracciones consumidas en aquél.

4º) En defecto de los criterios anteriores, el precepto penal más grave excluirá los que castiguen el hecho con pena menor.

de las penas aplicables de acuerdo con las normas concurrentes. Sin embargo, esta decisión de política legislativa no desnaturaliza el carácter sustancialmente imputable o culposo del resultado lesivo producido, por lo que, sin necesidad de la previsión reglamentaria, podría concluirse fácilmente que ese resultado quedaba dentro del ámbito de aplicación del sistema resarcitorio específico de los daños causados con ocasión del manejo de vehículos a motor.

#### **4.4.3.4. La interpretación de la Sala Segunda del Tribunal Supremo: su Sentencia 144/2001, de 7 de febrero.**

**Muñoz Paredes** pudo afirmar que, **con la nueva redacción del artículo 1.4 de la Ley ?... se ... [zanjaba] ... definitivamente, en sentido negativo, la debatida cuestión de si los daños causados dolosamente están cubiertos por el SOA ..."**.

Su esperanza fue vana.

Ya **Maza Martín** había expuesto **sus recelos** ante el XVII Congreso de Derecho de la Circulación, celebrado en Madrid en el año 2001.

En él advertía que "... la experiencia nos demuestra que, en este tipo de debates, el final no suele producirse tan fácilmente. Cierta tozudez y resistencia a abandonar un criterio que se ha alcanzado con tesón y seguido con pasión, en medio de polémicas, hace que, o mucho me equivoco, o estamos nuevamente en puertas de presenciar aquí, episodios ya vividos de verdadera resistencia, por una parte de nuestros Tribunales, a la virtualidad de la norma positiva, en la única interpretación posible de su verdadera voluntad, como los acontecidos en el tan manido caso de la aplicación del Baremo legal indemnizatorio de la Ley 30/1995. Por consiguiente, los que coincidimos con el criterio ahora expresamente recogido en la norma positiva, lejos de darnos por satisfechos con tal incorporación legal, habremos de revisar, de nuevo, los términos del debate y los argumentos a favor de una y otra solución, preparándonos, con ello, para que el mandato legal, que, por otra parte, para nosotros es el único materialmente justo y técnicamente correcto, sea debidamente respetado en su aplicación, a la vista de los diferentes fundamentos que, más allá de la pura razón de imperio de la legalidad, lo justifican. ...".

El mismo Magistrado recuerda, con un deje de ironía, cuán poco podía imaginar que, al tiempo de pronunciarlo, su vaticinio ya se había visto confirmado.

La **Sentencia 144/2001, de 7 de febrero**, resolvió el recurso de casación interpuesto contra la sentencia dictada, con fecha 1 de marzo de 1999, por la Audiencia Provincial de Pontevedra.

En ella, se declaró probado que, alrededor de las diez horas del

día 6 de agosto de 1997, cuando Ana Beatriz ... pilotaba la motocicleta de su propiedad por la zona de L. ..., de la localidad de Vigo, procedió a adelantar a una caravana de vehículos que circulaban en su misma dirección y que en ese momento se hallaba detenida y cuando se hallaba a la altura del vehículo marca Hunday matrícula PO...-BC propiedad y conducido por el acusado Manuel ..., mayor de edad y sin antecedentes penales, cuyo conductor advirtió la presencia de Ana Beatriz a quien conocía con anterioridad por haber prestado servicios para la empresa G. ..., S.L. de la que el acusado era regente, etpa en la que surgieron entre ellos diversos problemas, el acusado, con ánimo de atentar contra la integridad física de aquella y sin motivo aparente efectuó un brusco giro a la izquierda golpeando la moto cayendo al suelo Ana Beatriz ... sufriendo lesiones de las que curó a los 30 días requiriendo tratamiento rehabilitador y sufriendo daños la referida moto cuyo importe asciende a 22.744 pesetas. El vehículo del acusado estaba asegurado en la Compañía P ....., S.A..

La Audiencia Provincial dictó el siguiente pronunciamiento: "... FALLAMOS: Que debemos condenar y condenamos a Manuel, como autor responsable de un delito de lesiones a la pena de 2 años de prisión y costas. Y que el acusado, y la Compañía P. ..., S.A., con reserva a esta del derecho de repetición contra el acusado, y conforme a los establecido en la póliza, indemnizaran a Ana Beatriz ..., en 210.000 ptas. por las lesiones, 22.8744 ptas. por los daños de la moto, 41.129 ptas. por los daños en el vestuario y 4.133 ptas. de gastos farmacéuticos. ...".

Recurrió la entidad aseguradora contra su condena al pago de la responsabilidad civil, denunciando como infringidos el art. 19 en relación con el 76, ambos de la Ley del Seguro.

"... La compañía recurrente, en su condición de aseguradora del turismo que conducía Manuel R., -explica la sentencia casacional ha sido declarada responsable civil del pago de las indemnizaciones acordadas en sentencia, sin perjuicio del derecho de repetición que le asiste contra su asegurado.

"El motivo del recurso es un intento de cambiarla consolidada doctrina de esta Sala que tiene declarado que en caso de hechos cometidos intencionadamente con el vehículo en el marco de la conducción, debe hacer frente la aseguradora a la responsabilidad civil derivada de aquellos hechos provocados por el conductor del turismo.

**? Este tema ya fue tratado en la Sala General del día 14 de diciembre de 1994 que en relación al supuesto de siniestro doloso declaró la responsabilidad directa del asegurador en atención a que ésta deriva de ? hechos de la circulación?, sin distinguir entre el siniestro doloso, culposo o fortuito.**

"Posteriormente la Sala General de 6 Mar. 1997 vuelve a

considerar el tema de la cobertura del seguro en los supuestos dolosos, llegando a idéntica conclusión siempre que el siniestro se haya causado "con motivo de la conducción", siendo ésta la doctrina existente en este momento, pudiéndose citar, entre otras, las TS SS 29 May. 1997 y 4 Nov. 1998, solución que mejor protege al tercero ajeno, víctima del siniestro, en aquellos casos tales como de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o drogas, o en el supuesto de conducción suicida que cae dentro de los supuestos de dolo eventual, no pudiendo ser óbice el art. 19 de la LCS porque éste tiene su aplicación entre las partes contratantes, pero no afecta al tercero ajeno a esa relación contractual ni por tanto al derecho indemnizatorio que le pertenece como víctima de forma propia y autónoma. ...".

**Nótese que la Sala Segunda del Tribunal Supremo parece fijarse más en su doctrina consolidada que en la nueva luz que podría arrojar el análisis de la redacción dada al artículo 1.4 LRCSCVM por la Ley 14/2000 y del artículo 3 de su Reglamento del 2001, ciertamente posteriores al hecho enjuiciado, pero que deberían representar un factor a tener en cuenta como posiblemente indicativo de una voluntad legislativa contraria a aquella doctrina jurisprudencial.**

**En la Sentencia se reflexiona que esa doctrina resultaría más beneficiosa para víctimas y perjudicados en casos de ?... conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o drogas, o en el supuesto de conducción suicida que cae dentro de los supuestos de dolo eventual ...?.**

**El argumento es preocupante proviniendo del órgano de casación penal.**

Por lo que toca al primer supuesto, queda explicado que **el resultado lesivo derivado de una conducción bajo la influencia de una intoxicación aguda por cualquier sustancia psicoactiva no constituye infracción penal dolosa, sino culposa** (por tanto, cubierta por el sistema resarcitorio especial), aunque el hecho pueda ser castigado con la pena correspondiente al delito contra la seguridad del tráfico si es más grave que la propia de la infracción imprudente.

**En cuanto a los resultados de una conducción temeraria imputables a título de dolo eventual, convendría recordar que este título de reproche culpabilístico es de atormentada naturaleza.** El mismo adjetivo utilizado para calificar el dolo está evidenciando que los casos comprendidos en esta categoría son tratados penalmente como merecedores de igual castigo que aquellos en que concurre el dolo en sentido estricto, a saber, el dolo directo; y buena prueba de ello es que existen propuestas (y opciones de política legislativa) de construcción del dolo eventual como una modalidad especialmente agravada de la imprudencia o como una categoría

intermedia entre ella y el dolo directo. Bastaría interpretar en ese sentido la excepción del delito doloso para proteger adecuadamente los intereses de víctimas y perjudicados.

**La Sentencia continúa, enfrentándose a las normas vigentes en su fecha sobre esta materia: "... El único supuesto excluido del seguro sería el de la utilización del vehículo sólo como instrumento para la comisión del delito, pero quedaría incluido cuando utilizándose el vehículo para el fin que le es propio, de desplazarse de un sitio a otro, se aprovecha esa situación para acometer deliberadamente a una persona mientras se circula.**

**"Este, por otra parte, es el criterio que se mantiene en la Convención Europea sobre Responsabilidad Civil en caso de daños causados por vehículos automóviles, del Consejo de Europa de 1973, cuyo art. 11 excluye la aplicación de dicha Convención a los supuestos de los daños causados por un vehículo que resultan de su utilización exclusiva con fines de no circulación, y en este sentido habrá que interpretar la reciente modificación del ap. 4 del art. 1 del texto refundido de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor, salvo que se intente crear dentro de la Unión Europea en una materia tan esencialmente comunitaria como es el tema de responsabilidad derivada de la conducción de vehículos, un espacio diferente del resto de la Unión, definido por una desprotección de las víctimas.** Según la reforma que se comenta, acordada en el art. 71 de la L 14/2000 de 28 Dic., sobre Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social --BOE 30 Dic. 2000--, "en todo caso no se considerarán hechos de la circulación los derivados de la utilización del vehículo a motor como instrumento de la consumación de delitos dolosos contra personas y bienes ...".

Y aplica, finalmente, esta doctrina al hecho revisado: "... En el presente caso es patente, y así de deriva del factum con claridad, que fue en el curso de la conducción de su vehículo por el recurrente que éste se apercibió de que por su izquierda le adelantaba Ana María ... en su motocicleta, y a pesar de encontrarse en caravana y sin posibilidad de adelantar, el recurrente efectuó el giro brusco a la izquierda con la única finalidad de provocar la caída de Ana María ... y causarle lesiones, y en esta situación, de acuerdo con la doctrina expuesta, es claro deber de indemnizar que recae sobre la aseguradora, aunque ésta pueda luego repetir contra su asegurado. ...".

Por ello, el Tribunal casacional concluye que procede la desestimación del motivo.

#### **4.4.3.5. Reacciones críticas a la nueva doctrina jurisprudencial.**

La crítica no se hizo esperar.

**Soto Nieto** escribe, en un comentario de alcance:

"... La elaboración del Proyecto de Reglamento sobre la Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor ha sido de gestación lenta y meditada. En su Preámbulo o Exposición se consignaba que "se clarifica y precisa el contenido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor. Entre ellas destaca, en desarrollo del art. 19 de la Ley de Contrato de Seguro, la inclusión del dolo en el ámbito material del seguro de suscripción obligatoria, ya que, cuando el vehículo es el instrumento del delito, falta..., los daños producidos no pueden considerarse hechos de la circulación". Los arts. 9.1 y 29.1 b), eran explícitos al máximo en el entendimiento de inexistencia de toda cobertura de daños a personas y bienes por hechos de la circulación mediando dolo del causante. El Proyecto se trasladó al Consejo de Estado para dictamen. Tan alta institución sintoniza con la propuesta reglamentaria; en el supuesto a que atiende no puede hablarse de la creación de un simple "riesgo" --no existe el alea inherente a todo contrato de seguro--, ni puede hablarse en sentido estricto de producción del daño con ocasión de la "circulación" del vehículo. La valoración positiva del Consejo no era obstáculo para que éste sugiriese la conveniencia de "regular la materia en la Ley, de forma clara y precisa", con precedencia a la aprobación del Proyecto a fin de evitar "dificultades y divergencias interpretativas".

"Y así fue; obediente el legislador a la iniciativa del Consejo, por Ley 14/2000, de 29 de diciembre, se ha modificado el ap. 4 del art. 1 del Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, texto aprobado por Ley 30/1995, de 8 de noviembre. En el párrafo reformado se dice que "Reglamentariamente se definirán los conceptos de vehículos a motor y hecho de la circulación a los efectos de la presente Ley. En todo caso no se considerarán hechos de la circulación los derivados de la utilización del vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes". El art. 3.3 del Reglamento aprobado por Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, reproduce la norma legal. Contando con la misma el texto reglamentario ha simplificado su redacción en relación con la ofrecida por el Proyecto, concebido en momentos en que la Ley conservaba su prístina redacción. Ante la presencia de un delito común contra las personas o bienes, de dolosa originación, consumado merced a la instrumentación a tal fin de un vehículo de motor en marcha, se impone un dictado descalificador, quedando la acción del conductor fuera del ámbito ordenador de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor por inexistencia de un "hecho de la circulación". ...".

**Soto Nieto entiende -no sin razón- que, en definitiva, la**

**sentencia del Tribunal Supremo viene a hacer inoperante, en la práctica, la reforma introducida por la Ley 14/2000, de 29 de diciembre y los correlativos pronunciamientos contenidos en el Reglamento aprobado por Real Decreto 7/2001, de 12 de enero. De hecho, la exclusión quedaría limitada a ?... aquellas hipótesis en que se utiliza el vehículo estrictamente como arma o herramienta para la realización intencionada de un daño personal o material, sin hallarse implicado aquél en un proyecto de conducción de mayor o menor relevancia. Ad exemplum, automóvil despenado por un altozano para arrollar a una persona asentada en su ladera, coche desprendido de una grúa que golpeará a sujeto presente en sus inmediaciones. ...?.**

**Se hace difícil admitir que pueda introducirse una reforma legislativa y dictarse una norma reglamentaria con tan poca relevante trascendencia.** Constituiría una inexplicable frivolidad legislativa; inútil, además, porque tales hipótesis estarían, en cualquier caso, excluidas del ámbito de aplicación de las reglas sobre circulación de vehículos a motor pura y simplemente porque difícilmente podrían considerarse "hechos de la circulación".

Soto Nieto escribe, en este sentido, que, de aceptar la propuesta interpretativa de la Sentencia 144/2001, "... habría de carecer de justificación una reforma del art. 1.4 de la Ley con el propósito único de advertir que no cabe etiquetar como hecho de la circulación un uso del vehículo cual el expuesto, valerse del mismo como peligrosa masa contundente para la consumación de un acto criminal doloso, ausente todo vestigio de circulación en el riguroso sentido apuntado. Sin esfuerzo alguno se colige --y ello claramente emana de la simple lectura del precepto el propósito legal de precisar que, pese a circular el automóvil por una vía cualquiera y ser debidamente conducido, en razón a la intencionalidad homicida o lesiva que presida a su conductor no se considerarán hechos de la circulación los derivados de la utilización de vehículo instrumentado en cualquier momento para la comisión de un delito doloso incidente sobre personas o bienes. Así será "en todo caso", es decir, ya venga animado el agente por tan inicuo designio cuando se puso al volante, ya surja su decisión criminal en el curso del rodaje del automóvil.

**Y sale al paso de un novedoso argumento utilizado por el órgano casacional: la alegada coincidencia entre el criterio jurisprudencial y el sostenido por la Convención Europea sobre Responsabilidad Civil en caso de daños causados por vehículos automóviles, del Consejo**

**de Europa de 1973**, cuyo artículo 11 excluye la aplicación de dicha Convención a los supuestos de daños causados por un vehículo que resultan de su utilización exclusiva con fines de no circulación, razonando -la Sentencia 144/2001- que en este sentido habrá que interpretar la reciente modificación del apartado 4 del artículo 1 del Texto Refundido de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor, salvo que se intentase crear dentro de la Unión Europea en una materia tan esencialmente comunitaria como es el tema de responsabilidad derivada de la conducción de vehículos, un espacio diferente del resto de la Unión, definido por una desprotección de las víctimas.

Soto Nieto trata de refutar esta argumentación, advirtiendo que **ese artículo 11 "... recoge las excepciones a la aplicación de la Convención de 14 de mayo de 1973, consignando que la misma no se aplica, entre otros casos, "*aux dommages causés par un véhicule qui résultent de son utilisation exclusive à des fins non véhiculaires*". Para nada se alude al "hecho doloso" en el texto de la Convención.** Siempre partiendo de acaeceres aleatorios o a lo más culposos, aquélla advierte que los daños causados por un vehículo al que se le da un uso--episódicamente-- de modo exclusivo, único, para fines que nada tienen que ver con la circulación, quedan fuera de la regulación de la Convención. No hay base para deducir que los daños originados por un acto criminal doloso--un homicidio, unas lesiones--consumado en el decurso de un trayecto, instrumentando el vehículo al efecto, puedan merecer cobertura por parte del seguro obligatorio. A igual conclusión nos lleva la lectura de las varias Directivas del Consejo de las Comunidades Europeas. ...".

**La interpretación, que hace la Sentencia 144/2001, del tenor literal de la excepción transcrita es tan respetable como discutible. La razón de la exclusión reside en que el vehículo a motor ha producido un resultado lesivo cuanto era utilizado para una finalidad distinta de la típica, a saber, de transportar personas y cosas de un punto a otro. Cuando el vehículo se convierte en instrumento agresivo doloso deja de ser utilizado para una finalidad *vehicular* típica. Circula, se desplaza de un punto a otro, funciona, en suma, como la máquina que es; pero ya no se utiliza para su finalidad típica sino exclusivamente para aprovechar su fuerza a fin de causar un mal. Por la misma razón se excluyen del sistema resarcitorio -como hechos que no son propios de la circulación- las actividades agrícolas o industriales realizadas por medio de lo que sigue siendo un vehículo a motor, y circula, se desplaza, funciona como tal, pero al servicio de una finalidad no típica.**

Maza Martín, en una línea muy próxima, lamenta que ni siquiera la reforma legislativa haya podido poner fin al encastillamiento jurisprudencial en el mantenimiento de una interpretación muy respetable pero que, obviamente, ha sido desautorizada por el propio legislador.

**La doctrina jurisprudencial extensiva de la cobertura, por el seguro de suscripción obligatoria, de los daños corporales causados dolosamente utilizando un vehículo de motor, sin perjuicio de repetición de lo pagado al causante doloso de aquéllos, se inscribe en una tendencia jurisprudencial, más amplia, a dispensar a las víctimas el mayor grado posible de protección. La tendencia, en sí plausible, puede serlo menos si, como en este caso y otros similares (responsabilidad civil subsidiaria de la Administración por muerte o lesiones causadas por un interno a otro en un establecimiento penitenciario, o por uso de armas por Agente de la Autoridad), la cobertura legal resulta discutible desde el punto de vista sustantivo (tratándose de la cobertura de daños dolosos o de la responsabilidad civil subsidiaria del Estado por los causados por un interno a otro en un establecimiento penitenciario) o procesal (introduciendo una acumulación de una pretensión de resarcimiento por normal o anormal funcionamiento de un servicio público a la acción penal principal, a propósito de los daños corporales causados por uso de arma por una Autoridad o Agente de ella).**

La reforma de la Ley así como las normas del Reglamento que la desarrolla debieron haber sido más profundas, revisando a fondo los problemas de extensión de la cobertura del seguro de suscripción obligatoria a casos de causación intencionada del daño asegurado.

Convendría, para empezar, diferenciar entre la causación del siniestro como resultado de un comportamiento delictivo del conductor del vehículo, o de su tomador o de la persona asegurada (cuando, obviamente, no lo condujeran al tiempo de ocurrir el hecho lesivo), según constituya infracción penal o sea penalmente irrelevante y, sobre todo, según que el desencadenamiento del siniestro tenga por objeto enriquecerse o enriquecer a terceras personas con la percepción de la suma asegurada (sin duda, la hipótesis arquetípica de exclusión de cobertura dentro de la lógica de la relación aseguradora) o la causación del daño haya sido el propósito fundamental del agente. En este último supuesto, el riesgo quedaría fuera del ámbito de cobertura del aseguramiento-voluntario o forzoso- por su atipicidad dentro de

la lógica interna del sistema específico referido a la circulación de vehículos a motor.

Importa, además, distinguir entre deber directo y solidario de indemnizar a los perjudicados (cobertura *externa* del seguro) y el deber de la entidad aseguradora de asumir los costos de esta indemnización (cobertura *interna* del seguro), que, en determinados casos, puede excepcionarse, permitiendo la repetición contra el causante del daño, como sanción por su contribución (dolosa o gravemente culposa) a su ocasionamiento. La entidad aseguradora, en estas últimas hipótesis, no puede (por excepción a la regla general sobre pago de lo indebido, establecida por el artículo 1.895 del Código Civil) repetir de las personas perjudicadas lo pagado en la ignorancia de que el daño había sido causado dolosamente; pero es difícil admitir que se descargue sobre ella, como *riesgo de empresa*, la cobertura -patentemente ajena al riesgo típico del contrato de seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automotores frente a la insolvencia del autor de un delito doloso perpetrado sirviéndose, como instrumento lesivo, de uno de esos vehículos. Una extensión semejante de cobertura significaría la desnaturalización del mecanismo asegurador tal como fue concebido, y requeriría la consiguiente reforma legislativa.

Acaso estos criterios pudieran contribuir a poner un poco de orden en la interpretación de las confusas reglas existentes.

### **5. La exclusión de cobertura, por el seguro de suscripción obligatoria, de los perjuicios por el fallecimiento del conductor del único vehículo implicado en el siniestro.**

Los medios de comunicación difundieron, sin grandes alardes tipográficos, una noticia menor. Un Juzgado de Instrucción de Torrijos había reconocido el derecho de los familiares de un conductor fallecido en un accidente en que sólo estaba implicado el vehículo conducido por aquél.

Así lo había dispuesto, en efecto, el auto de 6 de febrero del 2000, del Juzgado de Instrucción número 1 de los de Torrijos, dictado como remate de las Diligencias Previa instruidas para investigar lo ocurrido. El turismo que se había salido de la calzada por su izquierda, y su infortunado conductor falleció. El auto, que no contiene motivación específica relativa a este pronunciamiento, considera perjudicados a su esposa e hijos. La reclamación había sido patrocinada por "*Automovilistas Europeos Asociados*".

Así surgió una polémica que Mario Arnaldo Fernández del Castillo sintetiza de este modo:

"... Frente a dichas informaciones, se precipitaron de inmediato las lógicas reacciones institucionales por parte de las aseguradoras, así como otras opiniones en las que, en esencia, se defendían tesis contrarias a las recogidas en la resolución judicial dictada. Es decir, se pretende que los familiares de un conductor fallecido en accidente de tráfico, por salidade vía y con la única participación del vehículo asegurado, no tengan derecho a ser indemnizados con cargo al seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria del propio vehículo accidentado. En apoyo de estas argumentaciones se invocaban distintas resoluciones judiciales -todas ellas por hechos ocurridos con anterioridad a la LRC-, en las que se declaraban la nulidad de los títulos ejecutivos dictados al amparo de dicho art. 10, por exclusión del conductor del ámbito material de cobertura del seguro obligatorio, o bien por excepcionarse la culpa exclusiva de la víctima. ...".

### **5.1. La opinión tradicional mayoritaria: el seguro de suscripción obligatoria no cubre los perjuicios de familiares y allegados del único conductor implicado en el siniestro.**

Tanto en la bibliografía como en la práctica judicial se ha venido interpretando que el seguro de suscripción obligatoria no cubre el perjuicio ocasionado, a la familia del conductor del único vehículo implicado en el siniestro, como consecuencia del daño corporal (muerte o lesiones) sufridas por aquél. La exclusión de cobertura se extiende al caso del conductor del vehículo a cuya cuenta exclusiva han de ponerse las consecuencias dañosas de un hecho en el que estén implicados otros vehículos.

Barrón de Benito cita, a este propósito, la doctrina establecida en la Sentencia de 18 de noviembre de 1987, de la Sala Segunda del Tribunal Supremo.

Medina Crespo, por su parte, cita la Sentencia de 10 de febrero de 1972, de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, como " ... lejano antecedente judicial de eficacia clarificadora ...".

En ella se reconoce que, en principio, dos mujeres que convivían con otra, anciana (fallecida en accidente de automóvil); " ... desde hace muchos años, atendiéndola con solícito cuidado, unidas por indelebles vínculos de amistad, mucho más fuertes a los correspondientes a un parentesco sin ninguna relación ..." debían ser consideradas, a efectos de indemnización por la muerte de aquélla, como perjudicadas.

Ocurría, empero, que una de ellas era la imprudente conductora del automóvil siniestrado. En la Sentencia aludida se concluye que "... no sería justo fuera por una parte condenada en concepto de autor de un delito de

simple imprudencia con infracción de los reglamentos, viniendo a disfrutar de la indemnización que a ella compete entregar ...", por lo que se rechaza su pretensión resarcitoria.

En las Sentencias de 11 de marzo de 1995, de la Audiencia Provincial de Almería, de 14 de diciembre de 1990, de la de Barcelona; de 21 de mayo de 1996, de la de Jaén; de 16 de marzo de 1998, de la de Murcia (Sección Segunda); y de 18 de marzo de 1992 y de 29 de diciembre de 1994, de la de Toledo, se argumenta que el conductor del vehículo no tiene el concepto de tercero indemnizable a efectos del seguro de responsabilidad civil, y, excluidos de su cobertura los daños sufridos por él, quedan igualmente excluidas "... las resultas de dichos daños, sea quien fuere quien reclame en base en ellos. ..." (Barrón).

## 5.2. Una propuesta novedosa.

El Auto del Juzgado de Instrucción número 1 de los de Torrijos no es ninguna novedad. Barrón de Benito recuerda que su criterio "... fue, en tiempos, relativamente frecuente en los Juzgados de la provincia de Toledo, concretamente en los del partido judicial de Quintanar de la Orden aunque, con buen acierto, la Audiencia Provincial rectificó dicha tesis errónea, declarando la nulidad de los títulos y del juicio ejecutivo por tratarse de supuestos no amparados por la cobertura de suscripción obligatoria. ...".

Soto Vázquez, Mario Arnaldo Fernández del Castillo y Javier Arroyo Fiestas han argumentado coincidentemente el derecho de los familiares del conductor, en caso de fallecimiento de éste, a recibir una indemnización.

El segundo de ellos sintetiza así su razonamiento:

1) La legislación vigente fija con amplitud los daños indemnizables, comprendiendo en ellos los causados "a las personas o en los bienes".

".. 2) La antigua ley no distingue entre condición de víctima y perjudicado, ni está definida tal condición. En la nueva ley están claramente diferenciadas y definidas. ...

"3) La concurrencia de la propia víctima en la producción del

accidente sólo está contemplada en la nueva LRC, para casos de fallecimiento, como elemento corrector de disminución de las indemnizaciones. ...

"4) Si no existe conducta o negligencia de perjudicado [y, en principio, los familiares del fallecido están exentos de una y otra] no existe causa de exoneración. ...

5) El artículo 5.1 de la vigente Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor excluye de la cobertura del seguro de suscripción obligatoria "... los daños ocasionados a la persona del conductor asegurado ...", pero "... [el] derecho que se propugna a favor de los perjudicados por el fallecimiento de un conductor no nace del daño ocasionado a la persona del conductor víctima del accidente, sino del daño que se ocasiona al propio perjudicado por el fallecimiento de dicho conductor. ...". En realidad, como se infiere de la lectura del desarrollo de esta tesis, se quiere decir que el derecho de los perjudicados es un derecho propio ("en sus propias cabezas", en palabras de la Sentencia de 14 de diciembre de 1966, del Tribunal Supremo, que ha terminado haciendo fortuna en la práctica judicial), no adquirido, del fallecido, por sucesión por causa de muerte ("... No es la muerte en sí misma lo que se indemniza, sino el dolor y las privaciones que la misma comporta para los sobrevivientes. ..."); que no es lo mismo. Precisamente el *talón de Aquiles* de la construcción reside justamente en que el derecho de los perjudicados nace como consecuencia del daño corporal causado al conductor fallecido.

6) "... Este supuesto no está incardinado en la actualidad en ninguno de los motivos de oposición a la ejecución del título previstos en la nueva LEC. ...

"[En efecto,] ... en su art. 556 se recoge expresamente como motivo de oposición al título ejecutivo dictado en virtud del art. 10 de la LRC la culpa exclusiva de la víctima. No obstante se deja a salvo en la nueva ley aquellos títulos dictados como consecuencia de accidentes de tráfico en los que no exista ni tan siquiera un mínimo de culpa del conductor fallecido (infartos, mareo súbito, etc.); con culpa compartida (responsabilidad patrimonial de la Administración por deficiente señalización, etc.) o ésta no quedara acreditada. ...".

Arroyo Fiestas insiste en que el derecho de los familiares de una persona a la indemnización por el fallecimiento de ésta es un derecho propio, no adquirido, por sucesión por causa de muerte de su allegado.

Tras su estudio del problema, propone estos dos tesis:

"... 1". Sólo podrá entenderse excluido de la cobertura de daños corporales en el seguro obligatorio al conductor.

"2". Los perjudicados por la muerte del conductor deben ser considerados terceros, a los efectos de poder ser indemnizados por los daños morales y perjuicios económicos producidos tras su fallecimiento, al no estar expresamente excluidos, y ser aquéllos una variedad de los daños corporales. .."

A su juicio, cuando en el artículo 5.1 (*Ámbito material y exclusiones*) de la Ley especial establece que "... [la] cobertura del seguro de suscripción obligatoria no alcanzará a los daños ocasionados a la persona del conductor del vehículo asegurado ..", la exclusión (de interpretación restrictiva) no afecta a los perjuicios ocasionados a sus familiares en caso de fallecimiento de aquél, porque estos perjuicios y aquellos daños son diferentes entre sí.

Consecuentemente, es aplicable lo dispuesto en el artículo 6 (*Obligaciones del asegurador*): "... 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, o sus herederos, tendrá acción directa para exigirlo. Únicamente quedará exonerado de esta obligación si prueba que el hecho no da lugar a la exigencia de responsabilidad civil conforme al artículo 1 de la presente Ley. ...".

A este respecto, habrá que retener que no son, ciertamente, "víctimas" del siniestro, sino "perjudicados" por sus consecuencias. Por tanto, no se les puede oponer la excepción de culpa exclusiva, ya que en el artículo 1.1.2 se establece 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 la negligencia del perjudicado .."; y el siniestro no puede, en principio, ponerse exclusivamente a cuenta de los familiares, ajenos a la causación del accidente.

La atribución de derecho a la indemnización a los familiares del conductor fallecido sería, por lo demás, coherente con la expansión de la cobertura del seguro de suscripción obligatoria, perceptible en el ámbito de la Unión Europea.

Se recuerda, en efecto, el espíritu que informó la Segunda Directiva (84/5/CEE), de 30 de diciembre de 1983, en cuya Exposición de

Motivos se confiesa paladinamente que "... [conviene] conceder a los miembros de la familia del asegurado, del conductor o de cualquier otra persona responsable, una protección comparable a la de otras terceras víctimas, en todo caso en lo que se refiere a los daños corporales sufridos por aquéllos. ...".

Consecuentemente, tras proclamar, luego, en el artículo 1.4, el principio de práctica más favorable a las víctimas, establece en su artículo 3: "... Los miembros de la familia del asegurado, del conductor o de cualquier otra persona cuya responsabilidad civil esté comprometida en el siniestro y cubierta por el seguro mencionado en el apartado 1 del art. 1, no podrán ser excluidos en razón de dicho vínculo de parentesco del beneficio del seguro de daños corporales por ellos sufridos. ...".

El artículo primero de la Tercera Directiva del Consejo (90/232/CEE), de 14 de mayo de 1990, insiste: "... Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo segundo del apartado 1 del artículo 2 de la Directiva 84/5/CEE, el seguro a que se hace referencia en el apartado 1 del artículo 3 de la Directiva 72/166/CEE cubrirá la responsabilidad por daños corporales de todos los ocupantes, con excepción del conductor, derivados de la circulación de un vehículo. ...".

De estas normas comunitarias, Arroyo Fiestas extrae la siguiente conclusión: "... En la norma comunitaria se prima el efecto expansivo de la cobertura del seguro obligatorio, y sólo excluye el amparo del conductor, pero insistiendo reiteradamente en la necesaria cobertura de los familiares, lo que debemos entender ampliado a cualesquiera perjudicados por el fallecimiento del conductor, único excluido de indemnización por los daños sufridos en su propia persona, no siendo de recibo ampliar la interpretación para eludir el amparo a terceros perjudicados que no son excluidos expresamente en el texto de la norma nacional ni mucho menos en la comunitaria. ...".

Arroyo recuerda, además, que "... con arreglo a la jurisprudencia comunitaria (CASO FACCINI), el jurista español deberá interpretar las normas de Derecho nacional, en lo posible, a la luz de la letra y finalidad de la Directiva, posibilitando la consecución del "fin útil" de la Directiva. ...".

Y remata: "... Es de esperar que algún juez o tribunal ponga fin a esta pendencia planteando la correspondiente cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea, en Luxemburgo. ...".

### **5.3. La mancha de aceite se extiende: la recepción del nuevo**

### **criterio en la práctica judicial.**

Es tónica (Arroyo) la cita de la **Sentencia 350/1996, de 25 de julio, de la Sección Primera de la Audiencia Provincial de Valladolid** .

En el tercer fundamento jurídico se expone el criterio del tribunal sentenciador en estos términos: "... la tesis que se sostiene en el recurso de apelación no resulta acertada y ello porque la pretensión resarcitoria de los hijos de la fallecida en el accidente dimana de un perjuicio propio, personal, de transcendencia moral y patrimonial, y de carácter autónomo al daño sufrido por la asegurada o propietaria del vehículo, sin que por el simple de hecho de que esta última esté excluida de la cobertura por daños personales deban también estarlo los perjudicados por su muerte a consecuencia, exclusivamente de los lazos de parentesco y dependencia reseñados.

"Resulta al respecto esclarecedor que, ni la Ley ni el Reglamento, que se ocupan de excluir de cobertura del seguro al conductor, propietario, tomador o asegurado, limiten la cobertura de los perjuicios padecidos por terceros en relación con la pérdida de la vida de uno de los mencionados.

"En este sentido, la Jurisprudencia del TS ha señalado que las personas a quienes corresponde indemnización por muerte ocurrida con motivo de accidente de circulación son los perjudicados y no los herederos, teniéndose en cuenta para determinar su monto los detrimentos materiales y morales que les produjo tal pérdida. Las cantidades se otorgan pues, iure proprio, no iure hereditario (SSTS 20 octubre 1986, 21 diciembre 1987, 15 febrero 1989 y 11 junio 1990).

"Es pues lógico entender, dada la fuerza expansiva del Seguro Obligatorio, que pretende la reparación más amplia posible de las víctimas de los hechos de circulación, que los actores tengan atribuida la condición de perjudicados a efectos del contrato de seguro concertado, dado que la indemnización por muerte que reclaman no trae causa de la transmisión iure hereditatis de los eventuales derechos que correspondieran a la difunta, sino de la producción a sus familiares o personas a ella ligadas por otro vínculo de afectividad, ostenten o no la condición de herederos, de un daño resarcible económicamente. ...".

Anterior a la citada de Valladolid es la Sentencia de 12 de marzo de 1992, de la Audiencia Provincial de Asturias.

Aun cuando esta Sentencia se cita entre las partidarias de reconocer el

derecho de los allegados del conductor fallecido a percibir, en todo caso, una indemnización, la lectura de su texto sugiere la sospecha de intervención de otro vehículo; circunstancia fundamental que impediría afirmar, más allá de toda duda razonable, que el siniestro debe imputarse objetivamente y en exclusiva al comportamiento del conductor difunto.

Lo mismo puede decirse de otra Sentencia, de 2 de julio de 1999, de la Sección Primera de la Audiencia Provincial de Toledo.

En ella se reitera el criterio expuesto en sus anteriores, de 18 de marzo de 1992 y de 19 de febrero de 1994, que invoca expresamente: "... los daños ocasionados al cónyuge y descendientes por la muerte del conductor asegurado no se encuentran excluidos de la cobertura del seguro ...". Por supuesto, no se encuentran excluidos ... siempre que ellos hayan sufrido directa y personalmente un daño corporal (Medina).

El centro de la argumentación del fallo ("*ratio decidendi*") reside, sin embargo, en que no se probó la culpa exclusiva de la víctima, aunque, leyendo el texto de la motivación, quedan serias dudas de que las otras posibles concausas pudieran considerarse causas extrínsecas a la conducción o funcionamiento del vehículo conducido por el fallecido.

La Audiencia Provincial de Cuenca se adhirió entusiásticamente a la opción resarcitoria de los perjuicios ocasionados por la muerte del conductor único involucrado en el hecho que la ocasionó a los familiares y allegados de aquél.

La defendió su **Sentencia de 15 de enero de 1997**; y ya en ella se advierten dos confusiones importantes, que se repetirán en resoluciones sucesivas. En primer lugar, los familiares del fallecido tienen, ciertamente, un derecho indemnizatorio propio y personal, no adquirido por sucesión de aquél; pero la muerte de su allegado constituye el hecho legitimador de ese derecho, su fuente o causa jurídica, condicionándolo hasta el punto de que, en caso de que sea atípica o irrelevante desde el punto de vista del seguro de suscripción obligatoria, ya que no constituye un daño corporal resarcible con cargo al seguro de suscripción obligatoria, como claramente establece el artículo 5.1 LRCSCVM (aunque no fuese preciso siquiera que este precepto lo dispusiera así, para quedar excluido: Medina), los posibles perjuicios que sobrevengan a terceras personas allegadas al difunto son igualmente irresarcibles. A lo anterior se añade que-habrá que recordarlo una vez más las Directivas comunitarias extienden, ciertamente, la cobertura asegurativa a los daños corporales que sufran los familiares del conductor-fallecido o sobreviviente que viajen con éste en el automóvil; cosa bien distinta de ampliarla a los perjuicios indirectos experimentados por la muerte de aquél.

La **Sentencia 140/1998, de 4 de junio de 1998, de la Audiencia Provincial de Cuenca**, estableció la siguiente doctrina:

**" ... [El] artículo 1 de la nueva Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, establece un sistema de responsabilidad que se basa en el riesgo creado como título de imputación (y no en la culpa o negligente del agente causante del daño), haciendo responder, en principio, al conductor del vehículo (y naturalmente a su compañía aseguradora) de todos los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación. Este sistema general de responsabilidad objetiva (atenuada) únicamente queda excluido produciendo la exoneración de la responsabilidad del conductor cuando éste 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. Siendo, como ya ha quedado establecido, que la actora, hoy apelante, ostenta la condición de perjudicada, naciendo en ella misma el derecho a percibir indemnizaciones correspondientes en reparación del daño padecido, pareciera lógico concluir que no habiendo participado con negligencia alguna propia a la producción del siniestro y no habiéndose producido éste por causa de fuerza mayor (sino por la negligencia de la conductora de uno de los dos vehículos) no le resultarían oponibles las referidas excepciones al sistema general de responsabilidad. ..."**

Aquí se produce una cierta confusión: si intervienen dos vehículos, y el siniestro ha de imputarse (en todo o en parte) a la negligencia del conductor de uno de ellos, si la persona fallecida viajaba en el otro, por supuesto tendrían derecho a reclamar la indemnización las víctimas indirectas, allegadas a aquélla, sin perjuicio de aplicar el factor corrector reductor que proporcionalmente corresponda a la aportación del conductor fallecido a la causación del resultado mortal.

Indagando el sentido de las dos excepciones contempladas en el sistema de responsabilidad por riesgo considera que "... la fuerza mayor excluyente de la responsabilidad postulada como principio general ha de ser la denominada fuerza mayor exógena ...[y] el legislador solo ha contemplado, de forma expresa, un supuesto de fuerza mayor endógena que viene representado, cabalmente, por la culpa exclusiva del perjudicado, previsión que resultaría del todo innecesaria si se entendiera, en general, que la fuerza mayor endógena excluye siempre la responsabilidad. Porque, en efecto, la culpa exclusiva del perjudicado no es más que un supuesto de fuerza mayor, contemplado desde el punto de vista del causante del daño quién se encuentra frente a una situación imprevisible o aunque previsible inevitable. La razón justificadora del hecho de haber incluido el legislador como circunstancia excluyente de la responsabilidad civil la culpa exclusiva del perjudicado nos parece fácilmente desentrañable. Se ha tratado con ello de evitar que quién provoca el daño con su exclusivo

comportamiento negligente obtenga la reparación del mismo por un tercero, lo que vendría a representar, seguramente, un supuesto de enriquecimiento sin causa y resulta, además, rechazable, incluso desde el propio sentido general de la equidad. **Quién se daña así mismo, no ha de ser indemnizado por terceros, sino soportar el daño causado por su exclusiva inobservancia de las elementales reglas de prudencia.**

“Si ello es así, **la culpa excluyente del sistema general de responsabilidad no puede ser otra que la predicable del propio perjudicado, (como efectivamente señala el artículo de la nueva ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor) y no la propia de la víctima en aquellos casos, como el presente, en que una y otra persona no resulten ser la misma (como, en cambio, parece deducirse de la previsión contenida en la regla primera número 2 del sistema para la valoración de daños personales incorporado como anexo a la nueva ley de responsabilidad civil).** Entendemos que esta última norma se ha permitido, al hablar de culpa de la "víctima", una suerte de licencia literaria pensando en aquellos supuestos, sin duda alguna los más frecuentes, en los cuales la víctima y el perjudicado resultan ser la misma persona, pese a lo cual no ha de entenderse corregido el sistema general so pena de que en otro caso resultarían muy seriamente alterados sus principios generales y su coherencia interna toda. En este sentido, si es sin duda la consecuencia "normal" de cualquier sistema razonable de responsabilidad civil que el conductor (y su compañía aseguradora) resulten exonerados de responsabilidad cuando el siniestro se produce por causa exclusiva de la culpa del tercero perjudicado (circunstancia ajena al riesgo asegurado por tratarse de un supuesto de fuerza mayor endógena expresamente excluido), resulta, sin embargo, completamente rechazable suceda lo mismo, es decir, que la compañía aseguradora quede exonerada de responsabilidad, precisamente, cuando el daño se produce por concretarse el riesgo nuclearmente asegurado (es decir, el comportamiento negligente exclusivo del propio asegurado y no del perjudicado). Resultaría punto menos que irracional, a nuestro juicio, partiendo del sistema de responsabilidad por riesgo, que la compañía aseguradora quedara exonerada de responsabilidad, precisamente, acreditando que la culpa exclusiva del daño fue de su asegurado.

“Sobre la base de todas las consideraciones anteriores **únicamente podría aceptarse el planteamiento, asumido en la sentencia de instancia, de excluir la responsabilidad de las demandadas en este caso sobre la base de la culpa exclusiva del perjudicado, si se entendiera que el derecho a la reparación de la demandante se produce iure hereditatis**, es decir, nacido en su fallecida madre, se habría adquirido por sucesión hereditaria, planteamiento que, como vemos visto, hace ya mucho tiempo que resultó abandonado tanto por la jurisprudencia como por los autores, tanto desde las resoluciones jurisdiccionales como desde las páginas científicas especializadas. No siendo ese el caso, nos parece claro que los perjudicados que no hubieran contribuido de manera causal a la producción del accidente deben resultar

indemnizados siempre y cuando el mismo no fuera debido a existencia de una fuerza mayor exógena al riesgo asegurado.

**"Obsérvese que, en otro caso, un conductor que, por su exclusiva culpa, se saliera de la vía causándose la muerte y daños en una valla propiedad, por ejemplo, del Ministerio de Obras Públicas dejando dos hijos menores de edad sin ninguna clase de ingreso propio, daría lugar a que su compañía aseguradora hubiera de indemnizar el daño causado al Ministerio pero no el mucho más grave, más digno de protección y más vinculado al riesgo que se asegura de los hijos menores, completamente ajenos a la producción del siniestro como no podía ser de otra manera ..."**

**El argumento sería muy persuasivo desde el punto de vista del mecanismo de los seguros de accidentes, pero no, en cambio, desde la perspectiva del seguro de responsabilidad civil.** De haber sobrevivido, el conductor del único vehículo implicado, habríatenido que responder frente a la Administración (de demostrarse que incurrió en algún tipo de descuido), pero no, en cambio, frente a sus familiares por los perjuicios que hubieran podido derivar de las lesiones sufridas por él mismo.

En el mismo sentido se pronuncian las **Sentencia 175/1999, de 24 de noviembre, del Juzgado de Primera Instancia número 2 de los de Cuenca, 191/1999, de 13 de diciembre, dictada por el Juzgado de Primera Instancia número 1 de los de Cuenca, y 13/2000, de 26 de enero, de la Audiencia Provincial de Cuenca, invocando la doctrina de la anterior Sentencia 140/1998.**

**Participa de su criterio la Sentencia 15/1994, de 31 de enero, de la Sección Undécima de la Audiencia Provincial de Madrid**, argumentando con base en el Derecho interno español y en su peculiar interpretación del alcance de la Segunda Directiva comunitaria (Barrón, Medina).

Se había alegado la nulidad del título ejecutivo dictado en su día, y con base en el cual se despachó ejecución reconociendo el derecho de la ejecutante a ser indemnizada, con cargo al seguro de suscripción obligatoria, por el fallecimiento de su hijo, conductor del único vehículo comprometido en el accidente.

La entidad apelante alegó que se había vulnerado lo dispuesto en el art. 3.1 del Real Decreto Legislativo de 28 de julio de 1986 y art. 12.1 a) del Reglamento del seguro obligatorio de 30 de diciembre de 1986, en tanto ... excluye [de] la cobertura aseguradora al tomador, al propietario del vehículo, al asegurador o al conductor del mismo. ..."

La Sentencia reprende: "... Olvida la ... recurrente la no expresa inclusión de la apelada, indudable perjudicada por el evento, su no caracterización con ninguna de las condiciones de las personas excluidas de cobertura aseguradora y la falta de antecedentes legislativos al respecto. Recordemos que, dado el carácter del

seguro de que se trata, el Decreto de 22 de marzo de 1965 pretendió extralimitar lo dispuesto en el art. 3 de la Ley de 1962, al excluir, sin base legal, a ascendentes, descendientes y cónyuge de cualquiera de aquéllos, motivando la inmediata reacción de la jurisprudencia de la Sala 2ª del Tribunal Supremo (sentencias de 11 de junio y de 11 de noviembre de 1971), consecuente implicación del exceso reglamentario no amparado en la Ley. Tal dislate ... quedó corregido jurisprudencial y legalmente (arts. 3 de la orden de 15 de noviembre de 1974 y 22 del Reglamento del seguro obligatorio en la redacción del Real Decreto de 4 de julio de 1980), siendo conteste la doctrina actual sobre la no exclusión actual de los familiares del tomador, propietario y conductor de acuerdo con el obligado acatamiento y aplicación directa de lo previsto en el Derecho Comunitario Europeo (art. 3 de la Segunda Directiva ... de 30 de diciembre de 1983) ...". Por ello desestima el motivo de nulidad alegado por la entidad apelante.

Todas las sentencias hasta ahora estudiadas insisten vehementemente en algo que hoy parece indiscutido, a saber, que los legitimados para demandar la indemnización por el fallecimiento de una tercera persona ostentan un derecho propio, que no adquirido por sucesión por causa de muerte de ese tercero fallecido.

Llama la atención, por cierto, **la Sentencia 94/1997, de 1 de marzo, de la Sección Tercera de la Audiencia Provincial de Valladolid**, porque parece admitir que el derecho indemnizatorio por causa de muerte corresponde, en principio, a la víctima directa, de quien lo recibirían, a título sucesorio, sus allegados.

En ella se viene a afirmar que el derecho a la indemnización por causa de muerte corresponde, en principio, a la persona fallecida, quien lo adquiere en ese último tiempo de vida (en ocasiones, *un momento mágico*) que media entre la ocurrencia del hecho lesivo y el fallecimiento; tras éste se integraría en la masa hereditaria del difunto.

A este argumento -que funciona como verdadera razón decisoria ("*ratio decidendi*") -; más, por tanto que meras palabras "*obiter dicta*" - añade a continuación otro, que, en realidad, habría hecho innecesario el primero, en cuanto reconoce que, en definitiva, ambos padres reclamantes tenían legitimación activa para reclamar puesto que eran no sólo herederos sino también perjudicados por la muerte de su hijo.

#### **5.4. Tratamiento del problema.**

Para un adecuado tratamiento del problema resulta imprescindible, ante todo, diferenciar los conceptos de "víctima", "perjudicado" y "heredero". Seguidamente, será preciso profundizar sobre las ideas de responsabilidad civil y su aseguramiento, para, como colofón, aplicar las conclusiones al objeto de debate.

#### **5.4.1. Víctima, perjudicado, heredero.**

Conviene, ante todo, precisar el alcance conceptual del significante "víctima"; palabra que evoca fácilmente representaciones de fuerte carga emocional, pero sobre cuyo significado preciso discuten, con patente escasa seguridad y una dosis no pequeña de confusión de ideas, penalistas, criminólogos en general y victimólogos en particular (Varela Castro, Tamarit Sumalla).

Una primera aproximación semántica (la más apegada a su origen etimológico, que envuelve una remisión a la idea de objeto de sacrificio) hace de "víctima" significante de "persona que padece daño por culpa ajena o por causa fortuita".

Así, la víctima sería, en sentido estricto, la persona concreta sobre la que recae el hecho lesivo.

Es, ésta, la "víctima directa" o principal. Junto a ella, pueden coexistir las llamadas "víctimas indirectas", personas físicas o jurídicas cuyos intereses se ven perjudicados por efecto reflejo de la infracción penal.

Esta diferencia es admitida entre los especialistas en Derecho de Daños. "... [Llamamos] víctima -escribe Medina Crespo- al que sufre el daño corporal, en su propio cuerpo, al que sufre las lesiones o al que sufre la muerte; y llamamos perjudicado a quien sufre ese daño, cuando es en sí resarcible (el perjuicio psicofísico en que consiste la lesión), y a quien sufre los perjuicios (morales o patrimoniales) derivados de ese daño corporal (el propio lesionado o los parientes próximos del fallecido o los parientes próximos del gran lesionado ...".

No es infrecuente utilizar un concepto amplio de "víctima", que comprende a unas y a otras.

La Declaración de la Sociedad Internacional de Victimología, presentada en el Congreso Internacional de Naciones Unidas, en 1985, entiende por víctima "... toda persona que ha sufrido una pérdida, daño o lesión, ya sea como individuo o como integrante de un grupo o colectividad ..."; acepción amplia, que comparte la Declaración de 1985, de la ONU, sobre los principios fundamentales de justicia para las víctimas de los delitos y del abuso del poder. Víctimas son, según ella, "... las personas que, individual o colectivamente, hayan sufrido daños, inclusive lesiones físicas o mentales, sufrimiento emocional, pérdidas financieras o menoscabo sustancial de sus derechos fundamentales, como consecuencia de acciones u omisiones que violen la legislación penal vigente en los Estados miembros, incluida la que proscribe el abuso de poder ...", pero extiende el concepto a "... los familiares o personas a su cargo que tengan relación inmediata con la víctima directa y a las personas que hayan sufrido daños al intervenir para asistir a la víctima en peligro o para prevenir la victimación ...". Este concepto amplio es patrocinado por especialistas de

prestigio (Solé Riera, Varda Castro, Landrove, Beristain).

En caso de muerte, víctima directa es la persona fallecida, mientras serán víctimas indirectas las personas que, por su relación familiar o de afecto, experimentan un daño moral estricto (el "doloroso vacío") que produce la ausencia del difunto.

Las diferencia la Ley 35/1995, de 11 de diciembre, de Ayudas y Asistencia a las Víctimas de Delitos Violentos y Contra la Libertad Sexual.

Las primeras -de acuerdo con el artículo 2.2. de la Ley son "... las personas que sufran lesiones corporales graves o daños graves en su salud física o mental como consecuencia directa del delito. ...". En caso de fallecimiento, la víctima directa queda explicablemente excluida, para abrirse las ayudas a las víctimas indirectas, enumeradas (con criterio exhaustivo) en el artículo 2.3 de la Ley, en función de una doble consideración, la relación familiar o afectiva entre la persona fallecida y la sobreviviente, y la relación de dependencia económica de la segunda respecto de la primera.

Desde el punto de vista de la compensación del daño corporal, y de acuerdo con lo que resulta de la interpretación de los preceptos de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, "víctima" es la persona que sufre directamente la agresión que le causa la muerte o una lesión, esto es, un menoscabo de su integridad corporal o de su salud, tanto física como psíquica.

La producción de ese daño corporal, a su vez, puede ocasionar otras consecuencias perjudiciales de muy diversa naturaleza, que pueden comprometer derechos e intereses de la propia víctima o de terceras personas. Quienes las experimentan no son "víctimas", sino "perjudicados". La misma persona que sufre el daño corporal puede ser contemplada, además de como víctima, como perjudicada, según la perspectiva que se adopte. Los perjuicios causados a personas distintas de la víctima son siempre "indirectos" (Santos Briz); daños "reflejos", "por rebote" o "por carambola", traducción de "*dommages par ricochet*" o "*réfléchis*", en la terminología francesa (Lambert Faivre), utilizada igualmente por especialistas de lengua española (De Ángel, Vicente, Medina Crespo, Díez-Picazo, Iribarne, Azpeitia).

La diferencia entre "víctima [directa]" y "perjudicado" ("víctima indirecta") se desprende claramente del apartado primero.[3 y 4] del Anexo" en que se regula el "Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación".

A su tenor:

"3. a los efectos de la aplicación de las tablas la edad de la víctima y de los perjudicados y beneficiarios será la referida a la fecha del accidente.

4. Tienen la condición de perjudicados, en caso de fallecimiento de la víctima, las personas enumeradas en la tabla I y, en los restantes supuestos, la víctima del accidente. ...".

El derecho a la compensación, indemnización y resarcimiento del daño corporal y de sus consecuencias perjudiciales tiene, sin duda, un carácter personal e independiente. Los perjudicados que no son víctimas no son titulares de un derecho derivado del que ostenta esta última, aunque encuentre su fundamento en el daño corporal que se causó a la víctima directa.

El derecho a la indemnización, de que son titulares víctimas y terceros perjudicados puede, por supuesto, como cualquier otro activo patrimonial transmitirse, por su muerte, a sus herederos.

Así se desprende de la lectura del primer inciso del párrafo primero del artículo 6 (*Obligaciones del asegurador*) LRCSCVM, con arreglo al cual, "... El asegurador, dentro del ámbito del aseguramiento obligatorio y con cargo al seguro de suscripción obligatoria, habrá de satisfacer al perjudicado [obviamente, también la víctima directa, que siempre lo es] el importe de los daños sufridos en su persona y en sus bienes, el cual, o sus herederos, tendrá acción directa para exigirlo. ...".

## **5.4.2. Responsabilidad civil y seguro.**

### **5.4.2.1. Responsabilidad y *alteridad*.**

El párrafo primero del apartado 1 del fundamental artículo 1 LRCSVM (*De la responsabilidad civil*) dispone: "... 1. El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción del mismo, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación. ...".

El análisis de la norma permite concluir que la responsabilidad que declara pone en relación al conductor del vehículo a motor (quien maneja la fuente de riesgo) con terceras personas, a las que causa daños en sus propios

cuerpos o en sus cosas materiales. En uno y otro caso, el daño puede consistir en la destrucción -que no otra cosa es la muerte de la víctima o en un menoscabo o deterioro, como lo son, en definitiva, las lesiones, de la integridad física o de la salud de las personas.

No hay responsabilidad por el daño causado a sí mismo o a los propios bienes. La responsabilidad es, por definición, *transitiva*.

Se responde siempre frente a otro. Se responde porque se ha incumplido el compromiso asumido contractualmente con otra persona (artículo 1.101 del Código Civil), o porque se le ha causado un daño injusto (artículo 1.902 del mismo Código). Si llegan a reunirse en una misma persona las condiciones de acreedor y deudor, la obligación se extingue por confusión (artículo 1.192, una vez más, del Código Civil) (Barrón), lo que permite inferir lógicamente que no puede nacer responsabilidad por el daño causado a sí mismo.

La alteridad pertenece a la esencia de la responsabilidad (Medina, Barrón, Illescas Rus).

#### **5.4.2.2. La culpa exclusiva de la víctima como causa de exclusión de responsabilidad.**

El inciso primero párrafo segundo del apartado 1 del artículo 1 LRCSCVM dispone: "... En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad ... quedará exonerado [el conductor], cuando pruebe que los daños fueron debidos únicamente a la conducta o la negligencia del perjudicado ...". El conductor, en tal caso, no incurre en responsabilidad, al faltar uno de los elementos estructurales de ésta, a saber, la relación de imputación objetiva o, si se prefiere, de causalidad jurídica.

La desafortunada utilización del significante "perjudicado" (que se repite en el párrafo cuarto del mismo apartado: "... Si concurrieren la negligencia del conductor y la del perjudicado ...") ha podido suscitar dudas acerca de su significado (Morillas). Estas dudas se desvanecen si se repara en que en el apartado primero del "Anexo" antes citado se establece: "... 2. Se equiparará a la culpa de la víctima el supuesto en que, siendo ésta inimputable, el accidente sea debido a su conducta o concurra con ella a la producción del mismo. ..."; y, en el apartado 7, se menciona "... la concurrencia de la propia víctima en la producción del accidente o en la agravación de sus consecuencias ...", como factor corrector reductor de la indemnización que en principio pudiera corresponderle (Díaz Méndez).

El perjudicado a que se refiere el artículo 1.1.2 LRCSCVM es la víctima directa, la persona que sufre en carne propia el daño producido por el vehículo automotor.

Nótese que ello es congruente con la inclusión, ya vista, de "... la concurrencia de la propia víctima en la producción del accidente o en la agravación de sus consecuencias ...", como factor corrector reductor de la indemnización.

Cuando la contribución no es tal que desplaza sobre la víctima la total imputación objetiva del hecho lesivo, la indemnización podrá reducirse hasta en un 75 por ciento, tratándose de muerte o de incapacidad temporal (Tablas II y V) y en un porcentaje variable y, en principio, sin límite, "según las circunstancias", en caso de lesiones permanentes (Tabla IV), en atención a la entidad de su culpa, por utilizar los mismos términos que el antes dicho párrafo cuarto del apartado 1 del artículo 1 LRCSCVM. Cuando, en cambio, el hecho es objetivamente imputable en exclusiva al comportamiento de la víctima, la responsabilidad del conductor quedará excluida. El factor corrector reductor opera también en caso de indemnización por causa de muerte, demostrando hasta qué punto la indemnización de los perjuicios indirectos está condicionada por el proceder del fallecido. La *culpa* exclusiva de éste excepcionará cualquier reclamación que los perjudicados por su muerte pudieran hacer.

Si el resultado lesivo es exclusivamente imputable a una tercera persona (distinta del conductor y de la víctima), a modo de "... fuerza mayor [de carácter personal] extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo ..." (Medina), excluirá la responsabilidad del conductor (artículo 1.1.2. inciso final, LRCSCVM). Esa tercera persona será responsable del daño y de sus consecuencias perjudiciales causado si ha incurrido en culpa (y, a mayor abundamiento, si ha obrado dolosamente), frente a cualesquiera otras que hayan sufrido uno u otras.

El causante del daño (quienquiera que sea) puede resultar ciertamente, *perjudicada* en sentido material, pero no jurídico. Nunca podrá, sin embargo, establecer una relación de responsabilidad consigo misma.

Esto vale, cómo no, para el conductor del vehículo. Si causa el fallecimiento de un ser querido, con el que se encuentra en alguna de las relaciones enumeradas en la Tabla I del Anexo", poca duda cabrá de que ha resultado *perjudicado* por su propia acción, pero no por ello tendrá derecho a indemnización alguna, puesto que coinciden, en él, los conceptos de acreedor y deudor de aquélla, extinguiéndose (o, más bien, no llegando a nacer) en crédito y la deuda resarcitorios por confusión.

Ahora se advierte el error en que incurre la Sentencia 13/2000, de 26 de enero, de la Audiencia Provincial de Cuenca, al rebelarse ante la posibilidad de que "... un conductor que transportara, como ocupante, por ejemplo, a su madre, y que por consecuencia exclusiva de su propia negligencia provocara un accidente que tuviera por resultado la muerte de aquélla, sí tendría, paradójicamente, derecho a ser indemnizado por el fallecimiento de su madre, ya que, siempre según el entendimiento, a nuestro juicio equivocado, del apelante, no estaríamos hablando de daños causados al conductor (sino a su madre) y, además, el siniestro no se habría producido por culpa exclusiva de la víctima (la madre), también según el entendimiento de la parte recurrente, del que no podemos en absoluto participar. ...".

La supuesta paradoja no es tal. El conductor imprudente que causa la muerte de su propia madre, ocupante del vehículo, nada podrá reclamar por ello, ya que crédito y deuda resarcitorios se extinguirían por confusión en su misma persona.

#### **5.4.3. El derecho resarcitorio de las víctimas indirectas en caso de fallecimiento.**

El apartado primero.4 del "Anexo" establece, como queda expuesto, que "... [tienen] la condición de perjudicados, en caso de fallecimiento de la víctima, las personas enumeradas en la tabla I y, en los restantes supuestos, la víctima del accidente. ...".

Esos perjudicados, se insiste, tienen un derecho resarcitorio propio e independiente, no adquirido por sucesión hereditaria de la persona fallecida, pero que encuentra su causa en la responsabilidad nacida de la muerte de aquélla. Este es, asimismo, el parecer de los especialistas franceses (Viney, Lambert-Faivre, Chartier, Le Roy) e italianos (Franzoni, Giannini).

Medina Crespo precisa atinadamente que "... los perjuicios causados por una muerte son siempre perjuicios reflejos y, como tales, dependientes de la muerte que los origina, en el entendimiento de que dan lugar al nacimiento de un crédito resarcitorio sólo en la medida en que la muerte de la que deriva sea imputable a un concreto agente dañoso. ...".

Los perjudicados tienen un derecho a indemnización en la medida en que alguien es responsable del fallecimiento; "... tiene que haber siempre dos sujetos distintos, el agente que causa la muerte y el paciente que la sufre y de cuya muerte surgen los perjuicios resarcibles, dando lugar a que quede la relación de responsabilidad civil constituida entre éstos, como

acreedores de la relación, y aquél, como deudor de ella. ..(Medina).

Obviamente, en el caso típico de muerte del conductor único implicado en el siniestro, no es posible identificar un responsable de aquélla, por coincidencia entre conductor y víctima. No hay responsabilidad por el daño causado, y, por tanto, contra nadie podrá formular su pretensión resarcitoria los perjudicados indirectos (Díaz Méndez, Baillo, Medina, Barrón).

#### **5.4.4. El aseguramiento de la responsabilidad civil.**

González-Haba y Guisado cree que, de todos los argumentos esgrimidos frente a la novedosa tesis, "... el más sólido ... descansa ante el hecho de estarse ante un seguro de responsabilidad civil que atiende al daño originado a un tercero por el responsable, y no los derivados y sufridos por el causante y tampoco los derivados de su muerte. ..." (análogamente, Reglero Campos).

El artículo 2.1 LRCSCVM (*De la obligación de asegurarse*) establece: "... Todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en España vendrá obligado a suscribir un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular que cubra, hasta la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio, la responsabilidad civil a que se refiere el artículo 1 anterior. ...".

Se trata de una modalidad de seguro de responsabilidad civil. Por él, de acuerdo con el artículo 73 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, "... el asegurador se obliga, dentro de los límites establecidos en la Ley y en el contrato, a cubrir el riesgo del nacimiento a cargo del asegurado de la obligación de indemnizar a un tercero los daños y perjuicios causados por un hecho previsto en el contrato de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurador, conforme a derecho. ..."

La esencia de este contrato es la asunción, por la entidad aseguradora, de la eventualidad (*aleas*) de tener que hacer frente, el asegurado, a la indemnización debida a terceras personas que han sufrido daños y perjuicios como consecuencia de un hecho previsto contractualmente.

En este caso, el asegurado es el conductor de un vehículo a motor, y el riesgo asegurado, la responsabilidad derivada de la causación de

daños a las personas o en los bienes de terceros.

El seguro se establece sobre una tríada formada por la entidad aseguradora, el asegurado (responsable) y la tercera persona perjudicada por el hecho previsto contractualmente.

El asegurado es el conductor responsable de haber causado un daño a la persona (de terceros) o en los bienes (también de terceros). La responsabilidad y el seguro que la cubre se explican en función de la causación de daños a las personas (daños corporales) o en los bienes. En cualquier caso, se exige que esas personas sean distintas del conductor, como ha de ser ajenos los bienes destruidos o deteriorados. De otro modo, no surgiría responsabilidad alguna que el seguro tuviera que cubrir, porque coincidirían causante del daño y víctima directa de éste.

Cuando se trata de daños corporales, éstos han de consistir precisamente en "... la muerte, las lesiones permanentes, invalidantes o no, y las incapacidades temporales ...". Así se establece en el apartado primero.5 del "Anexo".

La interpretación sistemática de este precepto y del artículo 1.1.1 de la Ley desbarbala el argumento que sostiene que, entre los daños a las personas, se ha de incluir el dolor y las consecuencias patrimoniales derivadas de la pérdida de un allegado. Uno y otras son perjuicios dimanantes del daño corporal. En él se centran tanto la responsabilidad civil como el seguro. Si el daño corporal (en este caso, el máximo posible: la muerte) queda excluido del ámbito de responsabilidad, aquéllos tampoco serán resarcibles ni asegurables (Barrón).

Precisamente por el papel central que desempeña la responsabilidad, se comprende el alcance del artículo 5.1 LRCSCVM: "... La cobertura del seguro de suscripción obligatoria no alcanzará a los daños ocasionados a la persona del conductor del vehículo asegurado. ...". No los alcanza porque se trata de daños causados a sí mismo; y, si no constituyen hecho constitutivo de responsabilidad, mal pueden sustentar una reclamación de indemnización de perjuicios que en él encuentran su razón de ser (Díaz Méndez, Medina, Barrón). El hecho de la muerte del conductor único involucrado en el siniestro es irrelevante a efectos del Sistema de valoración de daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación; del mismo modo que, en caso de gran invalidez de ese conductor que hubiese sobrevivido al accidente, las personas de su entorno familiar no podrían reclamar los perjuicios morales derivados de la sustancial alteración de la vida

y convivencia derivada de los cuidados y atención continuada, con arreglo a la Tabla IV del "Anexo". Tal vez en este caso se perciba mucho mejor la lógica del Sistema resarcitorio. Sólo la víctima tiene condición de perjudicado, y esos familiares, que también lo son (aunque no sean víctimas) ven anudada su pretensión resarcitoria a la suerte de la indemnizabilidad del daño corporal del lesionado. Carecería de sentido que, en casos claramente equivalentes, se adoptasen soluciones tan abiertamente contradictorias.

La propuesta de extender el resarcimiento por causa de muerte a los familiares y allegados del conductor fallecido, único implicado en el siniestro, significaría convertir lo que está construido como un seguro de responsabilidad civil en un seguro de accidentes (Díaz Méndez, Medina).

El instituto de responsabilidad civil, "... por sus propias limitaciones naturales, no puede brindar una plena protección del daño corporal, porque siempre quedarán al margen los daños derivados de las lesiones y de la muerte que la propia víctima se causa ..", escribe Medina Crespo.

Y continúa: "... hay razones de sensibilidad social que llevan a sostener que cualesquiera víctimas de los accidentes de circulación deberían ser resarcidas por los daños y perjuicios sufridos, al igual que los perjudicados por la muerte de cualquier víctima ...". Este estado de opinión es perceptible en la bibliografía especializada (Viney, Lambert-Faivre), y explica la opción legislativa tomada por la *Ley Badinter* francesa de 1985.

Ahora bien, lo anterior requiere una decisión de política legislativa, en lugar de recurrir a la desnaturalización de instituciones como la responsabilidad civil y el contrato de seguro que la cubre (Pintos Ager). No se puede ir más allá de lo que permite la legalidad, ni sacrificar ésta en aras de un supuesto justicialismo progresista (Barrón). La solución pasa por la reforma legislativa y -de nuevo, en sensatas palabras de Medina Crespo- "... sólo puede obtenerse mediante la técnica del seguro, acudiendo a un seguro social que, en su expresión extrema, supondría que toda la comunidad nacional se hiciera cargo de las indemnizaciones de los daños y perjuicios corporales, en todo caso o cuando no entrara en juego el seguro de responsabilidad civil amparador del vehículo o de los vehículos implicados en el accidente. Mas parece preferible que sea no toda la comunidad nacional, sino la comunidad de los propietarios de los vehículos los que asuman esas indemnizaciones; y sobre tal base, la técnica más adecuada consistiría en convertir el seguro obligatorio en un seguro de accidentes. ...".

#### 5.4.5. El Derecho de la Unión Europea.

Durante años preocupó la posibilidad de excluir de la cobertura del seguro de suscripción obligatoria los daños corporales sufridos directamente (y no puede desconocerse la trascendencia de esta precisión) por personas ocupantes del vehículos siniestrado y diferentes de su conductor. La Sentencia de 30 de marzo de 1992, de la Audiencia Provincial de Cáceres argumentaba, en contra de esa limitación, los criterios inspiradores de las Segunda y Tercera Directivas, aunque, por tratarse de un problema centrado en la oponibilidad de ciertas cláusulas contractuales de exclusión de cobertura en un seguro de concertación voluntaria, que no obligatoria, la autoridad de esta sentencia es relativa. Medina Crespo (2000) critica, con razón, que no había que pasar a ese plano ya que, cualquiera que fuese la modalidad del contrato, la esposa y las hijas del conductor propietario causante del siniestro y determinante de su propia muerte, por materialmente perjudicadas que pudieran resultar, carecían de derecho a indemnización por el fallecimiento de aquél.

El tenor literal de esos preceptos comunitarios, invocados por Arroyo Fiestas en apoyo de su tesis, y que quedan recogidos con anterioridad, es el mejor argumento contra la tesis extensiva patrocinada por el prestigioso Magistrado, ya que el artículo 3 de la Segunda Directiva atribuye a la familia, entre otros del conductor, un derecho a la cobertura de los "... daños corporales por ellos sufridos ...", esto es, de aquellos daños respecto de los que sean no sólo "perjudicados", sino "víctimas"; y el artículo 1 de la Tercera Directiva circunscribe igualmente la cobertura a la responsabilidad "... por daños corporales de todos los ocupantes ...". En este artículo 1 queda bien patente al ámbito de protección de los familiares, limitado al caso en que, siendo pasajeros ("ocupantes") del vehículo, sean "víctimas" del siniestro, por haber sufrido "daños corporales", a los que en modo alguno se puede equiparar el perjuicio (moral o material) derivado del fallecimiento del conductor.

Precisamente, para llegar a su conclusión, Arroyo Fiestas tiene que extender el alcance semántico del concepto de daño corporal. "... Está bien claro- escribe- que el Derecho comunitario del seguro del automóvil exige la oportuna reparación para los daños corporales de los familiares, y entre ellos está el daño moral por el fallecimiento del allegado, y el perjuicio económico derivado de las relaciones de dependencia. ...".

El sufrimiento por el "doloroso vacío" que sufren los allegados de una persona fallecida no es, desde luego, un daño corporal, sino un daño

derivado de otro corporal, sufrido por el difunto. Los aludidos por el parcialmente transcrito artículo 1 de la Tercera Directiva son los daños corporales directamente sufridos por los ocupantes del vehículo, incluso cuando sean familiares del conductor. Son los que estos ocupantes experimentan en su propio cuerpo. El argumento invocado por Arroyo pierde, de este modo, toda su fuerza persuasiva.

Tal vez sea prudente, pues, no precipitarse a plantear la cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea.

Sobre todo, después de dictada la **Sentencia de 14 de septiembre del 2000, de la Sala Quinta del Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea.**

En su apartado 30 se lee: "... por lo que se refiere a la indemnización de los daños causados a los miembros de la familia del tomador del seguro o del conductor, el artículo 3 de la Segunda Directiva prevé que éstos no podrán ser excluidos en razón de dicho vínculo de parentesco del beneficio del seguro de daños corporales por ellos sufridos. Del noveno considerando de la Segunda Directiva se desprende que dicha disposición tiene por objeto garantizar a los miembros de la familia del tomador del seguro o del conductor una protección comparable a la de otros terceros perjudicados, en lo que se refiere a los daños corporales. ...".

Y continúa:

"... 31. De ello se deriva que los terceros perjudicados en un siniestro no pueden ser excluidos del beneficio del seguro obligatorio de automóviles por la mera razón de ser miembros de la familia del tomador del seguro o del conductor. Por lo tanto, el seguro obligatorio de automóviles debe permitir que los miembros de la familia del tomador del seguro o del conductor perjudicados en un accidente causado por un vehículo sean indemnizados por sus daños corporales en las mismas condiciones que los demás terceros perjudicados en tal accidente.

— "... 32. En consecuencia, si el Derecho nacional de un Estado miembro impone la cobertura obligatoria de los daños corporales causados a terceros ocupantes transportados gratuitamente, con independencia de que intervenga culpa por parte del conductor del vehículo que haya causado el accidente, debe imponer la misma cobertura de los daños corporales causados a los ocupantes miembros de la familia del tomador del seguro o del conductor. En cambio, si el Derecho nacional de dicho Estado miembro no impone tal cobertura de los daños corporales causados a los terceros ocupantes, el artículo 3 de la Segunda Directiva no le obliga a imponerla respecto de los daños corporales

causados a los ocupantes miembros de la familia del tomador del seguro o del conductor.

...

"34. En cualquier caso debe recordarse que, si el artículo 1 de la Tercera Directiva extendió la cobertura obligatoria impuesta por el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, tal como fue precisado y completado por la Segunda Directiva, a los daños corporales causados a los ocupantes distintos del conductor, de los apartados 27 a 29 de la presente sentencia se desprende que dicho artículo no impone el tipo de responsabilidad civil que debe cubrir el seguro obligatorio de automóviles. ...".

Y concluye, en el apartado 35:

"... En consecuencia, procede responder a la primera cuestión que el artículo 3 de la Segunda Directiva exige que el seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles cubra los daños corporales causados a los ocupantes transportados gratuitamente que sean miembros de la familia del tomador del seguro o del conductor, con independencia de que intervenga culpa por parte del conductor del vehículo que cause el accidente, únicamente si el Derecho nacional del correspondiente Estado miembro impone tal cobertura de los daños corporales causados en las mismas condiciones a otros terceros ocupantes. ...".

**En resumen, lo que garantiza el Derecho Comunitario es la cobertura de los daños corporales causados directamente a los familiares del conductor, sea o no sea responsable del siniestro; lo que es muy distinto de garantizar los perjuicios derivados del daño corporal ocasionado a dicho conductor cuando éste es el único implicado en el hecho.**

Esta interpretación jurisprudencial comunitaria resta apoyo a la invocación que del Derecho Europeo se hace para defender la indemnizabilidad de los familiares del conductor fallecido y único a quien podría imputarse objetivamente el siniestro.

#### **5.4.4. El Reglamento sobre la Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor.**

El Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, por el que se aprueba el Reglamento sobre la Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor ha tratado de poner fin a la polémica.

De acuerdo con su **artículo 10 (*Exclusiones*)**, ?... [están] **excluidos de la cobertura del seguro de suscripción obligatoria los siguientes daños:**

a) Todos los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o fallecimiento del conductor del vehículo causante del siniestro. ...

El propósito de cerrar el paso a las reclamaciones de los familiares y allegados del conductor fallecido, cuando sea el único implicado en el hecho, es patente. Ya lo advertía Barrón de Benito en relación con la redacción coincidente del artículo 10.a) del Proyecto de Reglamento, de 15 de marzo de 1999.

El problema puede persistir, sin embargo, en cuanto los órganos jurisdiccionales partidarios de su inclusión opten -en ejercicio del poder que les confiere el artículo 6º de la vigente Ley Orgánica del Poder Judicial por inaplicar el precepto, por tenerlo por incurso en "*ultra vires*", esto es, porque el Reglamento no es de los denominados *independientes* (Izquierdo Tolsada), sino que, salvo en cuanto se refiere a la definición de "hecho de la circulación" y "vehículo a motor", que el artículo 1.4 LRCSCVM defiere al Reglamento (discutiblemente, desde el punto de vista del estricto respeto a la reserva de Ley), éste ha de ceñirse al desarrollo y ejecución de la Ley, sin poder introducir una disposición que, de acuerdo con la novedosa interpretación de su alcance, contradiría lo establecido en aquélla.

En este sentido, fue más perspicaz la solución dada a otro serio problema interpretativo, a saber, la cobertura, por el seguro de suscripción obligatoria, de los daños corporales causados dolosamente mediante agresión con un vehículo de motor. El artículo 71 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre de 2000, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social modificó el apartado 4, del artículo 1, del texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, añadiendo la siguiente precisión: "... En todo caso no se considerarán hechos de la circulación los derivados de la utilización del vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes. ...". Claro que, si ese fue el propósito del legislador, la lectura de la Sentencia de 21 de febrero del presente año 2001, de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, patrocina una interpretación tan singular del precepto (alegando la necesidad de armonizar nuestras normas con las adoptadas en el entorno de la Unión Europea, tal como las entiende nuestro órgano casacional) que puede convertirlo en papel mojado, reviviendo la idea de solicitar un pronunciamiento del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, que la tan interesante

como inteligente Sentencia de 30 de diciembre del 2000, de la Sección Primera de la Audiencia Provincial de Sevilla, abandonó a la vista de la reforma últimamente aludida. Pero todo esto, claro, ya sería otra historia.

#### **5.4.5. La Sentencia de 15 de abril del 2002, de la Sección Tercera de la Sala Tercera del Tribunal Supremo.**

Resolvió el recurso contencioso-administrativo interpuesto por "*Automovilistas Europeos Asociados*" contra el Reglamento aprobado por Real Decreto 7/2001.

En sus fundamentos jurídicos octavo y noveno se ocupa de la alegada "... extralimitación reglamentaria, a través de la cual se ha modificado, innovándola, la ley que había de desarrollar. Ello, porque el Reglamento en cuestión crea [a juicio de la entidad demandante] nuevos supuestos de exclusión a la cobertura del seguro obligatorio, no previstos ni autorizados por la Ley.

"Ocurre así, a juicio de la actora, al poner en relación el artículo 10 a) del Reglamento impugnado, con el artículo 5.1 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor.

"Este último dispone que "La cobertura del seguro de suscripción obligatoria no alcanzará a los daños ocasionados a la persona del conductor del vehículo asegurado".

"En cambio, la norma del artículo 10 a) del Reglamento es la siguiente: "Están excluidos de la cobertura del seguro de suscripción obligatoria los siguientes daños:

a) Todos los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o fallecimiento del conductor del vehículo causante del siniestro [...]".

"La exclusión [contenida en el artículo 10.a) del Reglamento] se amplía en la norma reglamentaria, a juicio de la actora, porque se extiende a terceras personas distintas del conductor, que sufran daños y perjuicios por las lesiones o por el fallecimiento de éste. Para dicha parte, la voluntad del legislador fue limitar la exclusión de la cobertura del seguro obligatorio únicamente a los daños producidos a la persona del conductor. De la norma legal no se desprende impedimento para que el seguro obligatorio cubra las indemnizaciones correspondientes por derecho propio a los perjudicados por el fallecimiento del conductor. El impedimento es introducido "ex novo" por la norma reglamentaria, que reduce así, ilegalmente, el ámbito de la cobertura

establecida por la ley. El hecho de que el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria no ofrezca cobertura a la persona del conductor, no es obstáculo para que con cargo al mismo sí puedan obtener indemnización personas distintas de él que por su fallecimiento sufren perjuicios, incluso morales, indemnizables. ..."

"... Tampoco podemos compartir en este extremo la tesis de la parte actora. **El artículo 10 a) del Reglamento no innova la Ley que desarrolla, incorporando supuestos de exclusión que no resultaran de lo que en ella se dispone. Se limita, en realidad, a expresar con mayor claridad lo que de ella resulta.**

"En efecto, el seguro de suscripción obligatoria sobre el que ahora tratamos, cubre, dentro de los límites establecidos, la responsabilidad civil en que pueda incurrir el conductor de un vehículo de motor por los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación (artículos 1 y 2 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor). En consecuencia, **el asegurador se obliga, dentro de los límites establecidos, a cubrir el riesgo del nacimiento a cargo del asegurado de la obligación de indemnizar a un tercero los daños y perjuicios causados por el hecho de la circulación, de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurado, conforme a Derecho** (artículo 73 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, sobre Regulación del Contrato de Seguro).

"**Pero no es una obligación de tal naturaleza, esto es, una obligación civil de indemnizar, la que surge en el conductor del vehículo causante del siniestro por los daños y perjuicios que por sus propias lesiones o por su propio fallecimiento causa a las personas a él allegadas o de él dependientes. En realidad, en tal caso, éstas no son terceros respecto a aquél. Ni hay ahí, propiamente, un supuesto de responsabilidad civil.**

"El artículo 10 a) del Reglamento impugnado no introduce, por ello, un nuevo supuesto de exclusión, que no derivara ya de la propia estructura y naturaleza del seguro de que se trata.

"Por último, no es ocioso señalar que la conclusión que alcanzamos no entra en contradicción, en lo más mínimo, con las sentencias de la Sala de lo Civil de este Tribunal Supremo números 518 y 1253, ambas de 2001, dictadas, respectivamente, el 24 de mayo y el 22 de diciembre de ese

año, como resulta de su sola lectura. ..."

La cuestión parece, pues, definitivamente zanjada.

#### **5.4.6. La Sentencia 518/2001, de 24 de mayo, de la Sala Primera del Tribunal Supremo.**

Como consecuencia de un accidente ocurrido sobre las quince horas y cincuenta minutos del día 12 de diciembre de 1997, en la provincia de Cuenca, en el que un vehículo se salió de la calzada sufriendo graves lesiones su conductor, a consecuencia de las cuales se produjo su muerte, se iniciaron Diligencias Previas en el Juzgado de Instrucción núm. 2 de Cuenca que finalizaron por auto de archivo, dictándose a continuación otro auto, fijando la cantidad máxima a reclamar por el procedimiento ejecutivo contra la Compañía Aseguradora por razón del Seguro Obligatorio de Automóviles.

Por la madre del conductor fallecido, en concepto de perjudicada por el desgraciado evento, se formuló demanda de juicio verbal contra la entidad aseguradora, postulando la condena de la misma al pago de la cantidad de un millón doscientas sesenta y tres mil seiscientas pesetas (1.263.600 pts.), e intereses legales. El Juzgado de 1ª Instancia núm. 2 de Cuenca dictó Sentencia el 24 de noviembre de 1999 (en el juicio verbal 112/99) en la que estimó la demanda, la cual fue confirmada en apelación por la Sentencia de la Audiencia Provincial de la misma Capital de 26 de enero de 2000 (Rollo 12/2000) .

La entidad aseguradora condenada, planteó ante esa Sala demanda de indemnización por supuesto error judicial, interesando se dictase sentencia declarando:

[a] que la Sentencia dictada por la Audiencia Provincial de Cuenca en Rollo de Apelación núm. 12/2000 había incurrido, al igual que la dictada por el Juzgado de Primera Instancia núm. 2 de Cuenca en juicio Verbal Civil 112/99R, en error judicial al condenar a la entidad demandante a indemnizar a D Engracia ... en un millón doscientas sesenta y tres mil seiscientas pesetas más intereses por los daños y perjuicios causados por el fallecimiento de su hijo, D. José Luis ..., en accidente de circulación, siendo éste el conductor del vehículo asegurado en dicha entidad y, subsidiariamente, habiéndose producido dicho accidente por la culpa exclusiva del mismo; y

[b] que dicho error producía efectos indemnizatorios a favor de la entidad demandante en la cantidad de un millón cuatrocientas cuarenta y nueve mil ciento veintiocho pesetas; imponiendo las costas a la Administración del Estado si se opusiera.

Tanto el Abogado del Estado como el Ministerio Fiscal se opusieron a la estimación del recurso.

La sentencia calendada centra la cuestión litigiosa, recordando que consiste en "... si cabe acordar la declaración de error judicial a los efectos de los arts. 292.1 y 293.1 de la Ley Orgánica del Poder Judicial respecto de la resolución de un Tribunal que condena a una Compañía de Seguros a indemnizar en concepto de perjudicada a la madre del fallecido en un accidente de tráfico, ocurrido por su única y exclusiva intervención conocida, con cargo al Seguro Obligatorio del vehículo conducido por el accidentado. ...".

Y, desde esta perspectiva, recuerda que el criterio interpretativo mantenido por la Audiencia Provincial que dio lugar a la demanda de error judicial no se corresponde con el general mantenido, aunque ocasionalmente se haya adoptado por algunos Tribunales Provinciales, ni resulta el más correcto aunque esta apreciación se circunscribe al ámbito del objeto procesal sobre el que versa el enjuiciamiento. Pero ello no significa que proceda apreciar la existencia de error judicial en la específica perspectiva de los arts. 292 y 293 de la LOPJ, porque, cuando se valora el juicio jurídico de interpretación y aplicación de la ley, para que prospere la pretensión ejercitada es preciso que la decisión que se enjuicia haya incurrido en un error palmario o evidente, en una equivocación tan manifiesta y patente que rompa, por absurda, la armonía del orden jurídico, como repetidamente viene diciendo esta Sala. El tema suscitado no es doctrinalmente pacífico, como lo demuestra que las diversas razones esgrimidas para excluir la aplicación del seguro obligatorio cuando el conductor fallecido sea el único intervinientes en el proceso y su fallecimiento sea precisamente la causa generadora del perjuicio, aunque numerosas, no se revelan como incuestionables. Se ha argumentado con la falta del presupuesto de la ajeneidad (exigencia de un sujeto pasivo distinto del agente causal); que no concurre en el perjudicado la condición de tercero; que el seguro obligatorio, como de responsabilidad civil que es, precisa al menos la posibilidad de una responsabilidad por parte del asegurado (conductor del vehículo, o persona que deba responder); que no todos los daños son resarcibles y el determinado por dicha situación no lo es; que el supuesto de que se trata queda fuera del objeto o ámbito material del contrato, no comprendiéndose en la cobertura del seguro, en adecuada interpretación de los arts. 1, 5 y 6 del TR de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro de la Circulación de Vehículos de motor, D. 638/1938, de 21 de mayo, redactado por la disp. adic. 8ª de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre; que no se da nexo entre la conducta del agente y el daño del perjudicado, sino que éste nace del daño de aquel; etc. Estos y otros argumentos se discuten en la práctica y en la doctrina, invocándose la existencia en el perjudicado de un "derecho propio" (aunque en el mismo ha de entenderse como no derivado, en el sentido de producido en la propia esfera patrimonial del perjudicado, sin que ello excuse la necesidad de que para generarse sea preciso un hecho reconocido al efecto por el ordenamiento jurídico) y la especial naturaleza y función del seguro obligatorio respecto de los seguros genéricos de responsabilidad civil, y aunque actualmente ha venido a traer más claridad el Reglamento sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor aprobado por Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, en cuyo art. 10.1 se

excluye de la cobertura del seguro de suscripción obligatoria "todos los daños y perjuicios ocasionados por lesiones o FALLECIMIENTO del conductor del vehículo causante del siniestro", en cualquier caso la problemática no era, al menos entonces, pacífica por lo que en realidad nos hallamos ante un caso de discrepancia netamente jurídica, que por lo demás tampoco cabe resolver en este proceso, el cual, como ya tiene dicho esta Sala, no es un tercera instancia, sin que el objeto del mismo sea corregir el mayor o menor desacierto de las resoluciones judiciales, sino únicamente patentizar la existencia de una decisión sin la más mínima racionalidad e injustificable desde el punto de vista del Derecho, como sucede cuando se dicta una decisión absurda, sin la más elemental posibilidad de explicación jurídica (ad ex., entre las últimas Sentencias, las de 7 -dos- y 10 de abril de 2000, núms. 400, 401 y 403, y 6 febrero y 23 abril 2001, núms. 128 y 422 ), y aunque la parte demandante ha comenzado su informe en el acto de la vista ante esta Sala afirmando que "es tan evidente el error que se hace difícil explicar esa evidencia", lo cierto es que no ha aducido un argumento categórico por concluyente que permite acoger la pretensión ejercitada, pues incluso se dejaron de lado razones expuestas con anterioridad en otros momentos procesales, de éste y del juicio del que el mismo dimana, por lo que ni por asomo se da la situación de absurdo jurídico que, ciertamente en ocasiones, produce la dificultad argumentativa en el plano jurídico aludida por la dirección letrado de la entidad aseguradora. ...".

Contra la presentación que interesadamente pudo hacerse de esta decisión de la Sala Primera del Tribunal Supremo, su lectura permite extraer tres **conclusiones**:

**[a] La interpretación patrocinada por los órganos jurisdiccionales que entendieron que el caso enjuiciado quedaba cubierto por el seguro de suscripción obligatoria no puede considerarse arbitraria o carente de todo fundamento.**

**[b] Esa interpretación, sin embargo, ni era la generalmente seguida en la práctica judicial ni parece, al tribunal sentenciador, el criterio más correcto.**

**[c] Si no parecía el criterio más correcto cuando se dictaron las sentencias de primera instancia y de apelación, lo parece aún menos después de entrar en vigor el Reglamento que desarrolla la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor.**

Reitera la doctrina de la sentencia precedente, reproduciendo literalmente sus argumentos, **la 1253/2001, de 22 de diciembre**, también de la Sala Primera; añadiendo únicamente que "... la problemática reseñada [sobre la posible cobertura asegurativa de los perjuicios derivados del fallecimiento del

conductor del único vehículo interviniente en el hecho] que pudiera inducir a una convicción estimatoria de todo error judicial, nunca puede provenir de una interpretación jurídica que el Juzgador de Instancia emita sobre una cuestión que, en su caso, ofrezca dudas en su recto sentido aplicatorio y, que cabe conducir a una tesis o a otra, sobre todo, cuando ese Juzgador actuando con toda honestidad se plantea frontalmente su posición frente a tales dificultades en la propia hermeneútica legal, meditando sobre una u otra posición, "facere" jurisdiccional ayuno, por completo, de cualquier proceder incurso en una negligente aplicación de esa legalidad, o ligereza u olvido de los más elementales predicados del respeto a la misma, lo que, claro es, no ha sucedido en Autos. ...".

**Jesús Fernández Entralgo.**

**En Madrid, pensando en Granada, en octubre del 2002.**