

RESOLUCIÓN CASO VEREDICTO EJEMPLAR

Accidente de circulación en el que un vehículo de empresa colisiona con otro con motivo de la irrupción en la carretera de una especie cinegética

Julio J. Tasende Calvo

Magistrado

ANTECEDENTES

La demanda que da inicio al juicio se interpone, el 11 de febrero de 2016, por Dña. Martina Pérez Balboa, como parte demandante, en su condición de perjudicada por los daños sufridos en el accidente de circulación al que se refiere la demanda, contra Canal Gas Reparaciones e Instalaciones S.L, de la que es administrador y representante legal D. Sergio Miralles Lalín, como parte demandada, por ser la empresa para la que trabajaba D. Miguel, conductor fallecido, y la propietaria del vehículo que causó el accidente, en el momento en que se éste se produce. Se ejercita una acción de reclamación de cantidad, para el resarcimiento de daños y perjuicios, derivada de responsabilidad civil extracontractual por accidente de circulación, con fundamento en el art. 1.1 y 3 del Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, en relación con la disposición adicional séptima del mismo Texto legal y los arts. 1902 y 1903 del Código Civil, solicitando al tribunal la íntegra estimación de la demanda y la condena de la sociedad demandada a pagar a la actora la cantidad de 64.271,11€, incrementados con los intereses que se devenguen desde la fecha de presentación de la demanda, con imposición de las costas procesales a la demandada si se opusiere a esta petición.

En su contestación a la demanda, la demandada opone la excepción de falta de competencia objetiva del tribunal pleito, alegando que el pleito

habría de seguirse ante la jurisdicción contencioso administrativa, ya que el sujeto responsable de los daños derivados del accidente no es esta parte, ni el conductor del vehículo fallecido en el accidente, ni tampoco la sociedad explotadora del coto de caza, sino la Administración titular de la vía pública. Con carácter subsidiario y para el caso de que dicha excepción no prospere, alega que la empresa demandada no sería responsable del accidente por falta de legitimación pasiva, al no darse los requisitos de la responsabilidad por el hecho de otro, del art. 1903, párrafo cuarto, del CC. Finalmente, si esto último tampoco fuera admitido, se opone a la valoración de los daños que hace la parte demandante, porque existe culpa concurrente de la víctima y procedería moderar la responsabilidad, reduciendo la indemnización procedente en un porcentaje del 50%.

Con anterioridad a este litigio, los familiares de D. Miguel, fallecido en el accidente, interpusieron demanda contra la Sociedad de Cazadores Coruñeses, titular del coto del que se escapó el jabalí, si bien dicha Sociedad resultó absuelta.

HECHOS PROBADOS

Sobre las 10 horas de la mañana del día 8 de enero de 2016, D. Miguel Fernández del Pozo, de 43 años de edad, conducía por la carretera nacional 550 procedente de A Coruña, en dirección a la localidad de Ordes. D. Miguel, empleado de la empresa Canal Gas Reparaciones e Instalaciones S.L., cuyo administrador único es D. Sergio Miralles Lalín, se dirigía a dicha localidad con el objeto de revisar y, en su caso, reparar una caldera de un cliente de dicha empresa cuando, a la salida de la localidad de Carral, aproximadamente en el punto Kilométrico 30,7 de dicha carretera, irrumpió un jabalí en la calzada.

En las proximidades del lugar donde se produjo la irrupción del animal y colindante con la carretera N 550, existe un Tecor de caza mayor regentado por la Sociedad de Cazadores Coruñeses. El día anterior al incidente había tenido lugar una montería en dicho coto, que había finalizado a las 17 horas. Por otro lado, metros antes del lugar en el que el animal irrumpió en la carretera, existía una señal vial que indicaba “peligro por paso de animales”, sin embargo, la visualización de dicha señal no era clara en el momento del accidente pues se trataba de un día de invierno en el que una espesa niebla dificultaba seriamente la visibilidad. De este modo, a pesar de la existencia de la señal de peligro, y de la adecuación por parte de D. Miguel de la velocidad del vehículo a las condiciones de la vía,

tal y como se desprende del informe de las huellas de frenado que constan en el atestado realizado por los agentes de la Guardia Civil de Ordes, que se personaron en el lugar del accidente a los pocos minutos de producirse éste, D. Miguel, a fin de no atropellar al animal, y pensando que evitaba un mal mayor, se vio obligado a dar un repentino volantazo, invadiendo el carril contrario.

En ese momento, mientras D. Miguel circulaba por el carril contrario y sin que le hubiera dado tiempo a regresar a su carril, tras una curva aparece el vehículo de Doña Martina Pérez Balboa de tal modo que ambos vehículos colisionan frontalmente con trágicas consecuencias. Fue testigo de tales hechos D. Manuel Benítez, agricultor vecino de la localidad de Carral quien en su momento relató ante la Guardia Civil cómo la irrupción del jabalí había sido el motivo por el que D. Miguel había invadido el carril contrario.

En el accidente fallece D. Miguel como consecuencia de una fractura cráneo-encefálica. Asimismo, a Doña Martina, una vez es trasladada al servicio de urgencias del Hospital Universitario de A Coruña, se le diagnostican, tras las oportunas pruebas clínicas:

- Osteomielitis de tibia derecha
- Pérdida parcial de pabellón auditivo derecho
- Operación quirúrgica con implante de material de osteosíntesis en rodilla derecha

Doña Martina estuvo 15 días hospitalizada y 10 días más de baja laboral, durante los cuales no pudo hacer vida normal. Doña Martina tiene, en el momento del accidente, 45 años de edad y un sueldo de 1100 € al mes, pero las secuelas, tras su estabilización, no le impiden acudir ni realizar su trabajo de conserje en un colegio privado.

Dña. Martina, además, ha soportado un gasto de 3.500 € en un tratamiento de fisioterapia no cubierto por la seguridad social y ha acudido a consultas del Psicólogo para superar el stress postraumático que, con posterioridad al accidente, le impedía conducir de nuevo, habiendo abonado por la consulta 850 €. Se acredita, además, que en el accidente se dañó materialmente el ordenador portátil de Doña Martina, siendo el resultado de imposible reparación. El ordenador tiene un valor de mercado de 600 €. Como consecuencia del accidente, el automóvil propiedad de Doña Martina, conducido por ésta, un Opel Corsa del año 2004, ha sido declarado siniestro total. El automóvil, en el momento del accidente, tenía un valor de mercado de 2.000 euros, y el importe de la reparación de los daños sufridos por el vehículo para poder volver a funcionar ascendería a 5.000 euros.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

I.- Incompetencia de la jurisdicción civil y competencia de la jurisdicción contencioso administrativa para conocer del litigio.

La cuestión procesal planteada en la contestación a la demanda es la falta de jurisdicción por incompetencia de la jurisdicción civil para conocer del litigio, por entender que el pleito ha de seguirse ante la jurisdicción contencioso administrativa, que tiene su fundamento en los arts. 9.4 y 24 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, en relación con los arts. 36.1 y 37.2 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, y puede ser denunciada a instancia de parte por el demandado mediante declinatoria de jurisdicción (arts. 39 y 63 LEC), la cual se ha de proponer dentro de los diez primeros días del plazo para contestar a la demanda (art. 64 LEC), y debe tramitarse y decidirse antes de su presentación y separadamente de la misma (art. 65 LEC), por lo que, sin perjuicio de su apreciación de oficio por el tribunal (arts. 38 y 416.2, párrafo segundo, LEC), su planteamiento en el escrito de contestación a la demanda y su eventual examen o resolución en la audiencia previa, al no haberse propuesto en forma la declinatoria, debe tacharse de extemporáneo e improcedente (arts. 64 y 416.2 LEC), lo que determinaría el radical rechazo de dicha excepción en virtud del principio de preclusión de los actos procesales (art. 136 LEC).

Al margen del obligado cumplimiento de este requisito formal en el planteamiento de la cuestión, y a los efectos de su posible apreciación de oficio, es evidente que no se dan los presupuestos del art. 9.4, párrafo segundo, de la Ley Orgánica del Poder Judicial para atribuir a los tribunales de la jurisdicción contencioso administrativa el conocimiento de la presente demanda, como alega la demandada, con base en la responsabilidad patrimonial de las Administraciones públicas, aunque a la producción del daño concurren sujetos privados. El art. 9.4 confiere a los tribunales de la jurisdicción contencioso administrativa el conocimiento de “las pretensiones que se deduzcan en relación con la actuación de las Administraciones públicas sujetas al derecho administrativo...”, en su párrafo primero, así como de “las pretensiones que se deduzcan en relación con la responsabilidad patrimonial de las Administraciones públicas...”, en su párrafo segundo. Sin embargo, en la presente demanda no se plantea

ninguna pretensión contra la Administración, de forma concurrente o no con la demandada, sino que se ejercita, solamente frente a ésta, una acción de indemnización de daños y perjuicios, derivada de responsabilidad civil extracontractual por accidente y de circulación, con fundamento en el art. 1.1 y 3 del Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, en relación con la DA 7ª del mismo Texto legal y los arts. 1902 y 1903 del Código Civil, de manera que la relación jurídico procesal se constituye entre la perjudicada en el accidente de circulación y la propietaria del vehículo causante del daño, sin intervención alguna de la Administración. Dada la naturaleza y el fundamento de la pretensión deducida por la parte actora y de su causa de pedir, que es lo que delimita, fáctica y jurídicamente, el ámbito y contenido de la controversia litigiosa a estos efectos, el objeto del juicio, definido en la demanda y con base en el cual ha de resolverse la declinatoria de jurisdicción, versa exclusivamente sobre un tema de responsabilidad civil en el ámbito de la circulación de vehículos, y no puede en absoluto considerarse una cuestión administrativa en la que se deduzcan pretensiones contra las actuaciones de las Administraciones públicas sometidas a esta rama del derecho, por lo que, en definitiva, estamos ante una contienda civil que ha de ser resuelta por los tribunales de este orden jurisdiccional, conforme a los arts. 9.2 y 22-3º de la LOPJ, y para la que, en principio, se encuentra pasivamente legitimada la sociedad demandada.

Lo expuesto se entiende sin perjuicio de que la parte demandada pueda oponer la responsabilidad exclusiva o concurrente de la Administración pública titular de la vía en la producción del accidente, al amparo de la DA 7ª del TRLRCSCVM, citada como fundamento sustantivo de la supuesta falta de jurisdicción, lo que en realidad constituye una cuestión prejudicial que puede ser conocida por este tribunal civil a los solos efectos del presente juicio, de acuerdo con el art. 42 de la LEC, dentro de la decisión sobre la cuestión de fondo que implica determinar la responsabilidad de la demandada en el accidente, lo que examinaremos posteriormente, de modo que, si apreciamos que dicha responsabilidad corresponde exclusivamente a la Administración, se desestimará la demanda, y, si estimamos hay una concurrencia entre la responsabilidad administrativa y la de la empresa propietaria del vehículo en la producción del daño, la indemnización que esta parte habrá de satisfacer será solo en la parte proporcional a su grado de responsabilidad, sin que, obviamente, pueda condenarse en este juicio a la Administración al pago de la parte restante de indemnización que le corresponde. Procede, pues, desestimar la excepción de falta de competencia o jurisdicción alegada en la contestación a la demanda.

II.- Responsabilidad del conductor del vehículo por los daños producidos en el accidente, en caso de haber sobrevivido.

La responsabilidad del conductor, por los daños personales y materiales causados en el accidente, queda en todo caso comprendida en el ámbito del régimen general de responsabilidad civil por la circulación del art. 1.1 del Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004 de 29 de octubre, modificado posteriormente, siendo la última reforma la operada por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, con base en el riesgo generado en abstracto por la conducción del vehículo, como la propia norma indica (SS TS 21 noviembre 1989, 23 noviembre 2011 y 4 febrero 2015, entre otras). La norma establece un régimen de responsabilidad diferente en función del tipo de daños causados en el accidente de circulación, de manera que a los daños personales se les aplica un sistema de responsabilidad cuasi objetiva para proteger a las víctimas, que no se fundamenta estrictamente en la culpa o negligencia del conductor, y a los daños materiales se les aplica el art. 1902 CC, que requiere la existencia de culpa o negligencia en el conductor responsable. Estamos sin duda ante unos daños causados con motivo de la circulación y de la conducción realizada por D. Miguel, ya que el accidente se produce al invadir con su vehículo el carril izquierdo de circulación y colisionar con el automóvil de la perjudicada que marchaba en sentido contrario, con independencia de que la maniobra evasiva realizada, que determinó la invasión de la izquierda, hubiera sido a su vez provocada por la irrupción en la calzada de una especie cinegética, dado que esta circunstancia, al margen de la responsabilidad que pudiera exigirse a terceros, como son los titulares del aprovechamiento cinegético del que proceda el animal, constituye un riesgo propio de la circulación de vehículos (S TS 4 febrero 2015) que, en principio y ante al perjudicado que ejercita la acción de responsabilidad civil contra él, debe asumir el conductor causante de la colisión en aplicación de la normativa citada (art. 1.1 TRLRCSCVM), sin perjuicio de las consecuencias que, frente a dichos terceros, pudieran derivarse de la aplicación del régimen específico de responsabilidad en accidentes de tráfico por atropellos de especies cinegéticas, contenido en la DA 7ª del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Al haberse producido daños a las personas a consecuencia del accidente, de esta responsabilidad solo puede quedar exonerado el conductor que los haya causado cuando pruebe que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo, según dispone el art.1.1, párrafo segundo, del Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, siendo evidente que en este caso no ha mediado culpa exclusiva, como reconoce la propia parte demandada al alegar la culpa concurrente, por parte de Dña. Martina, la perjudicada conductora del vehículo con el que colisionó frontalmente el que conducía D. Miguel, y que la irrupción de un animal de caza en la calzada no constituye un supuesto de fuerza mayor extraña a la conducción (S TS 4 febrero 2015), habida cuenta de que la entrada, más o menos repentina, de personas o de animales de caza en la calzada constituye unos de los riesgos típicos de la circulación que debe ser asumido por el conductor, como ya se ha dicho.

Por otro lado, el régimen específico de la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tráfico ocasionados por el atropello de especies cinegéticas aparece regulado dentro de las normas generales sobre el tráfico y la circulación de vehículos bajo el principio de responsabilidad del conductor, basada en el riesgo derivado de la circulación, que es de carácter marcadamente objetivo, como luego veremos, a partir de la modificación introducida en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, por la Ley 6/2014, de 7 de abril, y también con la operada por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que aprobó el Texto Refundido de dicha Ley, y sólo excepcionalmente se considera como un supuesto de responsabilidad derivada de la caza y del aprovechamiento cinegético, como establecía la legislación estatal y autonómica reguladora de la caza (arts. 33.1 de la Ley de Caza de 4 de abril de 1970 y 23 de la Ley de Caza de Galicia de 25 de junio de 1997) hasta la entrada en vigor de la reforma operada por la Ley 17/2005, de 19 de julio. Tampoco es un caso de fuerza mayor extraña a la conducción la irrupción en la carretera y el consiguiente atropello de personas o peatones, que constituye un hecho de la circulación, sin perjuicio de que pueda apreciarse la culpa exclusiva de la víctima susceptible de exonerar al conductor de su responsabilidad (art. 1.1, párrafo segundo, TRLRCSCVM), o la concurrencia de culpas (art. 1.2 TRLRCSCVM). Por el contrario, los daños causados por la entrada en la calzada de otros animales que no sean una especie cinegética no deben ser considerados un riesgo propio de la circulación sino derivado de la tenencia o utilización del animal, que puede dar lugar a la responsabilidad objetiva de su poseedor, aunque se le escape o extravíe, con arreglo al art. 1905 del Código Civil, salvo que el daño

proviniera de fuerza mayor o culpa del que lo hubiera sufrido, en este caso del conductor.

Sobre la existencia de fuerza mayor, conviene precisar que el caso fortuito y la fuerza mayor, contemplados en el art. 1105 del Código Civil con un contenido plenamente aplicable a la responsabilidad extracontractual, experimentan una regulación particularmente restrictiva en el ámbito de la responsabilidad civil por daños personales causados en la circulación de vehículos a motor, por cuanto el citado art. 1.1, párrafo segundo, del TRLRCSCVM exige, para que opere la exclusión: que el daño sea debido exclusiva o “únicamente”, esto es, sin concurrencia de otros factores causales, a fuerza mayor, y no solo a caso fortuito; y que esta fuerza mayor, además de reunir los requisitos comunes, con base en el citado art. 1105 del CC, de absoluta imprevisibilidad subjetiva o inevitabilidad objetiva, sea “extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo”. Esta normativa, al excluir la responsabilidad sólo en el caso de fuerza mayor y no en el de caso fortuito, obliga a acudir a la distinción entre ambos conceptos, no siempre pacífica en la doctrina y la jurisprudencia, aunque la fuerza mayor suele identificarse con acontecimientos que, además de implicar una fuerza irresistible o inevitable, superior a todo control y previsión, son del todo extraños a la esfera de actuación de los sujetos que intervienen en el hecho dañoso y al riesgo específico que se analiza (SS TS 30 septiembre 1983, 17 noviembre 1989, 5 noviembre 1993, 28 diciembre 1997, 13 julio 1999, 18 abril 2000, 2 marzo 2001 y 4 febrero 2015), por lo que, a diferencia del caso fortuito, en el que el suceso tiene lugar dentro de una específica esfera de riesgo y está insito en el mismo, aun cuando no sea debido a la conducta culpable del agente, en la fuerza mayor el hecho dañoso opera con una causalidad externa o independiente de ese ámbito material de riesgo, por ser del todo ajeno a él. Con base en esa distinción, la fuerza mayor “extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo” ha de ser entendida como un fenómeno completamente externo o ajeno a los riesgos propios de la circulación de vehículos en general, no solamente a la conducción concreta del vehículo causante del accidente, y que no guarda relación o conexión causal alguna con ella. A los efectos de aquel precepto y dentro del sistema cuasi objetivo de responsabilidad por los daños personales instaurado por la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, el agente del daño responde tanto por el caso fortuito como por la fuerza mayor que no sea extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo, siendo necesario, para quedar exonerado de responsabilidad, que en el hecho, con independencia de que sea imprevisible e inevitable, concurren además estas circunstancias. Este criterio doctrinal ha tenido

acogida, con algunos matices, en cierta jurisprudencia (SS TS 21 julio 1989, 22 diciembre 1992, 17 julio 2008 y 4 febrero 2015).

Respecto a la causalidad del accidente, partiendo de que la responsabilidad por los daños causados en la circulación se vincula al simple hecho del uso del automóvil, que ya de por sí supone un riesgo, la jurisprudencia venía señalando que en los casos de colisión recíproca de vehículos, resulta inaplicable la doctrina jurisprudencial objetivadora de la responsabilidad por riesgo o la relativa a la inversión de la carga de la prueba (SS TS 15 abril 1985, 10 marzo 1987, 28 mayo 1990, 11 febrero 1993, 29 abril 1994, 17 julio 1996 y 6 marzo 1998), aunque esta doctrina ha sido matizada recientemente, en aplicación del régimen de responsabilidad establecido por el art.1.1 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, precisando que en tales casos, si bien se anulan las consecuencias de la presunción de culpabilidad, en el sentido de que ésta no puede operar únicamente respecto de uno frente al otro, surge la necesidad de determinar a cual de ellos corresponde la eficiencia causal en la producción del daño en función del peligro creado, que permite presumir la existencia de culpa salvo prueba en contrario, o si la responsabilidad debe ser distribuida entre ambos por haber actuado concurrentemente en virtud de un principio de compensación de culpas, de manera que la particularidad de los supuestos de recíproca colisión entre los vehículos de motor no reside propiamente en la alteración de las reglas sobre carga de la prueba ni constituye un obstáculo a la aplicación del principio de responsabilidad por riesgo que contempla esta norma (SS TS 16 diciembre 2008 y 10 septiembre 2012). Por ello, con independencia de las diferencias existentes en el régimen sustantivo de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos, según se trate de daños materiales o personales, conforme al citado art.1.1 del TRLRCSCVM, incumbe a las partes acreditar las circunstancias objetivas de la acción u omisión culposa que respectivamente aleguen y el consiguiente nexo causal entre la conducción y el resultado dañoso, con la única particularidad de que, cuando se producen daños personales, solo se excluye la imputación si interfiere en la cadena causal la conducta o la negligencia del perjudicado y los daños se deben únicamente a ella, o una fuerza mayor extraña a la conducción y al funcionamiento del vehículo, aunque tanto en el supuesto de daños personales como en el de daños materiales, sometido a la normativa general de los arts. 1902 y ss. del CC, el régimen de responsabilidad aparece fundado en el principio objetivo de la creación de riesgo derivada de la conducción de un vehículo de motor, sin que ello permita en ningún caso eludir la necesaria demostración del nexo causal como presupuesto de la presunción de culpa del causante del daño frente al perjudicado. Así, el párrafo primero de la propia norma exige

que el conductor del vehículo de motor obligado a reparar los daños, en virtud del riesgo creado por la conducción del mismo, “cause” los mismos con motivo de la circulación. De los dos primeros párrafos de la norma citada se desprende también que la exoneración de responsabilidad vinculada a la culpa exclusiva de la víctima, en el caso de daños personales, está contemplada para el supuesto de que se encuentren claramente definidos el conductor generador del peligro y causante del daño, por un lado, y el perjudicado que simplemente lo sufre, por otro, como partes activa y pasivamente diferenciadas de una misma relación, lo que no siempre sucede en aquellos casos de intervención de vehículos en los que, además de ser el riesgo creado con motivo de la circulación equivalente, la víctima ha podido contribuir eficazmente a la producción del resultado por ser uno de los conductores implicados, y es preciso delimitar el nexo causal jurídicamente relevante con arreglo a los propios criterios que imperan en este ámbito, como son: los de la previsibilidad objetiva del resultado y la falta de la diligencia debida en el sujeto, o los de la imputación objetiva, que introduce un elemento de predecibilidad del daño en el momento de actuar y de creación o incremento de un riesgo no permitido que tiene realización efectiva en ese resultado, de manera que no basta la mera conexión material entre la conducta supuestamente negligente y el daño, sino que es preciso que, de algún modo, el riesgo implícito en la acción y omisión imprudente se proyecte en el resultado, el cual debe producirse como consecuencia directa de ese riesgo y no por otras causas ajenas o independientes del actuar peligroso (SS TS 21 octubre 2005, 7 junio 2006, 20 diciembre 2007 y 14 marzo 2008). En este caso, cualquiera que sea el criterio utilizado para definir la causalidad, es claro que la conducta que determina causalmente el resultado dañoso producido, siendo por ello la relevante desde la perspectiva jurídica, es la conducción realizada por D. Miguel y no la de Dña. Martina, al invadir aquél con su vehículo el carril izquierdo de circulación por el que se acercaba en sentido contrario y con total corrección el automóvil conducido por ésta, lo que determina su responsabilidad civil por el daño causado, al margen de cualquier planteamiento estrictamente culpabilístico, por ser una responsabilidad basada en el riesgo y no en la culpa.

III.- Responsabilidad de la empresa demandada para la que trabajaba el conductor y propietaria del vehículo que causa el accidente, por hecho de otro.

La responsabilidad civil del conductor del vehículo causante del accidente no puede serle exigida personal y directamente, al haber fallecido como consecuencia del mismo, pero sirve de presupuesto para fundamentar la responsabilidad, por hecho ajeno, de la empresa para la que trabajaba cuando circulaba y que a la vez es la propietaria del vehículo que conducía, tanto en el caso de fundamentar la responsabilidad en la DA 7ª del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en cuyo caso no es siquiera necesaria la culpa del conductor, dada su objetivación legal, como si la fundamos en el art. 1 del Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, sin que exista una incompatibilidad entre ambas normas, a estos efectos. En este sentido, el art. 1.3 del Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, recoge, de modo expreso la responsabilidad del propietario no conductor de un vehículo a motor por los daños personales y materiales que ocasione el conductor mediante su utilización, cuando esté vinculado con éste por alguna de las relaciones que regula el art. 1903 del Código Civil y el art. 120-5º del Código Penal, que sólo cesará cuando el mencionado propietario pruebe que empleó toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño, en consonancia con lo dispuesto en el art. 1903, párrafo último, del CC, estableciendo una suerte de culpa presunta del dueño o empresario. Esto nos remite a la interpretación del art. 1903 del CC, y al propio tenor literal del art. 120-5º del CP, que contempla explícitamente la responsabilidad civil subsidiaria de los titulares de vehículos susceptibles de crear riesgos para terceros, por los delitos o faltas cometidos en su utilización, tanto por sus dependientes o representantes como por personas autorizadas, lo cual nos obliga a examinar la relación existente entre la empresa propietaria del automóvil y el conductor causante del accidente. En los casos del art. 1903 del CC, la empresa responde directamente frente al perjudicado por el hecho ajeno de su dependiente y no por una conducta propia, salvo que de algún modo haya participado en la falta de diligencia generadora del siniestro y le sea aplicable el art. 1902 del CC.

El problema de la responsabilidad extracontractual de las personas que resultan ser propietarias del instrumento material con el que se genera el daño, cualquiera que sea la naturaleza de éste, ha sido resuelto por la doctrina y la jurisprudencia en el sentido de estimarla comprendida en la llamada responsabilidad por hecho ajeno que establece el art. 1903 del Código Civil, a través de una interpretación ciertamente amplia y extensiva del mismo en beneficio de la víctima del daño causado, en relación con los arts. 3.1 y 4.1 del mismo Código, que permite su aplicación a relaciones jurídicas distintas de las previstas ad exemplum y con carácter abierto en la

propia norma, con apoyo en la cláusula general expresada en su párrafo primero, siempre bajo el condicionamiento de que la actividad desarrollada en la utilización del instrumento de riesgo esté sometida real o potencialmente a la autorización, intervención o control del propietario directamente responsable, sin que baste la pura y abstracta relación dominical. Por consiguiente, ya se fundamenta la responsabilidad del art. 1903 CC en criterios subjetivos, tales como la culpa in vigilando o in eligendo, o en principios objetivistas basados en el riesgo, la vinculación o relación de dependencia que pudiera existir entre el conductor causante del daño y el propietario del vehículo, así como el recíproco control de éste respecto de su uso, en virtud de su titularidad dominical y consiguiente disponibilidad, cuando la conducción de la que se deriva el evento dañoso se subordina de algún modo al previo consentimiento y voluntad del dueño, es susceptible de dar lugar a dicha responsabilidad, con base en la relación de carácter contractual o cuasi negocial que cabe establecer entre la persona titular del vehículo de motor causante de un daño a terceros y aquella que está autorizada para utilizarlo y conducirlo, aunque no medie una relación laboral (SS TS 23 febrero 1976, 23 septiembre 1988, 8 mayo 1990, 19 julio 1996, 3 octubre 1997, 2 noviembre 2001, 17 marzo 2009 y 1 junio 2010). Esta doctrina viene también avalada por la S del TC de 23 de mayo de 1994, en la cual se admite el traslado de la responsabilidad civil del conductor al propietario del vehículo, ante el riesgo o potencial peligrosidad que entraña su utilización, en los supuestos de culpa o falta de cuidado en la elección o vigilancia de la persona que lo conduce y, en definitiva, sobre un bien propio, en razón al conjunto de derechos y obligaciones dimanantes de las facultades dominicales. Entre las relaciones jurídicas no expresamente previstas y que cabe incluir en el art. 1903 del CC, a los efectos de apreciar la responsabilidad del propietario de un vehículo en los daños causados por el conductor, podemos mencionar la de comodato, originada por la mera cesión gratuita y temporal que el propietario del automóvil hace a otra persona por razón de afecto o confianza, que permite fundar la responsabilidad por hecho ajeno en un cierto vínculo de dependencia aunque sea indirecta u ocasional, o en la culpa in eligendo. Por ello, siempre que pueda apreciarse que media una autorización, aunque no sea expresa pero sí implícita o indirecta para la circulación y que la conducción realizada no excede las facultades de uso cedidas por el propietario, debe reconocerse la responsabilidad de éste, siendo evidente en este caso que D. Miguel conducía el vehículo con autorización de la empresa para la que trabajaba y dentro de las facultades concedidas, con motivo de su actividad laboral, lo que determina que la demanda interpuesta por la perjudicada Dña. Martina contra la sociedad para la que trabajaba aquél en el momento de la colisión, tenga pleno fundamento en la responsabilidad de la demandada.

También la relación de dependencia laboral del conductor causante del accidente con la empresa por cuenta de la cual circulaba, permite fundar la responsabilidad civil de ésta por los daños causados, con base en la responsabilidad por hecho de otro que la ley impone a los empresarios respecto a los perjuicios causados por sus dependientes, en el art. 1903, párrafo cuarto, del Código Civil, el cual responsabiliza a “los dueños o directores de un establecimiento o empresa respecto de los perjuicios causados por sus dependientes en el servicio de los ramos en que los tuvieran empleados, o con ocasión de sus funciones”. A tal efecto, es necesario que medie una relación jerárquica y de subordinación o dependencia entre ellos, que supone el control, vigilancia y dirección del empresario sobre la actividad desarrollada por el trabajador, por lo que, salvo que éste actúe de forma autónoma en su organización y medios o con asunción de los riesgos inherentes al cometido que desempeña, debe responder de los daños ocasionados por sus empleados (SS TS 4 enero 1982, 7 octubre 1983, 9 julio 1984, 27 noviembre 1993, 9 julio 1994, 20 diciembre 1996, 4 abril 1997, 11 junio 1998, 25 mayo 1999, 18 marzo 2000, 12 marzo 2001, 27 mayo 2002, 16 mayo 2003, 18 julio 2005, 26 septiembre 2007 y 1 octubre 2008), sin que sea necesario que dicha relación de subordinación o dependencia derive de un vínculo de naturaleza laboral, con tal de que haya una cierta dependencia, aunque sea indirecta y ocasional, de manera que la actividad del agente dañoso se encuentre potencialmente sometida a la posible intervención del empresario, pudiendo derivar del mero hecho de actuar el sujeto causante del daño al servicio o dentro de la organización de quien ha de ser declarado responsable civilmente, o con los medios y materiales que éste le proporciona y, en definitiva, en el ámbito propio de la actividad empresarial (SS TS 8 abril 1996, 3 octubre 1997, 24 marzo 2001, 3 abril 2006, 1 febrero 2007, 1 octubre 2008 y 6 mayo 2009). Por otra parte, la responsabilidad directa del empresario puede también fundarse en la propia culpa in vigilando o in eligendo, al amparo del art. 1902 del CC, aquella cuando mantenga la dirección, vigilancia, control o participación en el trabajo de su dependiente, y ésta por el incumplimiento del deber de diligencia en la selección del empleado causante del daño (SS TS 7 noviembre 1985, 20 diciembre 1996, 3 octubre 1997, 9 junio 1998, 25 mayo 1999, 24 junio 2000, 2 noviembre 2001, 18 julio 2005, 3 de abril 2006, 25 enero 2007, 17 septiembre 2008 y 23 junio 2010).

En este caso, la responsabilidad de la sociedad demandada, en cuanto empresa dueña del vehículo y para la que trabajaba el conductor causante de la colisión en el momento del accidente, tiene clara base jurídica, como responsabilidad por hecho ajeno, dada la autorización que éste tenía de la

entidad propietaria del vehículo para conducirlo, y la situación de dependencia o subordinación existente entre el conductor y la empresario, en virtud de la expresada relación laboral que les vinculaba y el hecho de que el accidente se produce cuando aquel circulaba con motivo de su trabajo y en un desplazamiento para realizar una reparación a un cliente al servicio de su empresa, sin que la parte demandada haya probado que el accidente se debiera a fuerza mayor o que empleó toda la diligencia necesaria para prevenir el daño, en los términos expuestos en el art. 1.1, párrafo segundo, y 1.3, párrafo primero, de la TRLRCSCVM, que ya han sido comentados. Por eso, no podemos compartir la falta de legitimación pasiva que se opone en la contestación a la demanda, alegando la inexistencia de culpa del empleador. Como ya se ha dicho y reconoce esta parte, la culpa del propietario o empresario por la conducta de su dependiente se presume, debiendo en estos casos procurar ante todo el resarcimiento de la víctima, y en el caso examinado, con los hechos relatados, es razonable dudar del acierto de la demandada en elegir a D. Miguel como la persona adecuada para confiarle la conducción del vehículo, dada su desafortunada reacción al volante, y no cabe estimar acreditado que la demandada emplease toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño, como exige el art. 1.3 del TRLRCSCVM, en relación con el art. 1903, párrafo último del CC, concretamente el hecho de que el fallecido fuese un experto conductor como dice la contestación a la demanda. No obstante, bajo el régimen específico de responsabilidad de la DA 7ª del TRLTCVMSV, difícilmente cabría oponer a la víctima la falta de culpabilidad del empresario cuando tampoco se puede alegar frente a ella la ausencia de culpa del propio conductor causante del daño, que se objetiva claramente en esta norma.

IV.- Concurrencia de responsabilidad entre la aseguradora del vehículo y la aseguradora de la actividad empresarial.

La cuestión se plantea en el ámbito del seguro de responsabilidad civil, tanto del seguro de responsabilidad civil empresarial que sirve de garantía al empresario ante los riesgos derivados de la explotación de la empresa de reparaciones e instalaciones a la que pertenece el conductor responsable del daño, como del seguro de responsabilidad civil por el uso del automóvil que protege frente a los riesgos que genera la conducción del vehículo asegurado, cubiertos por el seguro obligatorio, al conductor autorizado y a la propietaria.

El art. 73 de la Ley del Contrato de Seguro, define claramente la naturaleza y el contenido propio del seguro de responsabilidad civil en general, cuya función esencial es la de proteger al asegurado de la responsabilidad que puede contraer frente a terceros. Esta clase de seguro goza, pues, de una naturaleza protectora y preventiva dirigida a evitar al asegurado todas las consecuencias lesivas que para su patrimonio puedan derivarse del ejercicio de una reclamación de responsabilidad civil contra él fundada en un hecho previsto en el contrato y producido durante su vigencia. Entre los hechos constitutivos del derecho del tercero perjudicado frente al asegurador y del que depende el nacimiento de la obligación de éste, además de la existencia del deber de indemnizar por parte del asegurado y de que asegurador y asegurado se encuentren vinculados por un contrato de seguro válido, se halla la realización de un hecho dañoso del que surja la responsabilidad civil prevista en el contrato, de manera que el evento que ha causado el perjuicio, y del que nace el derecho al resarcimiento del tercero, esté dentro de la cobertura del seguro convenido. Aunque el seguro de responsabilidad civil constituye una modalidad del seguro contra daños, presenta determinadas singularidades que le distinguen de éste, ya que el interés asegurado no se refiere a un bien determinado sino a la integridad del patrimonio, para que no se produzca en él ningún detrimento por la deuda de responsabilidad que se verá obligado a asumir, y tiende a proteger el patrimonio del asegurado, no contra la acción lesiva de un tercero como sucede en general en el seguro de daños, sino frente al nacimiento de una deuda de resarcimiento, consistente en la obligación de indemnizar a un tercero de los perjuicios derivados del hecho dañoso objeto de aseguramiento e imputable al asegurado o a las personas de las que deba responder, conforme al art. 1903 y concordantes del Código Civil, por acciones u omisiones no dolosas o debidas a la mala fe (art. 19 LCS), de modo que el riesgo cubierto es el nacimiento de la obligación de indemnizar que surge a cargo del asegurado a favor de un tercero, y no los daños materiales sufridos por el asegurado (SS TS 15 junio 1995, 30 diciembre 1996 y 12 diciembre 2006), como ocurre en general en los seguros contra daños, sin que su obligación de resarcir requiera la condena previa del causante o responsable del daño, puesto que para su nacimiento basta la apreciación de una responsabilidad latente o potencial del asegurado (SS TS 20 diciembre 1989 y 12 diciembre 2006), derivada de la existencia de un hecho imputable al asegurado o a las personas de que deba responder. En consecuencia, es evidente que, tanto por disposición legal como por la propia naturaleza jurídica del seguro de responsabilidad civil, quedan en todo caso excluidos de su ámbito de cobertura aquellos hechos que no determinan la responsabilidad, contractual o extracontractual del

asegurado, con arreglo a los arts. 1101 y 1902 y ss. del Código Civil, y en su caso al art. 1.1 del TRLRCSCVM.

El artículo 76 de la Ley de Contrato de Seguro reconoce la acción directa del perjudicado contra el asegurador por el hecho generador de la responsabilidad como un derecho propio e independiente o autónomo del que corresponde al asegurado contra el asegurador, al estar éste fundado en el contrato mientras que aquél nace de la ley. Esta acción directa "es inmune a las excepciones que puedan corresponder al asegurador contra el asegurado", sin perjuicio de la posibilidad de oponer la culpa exclusiva del perjudicado y las excepciones personales que el asegurador tenga contra éste, distinguiéndose a tal efecto entre excepciones objetivas y personales, de manera que solo las excepciones objetivas, que tienen su origen en la ley o en la voluntad pactada de las partes (arts. 1 y 73 LCS), son oponibles, siempre que tengan una relación directa o sean factor determinante del hecho dañoso, y no en cualquier otro caso (SS TS 13 mayo 1986, 29 de noviembre de 1991, 31 diciembre 1992, 9 de febrero 1994, 1 abril 1996, 2 diciembre 1998, 22 noviembre 2006 y 23 abril 2009), en tanto que las personales, basadas en la conducta del asegurado, salvo las originadas por dolo o mala fe del asegurado (art. 19 LCS), son irrelevantes para la acción directa y deben de plantearse en el marco estrictamente comercial de las relaciones entre asegurador y asegurado. Además, el mismo precepto establece que la obligación de indemnizar se entiende sin perjuicio del derecho del asegurador a repetir contra el asegurado en el caso de que el daño causado a tercero sea debido a conducta dolosa de éste, previsión que no tiene carácter cerrado y excluyente, por lo que se estima que el derecho de repetición debe extenderse a otros supuestos en los que el asegurador no tiene obligación ante el asegurado de pagar la indemnización, según lo pactado en el contrato de seguro, pero esta excepción no es oponible al perjudicado que ejercita la acción directa, en virtud del régimen de inmunidad que tiene el derecho de éste, respecto a los derechos contractuales del asegurado, frente al asegurador, siendo, en definitiva, el derecho de repetición del art. 76 de la Ley de Contrato de Seguro una contrapartida a las limitaciones que experimenta el asegurador por la tutela legal dispensada al perjudicado, que permite asimilarlo a la facultad de repetición prevista para el seguro obligatorio en el art. 10 del Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor.

En el ámbito del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, que también presenta peculiaridades respecto al seguro voluntario de responsabilidad civil en la medida en que

busca proteger directa y más intensamente a la víctima del daño por encima del patrimonio del asegurado, de conformidad con lo dispuesto en los arts. 6 y 7 del Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, el asegurador se encuentra obligado frente a la acción directa del perjudicado, amparada en el régimen específico de inoponibilidad de excepciones establecido en el art. 6 de la TRLRCSCVM, a indemnizar los daños y perjuicios sufridos por éste con motivo de la circulación del vehículo asegurado, sin más exclusiones, pactadas o no, que las previstas en los arts. 1.1 y 5 de la TRLRCSCVM, siendo obligación de todo propietario de un vehículo a motor que tenga su establecimiento habitual en España suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro por cada vehículo del que sea titular (art. 2.1 TRLRCSCVM), de manera que, si el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, en cualquiera de sus modalidades, garantiza frente a la víctima la responsabilidad civil del conductor y también del propietario, aunque no sea el conductor, siempre que se encuentre vinculado a éste por alguna de las relaciones que regulan los arts. 1903 del CC y 120-5º del CP (art. 1.3 TRLRCSCVM), por los daños personales y materiales causados con motivo de la circulación del vehículo asegurado, en el caso del seguro obligatorio lo hace con independencia de quien sea el conductor del mismo en el momento del siniestro, y de que éste no tenga la autorización expresa o tácita del propietario para hacerlo, o lo utilice ilegítimamente, salvo que el vehículo hubiera sido robado, supuesto en el que también se incluye el robo de uso, en cuyo caso queda excluida la cobertura (arts. 5.3 y 6, párrafo segundo, TRLRCSCVM), sin perjuicio de la responsabilidad del Consorcio de Compensación de Seguros contemplada en el art. 11.1c) del mismo Texto legal.

De lo expuesto resulta en este caso la responsabilidad civil directa por el daño producido, frente a la conductora perjudicada, de la aseguradora del vehículo causante de la colisión. Pero también cabe apreciar la responsabilidad de la aseguradora de la actividad empresarial, con base en la existencia de un seguro de responsabilidad civil empresarial, que garantiza los riesgos derivados de la explotación del negocio, siempre que entre los mismos se incluya la cobertura del riesgo generado por los desplazamientos, mediante la conducción de vehículos a motor, del personal de la empresa con motivo de su trabajo, para realizar las labores o servicios propios de su actividad, como ocurre en este caso en que el conductor fallecido se dirigía a atender a un cliente, y que esta previsión se haga sin condicionamiento o exclusión alguna por la concurrencia del seguro del automóvil, como se contempla en muchas pólizas del seguro de riesgo empresarial.

Una importante cuestión que se suscita, en el caso de que pueda apreciarse la responsabilidad de la aseguradora de la actividad empresarial en el accidente que nos ocupa, y estimar procedente la reclamación de la perjudicada contra esta compañía, es la concurrencia entre los dos seguros, el de responsabilidad civil de la circulación del vehículo y el de la responsabilidad civil empresarial. Ante esta confluencia de aseguradores responsables, procedería aplicar el art. 32 de la Ley de Contrato de Seguro, de modo que las aseguradoras concurrentes contribuyan al abono de la indemnización en proporción a la suma respectivamente asegurada, sin que pueda superarse la cuantía del daño, concediendo al asegurador que ha pagado una cantidad superior a la que proporcionalmente le corresponda la facultad de repetir contra los demás. Esta norma regula el supuesto del seguro múltiple o cumulativo, en el que hay una pluralidad de contratos de seguro, estipulados por el mismo tomador con distintos aseguradores, que cubren los efectos que un mismo riesgo puede producir sobre el mismo interés y durante idéntico período de tiempo, siendo el pago proporcional de la indemnización por cada compañía una consecuencia del principio indemnitario que rige el seguro contra daños, en orden a reparar el daño efectivamente causado, sin enriquecimiento o lucro para el asegurado, que se produciría si éste pudiera reclamar a cada asegurador el importe total de la indemnización por encima del límite que representa la cuantía del daño. De acuerdo con lo expresado en el precepto, la jurisprudencia viene, en general, limitando la aplicación del art. 32 de la LCS a los supuestos en los que se conciertan dos o más contratos con distintos aseguradores, que cubren los efectos del mismo riesgo, pero siempre que sea el mismo tomador en todos los seguros y no varios (SS TS 22 julio 2000, 23 noviembre 2004 y 3 enero 2008), si bien se observan criterios discrepantes de las Audiencias, que a veces flexibilizan los requisitos de la norma, como es el relativo al tomador único, o consideran que el riesgo garantizado por ambas aseguradoras frente al perjudicado es el mismo en estos casos, concretado en los daños causados con ocasión de la circulación de un determinado vehículo, por lo que se establece una relación interna de responsabilidad mancomunada entre los responsables solidarios, fundada en los arts. 1145 y 1146 del CC.

En el caso examinado estaríamos en presencia de dos contratos de seguro celebrados con la misma o distintas aseguradoras, estipulados por el mismo tomador, que es la empresa propietaria del vehículo causante del accidente. No tenemos datos de que el seguro responsabilidad empresarial garantice el riesgo derivado de la conducción realizada por los empleados con motivo de su trabajo y de que este seguro no excluya la concurrencia con el seguro del automóvil. Pero, de ser así, nos encontraríamos con que

los dos contratos dan cobertura al siniestro producido a consecuencia de la conducción del vehículo, de manera que el riesgo cubierto en ambos seguros, identificado con la circulación del vehículo, es el mismo, aunque lo hagan para garantizar intereses diferentes, relativo uno a la responsabilidad civil del propietario por la circulación del vehículo y otro a la responsabilidad civil del empresario por la explotación del negocio, que eventualmente puede comprender los daños causados durante la conducción del vehículo para realizar los trabajos inherentes a su actividad y servir a los clientes de la empresa, como podría suceder en este supuesto. Entendemos pues que, estando ambas compañías obligadas al pago de la indemnización, de modo que el abono íntegro de la misma por una de ellas supondría un enriquecimiento indebido para la otra, que se concretaría en el beneficio patrimonial derivado del hecho de no tener que satisfacer la cantidad por la que está obligado a responder, y concurriendo los requisitos establecidos en el art. 32 de la LCS, procedería aplicar esta norma.

V.- Responsabilidad de la Sociedad de Cazadores Coruñeses por la irrupción del jabalí en la carretera.

La cuestión debe examinarse bajo el régimen específico de responsabilidad en accidentes de tráfico por atropello de especies cinegéticas, que introdujo en su día el art. único, apartado 20, de la Ley 17/2005, de 19 de julio, que incorporaba una DA 9ª al Texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, según la cual “En accidentes de tráfico ocasionados por atropello de especies cinegéticas será responsable el conductor del vehículo cuando se le pueda imputar incumplimiento de las normas de circulación. Los daños personales y patrimoniales en estos siniestros, sólo serán exigibles a los titulares de aprovechamiento cinegéticos o, en su defecto, a los propietarios de los terrenos, cuando el accidente sea consecuencia directa de la acción de cazar o de una falta de diligencia en la conservación del terreno acotado. También podrá ser responsable el titular de la vía pública en la que se produce el accidente como consecuencia de su responsabilidad en el estado de conservación de la misma y en su señalización”, texto al que se remitía la Ley autonómica 6/2006, de 23 de octubre, cuyo art. 2.4 modificó el art. 23 de la Ley de Caza de Galicia de 25 de junio de 1997, entonces vigente. En la misma línea, la actual Ley de Caza de Galicia 13/2013, de 23 de diciembre, al regular la responsabilidad por los daños que causan las especies cinegéticas, en su art. 62.1 y 2, establece que: “ La responsabilidad por los

accidentes de tráfico causados por la irrupción de especies cinegéticas en las vías de circulación se regirá por lo dispuesto en la legislación de tráfico”; y que “En los demás casos, quienes sean titulares de los aprovechamientos cinegéticos en terrenos sujetos a régimen cinegético especial responderán por los daños que causen las especies cinegéticas que procedan de dichos terrenos, salvo que el daño haya sido debido a culpa o negligencia de quien haya sufrido el perjuicio o de un tercero ajeno a quien es titular de la explotación o por causa de fuerza mayor”.

Dicha normativa supuso una trascendental modificación de este régimen de responsabilidad civil, pasando a estar regulado dentro de las normas generales sobre tráfico y circulación de vehículos, y no de las que rigen la actividad cinegética, bajo un principio de responsabilidad general del conductor, como riesgo propio de un hecho de la circulación, que es ya de carácter marcadamente objetivo a partir de la modificación introducida por la Ley 6/2014, de 7 de abril, y sólo de forma excepcional como un supuesto de responsabilidad por los daños causados por especies cinegéticas fundado en el riesgo derivado de la explotación del coto. Además de contemplar, en el párrafo primero de la citada DA 9ª de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, el incumplimiento de las normas de circulación por el conductor del vehículo como causa de imputación a éste de la responsabilidad por los daños personales y materiales causados en el accidente, en una línea legislativa ya adelantada por la DA 6ª de la Ley 19/2001, de 19 de diciembre, establecía en su párrafo segundo un sistema de responsabilidad subjetiva basado en la culpa o negligencia de los titulares de aprovechamientos cinegéticos y, subsidiariamente, de los propietarios de los terrenos acotados, por los daños personales y patrimoniales causados en estos siniestros, limitada a los casos en los que el accidente fuera consecuencia directa de la acción de cazar o de una falta de diligencia en la conservación del terreno acotado, que sustituyó al sistema de responsabilidad objetiva de dichos titulares, atenuada ya en la primera reforma citada, por el que se regía la indemnización de los daños ocasionados por especies cinegéticas procedentes de los terrenos acotados hasta la entrada en vigor de la reforma operada por la Ley 17/2005, de 19 de julio, de acuerdo con la legislación estatal y autonómica reguladora de la caza entonces vigente (arts. 33.1 de la Ley de Caza de 4 de abril de 1970 y 23 de la Ley de Caza de Galicia de 25 de junio de 1997), y que pervive sustancialmente en los demás casos de daños causados por tales especies, esto es, los no producidos en accidentes de tráfico derivados del atropello de animales de caza, según lo prevenido en el citado art. 62.1 y 2, de la Ley de Caza de Galicia 13/2013, de 23 de diciembre. Se restablecía así, para los supuestos que nos ocupan, la responsabilidad subjetiva en los daños causados por la caza que había inspirado el art. 1906 del Código Civil, en

el que se impone al titular de la heredad de caza la responsabilidad del daño causado por ésta en las fincas vecinas “cuando no haya hecho lo necesario para impedir su multiplicación o cuando haya dificultado la acción de los dueños de dichas fincas para perseguirla”, norma en la que estaba implícito el deber del titular de adoptar las medidas precisas para impedir la multiplicación de las piezas de caza y mantener dentro de ella un número prudencial, que ha objetivado después la legislación especial de caza, con respecto a los terrenos acotados.

Sin embargo, la aplicación de la citada Disposición Adicional por la jurisprudencia de muchas Audiencias Provinciales había ampliado de facto el ámbito de responsabilidad de los titulares de los aprovechamientos cinegéticos y terrenos acotados, mediante la teoría del riesgo o el criterio de invertir la carga de la prueba sobre el hecho determinante de su responsabilidad, relativo a la falta de diligencia en la conservación del terreno acotado, considerando que son éstos los que deben probar el empleo de la diligencia debida en dicha conservación. En este sentido, se argumentaba por algunas sentencias que, la entidad titular del aprovechamiento cinegético, demandada en el proceso, por su conocimiento y acceso directo a las fuentes de prueba, se encuentra en una posición de mayor facilidad y disponibilidad probatoria, que el propietario del vehículo perjudicado en orden a demostrar el hecho negativo contrario de la falta de cuidado, para acreditar que ha sido diligente en la conservación y aprovechamiento del terreno acotado del que es titular, y que, por ende, no existe nexo causal alguno entre el accidente y la conducta que le era exigible, que implicaba el cumplimiento, entre otras, de las obligaciones previstas en el art. 22, en relación con los arts. 42 y 43, de la LCG de 1997 entonces vigente, como son las de ajustarse a los planes de ordenación del aprovechamiento cinegético, ejerciendo las funciones de vigilancia y control necesarias para evitar, en particular y en lo que concierne al hecho litigioso, la posible proliferación de especies cinegéticas o la sobreexplotación del coto, por la falta de acomodación del desarrollo de la actividad cinegética a lo establecido en dichos planes, que deben presentar para su aprobación por la Administración los titulares del aprovechamiento. En tal caso, ante la razonable probabilidad de que la irrupción injustificada de una especie cinegética en la carretera obedezca al inadecuado mantenimiento y gestión del terreno acotado, la total ausencia de pruebas positivas de carácter objetivo sobre el comportamiento diligente de la sociedad apelante que impida vincular causalmente las consecuencias dañosas derivadas del atropello a la deficiente conservación del coto de su titularidad del cual procedía el animal, y en concreto de haber cumplido el plan específico de aprovechamiento cinegético aprobado administrativamente, ajustando las batidas de caza a lo previsto en el

mismo, debía perjudicar a esta parte a la que incumbe dicha carga probatoria, de conformidad con el art. 217.3 y 7 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, y no al perjudicado demandante. (Este es el criterio que hemos mantenido en la Secc. 5ª de la Audiencia Provincial de A Coruña, desde la Sentencia de 6 de noviembre de 2007, seguida por las de 10 de enero, 6 de marzo, 19 de junio, 3 de julio, 14 de octubre y 13 de noviembre de 2008, 5 de febrero, 24 de marzo, 9 de octubre y 5 de noviembre de 2009, 1 de julio, 18 de octubre y 24 de noviembre de 2011, 15 de marzo y 22 de noviembre de 2012). Pero, en todo caso, la jurisprudencia ha venido exigiendo una conexión entre el animal que irrumpe en la carretera y el aprovechamiento cinegético, generador de riesgo, a cuyo titular se le atribuye responsabilidad, lo que obliga a demostrar que el animal procede del coto y pertenece a la actividad cinegética que se desarrolla en el mismo (SS TS 22 diciembre 2006, 23 julio 2007 y 9 septiembre 2014).

Tras una primera reforma operada por el art. 30 de la Ley 6/2014, de 7 de abril, que modificó la mencionada DA 9ª, la responsabilidad por los daños causados en accidentes de tráfico por atropello de especies cinegéticas, se rige actualmente por la DA 7ª del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, la cual establece que “En accidentes de tráfico ocasionados por atropello de especies cinegéticas en las vías públicas será responsable de los daños a personas o bienes el conductor del vehículo, sin que puedan reclamarse por el valor de los animales que irruman en aquéllas. No obstante, será responsable de los daños a personas o bienes el titular del aprovechamiento cinegético o, en su defecto, el propietario del terreno, cuando el accidente de tráfico sea consecuencia directa de una acción de caza colectiva de una especie de caza mayor llevada a cabo el mismo día o que haya concluido doce horas antes de aquél. También podrá ser responsable el titular de la vía pública en la que se produzca el accidente como consecuencia de no haber reparado la valla de cerramiento en plazo, en su caso, o por no disponer de la señalización específica de animales sueltos en tramos con alta accidentalidad por colisión de vehículos con los mismos”. Esta disposición, con las salvedades o excepciones que la misma norma contempla, consolida el principio general de responsabilidad objetiva del conductor del vehículo causante del atropello de especies cinegéticas, por los daños ocasionados en el accidente, como riesgo derivado de la circulación de vehículos y no del aprovechamiento cinegético o de la titularidad del coto, aunque no medie culpa o negligencia del conductor, ni se le pueda imputar incumplimiento o infracción de las normas de circulación, como exigía la regulación anterior.

De este modo, la irrupción de un animal de caza en la calzada constituye un riesgo típico de la circulación de vehículos (S TS 4 febrero 2015), que debe ser asumido por el conductor, constituyendo su eventual atropello un hecho propio de la circulación, que genera la responsabilidad objetiva del conductor del vehículo causante del mismo, al margen de toda culpa y aunque se trate de daños materiales, a diferencia de lo prevenido en el art.1.1, párrafo tercero, del TRLRCSCVM. Además, esta responsabilidad se extiende, de acuerdo con las disposiciones ya citadas (art.1.3 TRLRCSCVM, en relación con el art. 1903 del CC), al propietario del vehículo y a su compañía aseguradora, por los daños personales y materiales causados, tanto al ocupante no conductor del vehículo que atropella al animal como a terceros, sin que exista incompatibilidad alguna en la aplicación de ambos sistemas de responsabilidad, considerando el régimen específico de responsabilidad en accidentes de tráfico por atropello de especies cinegéticas, previsto en la DA 7ª del TRLTCVMSV, como ley especial y preferente, y el régimen de responsabilidad civil por los daños causados con motivo de la circulación, contenido en el art. 1 del TRLRCSCVM, como ley general y supletoria para todo lo no regulado expresamente en aquella norma y que no resulte contradictorio con ella.

Podemos entender que, aunque no se produzca el atropello, la mera irrupción de un animal de caza en la calzada, cuando opera como causa desencadenante del accidente, constituye un supuesto comprendido en el ámbito de aplicación de la DA 7ª del TRLTCVMSV. No obstante, cabe también interpretar que el régimen de responsabilidad en accidentes de tráfico por atropello de especies cinegéticas de la DA 7ª del TRLTCVMSV, puesto que instaura un sistema de responsabilidad excepcional y específico, tanto en lo relativo a la responsabilidad objetiva del conductor como a la responsabilidad en la que incurren los titulares del coto o la Administración, merece una aplicación restrictiva y necesariamente limitada al supuesto de hecho concreto que la norma contempla, que no es otro que el atropello de una especie cinegética por un vehículo, así como la responsabilidad por los daños causados en este atropello, excluido el valor de los animales afectados, de manera que sólo cuando se produce el atropello o colisión del vehículo con el animal de caza sería posible aplicar esta disposición legal, y con un ámbito de responsabilidad limitado a los daños personales o materiales directamente causados por este hecho, bien sea al conductor y al propietario, cuando aquel no se responsable, bien al ocupante, o incluso a terceros si el atropello desencadena otros daños consecutivos. Pero si el atropello no tiene lugar, pese a la irrupción de una especie cinegética en la carretera, y los daños son consecuencia de la maniobra evasiva realizada por el automovilista precisamente para evitar aquel hecho, como ocurre en este

caso, la responsabilidad del conductor debería contemplarse únicamente bajo el ámbito de aplicación del régimen general de responsabilidad por los daños causados con motivo de la circulación del art. 1 del TRLRCSCVM, basado en la culpa, sin que en tal supuesto quepa reclamar responsabilidad alguna a los titulares del aprovechamiento cinegético y a la Administración, al considerarse un riesgo exclusivo de la circulación.

En cualquier caso, de conformidad con la citada DA 7ª del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, la responsabilidad del titular del aprovechamiento cinegético o, en su defecto, del propietario del terreno, por los daños a personas o bienes, en accidentes de tráfico ocasionados por el atropello de especies cinegéticas en las vías públicas, es de carácter excepcional y taxativo, pues queda limitada al supuesto de que el accidente sea “consecuencia directa de una acción de caza colectiva de una especie de caza mayor llevada a cabo el mismo día o que haya concluido doce horas antes de aquél”. Por ello, en el caso planteado, no cabe declarar la responsabilidad de la Sociedad de Cazadores Coruñeses por la irrupción del jabalí en la carretera, ya que lo único probado es que en el coto de caza mayor regentado por esta entidad, había tenido lugar, el día anterior a los hechos, una montería, esto es una acción de caza mayor colectiva, que había finalizado a las 17 horas, por lo que en el momento del accidente, acaecido a las 10 horas de la mañana siguiente, habían transcurrido más de doce horas desde que concluyó la acción de caza colectiva, y no se cumple el requisito temporal exigido en la norma para que pueda establecerse una conexión entre esta actividad cinegética y el resultado dañoso que permita fundamentar la responsabilidad de la titular del coto. Además, aún en la hipótesis de que se cumpliera la expresada circunstancia temporal, sería necesario acreditar el requisito causal de que el accidente es consecuencia “directa” de la acción de caza, sin que deba presumirse la existencia de esta relación, que ha de ser probada por quien demanda, por lo que la responsabilidad del titular del coto queda excluida cuando la vinculación entre ambos hechos sea indirecta y la irrupción del animal pueda obedecer a otras causas diferentes de la actividad cinegética en sentido estricto. Lo cierto es que la mencionada Sociedad de Cazadores resultó absuelta en un pleito anterior promovido por los familiares del conductor fallecido.

VI.- Responsabilidad de la Administración Pública titular de la vía.

Según la DA 7ª del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, la responsabilidad de la Administración Pública titular de la vía pública en la que se produce el accidente ocasionado por el atropello de una especie cinegética es de naturaleza excepcional y requiere que el accidente se produzca “como consecuencia de no haber reparado la valla de cerramiento en plazo, en su caso, o por no disponer de la señalización específica de animales sueltos en tramos con alta accidentalidad por colisión de vehículos con los mismos”. Sin embargo, en el caso examinado y pese a las alegaciones formuladas en la contestación a la demanda, no concurre ninguno de estos supuestos taxativos de imputación, por lo que no procede estimar la responsabilidad en el accidente de la Administración titular de la vía.

En primer lugar, no se ha probado que la entrada del jabalí en la vía se debiera a una falta de reparación de la valla de cerramiento de la carretera en el plazo establecido al efecto, ni siquiera que hubiera o fuera exigible una valla de cierre. La apreciación de esta causa de responsabilidad presupone la necesidad de vallado de la vía, que el cierre existente esté roto o en mal estado, permitiendo el acceso de animales de caza a la vía, y que el accidente sea consecuencia de esta circunstancia. Pero, según lo dispuesto en la legislación de carreteras, no resulta exigible el vallado de las carreteras convencionales, aunque la Administración está obligada a reparar el que pudiera haber cuando se deteriore, a diferencia de la preceptiva limitación de acceso desde las propiedades colindantes a las autopistas o autovías y de la responsabilidad que pudiera tener la entidad concesionaria en el mantenimiento de su cierre. En este sentido, la Ley de Carreteras 37/2015, de 29 de septiembre, dice: en su art. 2.3 apartado a) que “son autopistas las carreteras que están especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales para la exclusiva circulación de automóviles”, con la característica, entre otras, de “no tener acceso a las mismas las propiedades colindantes”; en el apartado b) señala como uno de los requisitos de las autovías el tener “limitación de accesos a y desde las propiedades colindantes”; y en su apartado d) que las carreteras convencionales son “las que no reúnen las características propias de las autopistas, ni las de las autovías”, de manera que no tienen dicha prohibición o limitación de acceso. En parecidos términos se pronuncia la Ley de Carreteras de Galicia 8/2013, de 28 de junio, modificada por la Ley 6/2015, de 7 de agosto, en su art. 4, añadiendo, en sus apartados 2 d) y 3 d), que las autopistas y las autovías “están valladas, en ambos márgenes, en toda su longitud”, y reiterando, en el apartado 5, que las carreteras convencionales “son las que no reúnen las características de las autopistas, autovías y vías para automóviles”.

Tampoco cabe apreciar que el accidente sea consecuencia de que el tramo de la carretera en el que se produce no disponga de la señalización específica de animales sueltos, y tenga una alta accidentalidad por la colisión de vehículos con los mismos. Por el contrario, hay constancia de que, metros antes del punto en el que tuvo lugar la irrupción del jabalí, existía una señal vial que indicaba “peligro por paso de animales”, que se podía ver, aunque su visualización no fuese del todo clara por las circunstancias meteorológicas concurrentes en ese preciso momento, consistentes en una espesa niebla que dificultaba, pero no impedía, la visibilidad, según establece el relato fáctico. Además, no hay prueba concluyente de que estas condiciones atmosféricas sean habituales en el lugar del accidente, como afirma la parte demandada, por lo que se trata de una circunstancia que, si bien obligaba al conductor a una especial prudencia, debe considerarse ajena a la actuación administrativa. Pero, en cualquier caso, no se ha demostrado con pruebas objetivas que se trate de un tramo con alta accidentalidad por la colisión de vehículos con animales sueltos o especies cinegéticas, como exige la norma, siendo insuficiente el hecho, alegado en la contestación a la demanda, de que haya una alta siniestralidad, cuando este dato, según los documentos aportados basados en una información periodística, se refiere vagamente a toda la carretera N-550 entre Ordes y Carral no a tramos concretos de la misma, y a los accidentes de circulación en general, no específicamente al atropello de animales de caza. Por lo tanto, reiteramos que no hay base para atribuir la responsabilidad del accidente a la Administración.

VII.- Responsabilidad por los daños materiales causados a la demandante conforme a la legislación de tráfico, pese a la posible consideración del accidente como un supuesto de responsabilidad sin culpa.

Examinado el accidente bajo el régimen específico de la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tráfico ocasionados por el atropello de especies cinegéticas, recogido en la DA 7ª del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, si entendemos que, aunque en este caso no se produjo el atropello, la irrupción del jabalí en la calzada, al actuar como causa desencadenante del accidente, constituye un hecho comprendido en el ámbito de esta norma, hay que reiterar que estamos ante un riesgo propio de la circulación, susceptible de generar la responsabilidad objetiva del conductor del vehículo causante del mismo, al margen de toda culpa y aunque se trate de daños materiales, de manera que la aplicación de dicha disposición no impediría imputar al conductor causante del accidente, a la

empresa propietaria del vehículo y a su compañía aseguradora, la indemnización de los daños materiales causados al vehículo de la demandante y a los objetos en él transportados.

Pero, incluso contemplado el accidente bajo el ámbito normativo del art.1.1, párrafo tercero, del Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, que establece un sistema de responsabilidad por los daños causados en los bienes con motivo de la circulación basado en la culpa del conductor, por aplicación del art. 1902 y siguientes del Código Civil, cabe apreciar a estos efectos la responsabilidad del conductor fallecido en la producción del accidente. En primer lugar y desde la perspectiva de la relevancia causal, como ya se ha dicho al hablar de los daños personales, la conducta que determina causalmente el resultado dañoso derivado de la colisión y que permite presumir la existencia de culpa frente a la víctima salvo prueba en contrario, es la conducción realizada por D. Miguel, al invadir con su vehículo el carril izquierdo en una curva, tras la cual apareció circulando normalmente en sentido contrario el vehículo conducido por la perjudicada. En cuanto a la culpabilidad, hay que recordar que, con carácter general, el concepto de culpa civil (art. 1104 CC) no se elimina ni siquiera con el puntual cumplimiento de las prevenciones legales y reglamentarias y de las aconsejadas por la técnica, si todas ellas se revelan insuficientes para la evitación del riesgo, erigiéndose como canon la exigencia de agotar la “diligencia necesaria” (SS TS 16 mayo 1983, 16 mayo 1986, 8 octubre 1988, 19 diciembre 1992, 5 julio 1993, 20 marzo 1996, 1 octubre 1998, 24 septiembre 2002 y 20 julio 2006). En este caso, puede apreciarse una conducción descuidada y no del todo diligente o atenta, por el hecho de no detener o controlar la dirección del vehículo ante la presencia del jabalí, evitando realizar la peligrosa maniobra evasiva que le llevó a dar un volantazo, a invadir el carril izquierdo y a circular por él en un tramo curvo de reducida visibilidad, teniendo en cuenta que la entrada del animal en la calzada era un hecho previsible, al existir una señal que indicaba “peligro por paso de animales”, y que las condiciones atmosféricas obligaban a una especial precaución, puesto que una espesa niebla dificultaba la visibilidad.

El conductor fallecido incurrió, además, en la vulneración de diversos preceptos legales y reglamentarios reguladores del tráfico de vehículos: la norma general del art. 13.1 y 2 del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en relación con los arts. 17.1 y 18.1 del Reglamento General de Circulación, que obliga al conductor a “estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo” y a mantener “el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción” para garantizar la seguridad; así como el art.

15 del TRLTCVMSV, en relación con el art. 29 del Reglamento, que impone circular en todas las vías “por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada”, “muy especialmente en las curvas y cambios de rasante de reducida visibilidad”; y también el art. 21.1 del mismo Texto Refundido, en relación con el art. 45 del Reglamento, que establece la obligación de “adecuar la velocidad del vehículo” a “cuantas circunstancias concurren en cada momento”, en particular “las características y el estado de la vía”, las “condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación”, de manera que el conductor “siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse”, señalando el art. 46.1 c) y k) del Reglamento General de Circulación el deber de circular a velocidad moderada y detener el vehículo si fuera preciso cuando las circunstancias lo exijan, y especialmente: “cuando haya animales en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella” y “en los casos de niebla densa”. Aunque la velocidad del vehículo conducido por D. Miguel se ajustase al límite reglamentario, como se desprende del informe incluido en el atestado, con base en las huellas de frenado, difícilmente podemos admitir, dadas las circunstancias concurrentes expresadas, la apreciación, que parece emanar del mismo informe, de que la velocidad del vehículo se adecuaba a las condiciones de la vía, cuando los hechos parecen demostrar lo contrario, pero aún aceptando que se diera tal adecuación, lo cierto es que faltó por parte del conductor la atención y el control necesarios y exigibles para evitar el accidente. Por consiguiente, procede declarar la responsabilidad de la parte demandada por los daños materiales producidos.

VIII.- Culpa concurrente de la víctima.

Para comprobar la existencia de una relación causal jurídicamente relevante en el ámbito de la responsabilidad extracontractual, no basta la mera conexión material o física entre la conducta supuestamente negligente y el daño, sino que es preciso realizar un posterior juicio de imputación que determine la causalidad jurídica o la adecuación entre acción y resultado (SS TS 11 marzo 1988, 27 octubre 1990, 19 diciembre 1992, 13 febrero 1993, 4 julio 1998, 27 septiembre 1999, 20 febrero 2003, 17 mayo 2007, 9 octubre 2008, 15 diciembre 2010 y 4 junio 2014). Para ello, hay que acudir a los criterios doctrinales imperantes en la materia, como son el de la causalidad adecuada, que contempla como jurídicamente relevantes sólo aquellos factores causales, entre los que materialmente hayan podido

concurrir a la generación del daño, que tengan eficacia o aptitud natural y determinante para producir el resultado, el cual aparece así como consecuencia necesaria de la conducta del agente, y atender también a los criterios de previsibilidad objetiva del resultado y de falta de la diligencia debida en el sujeto, así como a los derivados de la imputación objetiva, que introduce por un lado un elemento de predecibilidad del daño en el momento de actuar, y por otro de creación o incremento de un riesgo no permitido que obtiene realización efectiva en esa consecuencia lesiva, de manera que de algún modo el riesgo implícito en la acción u omisión imprudente se realice en el resultado, el cual debe producirse como consecuencia directa de ese riesgo y no por otras causas ajenas o independientes del actuar peligroso.

Por otra parte, es jurisprudencia constante y reiterada que, cuando a la producción del daño concurren varias causas determinadas por el actuar culposo de diversos agentes, e incluso de la propia víctima, a través de un comportamiento coadyuvante en la causación del daño, habrá que individualizar y ponderar el grado de contribución o interferencia causal de cada conducta respecto a la generación del resultado, así como la mayor o menor previsibilidad del mismo para los sujetos intervinientes y la intensidad de la correspondiente omisión de la diligencia debida en que los distintos sujetos hayan podido incurrir, debiendo acompasarse la cuantía de la responsabilidad al grado y entidad de las culpas concurrentes, mediante una equitativa y proporcional distribución del quantum indemnizatorio, ya que si, pese al actuar culposo de los mismos, ninguno de ellos llega a romper la relación de causalidad ni logra alzarse como el único y decisivo factor desencadenante del daño, esta situación de concurrencia o interferencia en el nexo causal no elimina el deber de indemnizar e impone esa moderación de la consecuencia reparatoria, acudiendo a la facultad discrecional que establece con carácter general el art. 1103 del CC (así las SS TS 20 febrero 1987, 12 julio 1989, 4 junio 1991, 11 febrero 1993, 30 junio 1997, 14 abril 1998, 15 marzo 1999, 29 noviembre 2001, 7 marzo 2002, 5 octubre 2006, 16 marzo 2007 y 17 julio 2008), de manera que, para que se produzca la situación de culpa exclusiva, y el comportamiento culposo de la víctima tenga el efecto de exonerar de responsabilidad al agente, ha de operar como la única causa del daño, con carácter excluyente de cualquier otro elemento, factor o circunstancia relevante que interfiera en la cadena causal, o tener intensidad o proporción suficiente como para anular o absorber a toda otra que concurra en la producción del resultado (SS TS 31 enero 1989, 7 enero 1992, 25 septiembre 1996, 3 abril 1998, 15 julio 2000, 10 junio 2002, 24 enero 2003, 2 abril 2004 y 7 abril 2006).

Estos criterios doctrinales tienen reflejo normativo, en el ámbito de la responsabilidad civil derivada del uso del automóvil, en la disposición contenida en el art. 1.2 del Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor, que, sin perjuicio de que pueda existir culpa exclusiva de la víctima acuerdo con el apartado 1 de la misma norma, susceptible de exonerar de responsabilidad al conductor del vehículo causante del daño, establece que “cuando la víctima capaz de culpa civil sólo contribuya a la producción del daño se reducirán todas las indemnizaciones, incluidas las relativas a los gastos en que se haya incurrido en los supuestos de muerte, secuelas y lesiones temporales, en atención a la culpa concurrente hasta un máximo del setenta y cinco por ciento”, y que “se entiende que existe dicha contribución si la víctima, por falta de uso o por uso inadecuado de cinturones, casco u otros elementos protectores, incumple la normativa de seguridad y provoca la agravación del daño”.

En el presente caso, resultan decisivas para la apreciación de concurrencia causal discutida las consideraciones ya expuestas, en relación con los hechos acreditados y que se declaran probados, según los cuales D. Miguel, para no atropellar al jabalí que había irrumpido en la calzada, dio un repentino volantazo, que le hizo invadir el carril contrario con el vehículo que conducía y circular por el mismo hasta que, tras una curva, apareció el vehículo de Dña. Martina en cuya marcha se interpuso, de tal modo que ambos vehículos colisionan frontalmente. Con arreglo a esta realidad fáctica, ofrece pocas dudas la conclusión de que la única causa determinante y jurídicamente relevante de la colisión generadora del resultado dañoso fue la maniobra evasiva y de elevado riesgo ejecutada por el conductor fallecido, que le llevó a ocupar el carril izquierdo y, en definitiva, a interceptar la normal trayectoria del vehículo que circulaba en sentido contrario, provocando la colisión, siendo así que la conducta culposa o negligente del conductor fallecido, ya analizada, se presenta como adecuada y eficiente para establecer una conexión causal exclusiva de influencia decisiva y no meramente secundaria en la producción del resultado.

Por el contrario, no podemos asumir los argumentos de la contestación a la demanda, que pretenden fundamentar la alegada culpa concurrente de la víctima, y reducir el importe de la indemnización procedente en un porcentaje del 50%, en la vulneración por la conductora perjudicada del ya citado art. 21.1 del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en relación con el art. 45 del Reglamento, que establece la obligación de “ajustar la velocidad del vehículo” a “cuantas circunstancias concurren en cada momento”, en

particular “las características y el estado de la vía”, las “condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación”, de manera que el conductor “siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse”, atribuyendo la misma relevancia causal e infracción normativa al comportamiento de la víctima que a la del conductor fallecido. Si bien es cierto que las condiciones atmosféricas, con una espesa niebla que dificultaba la visibilidad, eran iguales para ambos, no cabe asimilar en el plano causal la posibilidad real que tenía D. Miguel de controlar la marcha y la dirección de su vehículo, e incluso de detenerlo ante la presencia de un obstáculo más o menos estático sobre la calzada, como era el jabalí, máxime cuando había una señal anunciadora de este peligro, adecuando la velocidad del vehículo a las circunstancias concurrentes y susceptibles de ser apreciadas por él, con la posibilidad hipotética, pero absolutamente irreal, que se dice tenía Dña. Martina de hacer lo mismo, ante algo tan imprevisto como la presencia de otro vehículo circulando y acercándose en sentido contrario por el mismo carril en un tramo curvo, no siéndole racionalmente exigible la evitación de un riesgo de esta naturaleza, que ella no había creado, por lo que tampoco resulta equiparable el alto riesgo que conlleva la maniobra de desviación a la izquierda realizada por el fallecido, como factor desencadenante de la colisión, con la simple actitud de la víctima de no evitar esta consecuencia, cuando ni siquiera se ha demostrado que pudiera haberlo hecho, aún en el caso de circular a una velocidad extremadamente moderada. En consecuencia, no procede estimar la culpa concurrente de la víctima y moderar la indemnización en los términos solicitados por la parte demandada.

IX.- Indemnización por los daños personales causados. Aplicación del baremo de la LRCSCVM para su valoración.

1. Indemnización por secuelas.

El Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, reformado por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, regula en su Título IV el sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, y proclama como principio fundamental del sistema el de la reparación íntegra del daño (art. 33.1 TRLRCSCVM), que tiene por finalidad asegurar la total indemnidad de los daños y perjuicios padecidos (art. 33.2 TRLRCSCVM).

El art. 93.1 del TRLRCSCVM, define legalmente las secuelas como “las deficiencias físicas, intelectuales, orgánicas y sensoriales y los perjuicios estéticos que derivan de una lesión y permanecen una vez finalizado el proceso de curación”, incluyendo “el material de osteosíntesis que permanece al término de este proceso”, que también tiene la consideración de secuela. Las indemnizaciones por secuelas, que se cuantifican conforme a las disposiciones y reglas que se reflejan en los distintos apartados de la tabla 2 que figura como Anexo, comprende: el perjuicio personal básico, cuya valoración económica se determina conforme a lo que resulta de las reglas recogidas en la tabla 2.A, de manera que la determinación de las secuelas y de su gravedad e intensidad se realiza de acuerdo con el baremo médico contenido en la tabla 2.A.1 y la determinación de la indemnización por secuelas se realiza de acuerdo con el baremo económico contenido en la tabla 2.A.2 (art. 95 TRLRCSCVM); los perjuicios personales particulares y excepcionales, cuya cuantía se determina de acuerdo con los criterios y reglas de la tabla 2.B; y los perjuicios patrimoniales, que comprenden tanto el daño emergente como el lucro cesante, y cuya cuantía se determina de acuerdo con los criterios y reglas de la tabla 2.C (art. 93.2 y 3 TRLRCSCVM).

Aplicando el baremo médico, recogido en la tabla 2.A.1, a las secuelas que padece la lesionada, la valoración de la demanda es la siguiente: osteomielitis de tibia derecha 10 puntos (sobre 20); pérdida parcial de pabellón auditivo derecho 4 puntos (sobre 1-4); operación quirúrgica con implante de material de osteosíntesis en rodilla derecha 8 puntos (sobre 1-8); trastorno neurótico moderado por stress postraumático 5 puntos (sobre 3-5), y perjuicio estético medio 14 puntos (sobre 14-21). Estimo que las puntuaciones dadas son correctas y se ajustan a los límites establecidos en el baremo, aunque resulta un tanto discutible valorar algunas secuelas con la puntuación máxima, sin tener más datos sobre el preciso alcance del menoscabo sufrido, en función de su intensidad y gravedad desde el punto de vista anatómico funcional (arts. 96.2 y 97.1 TRLRCSCVM). En concreto, puede ser excesivo conceder cuatro puntos a la pérdida parcial del pabellón auditivo derecho cuando la puntuación prevista en el baremo, entre 1 y 4 puntos, se refiere tanto a la pérdida unilateral parcial como a la total.

Al haber concurrencia de secuelas derivadas del mismo accidente, la puntuación final del perjuicio psicofísico, sin incluir el estético, se obtiene mediante la aplicación de los criterios y la fórmula prevista en el art. 98 del TRLRCSCVM: $[(100 - M) \times m] / 100 + M$. La demanda aplica correctamente esta norma de la forma siguiente: $100 - 10 \times 4 / 100 + 10 = 13,6$

que se redondea a 14; $100-14 \times 5/100+14=18,3$ que se redondea a 19; $100-19 \times 8/100 +19=25,48$ que se redondea a 26, arrojando una puntuación final por las secuelas orgánicas y funcionales de 26 puntos.

El baremo económico, recogido en la tabla 2.A.2, sirve para determinar el valor económico de estos perjuicios, en función puntuación obtenida y de la edad del lesionado (arts. 95.3, 98.4 y 103.5 en relación con el 104, TRLRCSCVM). En este caso, dado que Dña. Martina tenía 45 años de edad en el momento del accidente, es correcta la valoración que hace la demanda, tanto del perjuicio psicofísico (26 puntos), estimado en la cantidad de 36.232,42 euros, como del perjuicio estético, estimado en 14.493,69 euros. Por consiguiente, la indemnización total por secuelas asciende a la suma de 50.726,11 euros.

2. Indemnización por lesiones temporales.

El art. 134.1 del TRLRCSCVM, define legalmente las lesiones temporales como “las que sufre el lesionado desde el momento del accidente hasta el final de su proceso curativo o hasta la estabilización de la lesión y su conversión en secuela”, siguiendo un criterio ya asentado en la jurisprudencia, en el sentido de hacer coincidir el tiempo de incapacidad temporal indemnizable con el necesario para la sanidad o curación efectiva, cuyo término final coincide con el momento en que tiene lugar la llamada “estabilización lesional”, en el que ya no cabe aplicar ningún tratamiento curativo que mejore el estado del paciente, sin perjuicio de los posibles cuidados paliativos que requieran los síntomas asociados a las secuelas de dicha lesión, de modo que la aplicación de esta clase de tratamientos queda en principio fuera del tiempo de incapacidad temporal, y por ello del concepto de lesión temporal. La indemnización por lesiones temporales, que se cuantifica conforme a las disposiciones y reglas que se reflejan en los distintos apartados de la tabla 3, comprende: el perjuicio personal básico por lesión temporal, que es “el perjuicio común que se padece” durante ese proceso curativo o de estabilización de la lesión, cuya valoración económica se determina mediante la cantidad diaria establecida en la tabla 3.A (art. 136 TRLRCSCVM); el perjuicio personal particular por pérdida temporal de calidad de vida, que es “el perjuicio moral particular que sufre la víctima por el impedimento o la limitación que las lesiones sufridas o su tratamiento producen en su autonomía o desarrollo personal”, y que la indemnización debe compensar (art. 137 TRLRCSCVM), teniendo tres grados que se califican de muy grave, grave y moderado (art. 138 TRLRCSCVM), cuya valoración económica se determina mediante la cantidad diaria establecida en la tabla 3.B para cada

uno de sus grados, de modo que la cuantía diaria establecida incorpora ya el importe del perjuicio personal básico (art. 139 TRLRCSCVM); el perjuicio personal particular causado por intervenciones quirúrgicas, que es “el que sufre el lesionado por cada intervención quirúrgica a la que se someta”, y que se indemniza con una cantidad situada entre el mínimo y el máximo establecido en la tabla 3.B (de 400 a 1.600 euros), en atención a las “características de la operación, complejidad de la técnica quirúrgica y tipo de anestesia” (art. 140 TRLRCSCVM); y el perjuicio patrimonial, que comprende, entre otros, los gastos de asistencia sanitaria (art. 141 TRLRCSCVM) y el lucro cesante por la lesión temporal (art. 143 TRLRCSCVM), los cuales se valorarán en función de “su importe” respectivo, según lo previsto en la tabla 3.C

En lo que se concierne al perjuicio personal causado por las lesiones temporales, en este caso resulta acreditado que Dña. Martina estuvo 15 días hospitalizada y 10 días más de baja laboral, durante los cuales no pudo hacer vida normal. Partiendo de que el impedimento psicofísico para llevar a cabo la actividad laboral o profesional se reconduce a uno de los tres grados previstos en el art. 138 del TRLRCSCVM para el perjuicio personal particular por pérdida temporal de calidad de vida, debemos tener en cuenta que la estancia hospitalaria constituye un perjuicio grave y que el perjuicio moderado es aquél en el que el lesionado pierde temporalmente la posibilidad de llevar a cabo una parte relevante de sus actividades específicas de desarrollo personal, señalando el art. 53 del TRLRCSCVM que la pérdida de desarrollo personal consiste en el menoscabo físico, intelectual, sensorial u orgánico que impide o limita la realización de actividades específicas de desarrollo personal, identificadas en el art. 54 del TRLRCSCVM como las relativas al disfrute o placer, a la vida de relación, a la actividad sexual, al ocio y la práctica de deportes, al desarrollo de una formación y al desempeño de una profesión o trabajo, que tienen por objeto la realización de la persona como individuo y como miembro de la sociedad. Aplicados estos criterios legales, es correcta la valoración de la demanda que, en aplicación de las indemnizaciones por día de lesión temporal fijadas en la tabla 3, establece una indemnización del perjuicio personal particular por pérdida temporal de calidad de vida de 1.125 euros por los 15 días de hospitalización, a razón de 75 euros diarios, como perjuicio grave, y de 520 euros por los 10 días de baja laboral, durante los cuales no pudo hacer vida normal, a razón de 52 euros diarios, como perjuicio moderado. Sin embargo, no procede conceder la cantidad adicional de 750 euros solicitada en la demanda, por el perjuicio personal básico correspondiente a los 25 días que duraron en total las lesiones temporales, a razón de 30 euros diarios, ya que, según lo dispuesto en el citado art. 139 del TRLRCSCVM y en la propia tabla, la cuantía diaria

establecida en la tabla 3.B para indemnizar el perjuicio personal particular por pérdida temporal de calidad de vida incluye ya la indemnización del perjuicio personal básico. En cuanto a la indemnización del perjuicio personal particular causado por la intervención quirúrgica, a la que se sometió la perjudicada para la curación de sus lesiones, consistente en una operación con implante de material de osteosíntesis en la rodilla derecha, atendiendo a los criterios del art. 140 TRLRCSCVM y ante la falta de una información médica mas precisa, que corresponde aportar a la parte actora, dado que la intervención no afecta a órganos vitales ni parece presentar especial dificultad, aunque puede tener una cierta complejidad en la técnica quirúrgica, por el implante del material de osteosíntesis, y no se ha acreditado que la anestesia aplicada fuese total y no parcial o mediante procedimiento de sedación, entiendo que la cantidad de 800 euros podría resultar suficiente para compensar el perjuicio sufrido por esta causa, en lugar de los 1.000 euros pedidos por la lesionada. Así, la indemnización total de los perjuicios personales por lesión temporal debe cifrarse en 2.445 euros.

Respecto a la indemnización del perjuicio patrimonial derivado de las lesiones temporales, se ha probado que Dña. Martina ha tenido un gasto de 3.500 euros por un tratamiento de fisioterapia no cubierto por la seguridad social y ha acudido a consultas del Psicólogo para superar el stress postraumático que, con posterioridad al accidente, le impedía conducir de nuevo, habiendo abonado por la consulta 850 euros. En lo relativo a los gastos de asistencia sanitaria, el art. 55 del TRLRCSCVM dice que se entiende por asistencia sanitaria “la prestación de servicios médicos, hospitalarios, farmacéuticos, así como las prestaciones complementarias que se requieran para el diagnóstico o tratamiento de las lesiones y el transporte necesario para poder prestar la asistencia” y que, a menos que sea objeto de una partida resarcitoria específica, “se entiende que también incluye la prestación de servicios de rehabilitación”, mientras el art. 141.1 y 3 del TRLRCSCVM considera resarcibles aquellos gastos, derivados de la asistencia sanitaria y el importe de prótesis u otros productos de prescripción facultativa, que “necesite el lesionado hasta el final del proceso curativo o estabilización de la lesión y su conversión en secuela”, siempre que se justifiquen debidamente y sean médicamente razonables en atención a la lesión sufrida y a sus circunstancias, así como los relativos a “los desplazamientos” que el lesionado realice con ocasión de dicha asistencia. De esta normativa se desprende que los gastos de asistencia sanitaria derivados de la atención médica y hospitalaria, así como los farmacéuticos o protésicos, e incluso los de transporte para recibir dicha asistencia, constituyen un concepto susceptible de ser indemnizado, siempre que se trate de un perjuicio económico directamente vinculado al

daño personal sufrido por la víctima, y necesario para su completa reparación o curación, por lo que ha de producirse durante del proceso curativo y hasta la estabilización de la lesión, de forma que su indemnización no suponga enriquecimiento alguno para el perjudicado. Por esta razón, en el caso que nos ocupa puede resultar justificado el gasto de 850 euros por las consultas del Psicólogo, puesto que fueron necesarias para el tratamiento del stress postraumático causado por el accidente, que le impedía conducir nuevamente, aunque no parece que lo haya superado, al subsistir como secuela un trastorno neurótico moderado por dicho stress. Por el contrario, no está suficientemente acreditado el gasto de 3.500 euros por el tratamiento de fisioterapia seguido, pues, aunque la asistencia sanitaria resarcible, en principio, “incluye la prestación de servicios de rehabilitación”, según el citado art. 55 del TRLRCSCVM, aquí no se ha probado que el tratamiento aplicado fuese realmente curativo o necesario para la sanidad de las lesiones y haya tenido lugar durante el proceso de curación, por lo que bien puede obedecer a una finalidad meramente paliativa de la patología residual inherente a las secuelas apreciadas, tras la estabilización lesional. En cuanto al lucro cesante por lesiones temporales, que consiste en “la pérdida o disminución temporal de ingresos netos provenientes del trabajo personal del lesionado o, en caso de su dedicación exclusiva a las tareas del hogar, en una estimación del valor de dicha dedicación cuando no pueda desempeñarlas” (art. 143.1 TRLRCSCVM), teniendo en cuenta que “la pérdida de ingresos netos variables se acreditará mediante la referencia a los percibidos en períodos análogos del año anterior al accidente o a la media de los obtenidos en los tres años inmediatamente anteriores al mismo, si ésta fuera superior” (art. 143.2 TRLRCSCVM), lo cierto es que en el presente caso, no consta acreditado que la perjudicada haya sufrido alguna pérdida en los ingresos provenientes de su trabajo personal como conserje en un colegio privado, durante los 25 días en que estuvo de baja laboral por las lesiones, y tampoco que esta pérdida consista en los 200 euros, de diferencia entre lo que ha cobrado durante la baja y el salario habitualmente percibido, que alega la demanda. Conviene recordar que la apreciación del lucro cesante o “ganancia dejada de obtener”, según la expresión utilizada por el art. 1106 del CC, concepto que incluye el valor de cualquier utilidad o ventaja patrimonial cuya adquisición por el perjudicado se haya visto frustrada precisamente por el hecho dañoso causado, plantea normalmente serios problemas de prueba a la hora de determinar la existencia y cuantía de dicho perjuicio, que han llevado a la jurisprudencia a aplicar un criterio restrictivo en su estimación ante la necesidad de evitar un enriquecimiento injusto, por lo que ha de referirse a pérdidas y a ganancias frustradas reales, que han de presentarse con cierta consistencia, sin que pueda derivarse de simples hipótesis o suposiciones ni referirse a beneficios posibles e inseguros, fundados en

esperanzas desprovistas de certidumbre, esto es dudosos o contingentes, siendo necesaria una prueba de que se han dejado de percibir unas ganancias concretas, de acuerdo con una probabilidad objetiva que tenga en cuenta el curso normal de los acontecimientos y las circunstancias del caso. Se trata, en definitiva, de acreditar, con algún principio de prueba, una ganancia que se podía esperar con razonable verosimilitud, excluyendo las de carácter hipotético o imaginario, pero sin exigir rigurosamente que se trate de ganancias seguras, aunque sí muy probables (SS TS 22 junio 1967, 30 diciembre 1977, 4 abril 1979, 31 mayo 1983, 7 junio 1988, 27 octubre 1992, 30 noviembre 1993, 8 julio 1996, 5 noviembre 1998, 29 diciembre 2000, 17 julio 2002 y 30 octubre 2007).

En definitiva, la indemnización total por los perjuicios personales y patrimoniales de las lesiones temporales sufridas por la perjudicada debe valorarse en la suma de 3.295 euros, excluyendo los 750 euros del perjuicio personal básico, los 3.500 euros de gastos de fisioterapia y los 200 euros en concepto de lucro cesante que también reclama la demanda.

X.- Indemnización por los daños materiales causados.

La demanda interpuesta por la perjudicada Dña. Martina pretende que se le conceda una indemnización por los daños materiales causados a raíz del accidente sufrido al colisionar su vehículo con el automóvil conducido por el fallecido D. Miguel, perteneciente a la sociedad demandada, reclamando la cantidad de 600 euros por el valor de mercado del ordenador portátil de su propiedad que transportaba, al ser de imposible reparación, lo que no plantea problema alguno.

También se pide una indemnización por los daños causados al vehículo de Dña. Martina, un Opel Corsa del año 2004 declarado siniestro total, cifrada en el precio de la reparación presupuestada, que asciende a 5.000 euros, si bien el valor de mercado del vehículo se ha estimado en 2.000 euros, alegando como fundamento de esta pretensión, fundada en el principio de reparación íntegra del daño, que, debido a los cuidados dispensados por Doña Martina a su automóvil, incluido el reciente cambio de motor, estaba en condiciones de servir a su dueña mejor que cualquier otro que pueda adquirir en el mercado de segunda mano por el mencionado importe de 2.000, que se calcula en función del año de matriculación.

La indemnización de daños y perjuicios derivada de la culpa civil supone el resarcimiento económico del menoscabo causado al perjudicado y, en consecuencia, la reparación tiene que ser en principio total, a fin de restablecer la situación patrimonial anterior a la producción del daño, de manera que el acreedor no sufra merma pero tampoco enriquecimiento alguno como consecuencia de la indemnización (SS TS 10 enero 1979, 6 octubre 1982, 13 abril 1987, 28 abril 1992, 26 noviembre 1994, 2 abril 1997, 19 diciembre 2005 y 4 julio 2011). Este carácter amplio que reviste la obligación de resarcimiento, en cuanto a la extensión del daño indemnizable, queda claramente reflejada en los arts. 1106 y 1107 del Código Civil. También debemos considerar que la indemnización del daño material persigue, ante todo, la efectiva reparación o restitución “in natura” siempre que ello sea posible, acudiéndose, por regla general, a la indemnización sustitutiva tan sólo en los casos de pérdida o destrucción total de la cosa dañada, por lo que no puede quedar al arbitrio u opción de la persona responsable el cumplir su obligación de uno u otro modo (art. 1166 y 1256 del CC). Por otra parte, no es razonable exigir al perjudicado que efectúe la reparación, previamente al ejercicio de la acción resarcitoria, adelantando así el pago de una suma que únicamente corresponde satisfacer a los sujetos responsables del hecho. Sólo en el caso de que se demuestre la imposibilidad o la patente falta de intención de reparar el bien dañado por parte del perjudicado podría acudir a otros criterios indemnizatorios, pero sin que ello justifique el incumplimiento de una obligación que ha de procurar ante todo el pleno resarcimiento del menoscabo económico sufrido por el perjudicado a fin de restablecer la situación patrimonial anterior a la producción del daño, conforme al principio de la “restitutio in integrum”.

En los casos en los que se producen desperfectos en un vehículo, el problema de equidad o de proporcionalidad que puede plantearse es que el importe de la reparación supere en una cuantía considerable el valor del automóvil antes del accidente, ya que en tal supuesto exigir la total restitución o la prestación equivalente puede estimarse que lleva a consecuencias desproporcionadas o injustas para el obligado y de enriquecimiento sin causa para el perjudicado. Ahora bien, el valor del vehículo que habrá de tenerse en cuenta a estos efectos, y que corresponde probar a la parte demandada que alega la desproporción (art. 217.3 LEC), no es solamente el llamado valor venal, ni tampoco el valor de sustitución o el precio de mercado en el momento de ocurrir el siniestro, sino más bien su valor de afección o su valor en uso, que puede ser superior al de adquisición de un vehículo de las mismas características y antigüedad que el accidentado, al comprender también la indemnización al perjudicado de los gastos que tendría que satisfacer para buscar y comprar un automóvil

usado equivalente al dañado, así como en el daño moral inherente a la privación del automóvil siniestrado y a las molestias o dificultades que supone la reposición por otro semejante, sin olvidar que el valor venal, en sentido estricto, es un elemento más a tener en cuenta en la apreciación de los perjuicios causados, pero no el único ni definitivo. (En el mismo sentido, nos hemos pronunciado en numerosas resoluciones de la Audiencia Provincial de A Coruña, Secc. 5ª, desde nuestra Sentencia de 17 noviembre 2005, seguida por las de 27 abril 2006, 12 junio 2008, 5 de marzo de 2009, 15 de julio de 2010, 14 de abril de 2011, 5 de julio de 2012, 13 de junio de 2013 y 27 febrero 2014).

Con arreglo a este criterio, la pretensión de la perjudicada, Dña. Martina, dirigida a que se le indemnice en el precio total presupuestado para la reparación del vehículo siniestrado, tropieza con el obstáculo de la desproporción que existe entre este importe, que asciende a 5.000 euros, y el valor de reposición o de mercado del vehículo siniestrado que se cuantifica en 2.000 euros, por lo que la estimación íntegra de dicha pretensión puede suponer un enriquecimiento injustificado para la actora. Por ello, entiendo que una indemnización de 3.000 euros, resultante de incrementar dicho valor de mercado en un 50%, resarce suficientemente el perjuicio inherente a la adquisición de un vehículo de las mismas características reales, considerando su buen estado y el reciente cambio de motor, aunque se desconoce su kilometraje, así como el daño moral derivado de esta sustitución, con las molestias que necesariamente conlleva para la dueña la indisponibilidad del turismo accidentado y la búsqueda de otro semejante, lo que identificamos con el valor en uso o valor de afección, que es la cantidad en la que procede incrementar el valor de mercado y que entendemos razonablemente calculada en los términos expuestos, partiendo de que la fijación de este factor aumentativo varía en función de las circunstancias de cada caso y de que no cabe aplicar siempre el mismo porcentaje, que será mayor cuanto mejor sea el estado de conservación y las condiciones e uso del automóvil dañado. En consecuencia, procedería reducir la indemnización solicitada en la demanda por daños materiales, que asciende a la suma de 5.600 euros, a la cantidad de 3.600 euros.

XI.- No obstante las discrepancias expresadas sobre la cuantía de las indemnizaciones, en virtud del principio de congruencia (art. 218.1 LEC), dado que la oposición de la demandada a la suma reclamada en la demanda, como indemnización de los daños y perjuicios causados en el accidente, no se basa propiamente en una defectuosa valoración de los daños, pese a la formulación en estos términos del motivo de contestación,

sino solo en la culpa concurrente de la víctima, que no apreciamos, ha de estimarse en su integridad la indemnización solicitada, tanto por daños personales como por daños materiales, en la suma de 64.271,11 euros.

En consecuencia y por todas las consideraciones expuestas, procede la estimación íntegra de la demanda y la condena de la sociedad demandada al pago de la indemnización solicitada, con imposición de las costas procesales a esta parte, por su total vencimiento (art. 394.1 LEC).

FALLO

Estimando la demanda interpuesta por Dña. Martina Pérez Balboa contra Canal Gas Reparaciones e Instalaciones S.L., debo condenar y condeno a la demandada a abonar a la actora la cantidad de 64.271,11 euros, con los intereses que devengados desde la fecha de presentación de la demanda, así como al pago de las costas procesales