

FACULTAD
DE CIENCIAS
JURÍDICAS



ZIENTZIA
JURIDIKOEN
FAKULTATEA

TRABAJO FIN DE ESTUDIOS / IKASGAIEN AMAIERAKO LANA

Máster Universitario de Acceso en la Abogacía

**RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DERIVADO DE LOS ACCIDENTES DE
CIRCULACIÓN CON ANIMALES: ESPECIAL REFERENCIA A LOS
ACCIDENTES CON ESPECIES CINEGÉTICAS**

José María Ferrer De Cabo

DIRECTORA / ZUZENDARIA

María Luisa Arcos Vieira

Pamplona / Iruñea

21 de enero de 2021/ 2021ko irailaren 21a

RESUMEN: En la red viaria española se producen cada año miles de accidentes de tráfico por la irrupción inesperada de animales, ocasionando importantes daños y perjuicios, tanto materiales como personales. Esta tipología de accidentes, en la última década, viene mostrando una tendencia ascendente y se ha convertido en un verdadero problema para la seguridad vial. De entre los animales implicados en estos siniestros, cobran especial importancia las especies cinegéticas abarcando más del 70% del total de los accidentes de circulación con animales.

El presente estudio analiza el régimen de responsabilidad civil por daños derivados de accidentes producidos por colisiones con animales que irrumpen en las vías públicas, centrandó la atención en los ocurridos con especies cinegéticas, cuya regulación en la última década ha sufrido importantes cambios. También se realizará un análisis crítico de la normativa vigente a través del estudio de las opiniones doctrinales y de diferentes pronunciamientos judiciales, para finalmente abordar algunas propuestas que solucionen algunos de los problemas que la actual normativa genera en su aplicación.

PALABRAS CLAVE: Responsabilidad civil, especie cinegética, accidente de circulación, coto de caza y seguridad vial.

ABSTRACT: Every year thousands of traffic accidents occur on the Spanish road network due to the unexpected arrival of animals, causing significant damages, both material and personal. This type of accident, in the last decade, has been showing an upward trend and has become a real problem for road safety. Among the animals involved in these accidents, game species are especially important, accounting for more than 70% of all traffic accidents involving animals.

This study analyzes the civil liability regime for damages derived from accidents caused by collisions with animals that break onto public roads, focusing on those that occur with game species, whose regulation in the last decade has undergone important changes. A critical analysis of the current regulations will also be carried out through the study of doctrinal opinions and different judicial pronouncements, to finally address some proposals that solve some of the problems that the current regulations generate in their application.

KEY WORDS: Civil liability, hunting species, traffic accident, hunting ground and road safety.

ABREVIATURAS

Art./Arts.: Artículo/Artículos.

BOE: Boletín Oficial del Estado.

BON: Boletín Oficial de Navarra.

CC: Código Civil.

CCAA: Comunidades autónomas.

CE: Constitución Española.

CFN: Comunidad Foral de Navarra.

DGT: Dirección General de Tráfico.

LC: Ley de Caza.

LRCSVM: Texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor.

LTCVMSV: Ley sobre Tráfico y Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Núm/núms.: Número/números.

Ob. cit: Obra citada.

Pág/págs.: Página/ páginas.

RC: Reglamento de caza

RACC: Real Automóvil Club de Cataluña.

RACE: Real Automóvil Club Español.

RD: Real Decreto.

RDL: Real Decreto Legislativo.

RFEC: Real Federación Española de Caza.

SAP: Sentencia Audiencia Provincial

STC: Sentencia del Tribunal Constitucional

STS: Sentencia del Tribunal Supremo.

STSJ: Sentencia Tribunal Superior de Justicia.

TS: Tribunal Supremo.

TC: Tribunal Constitucional.

INDICE	
I. INTRODUCCIÓN	5
II.- ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN CON ANIMALES: ESPECIAL REFERENCIA A LAS ESPECIES CINEGÉTICAS	7
2.1. La tipología del animal como criterio de imputación de responsabilidad	7
2.1.1 <i>Responsabilidad derivada de los animales bajo la posesión del hombre</i>	8
2.1.2 <i>Responsabilidad derivada de los animales silvestres</i>	11
2.2. Evolución normativa del régimen de responsabilidad civil por atropello de especies cinegéticas	13
2.2.1 <i>Concepto de especie cinegética</i>	13
2.2.2 <i>Evolución del régimen de responsabilidad derivada de los accidentes de tráfico con especies objeto de caza: de la responsabilidad por riesgo derivado de la actividad cinegética a la responsabilidad por riesgo de la circulación de vehículos</i>	14
III.- ANÁLISIS CRÍTICO DEL SISTEMA DE IMPUTACIÓN DE RESPONSABILIDAD DERIVADO DE LA NORMATIVA VIGENTE	23
3.1. Regla general: responsabilidad del conductor del vehículo	26
3.2. Responsabilidad del titular del aprovechamiento cinegético o propietario del terreno	35
3.2.1 <i>Requisitos para imputación directa de responsabilidad al titular del aprovechamiento cinegético o, en su caso, al propietario del terreno</i>	37
3.2.2 <i>La principal problemática de la imputación de responsabilidad a los titulares de los aprovechamientos cinegéticos: la carga de la prueba</i>	40
3.2.3 <i>Nueva vía de imputación de la responsabilidad en accidentes de tráfico con especies cinegéticas tras la STC de 17 de octubre de 2018</i>	43
3.3. Responsabilidad del titular de la vía pública en la que se produzca el accidente	49
3.3.1 <i>Responsabilidad de las empresas concesionarias</i>	52
IV.- RECAPITULACIÓN Y REFLEXIONES FINALES	55
V.- BIBLIOGRAFIA	61
VI.- JURISPRUDENCIA	63

I. INTRODUCCIÓN

El objetivo del presente trabajo es abordar el estudio del régimen de responsabilidad derivado de los accidentes de circulación que se producen en las vías públicas españolas a consecuencia de la irrupción inesperada de animales. Este tipo de siniestros se pueden producir bien porque el vehículo que circula por la vía choca directamente contra el animal o bien porque al realizar la maniobra evasiva para sortear al animal se produce el accidente.

Según una encuesta realizada por el Real Automóvil Club Español (RACE) sobre una muestra de 1.000 conductores, casi el 90% de los encuestados ha encontrado circulando con su vehículo algún animal en mitad de la vía y más de la mitad de los conductores han sufrido alguna situación de riesgo al volante derivada de la presencia de un animal. Esa misma entidad, en colaboración con la Dirección General de Tráfico (DGT), ha realizado un informe alertando del peligro del atropello de animales en España, debido al constante incremento de las cifras de accidentes de tráfico ocurridos por esta circunstancia desde el año 2015.¹

En relación con lo anterior, ese mismo informe indica que durante el año 2018 se produjeron en España 599 accidentes de tráfico con víctimas por atropello de animales en vías interurbanas. En los mismos, casi mil personas resultaron heridas, 58 de ellas hospitalizadas y 10 fallecidos. A esa cifra habría que añadir los numerosos accidentes de este tipo que se saldan sin víctimas provocando únicamente daños materiales hasta llegar a la cifra de los 14.000 accidentes de esta índole que se calcula que se producen anualmente en nuestro país.

En este trabajo se pretende analizar el régimen de responsabilidad de aplicación en los accidentes de tráfico con animales, haciendo especial referencia a los que se producen con las especies cinegéticas, que son los animales que con mayor frecuencia se encuentran implicados en ellos.

Como se pondrá de manifiesto en este trabajo, la tipología de animal cobra especial importancia para la imputación de responsabilidad en los accidentes de circulación con animales. En este sentido, se abordará la diferencia entre el régimen de

¹ http://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2020/06JUNIO/0605atropellos-de-animales.shtml#.X_bIIS32GhA. (Última consulta realizada el 8 de enero 2021).

responsabilidad derivado de los accidentes con animales que se encuentran bajo la posesión del hombre y el de los accidentes con especies silvestres, centrandó el estudio dentro de éstas en las especies cinegéticas.

Según un estudio realizado en el año 2018² la caza genera en nuestro país un gasto de 6.475 millones de euros y ocupa laboralmente a 187.000 personas. España es uno de los países europeos que más licencias de caza emite. Según los datos ofrecidos por el Anuario Forestal³, publicado por el Ministerio de Agricultura, en nuestro país se emitieron en el año 2018 un total de 769.551 licencias de caza, hay más de 32.000 cotos de caza privados y el 87% del territorio español está considerado como de aprovechamiento cinegético. Así, las cifras comentadas reflejan la importancia de este sector -la caza- en nuestro país.

Por ello, en este trabajo se estudiará la evolución normativa de las últimas décadas sobre el régimen de responsabilidad derivado de los accidentes de circulación con piezas de caza, con importantes modificaciones tanto en la naturaleza de la responsabilidad exigible como en los posibles sujetos a los que les puede ser atribuida la misma.

Como se podrá comprobar, muchos de los cambios normativos han sido el resultado de las presiones ejercidas por el *lobby* de los cazadores. Así, las piezas de caza han pasado de tener la consideración de *fructus fundi* a *res nullius*, y los accidentes de circulación ocasionados por ellas han evolucionado de encuadrarse como accidentes de caza a accidentes de tráfico.

Finalmente, se realizará un análisis crítico de la normativa vigente, regulada en el RDL 6/2015, y se plantearán algunas posibles modificaciones para tratar de corregir algunos de los inconvenientes que surgen de la actual aplicación de la norma en esta tipología específica de accidentes con especies cinegéticas.

² Estudio realizado por Deloitte para la Fundación Artemisan. <https://www.fundacionartemisan.com/2018/04/19/informe-socioeconomico-impacto-caza-en-espana/> (última consulta realizada el 07 de enero de 2021).

³ Anuario de Estadística Forestal 2018. https://www.mapa.gob.es/es/desarrollo-rural/estadisticas/aef_2018_documentoCompleto_tcm30-543070.pdf (última consulta realizada el 08 de enero).

II.- ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN CON ANIMALES: ESPECIAL REFERENCIA A LAS ESPECIES CINEGÉTICAS

2.1. La tipología del animal como criterio de imputación de responsabilidad

Los accidentes de circulación con animales se han convertido en la actualidad en un verdadero problema para la seguridad vial. En el año 2011 la Fundación del Real Automóvil Club de Cataluña (RACC), a solicitud de la Dirección General de Tráfico (DGT) elaboró un informe⁴ para dimensionar esta problemática. En el mismo se señala que a nivel europeo los accidentes producidos por la presencia de animales en la calzada alcanzan unas 507.000 colisiones al año provocando entre las víctimas de los siniestros 30.000 heridos y 300 personas fallecidas, y suponiendo un coste aproximado de alrededor de 800 millones de euros de indemnizaciones.

Más concretamente en nuestro país el mismo informe señala que anualmente se producen alrededor de 14.000 accidentes de tráfico causados por animales, principalmente jabalíes, corzos y perros que acumulan el 75% de los siniestros producidos.

En similares términos se pronuncia el informe⁵ realizado por el Centro de Estudios de Seguridad Vial Ponle Freno-AXA que tras el estudio de 8.053 accidentes provocados por colisión con animales señala que el jabalí, el perro y el corzo aglutinan más del 80% de los accidentes con animales, siendo el jabalí la especie que más accidentes provoca con un porcentaje superior al 40% y siguiendo una tendencia ascendente en los últimos años.

Respecto a las principales vías en las que se producen este tipo de accidentes el informe del RACC refleja que son las carreteras convencionales las principales vías en las que se concentran este tipo de siniestros con un 78,2% sobre el total, seguidas de las autovías con un 9,9% y las autopistas con un 7,1%. La facilidad de acceso a esas vías convencionales por parte de los animales, tanto domésticos como silvestres, así como que

⁴ Informe del RACC, *Accidentes de tráfico con animales. Análisis de la situación a nivel europeo y español*, abril, 2011, pág.7.

⁵ Cuarto Informe del Centro de estudios de Seguridad Vial Ponle Freno-AXA, *Accidentes de tráfico con animales en España*, 2019, pág.3. Consultado en: <https://compromiso.atresmedia.com/documents/2019/12/26/A8D898F6-B4BE-406F-ABC9-B741AD8EAE6/informejabalies.pdf> . Última consulta realizada el 30/11/2020.

suponen un volumen superior de kilómetros totales de la red viaria, son los principales motivos de esa gran concentración de accidentes en ellas.

Las estadísticas recogidas en la última década sobre los accidentes con animales en general y, particularmente, sobre las especies cinegéticas muestran una tendencia ascendente. Entre los diversos factores que han podido contribuir al incremento de este tipo de siniestros en España algunos autores⁶ indican que se debe: al aumento de la caza mayor, de la extensión de la red viaria, del número de desplazamientos, y de la velocidad a la que se circula. Otros autores⁷ indican como factores causales: el progresivo abandono del medio rural como medio de vida y las medidas legales de conservación del medio ambiente.

Desde el punto de vista de la responsabilidad civil cobra especial importancia el tipo de animal que se encuentra involucrado en el accidente. Por ello es importante diferenciar si se trata de un animal que se encuentra bajo la posesión del hombre o si, por el contrario, se trata de una especie silvestre y, por tanto, goza de plena libertad.

2.1.1 Responsabilidad derivada de los animales bajo la posesión del hombre.

El origen histórico de este tipo de responsabilidad se encuentra en el Derecho romano, en concreto la *actio de pauperie*, por la que el perjudicado como consecuencia de la agresión de un animal podía exigir al propietario o bien una indemnización de daños y perjuicios o bien la entrega del animal. También se reguló en el Fuero Real en donde se obligaba al dueño de los animales mansos a indemnizar los daños causados por ellos.⁸

Actualmente la responsabilidad civil extracontractual derivada de los daños provocados por animales sometidos al dominio, posesión o servicio del ser humano cuenta con una regulación propia que se halla recogida en el art. 1905 CC, que establece lo siguiente: “El poseedor de un animal, o el que se sirve de él, es responsable de los perjuicios que causare, aunque se le escape o extravíe. Sólo cesará esta responsabilidad

⁶ BALLESTEROS RODRIGUEZ, S. *Responsabilidades en materia de caza*, Fedenca-Real Federación Española de Caza (EEC), 2012, pág. 289.

⁷ Vicente Domingo, E. “Los daños causados por los animales en el ámbito de la caza” en REGLERO CAMPOS, L.F. (Coord.), *Tratado de Responsabilidad Civil*. Vol. II. 5ª Ed. Thomson Aranzadi, Cizur Menor, 2014, pág. 1.514.

⁸ Vicente Domingo, E. *Ob.cit.* pág. 1499.

en el caso de que el daño proviniera de la fuerza mayor o de la culpa del que lo hubiese sufrido”.

Como se puede comprobar el CC se refiere a los animales que se encuentran bajo la posesión o al servicio del hombre. No se distingue en España entre tipos de animales. El artículo 1905 CC se refiere a los daños causados por cualquier clase de animales (de compañía, domesticados, feroces, peligrosos...). No obstante, quedan excluidos del ámbito de aplicación de ese artículo los daños causados por animales en libertad, puesto que difícilmente puede hablarse de posesión de un animal salvaje en libertad ya que no se encuentra sometido a la voluntad de nadie.⁹

Los animales que se encuentran bajo la posesión del hombre y que con mayor frecuencia se encuentran involucrados en accidentes de circulación son principalmente: perros, gatos, caballos, vacas y ovejas. De entre todos ellos, son los perros los que más siniestros provocan, estando involucrados en más del 20% de los accidentes de circulación con animales.¹⁰

Respecto a la persona que debe responder de los daños ocasionados por el animal, en aplicación del artículo 1905 CC, responderá el propietario del animal, siempre que sea la persona que se ha servido de él. Sin embargo, si el propietario ha trasladado su posesión de hecho o el servicio del animal a otra persona, no debe estimarse al propietario responsable de los daños que aquel cause (sin perjuicio de que pueda serlo vía artículo 1902 o 1903 CC por negligencia al ceder la posesión de un animal a una persona que podía preverse descuidada en la vigilancia del animal). Por lo tanto, podemos señalar que la responsabilidad de propietario y poseedor no es en el art. 1905 CC cumulativa sino alternativa.¹¹

Sin embargo, es llamativa la proliferación de normas autonómicas que, no obstante lo previsto en el precepto y la aplicación que del mismo viene haciendo la

⁹ Bergel Sainz de Baranda, Y. “La responsabilidad del poseedor de animales y cosas” en SOLER PRESAS, A. y DEL OLMO GARCÍA, P. (Coordinadores), *Practicum Daños 2019*, Thomson Aranzadi, Cizur Menor, 2019. págs.382 y 383.

¹⁰ Cuarto informe del Centro de estudios de Seguridad Vial Ponle Freno-AXA, *Accidentes de tráfico con animales en España*, 2019, pág.3.

¹¹ Bergel Sainz de Baranda, Y., Ob. Cit. pág. 384.

jurisprudencia, imponen una responsabilidad subsidiaria al propietario del animal, y que, incluso como señala YZQUIERDO TOLSADA¹², lo hacen “de acuerdo con la legislación aplicable” (Galicia¹³, Comunidad Valenciana¹⁴) y hasta con expresa remisión: bien a la legislación civil aplicable (Cataluña¹⁵ y La Rioja¹⁶) o directamente al CC (Cantabria¹⁷, Baleares¹⁸). Como bien señalan algunos autores¹⁹ la constitucionalidad de esas normas para regular este asunto en las comunidades autónomas (CCAA) que no tienen competencias en materia civil es muy discutible.

Existe unanimidad tanto en la doctrina como en la jurisprudencia sobre el régimen de responsabilidad que regula el art. 1905 CC. Se trata de una responsabilidad de naturaleza objetiva que deriva del riesgo que generan determinadas cosas especialmente peligrosas, como lo han sido históricamente y en la época de redacción del Código los animales. Así lo afirma COLINA BAREA señalando que ,en esta misma línea, la jurisprudencia ha insistido con reiteración en que el art. 1905 CC constituye uno de los escasos supuestos claros de responsabilidad objetiva admitidos en el CC y que sus dictados no consienten otra interpretación que la evidente que se deriva de sus términos literales, bastando, según el mismo, que un animal cause un daño o perjuicio para que surja la responsabilidad de su poseedor, abstracción hecha de su culpa o negligencia, y sin más causas de exoneración que la fuerza mayor o la culpa de la víctima.²⁰

Además de dichas causas de exoneración, la jurisprudencia tiene en cuenta otras interferencias en el curso causal para moderar la responsabilidad, como es la concurrencia de culpas. En caso de que concurra la culpa de la víctima con la responsabilidad del

¹² YZQUIERDO TOLSADA, M., *Responsabilidad civil extracontractual. Parte general. Delimitación y especies. Elementos. Efectos o consecuencias*. 5ª Ed., Dykinson, 2019. págs. 405 y 406.

¹³ Artículo 7.4 de la Ley 1/1993, de 13 de abril, de Protección de Animales Domésticos y Salvajes en Cautividad. BOE núm. 112, de 11 de mayo de 1993.

¹⁴ Artículo 8.1 de la Ley 4/1994, de 8 de julio, sobre Protección de los Animales de Compañía BOE núm.194, de 15 de agosto de 1994.

¹⁵ Artículo 12.1 del Decreto Legislativo 2/2008, de 15 de abril, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de protección de los animales. DOGC núm. 5113, de 17 de abril de 2008.

¹⁶ Artículo 6.3 de la Ley 6/2018, de 26 de noviembre, de protección de los animales en la Comunidad Autónoma de La Rioja. BOE, núm. 301, de 14 de diciembre de 2018.

¹⁷ Artículo 7.1 de la Ley 3/1992, de 18 de marzo, de Protección de los Animales. BOE núm. 124, de 23 de mayo de 1992.

¹⁸ Artículo 11.1 de la Ley 1/1992, de 8 de abril, de Protección de los Animales que viven en el entorno humano. BOE núm.145, de 17 de junio de 1992.

¹⁹ Entre otros Mariano YZQUIERDO TOLSADA y Yolanda BERGEL SAINZ DE BARANDA.

²⁰ COLINA GAREA, R. *La responsabilidad civil de los dueños, poseedores y usuarios de animales (Un análisis desde la interpretación del art. 1905 CC)*. 1ª Ed., Reus, 2014. págs. 11 y 12.

poseedor del animal, la indemnización se reducirá en la proporción que se considere adecuada atendiendo al grado de responsabilidad de cada uno en la producción del daño.²¹

En definitiva, podemos concluir que la responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación con animales que se encuentran bajo la posesión del hombre presenta pocas dificultades para su resolución aplicando lo recogido en el art. 1905 CC. A los efectos de imputar la responsabilidad derivada de los accidentes acontecidos con este tipo de animales la principal problemática que se planteaba en la práctica era la identificación del poseedor y/o el propietario.

No obstante, en la actualidad esa dificultad se ha visto, en gran medida, solucionada debido a la generalización del marcado de este tipo de animales mediante el correspondiente microchip identificativo. Concretamente para los perros, especie doméstica que con mayor frecuencia se encuentra involucrada en los accidentes de circulación, existe una normativa específica que obliga a su correcta identificación mediante microchip.²²

2.1.2 Responsabilidad derivada de los animales silvestres

En contraposición al régimen de responsabilidad de los animales bajo la posesión del hombre que se ha tratado en el apartado precedente, en el caso de las especies silvestres -que se encuentran en libertad- la imputación de los daños causados en los accidentes de circulación con estos animales resulta mucho más compleja. Conforme a la opinión de LLAMAS POMBO, son varias las soluciones teóricas a plantear ante esta cuestión.

Una primera opción sería la de responsabilizar en todo caso al conductor del vehículo de las consecuencias del accidente. La actividad de conducción de vehículos entraña unos riesgos. De entre ellos, la irrupción de animales en la vía supone un riesgo -aunque a veces inevitable- del todo previsible. Por ello, una de las alternativas teóricas a contemplar es que responda siempre el conductor, pues es quien realiza esa actividad de riesgo. Por tanto, con este enfoque el conductor responderá, de manera objetiva por los daños personales ocasionados en el accidente, y aunque por los daños materiales

²¹ En este sentido es ilustrativa la SAP Oviedo nº243/2016 de 06/09/2016.

²² Art. 7 Ley 8/2003, de 24 de abril, de sanidad animal (BOE núm.99, de 25/04/2003) y Art. 8 de la Ley Foral 19/2019, de 4 de abril, de protección de los animales de compañía en Navarra (BON núm.71, de 11/04/2019).

responderá el conductor a través de la culpa, ésta sólo será combatible desde una extrema diligencia en la adopción de precauciones por parte del conductor.

Una segunda posibilidad sería que nos encontremos ante un accidente con un animal que esté considerado por el ordenamiento jurídico como especie cinegética, es decir, cuya caza esté permitida. En este caso se podría atribuir la responsabilidad del accidente al titular (público o privado) del aprovechamiento cinegético, coto o terreno del que procede el animal que lo causó. El fundamento de esta imputación estaría basado en que quien se aprovecha directamente de una determinada actividad, es justo que soporte las consecuencias negativas o indeseables de la misma.

Un tercer planteamiento sería el de las especies no cinegéticas, especies silvestres no susceptibles de ser cazadas. En este caso debe ser la Administración Pública que tiene atribuida la conservación de esas especies quien debe asumir la reparación de los daños que provocan cuando irrumpen en la calzada. En este sentido LLAMAS POMBO señala que: “si el interés público aconseja la implementación de políticas de defensa y protección de determinadas especies silvestres, lo que, sin duda, conlleva su proliferación, es justo que los mismos servicios públicos se hagan cargo de las consecuencias económicas de los daños que causen esas políticas”.

Y, finalmente, cabría también la posibilidad de atribuir la responsabilidad en todo caso al titular de la vía pública en la que se produce el accidente -en la mayor parte de los casos, también Administración Pública- como consecuencia del incumplimiento de sus obligaciones en la conservación de la misma y en su señalización. En este sentido se consideraría que el accidente se produce como consecuencia del “funcionamiento normal o anormal” del servicio público que constituye la red viaria.

El mayor o menor peso de los diversos intereses que laten detrás de cada una de estas posibilidades planteadas ha provocado una intensa evolución legislativa sobre la materia. A su vez la jurisprudencia, principalmente las Audiencias Provinciales, ha emitido pronunciamientos, a menudo contradictorios, que han generado confusión y cierta inseguridad jurídica.²³

²³ LLAMAS POMBO, E., “El nuevo régimen de Responsabilidad Civil por atropello de especies cinegéticas” en *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*. núm. 51, 2014. pág. 12.

Debido a la gran importancia e incidencia de las especies cinegéticas en la producción de los accidentes de circulación²⁴, así como a la importante controversia suscitada en la regulación y aplicación de los distintos regímenes de responsabilidad civil derivados de esos accidentes en las dos últimas décadas, el presente trabajo se va a centrar en el estudio del régimen de responsabilidad civil derivado de los accidentes de tráfico con las especies cinegéticas.

2.2. Evolución normativa del régimen de responsabilidad civil por atropello de especies cinegéticas

Las especies cinegéticas se mueven con la absoluta libertad que les da su condición animal y como no reconocen ni fronteras, ni zonas de seguridad, ni titularidades o tipos de aprovechamientos cinegéticos, causan importantes daños en cosechas, personas, bienes... y, con demasiada frecuencia, accidentes de circulación.²⁵

Antes de exponer los diferentes cambios normativos que se han producido en los últimos años, relativos al régimen de responsabilidad en esta tipología de accidentes, es importante dejar claro qué animales tienen la consideración de especies cinegéticas.

2.2.1 Concepto de especie cinegética

Tienen la consideración de especies cinegéticas aquellas cuya caza está permitida. Las especies que pueden ser objeto de caza en nuestro país, conforme a lo que señala la normativa de aplicación²⁶, son un total de 48 especies, de las que 11 se corresponden con mamíferos y 37 son aves. De entre ellas, las más conocidas son: de una parte, las especies consideradas de caza menor -debido a su menor tamaño- como la liebre, el conejo, el zorro, la codorniz, la perdiz y la paloma; y de otro lado, especies de caza mayor como el jabalí, el corzo, el ciervo o el gamo cuya incidencia en los accidentes de circulación es de mayor importancia debido a que, por su mayor dimensión, los daños que ocasionan en los accidentes en los que intervienen son importantes.

²⁴ Según el cuarto informe del Centro de Estudios Ponle freno-AXA de Seguridad Vial. En el periodo 2017-2019 el conjunto de animales cinegéticos representa el 72% de los accidentes del total.

²⁵ Vicente Domingo ,E. “Los daños causados por animales y en la caza” en BUSTO LAGO,J.M .(Coord.), *Lecciones de Responsabilidad Civil* 2ª Ed. Thomson Aranzadi ,Cizur Menor, 2013, pág. 369.

²⁶ Real Decreto 1095/1989, de 8 de septiembre, por el que se declaran las especies objeto de caza y pesca y se establecen normas para su protección. (BOE núm. 218 de 12 de septiembre de 1989, modificado el 21 diciembre de 2013).

En consonancia con lo señalado en el art. 149.11ª de nuestra Carta Magna muchas CCAA han legislado en materia de caza. Ello ha posibilitado la modificación del listado de especies objeto de caza señalado por la normativa estatal y explicado en el párrafo precedente. Un ejemplo significativo de ello ha sido la inclusión del lobo como especie objeto de caza en algunos territorios como es el caso de Galicia²⁷.

Concretamente en la Comunidad Foral de Navarra (CFN) el art. 2 del Decreto Foral 48/2007²⁸, establece el listado de especies que tienen la consideración de especies cinegéticas. A diferencia de la normativa estatal, en Navarra tienen la consideración de especies cinegéticas un total de 29 especies, de las que 7 son mamíferos (liebre, conejo, zorro, jabalí, ciervo, gamo y corzo) y el resto aves.

2.2.2 Evolución del régimen de responsabilidad derivada de los accidentes de tráfico con especies objeto de caza: de la responsabilidad por riesgo derivado de la actividad cinegética a la responsabilidad por riesgo de la circulación de vehículos

La responsabilidad civil extracontractual derivada de los accidentes de circulación causados por especies cinegéticas ha experimentado en las últimas décadas importantes cambios derivados de las modificaciones en la normativa de aplicación, así como la evolución de la jurisprudencia. En este apartado se explicará, de manera muy sucinta, cómo ha ido evolucionando la aplicación del régimen de responsabilidad por los daños ocasionados por las piezas objeto de caza desde su regulación por el CC hasta la actual regulación por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (LTCVMSV).

2.2.2.1 El artículo 1906 CC frente a la Ley de Caza de 1970 ¿culpa o riesgo? Coordinación de ambas normas con la normativa de las CCAA.

Con carácter previo a la promulgación de la CE existían dos normas que regulaban la responsabilidad derivada por los daños ocasionados por las piezas de caza.

De una parte, el CC en su art. 1906 señala: "el propietario que tenga una heredad de caza debe responder por los daños que los animales causen en las fincas vecinas,

²⁷ Decreto 297/2008, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Plan de gestión del lobo en Galicia (Diario Oficial de Galicia nº13, de 20 de enero de 2009).

²⁸ Decreto Foral 48/2007, de 11 de junio, por el que se aprueba el Reglamento para el desarrollo y la ejecución de la Ley Foral 17/2005, de 22 de diciembre, de Caza y Pesca de Navarra.

cuando no haya hecho lo necesario para impedir su multiplicación o cuando haya dificultado la acción de los dueños de dichas fincas para perseguirla".

Por otro lado, el apartado 1 del art. 33 de la Ley de Caza (LC) establece lo siguiente: "Los titulares de aprovechamientos cinegéticos, definidos en el artículo 6 de esta Ley, serán responsables de los daños originados por las piezas de caza procedentes de los terrenos acotados. Subsidiariamente, serán responsables los propietarios de los terrenos".

De la lectura de ambos preceptos resulta que mientras el CC establece un sistema de responsabilidad subjetivo, basado en la falta de diligencia del propietario de la heredad de caza, por el contrario, la LC consagra un sistema de responsabilidad objetivo en el que los titulares de los cotos de caza, y subsidiariamente los propietarios, van a responder por los daños ocasionados por las especies cinegéticas que procedan de sus acotados.

Esto explica que en ocasiones doctrina y jurisprudencia han planteado la problemática de si la LC derogaba el art. 1906 CC. Aunque alguna sentencia así lo ha pronunciado, y algunos autores -como LLAMAS POMBO- son partidarios de esa derogación, entendiendo que se trata de una normativa especial y posterior, la doctrina mayoritariamente sostiene la vigencia del art. 1906 CC²⁹.

De esta forma, conforme a la LC y su reglamento de desarrollo, en función de la tipología del terreno de procedencia de la pieza de caza será de aplicación una u otra norma³⁰. Así los daños causados por piezas de caza procedentes de los cotos de caza -terrenos cinegéticos de aprovechamiento especial- se les aplicará el régimen de responsabilidad objetiva previsto en la LC; mientras que si los daños son causados por especies cinegéticas que provienen de terrenos de aprovechamiento cinegético común entonces sería de aplicación el régimen de responsabilidad subjetivo por culpa del art. 1906CC. La diferenciación que la normativa especial realiza entre ambos tipos de aprovechamiento se fundamenta en que mientras en los terrenos de aprovechamiento

²⁹Como explica DE ANGEL YAGÜEZ, R. en la obra: Comentarios al artículo 1906 de Código Civil en SIERRA GIL DE LA CUESTA, I. *Comentario del Código Civil. Tomo X*. Ed. Bosch, 2006. págs. 232 y 233, a pesar de que la STS de 27 de mayo de 1985 declaró que el art. 1906 CC se encontraba derogado por la LC algunos autores como DÍEZ.PICAZO, LACRUZ, ALBADALEJO Y GULLÓN se han posicionado a favor de la vigencia del art. 1906 CC.

³⁰ La LC, en su art. 8.1, señala: "A efectos de esta Ley los terrenos podrán ser de aprovechamiento cinegético común o estar sometidos a régimen especial" y el art. 35.3 del RC señala que "Respecto de los daños producidos por la caza procedente de terrenos de aprovechamiento cinegético común, se estará a lo dispuesto en el Código Civil."

cinagético común -también llamados terrenos libres de caza- el ejercicio cinagético se podrá practicar sin más limitaciones que las contempladas en la propia de normativa de caza³¹ en los terrenos de aprovechamiento cinagético especial, además de las restricciones de la LC, existen limitaciones añadidas. Como ejemplos de terrenos de aprovechamiento cinagético especial estarían, entre otros, los cotos de caza o los Parques Nacionales.³²

No obstante, es preciso señalar que a pesar de que en ocasiones algunas Audiencias Provinciales³³ han resuelto, a través de la aplicación del art. 1906 CC, situaciones en las que una especie cinagética irrumpe en la calzada provocando daños en un vehículo que circula por ella, el TS ha explicado³⁴ que el ámbito de aplicación del artículo 1906 del CC hace referencia al conflicto de intereses entre la actividad agrícola y cinagética. Por tanto, para los daños personales y materiales derivados de los accidentes de circulación será de aplicación lo preceptuado en la LC.

Dentro del marco competencial recogido por el art. 148.11 de nuestra Norma Suprema muchas CCAA han legislado en materia de caza. Así, respecto a la normativa de caza en las distintas autonomías OLEA GODOY³⁵ señalaba que se pueden encontrar:

- CCAA que no tienen regulación específica de caza y que, por tanto, en aplicación del art. 149.3 de la CE, se les aplica la LC estatal.
- Otro escenario lo conforman las autonomías que habiendo legislado sobre la caza en sus leyes autonómicas no han regulado nada respecto de la responsabilidad derivada de los daños ocasionados por las especies cinagéticas.
- Y, finalmente, se encuentran las CCAA que, dentro de su legislación autonómica relativa a la caza, han desarrollado específicamente preceptos en los que se regula la responsabilidad civil derivada por los daños que

³¹ Así lo señala el art. 9 de la LC “En los terrenos cinagéticos de aprovechamiento común el ejercicio de la caza podrá practicarse sin más limitaciones que las generales fijadas en la presente Ley y su Reglamento.”

³² Así el art. 8.2 de la LC establece “Son terrenos sometidos a régimen especial los Parques Nacionales, los Refugios de Caza, las Reservas Nacionales de Caza, las Zonas de Seguridad, los Cotos de caza, los Cercados y los adscritos al Régimen de Caza Controlada.”

³³ SAP Zaragoza de 25 de enero de 1999 y SAP Teruel de 12 de marzo de 1999.

³⁴ STS nº1337/2006 de 22 de diciembre de 2006.

³⁵ OLEA GODOY, W., “ La Responsabilidad Civil en materia de accidentes provocados por especies cinagéticas”, ponencia en el *VI congreso Nacional de la Asociación Española de Abogados especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*: <https://www.asociacionabogadosrcs.org/congreso/6congreso/ponencias/Ponencia%20de%20Wenceslao%20Olea%20Godoy.pdf>.(Última visita 9 de diciembre de 2020).

ocasionan las piezas de caza.³⁶ En este sentido sería discutible la constitucionalidad de esos preceptos en las CCAA que no tienen competencias en materia de Derecho civil. Sin embargo, en la medida en que esas normas no han sido cuestionadas ante el TC son de directa aplicación en esos territorios.

La interpretación del art. 33 de la LC, y sus homólogos autonómicos, ha dado lugar durante décadas a numerosa jurisprudencia y, a menudo, posiciones discrepantes respecto de alguno de sus aspectos fundamentales.

El más problemático de todos ellos es la determinación de qué se debe entender por la expresión: “procedente de los terrenos acotados”³⁷. Las dos posturas que explica CUENCA ANAYA³⁸ sobre el particular son: considerar que la pieza de caza procede del terreno de donde sale³⁹ o bien entender que la pieza procede del terreno donde tiene su hábitat⁴⁰. En este sentido resulta complicado probar cuál es el hábitat de una determinada especie cinegética implicada en un accidente debido a su gran movilidad, lo que ha dado pie a interpretaciones distintas en base a la prueba aportada en cada litigio.

³⁶ Es el caso de Navarra que en el artículo 86 de la Ley Foral 17/2005, de 22 de diciembre, de Caza y Pesca de Navarra -en su redacción anterior a la modificación operada en el año 2016- tenía el siguiente tenor literal respecto a la responsabilidad por los daños ocasionados por las especies cinegéticas: “1. El Departamento competente en materia de caza, en el caso de accidente motivado por atropello de especies cinegéticas, tramitará el correspondiente expediente administrativo para determinar las posibles responsabilidades que podrán recaer según lo siguiente: a) El conductor del vehículo accidentado, en los casos en que éste no hubiera adoptado las precauciones necesarias para evitar el atropello o se le pueda imputar incumplimiento de las normas de circulación. b) El titular del aprovechamiento cinegético o, en su caso, del terreno acotado, sólo en los casos en los que el accidente sea consecuencia de la negligencia en la gestión del terreno acotado o de la acción de cazar. c) En la Administración competente en materia de caza, en los supuestos en que el accidente sea consecuencia de las disposiciones de ordenación del aprovechamiento cinegético. d) En el titular de la explotación de la vía pública en que se produzca el accidente, siempre y cuando esté motivado por la falta de conservación en relación con las medidas de protección frente a invasión de la vía por animales, cuyo mantenimiento sea responsabilidad del titular de la explotación de la vía, o por ausencia de señalización adecuada de paso de fauna cinegética. 2. El resto de daños causados por la fauna cinegética o pesquera se indemnizará por quienes resulten responsables conforme a la legislación civil, excepto los daños producidos por la fauna cinegética que habite en el interior de zonas vedadas a la caza por razones de seguridad, tales como autopistas, autovías u otras infraestructuras viarias o de riego, huertas solares, etc., y que cuenten con zonas adyacentes valladas en toda su longitud, en los que se considerará responsable al propietario, titular o concesionario de las mismas. 3. Para el caso de daños en carreteras causados por especies cinegéticas, se regulará una ayuda para apoyar económicamente el establecimiento de un mecanismo asegurador, que cubra la eventual responsabilidad de los titulares de los aprovechamientos cinegéticos de Navarra.”

³⁷ LLAMAS POMBO, E. Ob. Cit. pág.17.

³⁸ CUENCA ANAYA “Accidentes provocados por las piezas de caza en la Ley 17/2005, que reforma la de seguridad vial”, *Diario La Ley*, septiembre, 2005.

³⁹ En este sentido SAP León de 16 de octubre de 1997 y SAP Segovia de 12 de mayo de 1999.

⁴⁰ SSTs de 30 de octubre de 2000 y de 22 de diciembre de 2006.

También han generado pronunciamientos discordantes entre las distintas Audiencias Provinciales supuestos en los que el accidente ha sido provocado por una pieza de caza mayor procedente de un coto cuyo único aprovechamiento cinegético es la caza menor.⁴¹

2.2.2.2 Cambio de modelo a partir del año 2001 mediante la normativa de tráfico.

Como se ha señalado en el apartado anterior, desde la aprobación de la Ley de Caza en el año 1970 la regla general fue atribuir la responsabilidad a los titulares de los cotos de caza por los accidentes de circulación causados por las especies cinegéticas. Sin embargo, a partir del año 2001 el legislador, atendiendo las demandas del sector cinegético, trató de mitigar la penalización excesiva que venían sufriendo las últimas décadas los titulares de los aprovechamientos cinegéticos.

Se puede afirmar que debido al constante incremento de los accidentes con especies cinegéticas y con la finalidad de atenuar la responsabilidad de los titulares de los cotos impuesta por las leyes de caza⁴², se aprobó la Ley 19/2001⁴³ que añadió la Disposición Adicional Sexta a la LTCVMSV en la que se estipula lo siguiente:

“En accidentes de tráfico por atropellos de especies cinegéticas, será causa legal que permita atribuir la responsabilidad al conductor del vehículo por los daños producidos en un accidente de circulación el hecho de que se le pueda imputar un incumplimiento de las normas de circulación que pueda ser causa suficiente de los daños ocasionados; ello sin perjuicio de la responsabilidad que sea exigible a quien corresponda conforme a la normativa específica y de que sean probadas debidamente las circunstancias del accidente.”

La principal novedad que se introduce en esa regulación es la introducción *ex novo* de un nuevo responsable -el conductor del vehículo accidentado- ajeno a la actividad cinegética. En los casos en que al conductor del vehículo accidentado se le pueda imputar un incumplimiento de las normas de circulación y que, además, ese incumplimiento se pueda relacionar causalmente con los daños producidos por el siniestro, el conductor será

⁴¹ Ejemplos de esa contradicción lo muestran la SAP de Zamora nº229/2000, de 31 de marzo de 2000, que resuelve condenando al coto, y la SAP de Cáceres nº187/2000, de 24 de julio de 2000, sin embargo, en un caso similar, absuelve al coto de caza.

⁴² Vicente Domingo, E. Ob.cit. pág 1515.

⁴³ Ley 19/2001, de 19 de diciembre, de reforma del 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.

el responsable de los mismos. Como indica VICENTE DOMINGO⁴⁴ se trata en el fondo de una concreción o aplicación legal de la doctrina de la culpa exclusiva de la víctima, que exonera de responsabilidad a quien se encuentra en situación de responder por llevar a cabo una actividad de riesgo.

Es preciso señalar que la modificación normativa planteada no sirvió a los fines perseguidos. La dificultad probatoria de la infracción del conductor hizo que su aplicación estuviera muy limitada. Por ello, las asociaciones de cazadores, a través de la Federación Española de Caza, presionaron al Gobierno para introducir un nuevo texto normativo que descargara de responsabilidad a los titulares de los cotos que venían siendo condenados de manera sistemática en los litigios derivados de accidentes con especies cinegéticas⁴⁵.

De esta forma, cuatro años más tarde se aprobó la Ley 17/2005⁴⁶ que nuevamente reformó la LTCVMSV. En la Disposición Adicional Novena se estableció lo siguiente respecto a la responsabilidad en accidentes de tráfico con especies cinegéticas:

“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 aprovechamientos 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”.

Los titulares de los aprovechamientos cinegéticos, de entrada, acogieron con satisfacción la reforma. Su demanda de que la pieza de caza pasara de tener la consideración de *fructus fundi* a *res nullius*, una vez que salía del coto e irrumpía en la calzada, había sido atendida y atenuaba su responsabilidad en determinadas situaciones en perjuicio del propio conductor accidentado o del titular de la vía, que en la mayoría de

⁴⁴ Vicente Domingo, E. Ob. cit. pág. 1516.

⁴⁵ BALLESTEROS RODRIGUEZ, S. Ob. cit. pág. 290.

⁴⁶ Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. BOE núm. 172, de 20 de julio de 2005.

los casos se trata de la Administración Pública y que aparece como posible responsable en esta nueva regulación⁴⁷.

En primer lugar, se debe indicar que con esta regulación se produce un importante cambio en el criterio de imputación de responsabilidad de los titulares de los cotos en los casos de accidentes de circulación, limitando únicamente a dos supuestos en los que a los titulares de los aprovechamientos cinegéticos se les puede exigir su responsabilidad. De una parte, los titulares de los cotos responderán -a través de criterios culpabilísticos- sólo cuando el accidente sea debido a una falta de diligencia en la conservación del terreno acotado. Nos encontramos, en este caso, ante un supuesto de responsabilidad por omisión. Y, por otro lado, se produce una liberación respecto a su posible responsabilidad por acción. En relación con este segundo supuesto, sólo será posible imputar responsabilidad a los titulares de los cotos, cuando el accidente sea consecuencia directa de la acción de cazar. Por tanto, con esta nueva regulación se está limitando la causa que da lugar a la responsabilidad de los titulares de los cotos restringiendo los supuestos que contemplaba la precedente regulación de 2001.

En otro orden de cosas, se aprecia que en 2001 el incumplimiento de las normas de circulación del conductor parece concebirse como causa de exoneración, cuya alegación y prueba correspondía al titular del coto para quedar exento de su responsabilidad, mientras que en la nueva propuesta recogida en el 2005 desaparece esa consideración al titular del coto y el incumplimiento de las normas de circulación es causa de imputación de responsabilidad al conductor del vehículo accidentado.⁴⁸

También llama la atención que con la nueva redacción se aligeraba la categoría del incumplimiento al desaparecer la referencia a “causa suficiente”. Cabía la posibilidad, con ese tenor literal de la norma, de que ante cualquier incumplimiento del conductor se le pudiera hacer responsable del accidente, con independencia de la relación causa-efecto entre el incumplimiento y el accidente. Sin embargo, la jurisprudencia ha considerado, aunque la norma ya no lo exija, como requisito básico de imputación de responsabilidad al conductor, que exista relación de causalidad entre el incumplimiento y el daño causado.

⁴⁷MARABEL MATOS, J. “De la *ocupatio* al *fructus fundi*. La evolución de la responsabilidad extracontractual en accidentes de tráfico causados por especies cinegéticas” en *Revista de Derecho UNED*, núm.19,2016.

⁴⁸ Vicente Domingo, E. Ob.cit. pág 1518.

Finalmente, esta reforma tampoco acalló las protestas del sector de la caza. Los pronunciamientos contradictorios de las distintas Audiencias Provinciales por todo el territorio nacional produjeron una gran inseguridad jurídica a la vez que causaron gran descontento entre los titulares de los cotos de caza que seguían viéndose perjudicados por el régimen de responsabilidad extracontractual aplicado por la jurisprudencia.

Una sentencia ilustrativa que se hace eco de los distintos pronunciamientos judiciales, en aplicación de la reforma de 2005, es la STSJ de Castilla y León de fecha 22 de mayo de 2009⁴⁹. En el Fundamento de Derecho Cuarto se exponen con detalle las contradictorias posturas adoptadas por las diferentes Audiencias. De una parte, algunas Audiencias Provinciales como la de Burgos o Ávila entendían que los titulares de los cotos debían de seguir respondiendo de manera objetiva conforme a la legislación de caza; por otro lado, y en contra del posicionamiento anterior, Audiencias Provinciales como Lugo, La Coruña o Barcelona defendían que la nueva regulación de 2005, como ley estatal especial y posterior sobre la materia, establecía un cambio radical sobre la responsabilidad derivada de accidentes de tráfico por atropello de especies cinegéticas. De esta forma, estos órganos judiciales entienden que se ha producido una limitación de la responsabilidad del titular del aprovechamiento cinegético -restringiendo los títulos de imputación- a cuando el accidente sea consecuencia directa de la acción de cazar o de una falta de diligencia en la conservación del terreno; y finalmente, en una posición intermedia a las anteriores se encontraban las Audiencias Provinciales de Segovia, León o Guadalajara que eran de la opinión de que la nueva regulación de 2005 no alteraba de manera radical la jurisprudencia ya existente al respecto. A pesar de que se había pasado de un sistema de responsabilidad objetivo a uno prevalentemente subjetivista, las normas sobre la carga de la prueba no se alteran. Así, ante un accidente de circulación con una especie cinegética, el conductor perjudicado por el accidente deberá probar el daño sufrido y la causa del mismo (colisión con esa especie cinegética) y corresponderá al titular del aprovechamiento cinegético -del lugar donde ese concreto accidente se ha producido- la carga de probar que ha sido diligente en la conservación del terreno acotado o que el accidente no fue consecuencia directa de la acción de cazar.

⁴⁹ STSJ de Castilla y León 1310/2009, de 22 de mayo (ECLI: ES: TSJCL:2009:3198).

Finalmente, la reforma operada por la Ley 6/2014⁵⁰ modificó la entonces Disposición Adicional Novena señalando lo siguiente:

” 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 pueda 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.”

La Disposición Final Segunda de la propia Ley 6/2014, facultaba al Gobierno para la aprobación, en el plazo de 18 meses a partir de su entrada en vigor, de un texto refundido en el que se integraran, debidamente regularizadas, aclaradas y armonizadas, las sucesivas reformas incorporadas. De esta forma se aprobó el vigente RDL 6/2015⁵¹, de 30 de octubre, por el que se aprobó el texto refundido de la LTCVMSV. En la Disposición Adicional Séptima de dicho texto se reproduce literalmente la regulación en materia de accidentes de circulación originados por atropello de especies cinegéticas hoy vigente, que anteriormente venía recogida en la Disposición Adicional Novena.

En el siguiente apartado se analizarán con detalle las consecuencias derivadas de esa última redacción, así como la reciente jurisprudencia consecuencia de su aplicación.

⁵⁰ Ley 6/2014, de 17 de abril, por la que se modifica el 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. BOE núm. 85 de 8 de abril de 2014.

⁵¹ Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. BOE núm.261 de 31 de octubre de 2015.

III.- ANÁLISIS CRÍTICO DEL SISTEMA DE IMPUTACIÓN DE RESPONSABILIDAD DERIVADO DE LA NORMATIVA VIGENTE

En primer lugar, y antes de entrar a realizar un estudio detallado del nuevo régimen de responsabilidad derivado de la normativa vigente, es importante aclarar dos conceptos a los que -de entrada- hace referencia la norma: “accidentes de tráfico” y “vías públicas”.

Respecto al primero de ellos, a pesar de las numerosas definiciones recogidas en el Anexo I del RDL6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la LTCVMSV, el accidente de tráfico no se encuentra allí definido. Con frecuencia al referirnos a accidentes con especies cinegéticas se acompaña al término accidente de las palabras “circulación” o “tráfico” para referirnos indistintamente al mismo suceso. De esta forma, se pueden encontrar distintas definiciones en las que se hace referencia tanto al concepto genérico como al normativo o legal del accidente de tráfico.

Así, de forma genérica el accidente de circulación se puede definir como “el producido en las vías públicas de las poblaciones y en las carreteras por los semovientes o los vehículos (carros, bicicletas, motocicletas y automóviles) que por ellas transitan”⁵². Respecto al concepto normativo la Orden Ministerial de 18 de febrero de 1993⁵³ establece como accidente de circulación “el producido o que tenga su origen en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, siempre que resulte del mismo, una o varias personas muertas o heridas o sólo daños materiales y esté implicado, al menos, un vehículo en movimiento”. De otra parte, el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, establece en el apartado 1 de su art. 2 lo que considera como hecho de circulación. El precepto señala: “... se entienden por hechos de la circulación los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común”. En el art. 1 del mismo texto legal se define qué se considera vehículo a motor, teniendo -conforme a ello- tal consideración:

⁵² JOUVENCEL M.R. *Biomecánica del accidente de tráfico*. Ed. Díaz de Santos, Madrid, 2000.

⁵³ Orden Ministerial de 18 de febrero de 1993 por la que se modifica la estadística de accidentes de circulación. BOE núm. 47 de 24/02/1993.

”...todos los vehículos idóneos para circular por la superficie terrestre e impulsados a motor, incluidos los ciclomotores, vehículos especiales, remolques y semirremolques, cuya puesta en circulación requiera autorización administrativa de acuerdo con lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Se exceptúan de la obligación de aseguramiento los remolques, semirremolques y máquinas remolcadas especiales cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos, así como aquellos vehículos que hayan sido dados de baja de forma temporal o definitiva del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.”

REGLERO CAMPOS⁵⁴, señala respecto del concepto de hecho de la circulación que “tiene un carácter fáctico tan acusado que para enmarcarlo en una definición es preciso atender a una compleja serie de factores entre los que destaca el tipo de vehículo utilizado en cada caso, cuál es la actividad que están destinados a desempeñar o que están realizando y el lugar en el que acaece el hecho dañoso”.

En otro orden de cosas, el segundo concepto que hemos de tener en cuenta, en la actual redacción dada por la disposición adicional séptima, es el término “vías públicas” a que hace referencia. En este sentido hay que afirmar que la actual legislación acota el ámbito espacial de aplicación a los accidentes de tráfico con especies cinegéticas a los que se producen en las vías públicas únicamente. Ello nos lleva a concluir que el régimen de responsabilidad en este tipo de siniestros tiene una circunscripción en su espacio de carácter más restringido que el contemplado en el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. Aunque la disposición es aplicable en todo el territorio nacional y obligará a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación tanto urbanos como interurbanos, hay que decir que la misma no incluye las vías que no sean de uso común, como caminos, terrenos o fincas de uso exclusivamente privado y por tanto en ese espacio físico privado no será de aplicación.

Por todo lo señalado, es importante aclarar que la regulación de la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tráfico con especies cinegéticas que realiza la normativa vigente contempla: por un lado, un ámbito de aplicación más restringido que

⁵⁴ REGLERO CAMPOS, L.F. “Responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículo a motor”, en REGLERO CAMPOS, L.F.(Coord.), *Tratado de Responsabilidad Civil*, Vol. I, 5ª Ed., Thomson Aranzadi, Cizur Menor, 2014. pág. 1606.

el establecido en el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, acotándolo únicamente a las vías públicas; y de otra parte, parece que pudiera deducirse una concepción de accidente de tráfico más amplia que la que expresamente realiza el propio Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, cuando en la Disposición Adicional Séptima del RD 6/2015 se refiere a vehículo en vez de especificar vehículo a motor.

Aunque es cierto que en la mayoría de los accidentes de circulación con especies cinegéticas se ven implicados vehículos a motor no siempre es así. Es una realidad que en la sociedad del siglo XXI hay una concienciación medioambiental cada vez mayor. Ello hace que vehículos no contaminantes como: patinetes, bicicletas, etc., son cada día más utilizados en nuestra sociedad por los ciudadanos para efectuar sus desplazamientos. Accidentes de este tipo de vehículos –cuya consideración no es de vehículos a motor- con especies cinegéticas se empiezan a conocer y, conforme a la literalidad de la norma, se debería entender que entran dentro del ámbito de aplicación de la normativa vigente. En este sentido habría que preguntarse si realmente el legislador era consciente de las consecuencias de la disposición adicional que estaba aprobando. Es cierto que es difícil que en este tipo de accidentes se produzcan daños a terceros más allá de los daños propios del conductor accidentado. No obstante, en caso de que así fuera, sería completamente desproporcionado que una “actividad de riesgo” como circular con una bicicleta, en la que además no existe obligatoriedad de aseguramiento, tuviera que cargar con las indemnizaciones derivadas de los daños a terceros producidos con motivo de accidentarse con una pieza de caza.

Es importante decir que con la modificación que se produjo en el año 2014 se produce un cambio sustancial del régimen de imputación de la responsabilidad en los accidentes de circulación con las piezas de caza. La nueva norma consagra un sistema que va en perjuicio de los conductores de los vehículos accidentados y favorece claramente la exención de responsabilidad de otros sujetos responsables conforme a la regulación precedente, como son los propietarios y titulares de los aprovechamientos cinegéticos, así como de las vías públicas.

En relación con lo señalado, una de las primeras críticas realizadas por la doctrina⁵⁵ hacia este nuevo régimen normativo es la falta de motivación de tan importante cambio. En este sentido, es difícil de entender que en la Exposición de Motivos de la Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la LTCVMSV, no se haga ninguna referencia expresa a la *ratio legis* que ha movido al legislador para, en contra de los criterios generales de imputación de la responsabilidad civil de nuestro sistema jurídico, imputar la responsabilidad -con carácter general- a los conductores de los vehículos accidentados en este tipo de percances.

En los siguientes apartados se estudiarán los distintos supuestos de responsabilidad derivados de la aplicación, directa o indirecta, de la normativa vigente.

3.1. Regla general: responsabilidad del conductor del vehículo

Como se ha comentado con anterioridad, la actual Disposición Adicional Séptima del RDL 6/2015 señala -respecto de la responsabilidad del conductor del vehículo- lo siguiente: “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 pueda reclamarse por el valor de los animales que irrumpen en aquéllas.”

Respecto a la regulación precedente se elimina la necesidad de que el conductor incurra en una infracción de tráfico para poder imputarle la responsabilidad del accidente. Por tanto, con la nueva normativa ya no es exigible una conducta negligente del conductor del vehículo para ser responsable y, de esta forma, se responsabiliza del siniestro con carácter general al conductor del vehículo produciéndose una objetivación de su responsabilidad consecuencia de este tipo de accidentes.

En virtud del RDL 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (LRCSCVM) podemos detallar el tipo de responsabilidad del conductor derivada de la conducción de los vehículos a motor. En este sentido -y como se ha señalado con anterioridad- en la mayoría de los accidentes de circulación con especies cinegéticas se

⁵⁵ Entre otros, LLAMAS POMBO y YAÑEZ DE ANDRÉS.

ven implicados vehículos a motor y, como consecuencia de esos accidentes, se producen tanto daños materiales como personales. Así, el art. 1.1 de la mencionada norma establece lo siguiente:

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

En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado 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; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos.

En el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1.902 y siguientes del Código Civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal, y según lo dispuesto en esta Ley.”

Por todo ello, es importante señalar que -en virtud de lo que recoge el art. 1.1 señalado- en los accidentes de circulación con especies cinegéticas en los que se vea implicado un vehículo a motor, el conductor debería responder objetivamente por los daños personales ocasionados y subjetivamente por los materiales. También se debe de tomar en consideración, para esta tipología de accidentes, la desprotección en la que se encuentra inmerso el conductor del vehículo a motor que únicamente tiene contratado el seguro obligatorio –seguro de RC frente a terceros- no sólo respecto de los daños materiales sino también frente a las posibles lesiones que pudiera sufrir, que en ocasiones son de tal gravedad que incluso podrían llevar a su fallecimiento.

Algunos autores se han mostrado muy críticos con el cambio normativo. Así, ÁLVAREZ OLALLA⁵⁶ ha indicado que con esta reforma operada en el año 2014 se ha producido una desviación del gasto de aseguramiento del siniestro de los titulares de los cotos hacia los conductores. Todavía más beligerante se ha mostrado YAÑEZ DE

⁵⁶ ÁLVAREZ OLALLA, M.P. “¿Quién responde de los daños causados por colisión con animales que irrumpen en la calzada? Al hilo de la reforma de la Disposición Adicional Novena de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, operada por la Ley 6/2014 de 7 de abril”. Revista Doctrinal Aranzadi Civil-Mercantil, núm. 6. Ed. Aranzadi. Cizur Menor, 2014. pág. 39.

ANDRÉS⁵⁷ criticando duramente la reforma en los siguientes términos: “En la práctica, los conductores que sufran un accidente por esta causa, y aunque no incumplan ninguna norma de circulación, no recibirán indemnización alguna si resultan heridos o sus familias si mueren. Y además serán también responsables frente a los ocupantes de su coche que resulten lesionados o muertos. Sencillamente demencial, completamente arbitrario y como tal proscrito por el art. 9.3 de nuestra Constitución.....Poner por encima una actividad de recreo como es la caza o un animal, sobre una vida humana, como bienes jurídicos a proteger en caso de conflicto, es verdaderamente retroceder en el curso de la civilización en forma lamentable.” En la misma línea se pronuncia LLAMAS POMBO respecto de la imputación de responsabilidad al conductor que realiza la actual regulación señalando lo siguiente: “no se sabe cuál es el fundamento de tal imputación que, obviamente, no puede encontrarse tampoco en el riesgo (uno de los típicos factores de atribución objetiva), pues si alguien es ajeno a la irrupción del animal de caza, es precisamente el conductor. No se puede hacer responder por riesgo a quien no lo crea. El riesgo aquí no lo “pone”, desde luego, el que circula normal y correctamente con su vehículo por una vía pública, sino, en todo caso (permítasenos la ironía) el animal que irrumpe en la calzada, quien quiera que sea el responsable del mismo.”

No obstante, con independencia de las críticas suscitadas tras la aprobación de la norma, lo cierto es que actualmente la colisión de vehículos con animales de caza tiene la consideración de un riesgo inherente a la conducción que el conductor debe asumir, lo que libera a los propietarios de los cotos o de los terrenos de los riesgos intrínsecos que las especies animales que los habiten puedan generar.⁵⁸

Una sentencia que explica claramente los efectos derivados del nuevo régimen normativo aprobado en el año 2014 es la STS 50/2016, de 11 de febrero de 2016. Y ello a pesar de que la sentencia resuelve sobre la responsabilidad por los daños ocasionados en un accidente de un vehículo con un jabalí, ocurrido en el año 2012. En este sentido es importante señalar que el TS resuelve el caso planteado con el régimen normativo anterior vigente desde el año 2005. No obstante, en razonamiento *obiter dicta*, el Tribunal aprovecha para dejar clara su opinión sobre el alcance de la normativa que regula los accidentes de circulación con especies cinegéticas que se aprobó en el año 2014 y que, a

⁵⁷ YAÑEZ DE ANDRÉS, A. “Otra animalada legislativa”, Diario La Ley, núm.8301.Wolters Kluwer, Madrid,2014. pág. 10.

⁵⁸ RINCÓN ANDREU, G. “La responsabilidad civil en accidentes de circulación provocados por especies cinegéticas” en Revista de Derecho Anual, Volumen V,2018. pág.12.

día de hoy, se mantiene vigente. Este es el motivo de las numerosas citas que se realizan sobre esta sentencia a la que acuden -de manera recurrente- tanto doctrina como jurisprudencia para explicar el alcance del nuevo régimen de responsabilidad derivado de los accidentes de circulación con especies cinegéticas.

En relación con la responsabilidad del conductor, dicha sentencia aclara cuál fue la voluntad del legislador al aprobar el texto hoy vigente y dónde debemos encuadrar el régimen de responsabilidad del conductor establecido en el primer párrafo de la actual Disposición Adicional Séptima del RDL 6/2015. Así en su Fundamento de Derecho Segundo la sentencia, al referirse a los accidentes de tráfico con especies cinegéticas, recoge literalmente:

“Resulta, en efecto, patente que esa categoría de accidentes -en la que, ahora como antes, hay que entender también incluidos, si se quiere por analogía, los vuelcos, salidas de vía, colisiones con otros vehículos o atropellos de viandantes, que reflejen el intento del conductor de evitar la colisión con el animal- ha sido considerada por el legislador de 2014, siempre y ante todo, no como un tipo de <<accidentes de caza>>, realización del riesgo creado por el aprovechamiento cinegético, sino como un tipo de <<accidentes de circulación>>, realización del riesgo creado por la conducción de vehículos a motor: utilizamos - se notará- palabras del artículo 1 del texto refundido de la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor; a cuya regulación hay que entender que se remite el párrafo primero de la hoy disposición adicional séptima del texto refundido de la Ley de Seguridad Vial, a los efectos de integrar el régimen de la responsabilidad del conductor que dicha disposición establece.”

Por tanto, el TS encuadra esa responsabilidad del conductor en el marco de la actividad de riesgo generada por la conducción de los vehículos a motor, cuyo aseguramiento resulta preceptivo.

De esta forma, conforme a la interpretación referida del TS, el conductor del vehículo debería responder:

- a) Objetivamente, en virtud del riesgo creado, y en la medida en que conforme a la normativa vigente no existan otros responsables, de los daños corporales a terceros ocasionados por el accidente del vehículo con la pieza de caza.

- b) Respecto de los daños materiales ocasionados a terceros, sólo responderá en los casos en que exista culpa o negligencia por su parte. Si no se cumple ese presupuesto el conductor no responde en esos casos.
- c) En relación con los daños propios, en caso de que el vehículo accidentado no disponga de un seguro voluntario con la cobertura de ese riesgo- accidente con especies cinegéticas-, los daños materiales sufridos por el propio vehículo accidentado o los personales de su conductor, los tendría que soportar el propietario o el conductor del vehículo accidentado.

Así las cosas, y tal y como recoge la propia norma, tampoco es indemnizable el valor de la pieza de caza que se ve implicada en el accidente. El motivo de que esto sea así, en palabras del propio TS⁵⁹, es que la pieza de caza es considerada como *res nullius*. En coherencia con esa consideración, al no ser propiedad de nadie, es lógico que nadie pueda reclamar por esos animales muertos o lesionados.

Es preciso señalar que, a pesar de lo apuntado por el TS, sobre que el régimen de responsabilidad del conductor que establece el párrafo primero de la Disposición Adicional Séptima del RDL 6/2015 se refiere al régimen de responsabilidad establecido en el art. 1 del texto refundido de la LRCSCVM, hay quien interpreta que ello no es así, entendiendo que el tenor literal de la mencionada disposición establece un régimen especial para los accidentes de circulación con especies cinegéticas. Según esta tesis, la irrupción de un animal de caza en la vía constituye un riesgo típico de la circulación de vehículos -como así lo establece la STS 3/2015, de 4 de febrero de 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 del régimen establecido en el art. 1 del texto refundido de la LRCSCVM. Esta responsabilidad comprende los daños personales y materiales causados, tanto a los ocupantes -excepto al conductor- del vehículo que atropella a la especie cinegética, como a terceros. Por tanto, se interpreta el régimen de responsabilidad del conductor establecido en la Disposición Adicional Séptima del RDL 6/2015 como ley especial y preferente, y

⁵⁹ Así lo recoge expresamente la STS núm. 50/2016, de 11 de febrero en la que se señala: “El que el valor del animal no sea indemnizable obedece, con seguridad, a su consideración como *res nullius*.”

el art. 1 del texto refundido de la LRCSCVM como ley general y supletoria para lo no regulado expresamente.

Un ejemplo de la configuración de este régimen especial de responsabilidad del conductor es la opinión expresada por el Fiscal General del Estado en sus argumentaciones a raíz de una cuestión de inconstitucionalidad⁶⁰ presentada -por un juzgado de Galicia- sobre la Disposición Adicional Séptima del RDL 6/2015. Así la STC núm. 57/2018, de 24 de mayo de 2018, señala -entre las argumentaciones aportadas por el Ministerio Fiscal- lo siguiente:

“Esta regulación supone un régimen especial e incrementado de los supuestos de atribución de responsabilidad al conductor «que se aparta de la normativa general del art. 1.1 RDL 8/2004», a lo que se une la imposibilidad de aplicar la exoneración modulada que previene aquel precepto respecto de la culpa exclusiva del perjudicado o fuerza mayor extraña a la conducción, o la posibilidad de concurrencia de culpas, no contemplada en el régimen cerrado de la disposición cuestionada.

Afirma que el artículo 1 del Real Decreto Legislativo 8/2004 modula la responsabilidad del conductor, pero dicho sistema no se aplica al caso dados los términos de la disposición cuestionada, y ello sin perjuicio de que la STS 50/2016, de 11 de febrero, indica que la disposición no excluye que el titular del aprovechamiento cinegético pueda ser considerado responsable del accidente en aplicación de la norma general del artículo 1.902 CC. Considera que la disposición lleva a la desprotección de las víctimas, partiendo de la inexistencia de culpa alguna y de la imposibilidad de determinar la concurrencia de otra culpa determinante del resultado, encontrándose la protección del conductor al albur de su propia solvencia o de la contratación de un seguro privado, sin que la exposición de motivos justifique «este régimen singular», que fue cuestionado en los debates parlamentarios. Por tales razones considera que la regulación de carácter absoluto, que no admite modulaciones, no se compadece con el principio de interdicción de la arbitrariedad del artículo 9.3 CE, lo que determina la inconstitucionalidad de la norma.”

⁶⁰ STC 57/2018, de 24 de mayo de 2018.

Otro ejemplo de la materialización de la exigencia de este tipo de responsabilidad al conductor en esta tipología específica de accidentes es la SAP de Burgos núm. 16/2016 de 11 de enero de 2016. Esa sentencia resuelve sobre la responsabilidad derivada de un accidente ocurrido el día 22 de julio de 2014 -pocos meses después de la entrada en vigor de la normativa que hoy está vigente- entre un turismo y un jabalí. La Audiencia Provincial de Burgos confirma el pronunciamiento realizado por el Juzgado de Primera Instancia nº4 de Burgos que responsabilizaba al conductor de los daños ocasionados en el siniestro.

En el Fundamento de Derecho Segundo de esa sentencia, la Audiencia Provincial de Burgos establece una interesante comparativa del contenido del texto hoy en vigor para los accidentes con especies cinegéticas, y el art. 1.1 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. En esa comparación señala que en ambas normas “imperla la misma finalidad de hacer descansar en el conductor del vehículo la responsabilidad de los daños a las personas y los bienes por lo que en una se llama hechos de circulación, y en la otra, accidentes de tráfico ocasionados por atropellos a especies cinegéticas”. También señala que a pesar de tratarse de la misma responsabilidad por riesgo en ambos textos el régimen establecido en la actual redacción era necesario, al tratarse de un régimen especial tanto por la clase de accidentes a que se refiere, como del tipo de daños causados por las piezas de caza que contempla. Por ello, se puede señalar como voluntad del legislador, que la nueva regulación de los accidentes de circulación con especies cinegéticas conforma un régimen especial diferenciado del régimen de responsabilidad de la Ley del seguro del automóvil⁶¹ y del de la LC. De no ser así, seguiría aplicándose en este tipo de accidentes la responsabilidad objetiva que regula el art. 33 de la LC haciendo responder a los titulares de los aprovechamientos cinegéticos de las consecuencias de estos siniestros.

También es preciso decir que para los accidentes con piezas de caza ese régimen especial diferenciado, aprobado en el año 2014, ha pretendido terminar con los pronunciamientos judiciales que, a pesar de la reforma del año 2005, seguían objetivando la responsabilidad en perjuicio de los cotos de caza. Ello se ha realizado traspasando esa objetivación de la responsabilidad precisamente a los conductores. En consecuencia,

⁶¹ RDL 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. BOE núm.267 de 5 de noviembre de 2004.

desde el año 2014 las distintas Audiencias Provinciales⁶² ha ido adoptando sus decisiones en base a ese criterio. Ejemplo clarificador es la resolución adoptada por la SAP de Asturias núm. 303/2017, de 12 de junio, que se pronuncia en los siguientes términos:

“En definitiva, la nueva redacción de la disposición adicional novena (hoy, séptima) establece, como norma general, la responsabilidad del conductor de todos los daños a personas o bienes derivados de los accidentes de tráfico ocasionados con especies cinegéticas en las vías públicas. Es una norma de atribución o imputación legal objetiva de responsabilidad al conductor, que no se basa, por tanto, en su nivel de diligencia o negligencia en la conducción del vehículo, ni en el incumplimiento de las normas de tráfico. Regla general que tiene dos excepciones: que quepa atribuir la responsabilidad del accidente al titular del aprovechamiento cinegético o, en su defecto, el propietario del terreno, de ser el accidente de tráfico consecuencia directa de una acción de caza y/o al titular de la vía. Ahora bien, todas las demás circunstancias que deben concurrir tanto en uno, como en otro supuesto según la disposición citada, deben ser acreditadas por dicho conductor, quien no podrá (según el tenor literal de la norma) valerse de la doctrina de la facilidad probatoria, cuya aplicación atribuiría -obviamente- a aquellos la carga de probarlas”.

En otro orden de cosas, hay que decir que los párrafos segundo y tercero de la actual Disposición Adicional Séptima representan dos excepciones en las que al conductor del vehículo accidentado se puede ver liberado de su responsabilidad en este tipo de percances: en primer lugar, cuando se pueda declarar la responsabilidad de los titulares de los aprovechamientos cinegéticos o, en su caso, de los propietarios de los terrenos ; y, seguidamente, cuando se pueda responsabilizar al titular de la vía en los casos especiales que la disposición señala. El análisis de esos concretos supuestos se realizará en los siguientes apartados.

No obstante, hay que decir que esas dos excepciones que la norma contempla recuerdan bastante a las causas de exoneración contempladas en el art. 1.1 del RDL 8/2004 y así viene reflejado en la -antes referida- SAP de Burgos núm. 16/2016 de 11 de enero de 2016. Se trata de excepciones a la responsabilidad del conductor, que opere

⁶² SAP de Burgos núm. 309/2016, de 2 de septiembre de 2016, SAP de Segovia núm. 238/2017, de 10 de noviembre de 2017 y SAP de Valencia núm. 326/2017, de 29 de septiembre de 2017.

la misma forma -excluyendo su responsabilidad- que los supuestos de fuerza mayor o de culpa exclusiva de la víctima que allí se recogen.

En este sentido es importante señalar que los dos supuestos de exoneración de responsabilidad del conductor se podrían encuadrar como “hecho de tercero”. Como señala ÁLVAREZ OLALLA⁶³, el hecho de tercero al no venir recogido en nuestra Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a motor, como causa de exoneración de responsabilidad objetiva, es habitual que se encuadre en el supuesto de fuerza mayor. Por tanto, con la actual regulación, se puede afirmar que, en los accidentes de circulación con especies cinegéticas, la irrupción de las piezas de caza en la vía pública no constituye por sí sola un caso de fuerza mayor, ya que es doctrina fijada por el TS⁶⁴ que se trata de caso fortuito y en consecuencia dentro de la cobertura de responsabilidad civil del SOA por el que el conductor del vehículo, a través de su seguro obligatorio, debe responder tanto por los daños personales como materiales causados a terceros.

Se podrá apreciar fuerza mayor extraña a la conducción, incluyendo en este concepto el “hecho de tercero”, en los dos supuestos de exoneración de la responsabilidad del conductor que la propia disposición séptima cita, y que en los próximos apartados se pasan a detallar, que son: la responsabilidad del titular del aprovechamiento cinegético o propietario del terreno, así como la responsabilidad del titular de la vía.

En definitiva, se puede comprobar que existen dos interpretaciones sobre el alcance de la responsabilidad del conductor conforme a lo recogido en el párrafo primero de la Disposición Adicional Séptima del RDL 6/2015. De una parte, la que entiende que dicha responsabilidad se corresponde con la señalada en el art. 1 del RDL 8/2004 y que, por tanto, el conductor del vehículo accidentado con una pieza de caza responderá objetivamente respecto de los daños personales ocasionados a terceros y subjetivamente respecto de los daños materiales. Esta es la interpretación que defiende ALVÁREZ OLALLA, así como el TS. Y de otro lado, nos encontramos con Audiencias Provinciales, como las de Burgos o Asturias, cuya interpretación es la de que -conforme al tenor literal de la Disposición Adicional Séptima del RDL 6/2015- el conductor que se ve involucrado en un accidente con una especie cinegética responde objetivamente de todos los daños a personas o bienes derivados del accidente, con independencia de su diligencia o

⁶³ ÁLVAREZ OLALLA, M.P. ,Ob. cit. pág. 41.

⁶⁴ SSTS núm. 3/2015, de 4 de febrero de 2015 y núm. 50/2016, de 11 de febrero de 2016.

negligencia en la conducción del vehículo. No obstante, a pesar de que tal diferencia en la interpretación del precepto no es baladí, la realidad es que en la práctica no está generando mucha controversia. Quizá ello sea debido al alto nivel de exigencia exigible al conductor del vehículo a motor durante su conducción. Ello hace que sea difícil para el conductor el poder verse liberado de su responsabilidad por los daños materiales ocasionados a terceros en cualquier accidente de circulación, incluidos los que se producen con una pieza de caza. En este sentido son numerosos los preceptos legales y reglamentarios reguladores del tráfico de vehículos que son tomados en consideración para exigir al conductor su alta diligencia en la conducción. Como ejemplos podemos señalar: el art. 21.1 del RDL 6/2015, de 30 de octubre, que establece:

“El conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse.”

En el mismo sentido, el art. 46.1 del RD 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el RDL 339/1990, de 2 de marzo, señala lo siguiente:

“Se circulará a velocidad moderada y, si fuera preciso, se detendrá el vehículo cuando las circunstancias lo exijan, especialmente en los casos siguientes: c) Cuando haya animales en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella.”

3.2. Responsabilidad del titular del aprovechamiento cinegético o propietario del terreno

Frente a la regla general de atribución de la responsabilidad al conductor en los accidentes de circulación con especies cinegéticas se encuentra el supuesto recogido en el segundo párrafo de la Disposición Adicional Séptima del RDL 6/2015 que señala lo siguiente: “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.”

Como se ha señalado con anterioridad, la redacción previa a la modificación operada en el año 2014 respecto de la posible imputación de responsabilidad a los titulares de los cotos o, en su defecto a los propietarios de los terrenos, por los accidentes ocasionados con piezas de caza era la siguiente : “Los daños personales y patrimoniales en estos siniestros, sólo serán exigibles a los titulares de aprovechamientos 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.”

Por lo tanto, comparando ambas redacciones podemos apreciar importantes diferencias. La primera cuestión a tomar en consideración es que el legislador de 2014 suprimió de la norma la atribución directa de responsabilidad a los titulares de los aprovechamientos cinegéticos a través de la eliminación del requisito de la “falta de diligencia en la conservación del terreno acotado” al objeto de evitar los problemas interpretativos y pronunciamientos contradictorios de las distintas Audiencias Provinciales. También es preciso reseñar que, aunque se produce esa supresión y se añaden determinados requisitos que restringen la imputación de responsabilidad derivada de la acción directa de cazar, con la nueva redacción del párrafo segundo de la disposición adicional séptima no se limita la responsabilidad al supuesto de acción de caza que la propia norma contempla, sino que -como señala el TS en su sentencia núm. 50/2016 de 11 de febrero- existe la posibilidad de imputación de responsabilidad derivada del accidente al titular del aprovechamiento cinegético “en aplicación de la norma general del artículo 1902 CC”. No obstante, es justo decir que la aplicación práctica de esa afirmación del TS está muy limitada. Si ya entraña dificultad que el conductor pueda probar la existencia de los requisitos exigidos por la Disposición Adicional Séptima del RDL 6/2015 para la imputación de responsabilidad al titular del coto de caza, hay que decir que la acreditación de concurrencia de culpa o negligencia del coto, por causas distintas a la expresamente recogidas en esa normativa especial vigente, es una tarea algo más que difícil, por no decir imposible. De ahí su limitada aplicación en la práctica.

Así las cosas, el supuesto que contempla expresamente el párrafo segundo de la Disposición Adicional vigente para liberar de responsabilidad al conductor del vehículo accidentado e imputar la responsabilidad al titular del aprovechamiento cinegético o, en su defecto, al titular de los terrenos contiene una serie de requisitos que deben concurrir de manera cumulativa y que se pasan a detallar.

3.2.1 Requisitos para imputación directa de responsabilidad al titular del aprovechamiento cinegético o, en su caso, al propietario del terreno

El primer requisito contemplado es que el accidente debe ser consecuencia directa de la acción de cazar. El art. 2 LC define qué se entiende por acción de cazar: “Es acción de cazar la ejercida por las personas mediante el uso de artes, armas, animales o medios homologados apropiados para buscar, atraer, perseguir o acosar a los animales, con el fin de darles muerte, apropiarse de ellos o de facilitar su captura por una tercera, así como la ejecución de los actos preparatorios que resulten directamente necesarios para esos fines.” Por lo tanto, el conductor del vehículo accidentado, para liberarse de su responsabilidad y atribuírsela al titular del coto, deberá probar -en primer lugar- la existencia de un nexo causal entre la acción de cazar descrita y la irrupción del animal en la vía.

Seguidamente otro de los requisitos añadidos que recoge la disposición es que debe de tratarse de una acción de caza de naturaleza colectiva. Sobre este aspecto hay que decir que la normativa no define con exactitud qué se considera acción de caza colectiva lo que ha llevado a que existan diferentes interpretaciones respecto de algunas modalidades de caza. En este sentido, la jurisprudencia interpreta de manera uniforme la naturaleza colectiva de las monterías, ganchos y batidas ya que las mismas se realizan de manera simultánea y conjunta por varios cazadores. Sin embargo, existen pronunciamientos contradictorios sobre el ejercicio de la caza en las modalidades de aguardos y recechos. Algunos Jueces interpretan que se trata de modalidades de caza de naturaleza colectiva, aunque de ejercicio individual, en cuanto a que existe la posibilidad de ser ejercida por una colectividad de personas. Ejemplo de esa contradicción es la SAP de Lugo 190/2016 de 3 de mayo. En la misma se revoca la sentencia dictada por el Juzgado de Primera Instancia que absolvía al titular del aprovechamiento cinegético de pagar la indemnización por los daños ocasionados en el accidente de un turismo con un corzo. Según el Juez de Instancia, a falta de una definición legal sobre lo que haya que entenderse por acción colectiva de una especie de caza mayor y considerando el rececho del corzo una modalidad de caza de carácter individual, “no puede considerarse que el

accidente de tráfico enjuiciado fuera consecuencia directa de una acción de caza colectiva de caza mayor”, por lo que resolvió absolviendo de responsabilidad al coto de caza demandado. Por el contrario, la Audiencia Provincial señala en su Fundamento de Derecho Segundo lo siguiente:

“...con todas las dudas que fundamenta la interpretación de la nueva D.A. 9ª de la Ley 6/2014 de 7 de abril a lo que se refiere en aquel accidente de tráfico sea consecuencia de una acción de caza colectiva, no parece estar refiriéndose a la modalidad de caza autorizada, sea esta una modalidad individual, como el rececho, o colectiva, como las batidas, sino a la participación de un colectivo de personas en dicha acción de cazar, de forma que aún cuando la modalidad de caza que se había autorizado en el presente caso venía referido a la caza de rececho de corzo y era, por tanto, una modalidad individual, la posibilidad de ejercicio contemporáneo por varios cazadores de dicha modalidad de caza mayor hace ver que se trata de una acción de caza colectiva y, por tanto, se cumplen los requisitos para el éxito de la acción ejercitada tal como vienen exigidos en D.A. 9ª Ley 6/2014 de 7 de Abril.”

Por ello, la Audiencia Provincial interpreta -en contraposición al Juez de Instancia- que el rececho forma parte de una acción de caza mayor de naturaleza colectiva y, por lo tanto, se encuadra dentro de los requisitos exigidos por el segundo párrafo de la disposición adicional reguladora de este tipo específico de régimen de responsabilidad derivado de los accidentes de circulación con especies cinegéticas y resuelve condenando al coto de caza al pago de la indemnización por los daños ocasionados en el accidente del turismo con el corzo.

También se contempla como requisito adicional, que la especie que provoque el accidente debe tener la consideración de especie de caza mayor. El apartado 3 del art. 4 LC establece: “Las piezas de caza se clasificarán en dos grupos: caza mayor y caza menor. Tendrán la consideración de piezas de caza mayor la cabra montés, el ciervo, el corzo, el gamo, el jabalí, el lince, el lobo, el muflón, el oso, el rebeco y cuantas especies sean declaradas como tales por el Ministerio de Agricultura.” Por tanto, a pesar de que en la mayoría de los accidentes de circulación las especies cinegéticas involucradas tienen la consideración de especies de caza mayor –en especial el jabalí y el corzo- , en los casos en que el accidente de circulación sea provocado por una especie cinegética de caza

menor los titulares de los aprovechamientos cinegéticos no serán responsables de los daños por ella provocados, puesto que quedarían fuera del concreto ámbito de responsabilidad señalado en el segundo párrafo de la disposición adicional en vigor.

Finalmente, y de manera cumulativa con los requisitos mencionados, la norma señala un requisito de carácter temporal que acota la responsabilidad de los titulares de los cotos de caza a que la acción colectiva de caza mayor haya tenido lugar bien en el mismo día en que tiene lugar el accidente o bien que haya finalizado dentro de las doce horas antes del mismo. Respecto de este requisito hay que señalar que la redacción inicial del Anteproyecto de Ley presentado por el Gobierno⁶⁵ recogía un marco temporal más amplio, concretamente hasta veinticuatro horas antes, en lugar de las doce horas que finalmente contempla. Sin embargo, las presiones del colectivo de cazadores llevaron a que el Grupo Parlamentario Popular introdujera una enmienda⁶⁶ reduciendo ese marco temporal a doce horas en beneficio de los titulares de los aprovechamientos cinegéticos. Su defensa estaba basada en que una vez finalizada la cacería la pieza de caza mayor, al no tener ninguna presión de los cazadores, retorna a su lugar de cobijo antes de esas doce horas y, por tanto, entendían que no era justo relacionar con la acción cinegética un accidente con una pieza de caza por encima de ese marco temporal y en consecuencia responsabilizar al coto del mismo. Este es un motivo más de crítica al nuevo sistema de responsabilidad implantado debido a que especies como el jabalí –la mayor especie implicada en esta tipología de accidentes- son en numerosas ocasiones acosados en las cacerías por los perros de los cazadores durante bastantes kilómetros y podrían retornar a sus hábitat naturales en el día siguiente a la cacería o transcurridas esas doce horas desde la finalización de la misma, supuesto que excluiría de imputación de responsabilidad al coto de caza según la normativa en vigor.

En resumen, como señala GARCÍA SÁNCHEZ⁶⁷, cuando el atropello del animal traiga causa directa, eficiente y adecuada de esa acción de cazar en sus diferentes modalidades permitidas (aguardos, recechos, batidas, ganchos o monterías), con la irrupción de esas piezas de caza -esencialmente de caza mayor acosadas o que huyen- en

⁶⁵ Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados, X Legislatura, núm. 70-1. Serie A: Proyectos de Ley, de 18 de octubre de 2013.

⁶⁶ Boletín Oficial de las Cortes Generales. Congreso de los Diputados, X Legislatura, núm. 70-2. Serie A: Proyectos de Ley, de 12 de diciembre de 2013.

⁶⁷ GARCÍA SÁNCHEZ, E. "La Responsabilidad de los cotos de caza por daños causados por animales. Especial referencia a la aplicación del art. 449.3 de la LEC", en *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil Y Seguro*, núm. 42. Año 2012.

la vía pública que transcurre o linda con el coto de caza, permitirá atribuir la responsabilidad por los daños causados en el accidente de circulación a los titulares de los aprovechamientos cinegéticos o, en su defecto, a los propietarios de los terrenos.

Respecto a la titularidad de los aprovechamientos cinegéticos o a la propiedad de los terrenos es importante señalar que existen tanto de titularidad pública como privada. Ello es importante a efectos de dirimir cuál sería la jurisdicción competente en caso de reclamación de indemnización derivada de un accidente de circulación ocasionado por una especie cinegética, siendo la jurisdicción contencioso-administrativa la competente en caso de que el aprovechamiento cinegético o, en su caso, la propiedad del terreno sea de titularidad pública y la jurisdicción civil en caso de que lo sea de titularidad privada.

3.2.2 La principal problemática de la imputación de responsabilidad a los titulares de los aprovechamientos cinegéticos: la carga de la prueba

Como se ha señalado, el criterio general de imputación de la responsabilidad por los daños ocasionados en los accidentes de circulación con especies cinegéticas es la imputación de dicha responsabilidad al conductor del vehículo accidentado. Sólo excepcionalmente, cuando se cumplan todos y cada uno de los requisitos señalados en el párrafo segundo de la actual disposición adicional séptima del RDL 6/2015 se podrá imputar la responsabilidad al titular del aprovechamiento cinegético o, en su defecto, al titular de los terrenos. Por todo ello, únicamente cuando el conductor del vehículo accidentado pueda probar la concurrencia de esos requisitos legales exigidos, podrá verse liberado de su responsabilidad.

En este sentido, si ya era complicado para el conductor, *ex art. 217.2 LEC*, acreditar que el accidente había sido consecuencia directa de la acción de cazar -requisito vigente desde la regulación del año 2005- con la redacción en vigor y con la adición de varios requisitos añadidos, es difícil que el conductor pueda liberarse de su responsabilidad y hacer responsable al titular del coto de caza, precisamente debido a la dificultad probatoria que tiene el conductor accidentado para acreditar la concurrencia de los requisitos exigidos para ello.

De entre esos requisitos exigidos, es especialmente complicado que el conductor pueda acreditar si en las proximidades del lugar del accidente ha existido o no acción de caza colectiva. Y todavía más difícil resulta el tener conocimiento de las horas de inicio y finalización de las cacerías. En relación con ello, es preciso decir que la normativa de

caza existente en la mayoría de las CCAA contempla la obligación de notificación -con cierto plazo de antelación- a la Administración, por parte de los titulares de los aprovechamientos, de la celebración de algunas acciones de caza colectiva de piezas de caza mayor. Sin embargo, no se contempla esa obligación para todas las posibles modalidades de caza mayor de naturaleza colectiva, y en algunas ocasiones, aunque se contempla, no se controla y -por tanto- quedan sin registrar. En este sentido se pronuncia la SAP de Burgos núm. 447/2016, de 22 de diciembre, que revoca la sentencia pronunciada por el Juez de Primera Instancia que liberaba de responsabilidad del conductor en el accidente de su vehículo con un corzo y responsabilizaba al coto de caza al disponer de la correspondiente autorización administrativa para su caza. Así la propia Audiencia Provincial de Burgos señala la dificultad probatoria del conductor accidentado en los siguientes términos:

“Es cierto que el perjudicado por el accidente, propietario o aseguradora del vehículo dañado en la colisión con el animal, no tiene fácil probar el presupuesto legalmente exigido para poder apreciar la responsabilidad de los titulares de aprovechamientos cinegéticos, si tenemos en cuenta que no es preciso ni pedir autorización, ni comunicar previamente a la Administración (Junta de Castilla y León) los días que se va a cazar, pues de conformidad con el Informe de 1 de Febrero de 2016 del Servicio de Medio Ambiente, Delegación Territorial de Burgos, se puede cazar cualquier día siempre que estén dentro del periodo hábil establecido por la Orden Anual de Caza.

Ahora bien, esta dificultad probatoria no puede llevarnos a considerar, sin un mínimo apoyo probatorio, que todos los días festivos o cuasi festivos, sábados o domingos, dentro del periodo hábil para la caza se han realizado batidas de corzo, ni siquiera los primeros sábados o domingos del periodo de caza, cuando la parte demandada, expresamente, al contestar a la demanda manifiesta que " *ni el día 4 de Abril de 2015, ni en las 12 horas anteriores y posteriores hubo cacería colectiva autorizada de especie de caza mayor en el Coto de Caza del que es arrendataria mi mandante* ", y que la Junta de Castilla y León en el documento nº 5 aportado con la demanda (folio 46) informa " *ni el día 4 de Abril de 2015 ni en las 12 horas previas hubo cacería colectiva autorizada de especies de caza mayor en el coto de caza citado, BU-10685*".

Con los datos obrantes en la causa no es posible establecer como hecho probado que el día 4 de abril de 2015 en el que tuvo lugar el accidente se hubiera realizado acción colectiva de caza en el Coto de la demandada, que constituye el presupuesto de la responsabilidad del titular del aprovechamiento cinegético según la legislación vigente.”

Todo ello ha llevado a fuertes críticas sobre la regulación vigente⁶⁸, entendiéndose que esa regulación ha buscado exonerar a los responsables de la actividad cinegética en detrimento de los conductores, cargando la responsabilidad, entre las dos actividades de riesgo concurrentes en los accidentes de circulación con especies cinegéticas, a la actividad de la circulación de vehículos, y prácticamente liberando de responsabilidad -por la actividad cinegética- a los cotos de caza.

De esta forma, y debido a esta dificultad probatoria, en la actualidad son escasos los pronunciamientos judiciales -sobre todo en la jurisdicción civil- que atribuyen la responsabilidad a los cotos de caza, incluso en las ocasiones en las que el conductor accidentado ha probado la existencia de acción de caza mayor colectiva dentro del requisito temporal que contempla la norma. Ejemplo de ello es la SAP de Navarra núm. 594/2018, de 5 de diciembre, en la que se confirma la sentencia de instancia desestimando las pretensiones del conductor accidentado con un jabalí de que se condene al coto de caza a la indemnización de los daños ocasionados en el accidente. A pesar de que queda acreditada en el pleito la existencia de acción de caza mayor colectiva dentro del marco temporal exigido no queda probada la vinculación directa con la concreta acción de caza. Básicamente la Audiencia Provincial de Navarra viene a resolver que a pesar de que el accidente se produce dentro del término geográfico del coto no queda probado que el jabalí con el que el vehículo se ha accidentado provenga de la concreta batida realizada ese día en el coto de caza. Este tipo de pronunciamientos hacen valer las fuertes críticas que se vienen haciendo a la normativa vigente ya que es prácticamente imposible que el conductor accidentado pudiera llegar a acreditar de manera irrefutable esa vinculación directa del jabalí con la concreta acción de caza.

Quizá por ello algunos órganos judiciales – aunque no es frecuente- se resisten a aplicar de manera estricta la normativa en vigor para este tipo de accidentes de

⁶⁸ La propia STS 50/2016, de 11 de febrero se hace eco de las críticas al legislador de 2014 diciendo: “Las críticas que ha recibido ya, acusándole incluso de haber cedido ante el grupo de presión de los cazadores,…”

circulación. Un ejemplo de ello es el pronunciamiento de la Audiencia Provincial de Valencia en su SAP núm. 264/2018, de 30 de mayo. En esta ocasión la Audiencia valenciana revoca la sentencia de instancia, que eximía al coto de caza de los daños ocasionados en un accidente de un vehículo con un jabalí en aplicación de la normativa vigente, y condena al coto de caza al pago de los mismos. La justificación para ese pronunciamiento se basa en que la Administración valenciana no exige la notificación previa de la acción de caza en la modalidad de aguardo de jabalí y el coto demandado no ha acreditado en el pleito ni la inexistencia el día del accidente de esa acción de caza ni tampoco la diligencia necesaria para evitar la salida de los animales a la vía donde se produjo el accidente.

3.2.3 Nueva vía de imputación de la responsabilidad en accidentes de tráfico con especies cinegéticas tras la STC de 17 de octubre de 2018

Además de las numerosas críticas que se han producido al nuevo régimen de responsabilidad establecido para los accidentes de circulación con especies cinegéticas con la modificación operada en 2014, algunos órganos judiciales han declarado expresamente su oposición. Unos directamente -como hemos visto en el apartado precedente- dejando de aplicarlo estrictamente y otros, como veremos seguidamente, expresando sus dudas sobre la posible inconstitucionalidad de la normativa en vigor.

Ejemplo de ello lo vemos en el Auto de 2 de noviembre de 2017, el Juzgado de Primera Instancia e Instrucción núm. 3 de Ponferrada, por el que se acordó plantear cuestión de inconstitucionalidad de la Disposición Adicional Novena de la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, modificada por la Ley 6/2014, de 7 de abril, por vulneración de los artículos 9.3 CE (principio de interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos) y 14 CE (principio de igualdad). En el litigio planteado en la instancia el demandante, un conductor que se había accidentado con un corzo, demandaba al coto de caza que lindaba con la vía pública donde se produjo el accidente. El TC mediante la Sentencia 57/2018, de 18 de mayo, y conforme a la solicitud realizada tanto por el Abogado del Estado como por el Fiscal General del Estado, procede a la inadmisión de la cuestión planteada por incumplimiento de los presupuestos procesales exigidos por el art. 35 de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional (LOTIC). No obstante, el Fiscal General del Estado -en su petición subsidiaria tras la solicitud de inadmisión- expresa sobre la normativa cuestionada lo siguiente: "...la regulación de carácter absoluto, que

no admite modulaciones, no se compadece con el principio de interdicción de la arbitrariedad del artículo 9.3 CE, lo que determina la inconstitucionalidad de la norma.”

También, y poco más de un mes después del planteamiento realizado por el juzgado gallego, el Juzgado de lo Contencioso-administrativo Núm.1 de Logroño planteó mediante Auto de fecha 15 de diciembre de 2017 cuestión de inconstitucionalidad de la normativa en vigor sobre responsabilidad en accidentes de circulación con especies cinegéticas. En esta ocasión el órgano judicial sí que expone con detalle los motivos que le llevan a dudar de la constitucionalidad de la norma. Aunque finalmente la cuestión se desestima por el TC, las variadas fundamentaciones que la STC expone, incluidos los dos votos disidentes con la misma, son una muestra de la problemática actual que la regulación del régimen de responsabilidad de los accidentes de circulación con piezas de caza está provocando. Por todo ello, se procede a exponer un resumen del contenido de la STC núm. 112/2018, de 17 de octubre, para tratar de determinar el alcance que pueda llegar a tener.

La cuestión planteada se origina en el marco de la desestimación de una reclamación de responsabilidad patrimonial a la Administración de La Rioja por los daños ocasionados con motivo de un accidente de tráfico por atropello de un ciervo procedente de los terrenos adyacentes a la carretera LR-113, titularidad de la Comunidad Autónoma de La Rioja, en los cuales se realizan actividades cinegéticas. A juicio de la titular del Juzgado donde es recurrida esa desestimación , el conductor -en aplicación de la Disposición Adicional Séptima del RD 6/2015- siempre asume la responsabilidad de los daños por colisión con una especie cinegética, aun habiendo actuado diligentemente y con respeto a las normas de circulación, mientras que el titular del aprovechamiento cinegético y el titular de la carretera solo son responsables por excepción, Esta regulación, según su criterio, "es contraria a la responsabilidad objetiva de la Administración, que se configura en el art. 106.2 de la Constitución española."

Entre los posicionamientos defendidos se encontraban: de una parte, la Magistrada promotora de la cuestión junto con el Fiscal General del Estado cuya postura era la defensa de la inconstitucionalidad de la disposición normativa y, por otro lado, el Abogado del Estado, el Gobierno de la Comunidad Autónoma de la Rioja y La Real Federación Española de Caza (RFEC) que se postulaban por la desestimación de la cuestión de inconstitucionalidad planteada.

A diferencia del titular del Juzgado de Orense, la Magistrada de Logroño establece una fundamentación extensa y detallada de por qué considera contraria a la CE la regulación a aplicar en el supuesto que se le plantea. Así, considera que los arts. 32 y 34 de la Ley 40/2015 en sintonía con el art. 106.2 CE establecen un sistema de responsabilidad patrimonial de la Administración caracterizado por ser unitario, general, objetivo e integral en el que lo relevante no es el proceder antijurídico de la Administración, sino la antijuridicidad del resultado o lesión, entendiéndose que dicha antijuridicidad existe cuando el perjudicado no tenga el deber de soportar el daño. La Administración resulta, de esta forma, responsable, aunque no haya ilicitud alguna en su proceder, esto es, aunque no se haya producido infracción de normas o preceptos establecidos en la materia. Por todo ello, el texto resultante de la reforma del 2014 de aplicación al caso que se le plantea -a diferencia de su regulación precedente acorde al texto constitucional- ya no admite la conciliación interpretativa con el sistema objetivo de responsabilidad, siendo claro que la responsabilidad de la Administración titular del aprovechamiento cinegético, de los terrenos o de la vía pública, sólo se produce en los limitadísimos supuestos que están expresamente contemplados en la norma. Seguidamente la Magistrada concreta los juicios de aplicabilidad y relevancia. De esta forma señala que, si la norma se declara constitucional, la sentencia tendría que ser desestimatoria de la pretensión indemnizatoria de la parte demandante y si, por el contrario, se concluye que la norma infringe el art. 106.2 CE, serían de aplicación los preceptos que regulan la responsabilidad patrimonial de la Administración, debido a que hay un vínculo causal entre el accidente y el aprovechamiento cinegético siendo indiscutible el título de imputación debido a que la Comunidad Autónoma es titular del aprovechamiento cinegético. Además, la Magistrada detalla en su Auto que la norma introducida en 2014 introduce un sistema de responsabilidad “absolutamente contrario a nuestra tradición jurídica” señalando que “la norma cuestionada introduce una excepción a los principios generales de responsabilidad causados por animales, sostenidos desde la tradición romana hasta el presente”. También, el Auto recoge numerosas razones de derecho que hacen relevante e insuperable esta fricción entre la Disposición Adicional y la Constitución, entre las que cabe destacar: la falta de motivación del régimen de responsabilidad introducido por el legislador, la inversión del sistema de responsabilidad patrimonial o la insuficiencia del mero riesgo generado por la conducción para justificar esa inversión. Finalmente, la Magistrada concluye que aprecia inconstitucionalidad parcial en la norma cuestionada, de modo que la Disposición Adicional Novena -

actualmente séptima- sería contraria al art. 106.2 CE si se aplica a la Administración municipal, autonómica o estatal bien gestora del aprovechamiento cinegético o dueña del terreno o bien titular de la vía donde ocurre el accidente. Por el contrario, en los casos de titularidad privada no se produciría esa vulneración. No obstante, la Magistrada deja constancia expresa de que, en su opinión, también en esos casos la normativa cuestionada vulnera el principio de igualdad recogido en el art. 14 CE pues entiende que somete a régimen de responsabilidad por daño distinto a los particulares según la tipología del animal implicado en el accidente de tráfico.

Tras admitirse a trámite la cuestión planteada por la titular del Juzgado de Logroño es interesante reseñar la postura, coincidente con la Magistrada, adoptada por el Fiscal General del Estado. El Ministerio Fiscal defiende que la disposición cuestionada, al asentarse en una regla general de responsabilidad del conductor que únicamente contempla concretas excepciones, no se ajusta al marco constitucional establecido en el art. 106.2 CE. Por ello defiende la estimación de la cuestión, precisando que el objeto de la misma se ha de circunscribir a los dos primeros párrafos de la disposición cuestionada debido a que los términos en los que se ha planteado el litigio llevan a que la imputación de responsabilidad a la Administración autonómica se funde en su calidad de titular del aprovechamiento cinegético y no en la de titular de la vía pública.

Por otro lado, la RFEC, el Gobierno de La Rioja y el Abogado del Estado presentaron las correspondientes alegaciones solicitando al TC la desestimación de la cuestión planteada. En primer lugar, se expone que las cuestiones planteadas en el Auto por la Magistrada riojana tales como: la posible vulneración del principio de igualdad, la posición de privilegio de los explotadores privados de actividades cinegéticas o la posible arbitrariedad de la norma cuestionada por su insuficiente motivación, deberían quedar fuera de la consideración del Tribunal debido a que están fuera del supuesto de inconstitucionalidad parcial que formalmente se denuncia. Respecto de la posible vulneración del art. 106.2 CE que se plantea, afirman que no se produce debido a que ese precepto constitucional solo se refiere a la responsabilidad patrimonial en la que incurre la Administración como consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos y no como en el caso que se plantea en que la posición de la Administración no difiere de la que, en el mismo supuesto, correspondería a un particular en el ejercicio de su actividad privada. Defienden que la disposición cuestionada no infringe el art. 106.2 CE, pues el legislador, a través de esa norma, no ha vaciado de contenido la responsabilidad

patrimonial de los entes públicos, sino que ha optado, en el legítimo ejercicio de sus funciones constitucionales, por definir el título de imputación del daño atendiendo a la intervención que los distintos sujetos implicados tienen en la producción del mismo. Además, la disposición cuestionada, no excluye la posibilidad de acudir al art. 1902 CC en cualquier supuesto en el que se encuentre una razón legal, distinta de una acción de caza, que pueda considerarse suficiente para imputar el daño al titular de la explotación.

En primer lugar, hay que señalar que el TC acota la cuestión de inconstitucionalidad planteada -conforme a las solicitudes realizadas por el Abogado del Estado y el Ministerio Fiscal, e incluso del contenido de la propia solicitud de inconstitucionalidad parcial planteada finalmente por la Magistrada- a los dos primeros párrafos de la norma cuestionada, en la medida en que puedan ser contrarios al art. 106.2 CE. Por tanto, las posibles cuestiones de inconstitucionalidad denunciadas en el Auto, como la posible arbitrariedad de la norma o la vulneración del principio de igualdad, quedan fuera de ese ámbito y por tanto el TC no se realiza consideración alguna sobre ellas.

Tras una extensa exposición de la institución de la responsabilidad patrimonial de la Administración, el TC expone en el FJ 6º -respecto de la correcta interpretación del régimen objetivo de responsabilidad del art. 106.2 CE- su coincidencia con el Auto de planteamiento manifestando lo siguiente:

“...sería incompatible con dicho precepto constitucional una regla legal de responsabilidad en la que, una vez constatada la contribución causal de la actividad administrativa en el daño efectivamente verificado y a pesar de la actuación completamente diligente del administrado (en este caso, del conductor), se exonerase, sin más, a la Administración actuante, ignorando la posible concurrencia de un título de imputación que pudiera servir para atribuirle la responsabilidad del daño.

De acuerdo con ello, si la única interpretación posible del precepto cuestionado fuera la que se postula en el auto de planteamiento de la cuestión de inconstitucionalidad deberíamos proceder, sin más, a declarar la inconstitucionalidad del precepto cuestionado, pues, para el órgano judicial, una vez descartada la concurrencia del supuesto expresamente previsto en el párrafo

segundo de la controvertida disposición adicional novena (“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 aquel”), no hay más remedio que acudir al párrafo primero de la misma disposición, considerando, así, de forma automática, que el conductor es civilmente responsable, aun cuando haya actuado con completa diligencia.”

Sin embargo, seguidamente el TC argumenta el por qué procede a la desestimación de la cuestión de inconstitucionalidad planteada señalando respecto a lo anteriormente afirmado que “[e]s claro, sin embargo, que tal interpretación, puramente gramatical, no es la única posible dentro de los márgenes hermenéuticos comúnmente aceptados.” Así, viene a señalar que fuera del supuesto regulado expresamente en el párrafo segundo de la Disposición Adicional cuestionada, el órgano judicial aún puede plantear la existencia de algún título de imputación válidamente aceptado que permita atribuir el daño a una lesión efectivamente producida por el funcionamiento del servicio público. Tampoco excluye el tenor literal de la norma, la posibilidad de que el titular del aprovechamiento -como cualquier otra persona- pueda ser considerado responsable del accidente, en aplicación de las normas generales que regulan la responsabilidad.

Por todo ello el TC procede a desestimar la cuestión de inconstitucionalidad planteada concluyendo lo siguiente:

“... en un supuesto como el ahora planteado, en el que existe una actividad de titularidad administrativa o servicio público, la disposición adicional novena (actual disposición adicional séptima) de la Ley de tráfico sólo resulta compatible con el régimen de responsabilidad patrimonial de la Administración previsto en el artículo 106.2 CE, si se interpreta en el sentido de que, no existiendo acción de caza mayor, aún pueda determinarse la posible responsabilidad patrimonial de la Administración acudiendo a cualquier título de imputación legalmente idóneo para fundar la misma, sin declarar automáticamente la responsabilidad del conductor.”

Es importante señalar que existen dos votos particulares con fundamentaciones diferentes. El primero de ellos, del Magistrado OLLERO TASSARA, quien -de entrada-

afirma que la norma cuestionada le parece discutible. No obstante, su discrepancia con la mayoría se da, por un lado, en la interpretación que la Sentencia realiza del art. 106.2 CE avocando a petrificar un modelo objetivo y universalista de responsabilidad con repercusiones en el gasto público e ignorando el reenvío al legislador que el precepto constitucional sin ninguna duda establece; y de otra parte, la discrepancia se produce en el sentido de que en lugar de declarar directamente inconstitucional el precepto lo que hace el TC es recurrir a una pretendida interpretación de conformidad, que no es tal. En su opinión, se plantea con ello una interpretación *contra legem* para afirmar que el precepto es inaplicable. El segundo voto disidente es el del Magistrado NARVÁEZ RODRÍGUEZ, al que se adhiere también el Magistrado MONTOYA MELGAR. Señala, en primer término, respecto al juicio de relevancia, que con la argumentación recogida en el FJ 6º de la sentencia, el Tribunal debería haber acordado la inadmisibilidad de la cuestión de inconstitucionalidad planteada y no su desestimación por interpretación conforme del precepto legal cuestionado con el art. 106.2 CE. Respecto a su discrepancia de fondo entiende: de una parte, que el efecto de la “interpretación conforme” que recoge la sentencia se parece bastante a la declaración parcial de inconstitucionalidad (sólo para la Administración) que la Magistrada solicitaba en su Auto de planteamiento; por otro lado, entiende que la norma cuestionada expresa una determinada distribución legislativa de riesgos, prevista para todo tipo de sujetos jurídicos y basada en la propia etiología del evento dañoso y, por tanto, acorde con el art. 106.2 CE; y finalmente, deja caer la posibilidad de que esa concreta distribución de riesgos realizada por el legislador pueda ser arbitraria y por tanto se pueda plantear la vulneración del art. 9.3 CE.

En definitiva, La STC 112/2018, de 17 de octubre, ha venido a confirmar que el régimen vigente de responsabilidad de los accidentes de circulación con especies cinegéticas sigue generando polémica e inseguridad jurídica. No obstante, como se ha señalado, este pronunciamiento del TC abre la posibilidad de mitigar el régimen de responsabilidad de los conductores en los casos en los que el titular del aprovechamiento cinegético o, en su caso, del terreno, sea una Administración Pública.

3.3. Responsabilidad del titular de la vía pública en la que se produzca el accidente

La segunda excepción que la Disposición Adicional séptima del RDL 6/2015 contempla, para exonerar de responsabilidad al conductor del vehículo accidentado con

una especie cinegética, es la posibilidad de imputar al titular de la vía pública la responsabilidad de los daños producidos en el accidente que en esa vía se produce. Así lo señala el tercer párrafo de la mencionada Disposición Adicional que se pronuncia en estos términos:

“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.”

Nuevamente, y al igual que en el supuesto contemplado para la posible imputación de la responsabilidad en este tipo de accidentes a los titulares de los aprovechamientos, se produce -en favor de los titulares de las vías y en perjuicio de los conductores accidentados- una concreción y restricción de los títulos de imputación respecto de la regulación precedente. Mientras que en la regulación aprobada en el año 2005 el titular de la vía podía responder bajo el título de imputación genérico “como consecuencia de su responsabilidad en el estado de conservación de la misma y en su señalización” con la actual regulación se acota a dos restringidos e indeterminados supuestos como son “no haber reparado la valla de cerramiento en plazo” y “no disponer de la señalización específica de animales sueltos en tramos de alta accidentalidad por colisión de vehículos con los mismos”. Respecto a ello cabe decir que el Grupo Parlamentario del PNV trató de modificar el Anteproyecto de Ley presentado por el Ejecutivo en este aspecto proponiendo una modificación del texto, a través de la correspondiente enmienda. La propuesta realizada fue la sustitución de la exigente de reparación del vallado en plazo, por una más general falta de medidas preventivas en la vía o conservarlas en mal estado. El planteamiento realizado no consiguió los apoyos necesarios⁶⁹ por lo que se aprobó el texto conforme lo había planteado el Gobierno y así se ha mantenido hasta la actualidad.

Es preciso señalar que la gran mayoría de las vías públicas son de titularidad pública y, por tanto, la posible exigencia de responsabilidad por los accidentes con piezas de caza en esas vías ha de regirse por la normativa administrativa.⁷⁰ En algunas ocasiones,

⁶⁹ Boletín Oficial de las Cortes Generales. Congreso de los Diputados, X Legislatura, núm. 70-2 Serie A: Proyectos de Ley de 20 de diciembre de 2013.

⁷⁰ Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

como es el caso de las autopistas, la Administración realiza la concesión de una vía pública a una empresa privada, y en ese caso la posible responsabilidad de los accidentes que allí se puedan producir -incluidos los ocurridos con especies cinegéticas- sería de esa entidad privada y no de la Administración. Debido a su régimen específico, la posible responsabilidad derivada de los accidentes con especies cinegéticas en autopistas se tratará más adelante en un apartado específico.

Respecto de la posible responsabilidad derivada de accidentes con especies cinegéticas en carreteras y autovías, conforme señala ÁLVAREZ OLALLA⁷¹, la jurisprudencia del orden contencioso-administrativo venía apreciando -con la normativa precedente al año 2014- la responsabilidad patrimonial de la Administración titular de la vía por dos motivos: por defecto en la señalización que indique peligro por paso de animales, en supuestos en los que la presencia de éstos en la vía es habitual, o bien por falta de vallado en autovías.⁷² Parece que el legislador de 2014 quiso recoger ambos presupuestos configurando una redacción todavía más restrictiva en perjuicio del conductor. Ello ha suscitado la durísima crítica de LLAMAS POMBO⁷³, que equipara los dos presupuestos contemplados en la disposición vigente para posibilitar la responsabilidad del titular de la vía pública a supuestos de “cuasi dolo eventual del titular de la vía”. Ello lo defiende en el sentido de que, si el titular de la vía tiene conocimiento de que la valla está rota y no la repara o, a sabiendas de que se trate de un tramo con alta accidentabilidad por colisión de vehículos con animales, omite la señalización específica de animales sueltos, habría que pensar en responsabilidades de índole penal, dada la gravedad de la negligencia y las consecuencias que puede acarrear.

La fundamentación de esa imputación de responsabilidad se sustenta en el art. 57.1 LTCVMSV donde se establece lo siguiente:

“Corresponde al titular de la vía la responsabilidad del mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales. También corresponde al titular de la vía la autorización previa para la instalación

⁷¹ ALVAREZ OLALLA, M.P. Ob.cit. pág.3.

⁷² En esta línea la STS núm. 5731/2009, de 22 de septiembre de 2009 y también la STSJ de Cataluña núm. 336/2007 de 7 de mayo de 2007 que resuelven declarando la responsabilidad de la Administración.

⁷³ LLAMAS POMBO, E. Ob.cit. págs.30 y 31.

en ella de otras señales de circulación. En caso de emergencia, los Agentes de la Autoridad podrán instalar señales circunstanciales sin autorización previa.”

También el apartado b) del art. 2.3 de la Ley 37/2015⁷⁴, de 29 de septiembre, de carreteras señala que: “Son autovías las carreteras que, no reuniendo todos los requisitos de las autopistas, tienen calzadas separadas para cada sentido de la circulación y limitación de accesos a y desde las propiedades colindantes, y carecen de cruces a nivel.”

En definitiva, se puede concluir, como indica MARABEL MATOS⁷⁵, que el título de imputación vinculado a la Administración titular de la vía queda reducido a una indeterminada y difícilmente acreditable falta de reparación del vallado en plazo, aplicable tan sólo a las autopistas y autovías en que tal circunstancia fuera exigible, exonerándose asimismo ante la existencia de la señalización correspondiente⁷⁶, en aquellos tramos de peligrosidad contrastada.

3.3.1 Responsabilidad de las empresas concesionarias

Como se ha indicado anteriormente en los casos en que la Administración otorga la concesión de una autopista a una empresa es de aplicación su normativa específica, recogida en la Ley 8/1972⁷⁷, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión. Así el art. 27 de esa norma establece que: “El concesionario deberá conservar la vía, sus accesos, señalización y servicios reglamentarios en perfectas condiciones de utilización”. También en el mismo precepto se señala, en referencia a las obligaciones del concesionario en la prestación del servicio, que el mismo debe “Facilitarlo en condiciones de absoluta normalidad, suprimiendo las causas que originen molestias, incomodidades, inconvenientes o peligrosidad a los usuarios de la vía, salvo que la adopción de medidas obedezca a razones de seguridad o de urgente reparación.”

Como señala RINCÓN ANDREU⁷⁸, *a priori*, ningún cambio implica en la situación de las empresas concesionarias la vigente Disposición Adicional Séptima del

⁷⁴ Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras. BOE núm.234 de 30 de septiembre de 2015.

⁷⁵ MARABEL MATOS, J.J. Ob. cit. pág. 428.

⁷⁶ Señal P-24 así la identifica el art. 149.5 del Real decreto 1428/2003, de 21 de noviembre por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, como “Paso de animales en libertad. Peligro por la proximidad de un lugar donde frecuentemente la vía puede ser atravesada por animales en libertad”.

⁷⁷ Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión. BOE núm.113, de 11 de mayo de 1972.

⁷⁸ RINCÓN ANDREU,G. Ob. cit. pág.22.

RDL 6/2015 ya que ni antes ni después de la reforma operada en 2014 la norma la menciona, sino sólo al titular de la vía. No obstante, cabe entender que sería posible una aplicación analógica del último párrafo de esta Disposición Adicional a las empresas concesionarias, considerando que son responsables en los casos de falta de mantenimiento del cerramiento o falta de señalización. Además, dado el carácter de servicio sometido a la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, aprobada por el RDL 1/2007, de 16 de noviembre, podemos pensar en un “plus de diligencia” exigible a estas empresas derivado de un deber de seguridad implícito en la prestación del servicio.

En ese sentido se ha venido pronunciando la jurisprudencia. Ejemplo de ello es la reciente SAP de Navarra núm.25/2018, de 25 de enero de 2018. Esa resolución confirma la sentencia dictada por el Juzgado de Primera Instancia condenando a la empresa concesionaria de la autopista AP-15 -Autopistas de Navarra, S.A.- a pagar la indemnización por los daños ocasionados en el accidente de un turismo con un corzo el día 28 de marzo de 2016. La empresa concesionaria recurrió en apelación sosteniendo la infracción -por no aplicación- de la Disposición Adicional Séptima del RDL 6/2015. La Audiencia Provincial señala en su Fundamento de Derecho Tercero lo siguiente:

“...tal planteamiento no tiene en cuenta el régimen jurídico específico establecido para las autopistas en la Ley 8/1972 especialmente en sus artículos 1, 14 y 27, de manera que esta clase de vía pública, por sus especiales características y por el hecho de recibir su concesionaria un canon del usuario de las mismas, a cambio de su uso en concretas condiciones de seguridad, obliga a la entidad que explota tal concesión a proporcionar al usuario de aquellas las condiciones de seguridad establecidas en el art. 27, así prestar el servicio, que no se olvide lo es a cambio de precio, en condiciones de absoluta normalidad, suprimiendo las causas que originen molestias, incomodidades, inconvenientes o peligrosidad a los usuarios de la vía, servicio que ha de ser prestado ininterrumpidamente las veinticuatro horas del día, circunstancias, y en mayor medida la relativa a la seguridad, que resultan incompatibles con la existencia de animales en la calzada, aunque se trate de un lugar próximo a un ramal de enlace, pues con arreglo al atestado el atropello se produjo en la autopista de peaje mencionada, o aun cuando la valla no estuviese perforada, pues la existencia del corzo en la calzada, en el lugar indicado donde la colisión se produjo, denota que algo dejó de preverse, con lo que no cabe estimar que la recurrente agotase la diligencia que le era exigible, máxime cuando en la

misma zona el accidente de autos era el segundo que ocurría y cuando han sucedido luego otros dos más por invasión de corzos en la calzada, según información suministrada por el Gobierno de Navarra.”

En similares términos, y con parecida fundamentación, se pronuncia la SAP de Navarra núm. 416/2017, de 13 de octubre de 2017. En este caso la Audiencia Provincial confirma el pronunciamiento del Juez de Instancia que condena a la empresa concesionaria -Autopistas de Navarra, S.A.- al pago de la indemnización derivada del accidente de un vehículo con un jabalí el día 27 de agosto de 2016.

Finalmente, es importante hacer una referencia a la relación entre la responsabilidad de los cotos de caza y la responsabilidad de las empresas concesionarias del mantenimiento de las vías, así como la Administración titular de la vía. De lo señalado en la Disposición Adicional Séptima del RDL 6/2015 no se deduce incompatibilidad alguna entre la posible responsabilidad del titular de la vía, empresa concesionaria y del titular del aprovechamiento cinegético, o al propietario del terreno del que proviene la pieza de caza en el caso de que el accidente sea consecuencia directa de la acción de caza. Es decir, no son responsabilidades excluyentes porque pueden confluir en régimen de solidaridad.⁷⁹

⁷⁹ RINCÓN ANDREU, G. Ob. cit. págs. 11 y 12.

IV.- RECAPITULACIÓN Y REFLEXIONES FINALES

En los últimos años se ha producido un destacable aumento de los accidentes de circulación provocados por atropello de especies cinegéticas llegando a constituir un problema social. En las dos últimas décadas, la regulación legal de la responsabilidad extracontractual por los daños derivados de este tipo de accidentes se ha ido modificando y ello ha generado posiciones encontradas. Se han producido variaciones tanto en el tipo de responsabilidad exigible -objetiva o subjetiva-, como en los sujetos a los que se les pudiera imputar esa responsabilidad (titulares o propietarios de los cotos de caza, conductores de los vehículos accidentados o titulares de las vías públicas).

La regulación del actual régimen de responsabilidad en accidentes de tráfico con especies cinegéticas viene contemplada en la Disposición Adicional Séptima del RDL 6/2015 y se encuentra vigente desde la aprobación de la Ley 6/2014. Esta regulación establece una presunción general de responsabilidad del conductor del vehículo accidentado. Así, aunque el conductor cumpla las normas de circulación, si sufre un accidente de circulación por la irrupción de una especie cinegética en la vía pública responderá él de las consecuencias del siniestro. Esas consecuencias pueden ser tanto materiales, por daños causados en su vehículo, en las pertenencias que transporte o en otros vehículos u objetos contra los que pudiese colisionar, como personales, por daños del conductor, sus acompañantes o terceros contra los que pudiese impactar su vehículo. La norma excluye expresamente, debido a su consideración de *res nullius*, que se pueda reclamar al conductor el valor de la especie cinegética atropellada.

Respecto a la naturaleza de la responsabilidad del conductor por los daños personales y materiales ocasionados en el accidente con la pieza de caza, comparto la interpretación realizada por el TS en su razonamiento *obiter dicta* en la STS 50/2016, de 11 de febrero, en la que el TS señala que esa responsabilidad se corresponde con la recogida en el art. 1 del texto refundido de la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. Por tanto, en la medida en que en aplicación de la Disposición Adicional Séptima del RDL 6/2015 no existan otros responsables, en un accidente de circulación con una especie cinegética el conductor responderá objetivamente de los daños personales ocasionados a terceros y sólo debería responder

por los daños materiales ocasionados a terceros en los casos en que exista culpa o negligencia por su parte.

Esta nueva regulación de la responsabilidad derivada de los accidentes con especies cinegéticas ha generado, como se ha podido señalar, fuertes críticas de parte de la doctrina y algunas dudas sobre la interpretación del alcance de la misma. No obstante, la normativa vigente goza de ventajas e inconvenientes.

Entre los aspectos positivos es importante señalar que la nueva regulación concuerda más con la regulación realizada por los países de nuestro entorno para esta misma tipología de accidentes. En el derecho comparado europeo los titulares de los cotos -como norma general- no responden de los accidentes con fauna cinegética más que en algunos casos muy señalados⁸⁰. Normalmente responde el conductor del vehículo accidentado o en algunos casos el Estado.

Otra circunstancia favorable a la nueva regulación es la incidencia directa en la exención de gran parte de la responsabilidad de los titulares de los aprovechamientos cinegéticos. En este sentido hay que decir que con la normativa precedente en la mayoría de los casos en los que se producía un accidente con una pieza de caza se hacía responsable del siniestro al coto de caza anexo al lugar donde el mismo se producía. Como consecuencia se produjo un incremento importante del coste de la actividad cinegética debido a que los accidentes con piezas de caza aumentaban de manera exponencial y las primas de los seguros de responsabilidad civil que daban cobertura a ese riesgo cada vez eran más caras. Ello hizo que muchos titulares de aprovechamientos cinegéticos se plantearan su continuidad con la actividad de la caza. Por ello, representados por la RFEC, se movilizaron presionando al ejecutivo y participando con el legislativo- a través de los Grupos Parlamentarios- para modificar el régimen de responsabilidad que tanto les perjudicaba. En este sentido exponían que, si no se daba esa modificación, dejarían de cazar y ello iba a producir un mayor incremento, no sólo de accidentes de circulación con piezas de caza sino más daños en la agricultura y posible aparición de temidas enfermedades de transmisión animal como la peste porcina africana. Todo ello como consecuencia de la proliferación de especies cinegéticas, haciendo especial énfasis en las

⁸⁰ BALLESTEROS RODRÍGUEZ,S. Ob. cit. pág.295.

poblaciones de jabalí (principal causante de los accidentes de circulación con especies cinegéticas). En definitiva, la normativa en vigor ha conseguido evitar las consecuencias indeseables de la proliferación descontrolada de las especies cinegéticas.

Finalmente, como aspecto positivo del actual régimen regulador de la responsabilidad en accidentes de circulación con especies cinegéticas hay que señalar que instaura un régimen de aplicación más uniforme en todo el territorio nacional, aportando con ello una mayor seguridad jurídica. En este sentido, y a diferencia del régimen de regulación precedente, muchas CCAA⁸¹ se remiten, en su normativa de caza, a la normativa de tráfico para regular la responsabilidad derivada de los accidentes de circulación con especies cinegéticas. En el resto de CCAA nos encontramos con dos supuestos. Por un lado, las CCAA que no se remiten expresamente a la normativa de tráfico a pesar de regular la responsabilidad por daños de las especies cinegéticas en sus normas autonómicas de caza; y de otra parte, las que no han regulado nada sobre ello, y por tanto es de aplicación supletoria la Ley estatal de caza. En ambos supuestos en virtud del art. 149.1.21ª CE -que establece la competencia exclusiva del Estado en materia de tráfico- la Disposición Adicional Séptima del RDL 6/2015 es normativa básica aplicable en todo el territorio nacional. Es decir, con independencia de la vía pública española donde se produzca el accidente de circulación con una pieza de caza es de directa aplicación lo señalado en la Disposición Adicional Séptima del RDL 6/2015 lo que conlleva un tratamiento igualitario y uniforme de todos los ciudadanos ante una misma situación y ello, consecuentemente, aporta una mayor seguridad jurídica.

En otro orden de cosas, también hay que señalar que, tanto la aprobación de la normativa en vigor, como su aplicación y alcance, han generado numerosas controversias que suponen, desde mi punto de vista, serios inconvenientes para la continuidad de su futura vigencia.

⁸¹ Castilla Y León: Art. 12 de la Ley 4/1996, de 12 de julio, de caza de Castilla y León; Cantabria. Art. 63.6 de la Ley 12/2006, de 17 de julio, de caza de Cantabria; País Vasco. Art. 53.3 de la Ley 2/2011, de 17 de marzo, de caza; Navarra. Art. 86.1 de la Ley Foral 17/2005, de 22 de diciembre, de caza y pesca de Navarra; Aragón. Art. 70 de la Ley 1/2015, de 12 de marzo, de caza de Aragón; Castilla-La Mancha. Art.8.1 de la Ley 3/2015, de 5 de marzo, de caza de Castilla-La Mancha; Baleares. Art. 50 de la Ley 6/2006, de 12 de abril, balear de caza y pesca fluvial y, finalmente, La Rioja. Art. 13 de la Ley 9/1998, de 2 de julio, de caza de La Rioja.

De una parte, desde la aprobación de la nueva regulación de la responsabilidad derivada de los accidentes de circulación con especies cinegéticas en el año 2014: se ha cuestionado cómo era posible anteponer una actividad de recreo como es la caza sobre una vida humana; se ha criticado la falta de motivación del régimen de responsabilidad introducido por el legislador señalando que ni en el precedente régimen -aprobado en el año 2005- ni en el actual régimen -vigente desde el año 2014- se dio explicación alguna que acompañara el cambio legislativo introducido; también se ha puesto en duda que el conflicto de intereses entre los dos riesgos concurrentes en esta tipología de accidentes - la caza y la conducción- no está estudiado ni resuelto de manera justificada en la Disposición Adicional Séptima del RDL 6/2015 y, finalmente, parte de la doctrina ha manifestado abiertamente que el nuevo régimen de responsabilidad instaurado en esta tipología de accidentes ha alterado los tradicionales criterios de imputación objetiva aquiliana imputando con carácter general la responsabilidad, no a quien causa el daño o crea el riesgo, sino a quien lo padece o es víctima del mismo, es decir, al conductor del vehículo accidentado con la pieza de caza.

Por otro lado, respecto a la aplicación del régimen de responsabilidad vigente, es preciso señalar que, aunque la redacción actual -debido a su claridad y concisión- genera menos dudas interpretativas, siguen existiendo algunas. Ejemplos de ello son: la diferente interpretación respecto a si debe responder el conductor respecto de los daños materiales ocasionados a terceros, cuando ha sufrido un accidente con una pieza de caza y se ha mostrado diligente en la conducción; si la voluntad del legislador ha sido la inclusión en el régimen de responsabilidad para esta tipología de accidentes a todo tipo de vehículos o , si por el contrario, quería referirse a los vehículos a motor; o, para finalizar, las dudas razonables generadas sobre la compatibilidad del régimen específico regulador de este tipo de accidentes con la posible responsabilidad de la Administración derivada de su titularidad del aprovechamiento cinegético o la titularidad de la vía pública.

Finalmente, y en relación con las controversias comentadas sobre la interpretación y aplicación del vigente régimen de responsabilidad derivado de los accidentes de circulación con piezas de caza, el TC ha dejado expedita una vía de escape a la responsabilidad del conductor cuando el titular del aprovechamiento cinegético o, en su defecto, el propietario del terreno sea una Administración Pública. En esas ocasiones, al igual que cuando se trate de un accidente en una vía pública que no esté sujeta a concesión,

el conductor podrá eximirse de su responsabilidad por la vía de la reclamación patrimonial a la Administración conforme a la normativa administrativa.

En resumen, el marco normativo vigente sobre la responsabilidad derivada de los accidentes de circulación con especies cinegéticas expresa una determinada distribución legislativa del riesgo entre los diferentes sujetos intervinientes -conductores, titulares de los cotos de caza o propietarios de los terrenos y titulares de las vías públicas- que no parece estar suficientemente justificada. Ello ha provocado, como se ha podido señalar, duras críticas desde los distintos profesionales del ámbito jurídico (Magistrados del TC y del TS, Jueces, Fiscales, Abogados, Profesores, etc.). El legislador ha cedido ante la presión del *lobby* de los cazadores solucionando un gran problema para los titulares de los aprovechamientos cinegéticos, pero ha generado otro cargando la responsabilidad fundamentalmente en los conductores de los vehículos accidentados con piezas de caza. Y ese desequilibrio en la distribución de la responsabilidad recogido en la vigente Disposición Adicional Séptima del RDL 6/2015 puede llevar al planteamiento de posibles cuestiones de inconstitucionalidad por infracción del art. 9.3 CE.

Podrían solventarse algunos de los inconvenientes planteados con la propuesta que el propio TS realiza en su STS 50/2016, de 11 de febrero, en la que propone una modificación en el art. 5.1 del RDL 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la LRCSCVM, para que se contemple una excepción a esa exclusión de cobertura de daños ocasionados por las lesiones o el fallecimiento del conductor para esta tipología específica de accidentes.

Otra propuesta que podría ser interesante para una correcta distribución de la responsabilidad entre los diferentes sujetos intervinientes en esta tipología de accidentes sería plantear algo similar a la solución planteada en países como Portugal, Finlandia o Italia donde el Estado responde de los daños ocasionados por determinadas especies cinegéticas mediante un fondo que resulta de detraer una parte de los ingresos que obtiene a través de las tasas administrativas de caza. España es uno de los países europeos con más licencias de caza emitidas⁸² por lo que uno de los planteamientos a tomar en consideración sería detraer un porcentaje de los ingresos obtenidos por el Estado por las

⁸² Según el Anuario Forestal, publicado por el Ministerio de agricultura en 2017, fueron expedidas 826.777 licencias de caza en España en el año 2016.

diferentes tasas administrativas (licencias de caza, contribución de los terrenos cinegéticos, tasas por la realización de Planes de Ordenación Cinegética, etc.) al objeto de crear un fondo para afrontar parte de los daños que puedan ocasionar las especies cinegéticas, incluidos los accidentes de circulación. La consideración de *res nullius* de las piezas de caza no debiera -con carácter general- atribuir la responsabilidad a los conductores y eximir de su responsabilidad a quien de una u otra forma realiza una actividad de riesgo como es la caza. Con la creación de un fondo sería el Estado el que afrontara las indemnizaciones derivadas de este tipo de accidentes, pudiendo derivar -de forma indirecta a través de las correspondientes tasas- una parte importante del coste de esas indemnizaciones a los distintos sujetos intervinientes en la producción directa o indirecta de los daños ocasionados.

V.- BIBLIOGRAFIA

- ÁLVAREZ OLALLA. P., “¿Quién responde de los daños causados por colisión con animales que irrumpen en la calzada? Novedades Legislativas y Jurisprudenciales”, en *Revista doctrinal Aranzadi Civil-Mercantil*, núm.6, octubre, 2014. Págs. 33-43.
- BALLESTEROS RODRIGUEZ, S., *Responsabilidades en materia de caza*, Fedenca y Federación Española de Caza, Madrid, 2012.
- BUSTO LAGO, J.M., "La responsabilidad civil de las Administraciones Públicas", en REGLERO CAMPOS, L.F. (Coord.), *Tratado de responsabilidad civil*, Tomo II, 5ª Ed., Thomson Aranzadi, Cizur Menor, 2014.
- COLINA GAREA, R. *La responsabilidad civil de los dueños, poseedores y usuarios de animales (Un análisis desde la interpretación del art. 1905 CC)*. 1ª Ed., Reus, 2014.
- DE ÁNGEL YÁGÜEZ, R. “Comentarios al artículo 1906 CC” en SIERRA GIL DE LA CUESTA, I. (Coord.), *Comentario del Código Civil*. 2ª Ed., Bosch, Barcelona, 2006.
- DIEZ PICAZO, L, GULLÓN, A., *Sistema de Derecho Civil*, Tecnos, Madrid, 1989.
- DIEZ PICAZO, L., *Derecho de daños*, Civitas, Madrid, 1999.
- FERNÁNDEZ-CORREDOR SÁNCHEZ-DIEZMA. J., “Accidentes de tráfico por atropellos de especies cinegéticas. Comentario a la STC de 17 de octubre de 2018”, en *Revista CEF Legal*, núm.216, enero, 2019. Págs. 95-100.
- GÓMEZ-MAMPASO DEL PALACIO, R., *Las distintas formas de responsabilidad derivada de la tenencia de animales*, Grupo Difusión, Madrid, 2006.
- MARABEL MATOS, J.J., “De la *ocupatio* al *fructus fundi*. La evolución de la responsabilidad extracontractual en accidentes de tráfico causados por especies cinegéticas”, en *Revista de Derecho UNED*, 2016, núm.19, págs. 411 a 430.
- MARTÍNEZ-PEREDA, J.M., "Responsabilidad de las personas originada en hechos de los animales. Caza", en SIERRA GIL DE LA CUESTA, I. (Coord.), *Tratado de responsabilidad civil*, Tomo II, Bosch, 2008.
- PASCUAL ESTEVILL, L., *La responsabilidad extracontractual, aquiliana o delictual*, Tomo II, Volumen 2º. Bosh, Casa Editorial, S.A., Barcelona, 1990-1992.
- REGLERO CAMPOS, L.F., "Conceptos generales y elementos de delimitación", en REGLERO CAMPOS, L.F. (Coord.), *Tratado de responsabilidad civil*, Tomo I, 5ª Ed., Thomson Aranzadi, Cizur Menor, 2014.
- REGLERO CAMPOS, L.F., "Los sistemas de responsabilidad civil", en REGLERO CAMPOS, L.F. (Coord.), *Tratado de responsabilidad civil*, Tomo I, 5ª Ed., Thomson Aranzadi, Cizur Menor, 2014.

- RINCÓN ANDREU, G., “La responsabilidad civil en accidentes de circulación provocados por especies cinegéticas”, en *Revista de Derecho Actual*, Vol. V, 2018. Págs. 1 a 30.
- ROCA TRÍAS, E. y NAVARRO MICHEL, M., *Derecho de daños. Textos y materiales*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2011.
- ROCA TRÍAS, E. y NAVARRO MICHEL, M., *Derecho de daños. Textos y materiales*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2016.
- SANTOS BRIZ, J. “Comentarios al artículo 1905 del Código Civil”, en ALBADALEJO, M. *Comentarios al Código Civil y Compilaciones Forales*, Tomo XXIV, Editoriales de Derecho Reunidas, Madrid, 1984.
- SOLER PRESAS, A. y DEL OLMO GARCÍA, P. (Coordinadores), *Practicum Daños 2019*, Thomson Aranzadi, Cizur Menor, 2019.
- VICENTE DOMINGO, E., "Los daños causados por animales y en la caza", en BUSTO LAGO, J.M. Y REGLERO CAMPOS, L.F. (Coord.), *Lecciones de responsabilidad civil*, 2ª Ed., Thomson Aranzadi, Cizur Menor, 2013.
- VICENTE DOMINGO, E., "Los daños causados por animales y en el ámbito de la caza", en REGLERO CAMPOS, L.F. (Coord.), *Tratado de responsabilidad civil*, Tomo II, 5ª Ed., Thomson Aranzadi, Cizur Menor, 2014.
- YZQUIERDO TOLSADA, M., *Responsabilidad civil extracontractual. Parte general Delimitación y especies. Elementos. Efectos o consecuencias*. 5ª Ed., Dykinson, Madrid, 2019.

VI.- JURISPRUDENCIA

Tribunal Constitucional:

STC núm. 79/2019 de 05/06/2019 (Base Datos del TC)

STC núm. 112/2018 de 17/10/2018 (Base Datos del TC)

Tribunal Supremo:

STS (Sala de lo Contencioso-Administrativo) núm. 171/2020 de 11/02/2020. (Base de datos CENDOJ. ECLI: ES:TS: 2020:367)

STS (Sala de lo Civil) núm. 370/2016 de 03/06/2016 (Base de datos CENDOJ.ECLI: ES:TS:2016:2577)

STS (Sala de lo Civil) núm. 50/2016 de 11/02/2016 (Base de datos CENDOJ.ECLI: ES:TS:2016:436)

STS (Sala de lo Civil) núm. 3/2015 de 04/02/2015 (Base de datos CENDOJ.ECLI: ES:TS:2015:1044)

STS (Sala de lo Civil) núm. 227/2014 de 22/05/2014 (Base de datos CENDOJ.ECLI:ES:TS:2014:2263)

STS (Sala de lo Civil) núm. 3822/2014 de 09/09/2014 (Base de datos CENDOJ.ECLI: ES:TS:2014:3822)

STS (Sala de lo Civil) núm. 245/2014 de 14/05/2014 (Base de datos CENDOJ.ECLI: ES:TS:2014:1923)

STS (Sala de lo Civil) núm. 1337/2006 de 22/12/2006 (Base de datos CENDOJ. ECCLI: ES:TS:2006: 8680)

Tribunal Superior de Justicia:

STSJ de Cataluña (Sala de lo Contencioso-Administrativo) núm. 386/2020 de 03/02/2020 (Base de datos CENDOJ.ECLI: ES: TSJCAT:2020:1402)

STSJ de Galicia (Sala de lo Contencioso-Administrativo) núm. 560/2019 de 04/12/2019 (Base de datos CENDOJ. ECLI: ES: TSJGA: 2019:6853)

STSJ de Galicia (Sala de lo Contencioso-Administrativo) núm. 50/2019 de 06/02/2019 (Base de datos CENDOJ.ECLI: ES: TSJGAL:2019:1264)

STSJ de Cataluña (Sala de lo Contencioso-Administrativo) núm. 8/2019 de 10/01/2019 (Base de datos CENDOJ.ECLI: ES: TSJCAT:2019:440)

STSJ de Galicia (Sala de lo Contencioso-Administrativo) núm. 554/2018 de 19/12/2018 (Base de datos CENDOJ.ECLI: ES: TSJGAL:2018:5032)

STSJ de Madrid (Sala de lo Contencioso-Administrativo) núm. 660/2018 de 02/11/2018 (Base de datos CENDOJ.ECLI: ES: TSJM:2018:13881)

STSJ de Madrid (Sala de lo Contencioso-Administrativo) núm. 659 /2018 de 22/11/2018 (Base de datos CENDOJ.ECLI: ES: TSJM:2018:13880)

STSJ de Castilla y León (Sala de lo Contencioso-Administrativo) núm. 1310/2009, de 22/05/2009 (Base de datos CENDOJ.ECLI: ES: TSJCL:2009:3198)

STSJ de Castilla La Mancha (Sala de lo Contencioso-Administrativo) núm. 291/2005 de 14/06/2005 (Base de datos CENDOJ. ECLI: ES: TSJCLM: 2005:1459)

Audiencias provinciales:

SAP León (Sección Primera) núm. 180/2020 de 13/03/2020 (Base de datos CENDOJ.ECLI: ES: APLE:2020:269)

SAP Navarra (Sección Tercera) núm. 416/2019 de 25/07/2019 (Base de datos CENDOJ.ECLI: ES: APNA:2019:456)

SAP Navarra (Sección Tercera) núm. 594/2018 de 05/12/2018 (Base de datos CENDOJ.ECLI: ES: APNA:2018:1029)

SAP Valencia (Sección Sexta) núm. 264/2018 de 30/05/2018 (Base de datos CENDOG.ECLI: ES: APV:2018:2449)

SAP Navarra (Sección Tercera) núm. 25/2018 de 25/01/2018 (Base de datos CENDOJ.ECLI: ES: APNA:2018:311)

SAP Segovia (Sección Primera) núm. 238/2017 de 10/11/2017 (Base de datos CENDOJ.ECLI: ES: APSG:2017:325)

SAP Navarra (Sección Tercera) núm. 416/2017 de 13/10/2017 (Base de datos CENDOJ.ECLI: ES: APNA:2017:857)

SAP Valencia (Sección Sexta) núm. 326/2017 de 29/09/2017 (Base de datos CENDOJ.ECLI: ES: APV:2017:3756)

SAP Asturias (Sección Séptima) núm. 303/2017 de 12/06/2017 (Base de datos CENDOJ.ECLI: ES: APO:2017:1771)

SAP Burgos (Sección Segunda) núm. 447/2016 de 20/12/2016 (Base de datos CENDOJ.ECLI: ES: APBU:2016:1013)

SAP Oviedo (Sección Primera) núm. 243/2016 de 06/09/2016 (Base de datos CENDOJ.ECLI: ES: APO:2016:2374)

SAP Burgos (Sección Tercera) núm. 309/2016 de 02/09/2016 (Base de datos CENDOJ.ECLI: ES: APBU:2016:613)

SAP Bizkaia (Sección Quinta) núm. 226/2016 de 28/07/2016 (Base de datos CENDOJ.ECLI: ES: APBI:2016:1594)

SAP Navarra (Sección Tercera) núm. 364/2016 de 20/07/2016 (Base de datos CENDOJ.ECLI: ES: APNA:2016:796)

SAP Lugo (Sección Primera) núm.190/2016 de 03/05/2016 (Base de datos CENDOJ.ECLI: ES: APLU:2016:298)

SAP Burgos (Sección Tercera) núm. 16/2016 de 11/01/2016 (Base de datos CENDOJ.ECLI: ES: APBU:2016:141)

SAP Navarra (Sección Segunda) núm. 126/2012 de 06/06/2012 (Base de datos CENDOJ.ECLI: ES: APNA:2012:252)

SAP Cáceres (Sección Segunda) núm. 187/2000 de 24/07/2000 (Base de datos CENDOJ. ECLI: ES: APCC: 2000:666)

SAP Zamora (Sección Primera) núm. 229/2000 de 31/03/2000 (Base de datos CENDOJ. ECLI: ES: APZA: 2000:229)