



CUADERNOS DE LA CÁTEDRA

Accidentes de trabajo con vehículos a motor. Delimitación de responsabilidades y coberturas aseguradoras

José A. Badillo Arias



FUNDACIÓN
INADE
UDC

CÁTEDRA

LA GESTIÓN DEL RIESGO
Y EL SEGURO



EDITORIAL FUNDACIÓN INADE



José A. Badillo Arias es licenciado en Derecho por la Universidad de Alcalá y doctor en Derecho por la Universidad Carlos III de Madrid.

Al terminar sus estudios trabajó en FREMAP y, desde el año 1992, lo hace en el Consorcio de Compensación de Seguros, ocupando en la actualidad el puesto de delegado territorial de Madrid.

Debido a su interés por la docencia y la investigación ha compatibilizado su profesión con tales actividades. Por ello, ha sido profesor de Derecho Mercantil durante ocho años en la Universidad Carlos III de Madrid y desde el curso 2017/18 lo es en la Universidad de Alcalá. También imparte docencia en otras universidades, instituciones y escuelas de formación, como Fundación Inade, INESE, ICAM o el Colegio de Mediadores de Seguros Titulados de Madrid.

Ha publicado varios libros y decenas de artículos doctrinales. También ha impartido alrededor de doscientas conferencias en jornadas y congresos de ámbito nacional sobre materias jurídicas relacionadas, fundamentalmente, con la responsabilidad civil, el derecho de la circulación y el derecho de seguros.

Desde noviembre de 2003 dirige la revista *Responsabilidad Civil y Seguro*, editada por INESE.

Fue galardonado en el año 2012 con el Premio Galicia Segura a la Investigación Aseguradora, otorgado por Fundación Inade.



CUADERNOS DE LA CÁTEDRA

Accidentes de trabajo con vehículos a motor. Delimitación de responsabilidades y coberturas aseguradoras

José A. Badillo Arias



**FUNDACIÓN
INADE
UDC**

CÁTEDRA

LA GESTIÓN DEL RIESGO
Y EL SEGURO



EDITORIAL FUNDACIÓN INADE

A Mariano Medina Crespo, mi Maestro y amigo,
por sus enseñanzas y los momentos compartidos.

Colección CUADERNOS DE LA CÁTEDRA
Título n.º 4: Accidentes de trabajo con vehículos a motor. Delimitación de responsabilidades y coberturas aseguradoras

1.ª edición: Santiago de Compostela, 2019

© Editorial Fundación Inade
Calle de la Paz, 2, bajo
36202 Vigo (Pontevedra)
<http://fundacioninade.org/> · fundacion@fundacioninade.org

© Universidade da Coruña
Maestranza, 9
15001 A Coruña (A Coruña)
www.udc.gal

© del texto: José A. Badillo Arias

Diseño e impresión: Tórculo Comunicación Gráfica, S. A.
Impreso en España · *Printed in Spain*

Reservados todos los derechos. No se permite la reproducción total o parcial de esta obra, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquiera medio (electrónico, mecánico, fotocopia, grabación u otros) sin autorización previa y por escrito de los titulares del *copyright*. La infracción de dichos derechos puede constituir un delito contra la propiedad intelectual.

Depósito legal: VG 470-2019
ISBN: 978-84-09-14102-9

ÍNDICE

Presentación	11
Prólogo	13
Introducción	15
Preámbulo	17
Abreviaturas	19
 I Consideraciones generales	21
 II Los accidentes de trabajo en los que interviene un vehículo a motor	27
1 Concepto de accidente de trabajo	31
2 Los accidentes de trabajo de tráfico propio y los accidentes en misión	34
2.1 Accidentes de trabajo de tráfico propio	34
2.2 Accidentes en misión	35
3 Los accidentes de trabajo «in itinere»	36
 III La consideración de un accidente como hecho de la circulación	39
1 Concepto de vehículo a motor	43
1.1 Supuestos excluidos	48
1.2 El concepto de vehículo a motor de la Directiva 2009/103/CE	52
1.3 Vehículos destinados para realizar tareas industriales, empresariales o agrícolas	54
2 El concepto de hecho de la circulación	55
2.1 Excepciones a la consideración de hechos de la circulación	60

IV	La responsabilidad civil del empresario por hechos en los que interviene un vehículo	69
1	Consideraciones generales	71
2	Criterios de atribución de la responsabilidad civil del empresario	74
3	Causas de exoneración de la responsabilidad del empresario	78
V	La delimitación del hecho industrial o empresarial del hecho de la circulación	81
1	La regulación en nuestro Ordenamiento jurídico	84
2	Las soluciones dadas por nuestra jurisprudencia	86
3	La influencia de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea	94
4	Modificación de la Directiva de automóviles	99
VI	Concurrencia de las distintas coberturas del trabajador accidentado	103
1	Las prestaciones otorgadas por la Seguridad Social	105
2	Mejoras voluntarias de las prestaciones de la Seguridad Social	108
3	El recargo de prestaciones de la Seguridad Social	112
4	Los seguros de responsabilidad civil del empresario	116
5	El seguro de responsabilidad civil obligatorio y voluntario del vehículo, así como el seguro de accidentes (ocupantes)	119
5.1	La obligatoriedad de suscribir el SOA	119
5.2	La cobertura del SOA	122
5.3	Ventajas para el trabajador de que el accidente de trabajo sea calificado también como hecho de la circulación	123
5.4	Otras coberturas voluntarias del vehículo asegurado	126
6	Otros seguros de accidentes que pudiera tener el trabajador accidentado	128
VII	Valoración del daño del trabajador accidentado	131
1	La compatibilidad de las prestaciones de la Seguridad Social con las indemnizaciones derivadas de responsabilidad civil	133
2	La llamada <i>compensatio lucri cum damno</i>	135

3 La concurrencia de otros seguros	140
4 Aplicación del baremo de tráfico	141
4.1 Aplicación vinculante para los hechos de la circulación	141
4.2 Aplicación orientativa para los hechos empresariales	142
5 La valoración del daño como deuda de valor	148
 VIII Cuestiones procesales. Jurisdicción competente	 153
1 Antecedentes. Los conflictos de competencia	155
2 La competencia de jurisdicción a favor de la jurisdicción social	158
3 La competencia de jurisdicción cuando concurre la responsabilidad civil del empresario y cuando estamos ante un hecho de la circulación	160
4 La legitimación procesal	162
4.1 Legitimación activa	162
4.2 Legitimación pasiva	164
5 Las acciones de repetición	166
 IX Conclusiones	 171
 Bibliografía	 181

PRESENTACIÓN

Fundación Inade, Instituto Atlántico del Seguro promueve y financia desde 2009 actividades no lucrativas de interés para el fomento de la economía de Galicia a través de cuatro áreas: Información, Formación, Documental y de Acción Social. En este marco, se promueven y desarrollan actividades de investigación en los campos de la Gerencia de Riesgos y el Seguro. Su ámbito de actuación se desarrolla principalmente en Galicia.

La Fundación promueve ayudas a la investigación en las áreas científicas del Riesgo y el Seguro, y mantiene un centro de documentación especializado en Seguros y Gerencia de Riesgos que da soporte a sus actividades.

En el año 2014, se constituyó en su seno un Consejo Asesor, del que forman parte prestigiosas empresas nacionales e internacionales que apoyan económicamente las actividades de interés general.

En noviembre de 2015 la Fundación editó, bajo el título *La gestión del riesgo y el seguro en la empresa gallega*, el primer estudio de investigación sobre la gestión del riesgo en las empresas de la Comunidad Autónoma de Galicia. El trabajo fue elaborado por la Universidade de Santiago de Compostela a través del Grupo de Investigación VALFINAP - Valoración Financiera Aplicada (GI-1866) adscrito al Departamento de Economía Financiera y Contabilidad de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales.

Como refuerzo a las peticiones que los investigadores formulaban en su capítulo de conclusiones, ese mismo año Fundación Inade formalizó un convenio de colaboración con la Universidade da Coruña a través del cual se creó la «Cátedra Fundación Inade-UDC: La gestión del riesgo y el seguro», convenio renovado el 23 de enero de 2019.

Uno de los objetivos de la Cátedra es el fomento y la divulgación de la cultura de gestión responsable del riesgo en la sociedad. Para cumplir este objetivo la Cátedra puso en marcha una colección denominada *Cuadernos de la Cátedra*, en los que se abordan temas de importancia en el ámbito de la

Gerencia de Riesgos, que ayudan al empresario a tomar las decisiones más adecuadas a sus intereses.

Fundación Inade, a través de su editorial, adquirió el compromiso de editar cada una de las obras de la colección, trabajos que cuentan con el apoyo económico de la Xunta de Galicia a través del Instituto Galego de Promoción Económica de la Consellería de Economía, Empleo e Industria.

Hoy ponemos en manos del tejido productivo el cuarto ejemplar de los *Cuadernos de la Cátedra*, que lleva como título *Accidentes de trabajo con vehículos a motor. Delimitación de responsabilidades y coberturas aseguradoras*, trabajo elaborado por D. José Antonio Badillo Arias, profesor de Derecho Mercantil en la Universidad de Alcalá y delegado territorial de Madrid del Consorcio de Compensación de Seguros.

El trabajo tiene como objetivo ayudar a los empresarios, gerentes de riesgos, profesionales del seguro y de relaciones laborales a gestionar el riesgo de accidentes de trabajo que se producen cuando se están utilizando vehículos a motor.

Esta publicación también estará accesible en las web de la cátedra (www.catedrafundacioninade.org) y de Fundación Inade (www.fundacioninade.org).

FUNDACIÓN INADE, INSTITUTO ATLÁNTICO DEL SEGURO

PRÓLOGO

Constituye un verdadero motivo de satisfacción poder prologar, por cuarto año consecutivo, un volumen de la colección «Cuadernos de la Cátedra», que cada anualidad publica la Cátedra Fundación Inade - UDC, la Gestión del Riesgo y el Seguro. Esta cátedra institucional surgió en diciembre de 2015 de un acuerdo entre la Universidad y la Fundación Inade y, desde entonces, la Xunta de Galicia ha tenido ocasión de apoyar sus iniciativas.

Varias de estas colaboraciones han guardado relación precisamente con la publicación de los «Cuadernos», un conjunto de publicaciones con las que pretenden fomentar el estudio y la divulgación de temas trascendentes relacionados con la gestión de los riesgos que se ciernen sobre nuestras empresas.

Este año, después de una incursión en 2018 en el ámbito de las relaciones entre la internacionalización y la legislación de seguros, la colección vuelve a ocuparse de un problema concreto que afecta a nuestro tejido productivo: los accidentes laborales que se producen cuando se están utilizando vehículos de motor.

Se trata de un problema bien conocido por la sociedad. ¿Quién no ha oído hablar de casos en los que una persona sufrió un accidente al ir a su lugar de trabajo o al volver del mismo? Y ello por no mencionar el hecho evidente de que cada día todos contemplamos en nuestros pueblos y ciudades a personas a nuestro alrededor que utilizan un camión, furgoneta u otro vehículo a motor como instrumento fundamental para desempeñar su trabajo. Diariamente se suceden diferentes casuísticas entre los trabajadores como el desplazamiento durante su horario laboral para llevar a cabo alguna gestión por cuenta de la empresa en la que presta sus servicios.

Los accidentes de trabajo con vehículos de motor son, en definitiva, un ingrediente cotidiano de dos cuestiones sociales de primer orden. Por un lado, es un factor del gran problema de la siniestralidad laboral, la cual constituye una preocupación constante tanto de las administraciones públicas como de las empresas y los propios ciudadanos. Pero es que, por otro lado, los accidentes laborales con vehículos de motor son también accidentes de tráfico, esto es,

son exponentes de un fenómeno que mundialmente es la causa de muerte más importante, según la OMS, para los menores de entre 15 y 30 años.

El libro que nos presenta la Fundación Inade se encuentra, así, en la encrucijada de dos cuestiones políticas y sociales —y, por ende, económicas— del máximo nivel. Como el propio autor del libro nos informa al comienzo de la obra, la trascendencia de los accidentes de tráfico de carácter laboral no se agota en el hecho de formar parte de dos problemas sociales de primera magnitud. Por el contrario, en España, incluso considerados dentro del marco de esos dos grandes problemas sociales, este tipo de accidentes conforman una realidad preocupante y digna de estudio.

Según estadísticas publicadas por el Ministerio de Trabajo en 2018, actualmente los accidentes laborales con vehículos de motor no sólo están en máximos históricos, sino que constituyen alrededor del 12 % de los accidentes laborales en su totalidad. Más aún, dentro de los accidentes de trabajo, los que ahora nos ocupan son sin duda los más peligrosos. No en vano las 233 víctimas mortales que se produjeron durante el año 2018 superan el tercio de los fallecidos totales por accidente laboral.

Este libro tiene la vocación de convertirse en un elemento de conocimiento y de concienciación de la realidad y la trascendencia del problema de los accidentes laborales con vehículos de motor. La labor que se puede impulsar desde los departamentos de recursos humanos de las empresas con una gestión adecuada de este riesgo será también determinante para conseguir el inaplazable objetivo de invertir la tendencia estadística que acabo de reseñar. Ni que decir tiene que, para ello, siempre contarán con el apoyo de la Xunta de Galicia para implementar estas medidas.

Por último, no quiero terminar sin destacar la labor que, tanto la Fundación Inade como la cátedra institucional que promociona en la Universidade da Coruña, vienen realizando estos últimos años en apoyo de las empresas. Las actividades de formación, divulgación y transferencia que organizan son un buen ejemplo de los excelentes frutos que puede dar esa cooperación entre la universidad y el mundo empresarial que, desde hace muchos años, se viene apoyando y potenciando desde el Gobierno gallego.

FRANCISCO CONDE LÓPEZ

Conselleiro de Economía, Emprego e Industria

INTRODUCCIÓN

Que fructifiquen y progresen los proyectos que se emprenden siempre es motivo de alegría. En mi caso, esto es precisamente lo que me produce el que salga a la luz el cuarto volumen de la colección «Cuadernos de la Cátedra». Los cuadernos son, sin duda, la acción más destacada dentro de las diversas actividades de publicación de trabajos de investigación o divulgación que desarrolla la cátedra de la Fundación Inade y la Universidad de A Coruña sobre «La gestión del riesgo y el seguro». Hasta el momento hemos conseguido que cada año las personas que nos siguen tengan a su disposición, gratuitamente, un nuevo volumen de una colección pensada y diseñada para contribuir con aportaciones significativas al mundo del seguro y de la gestión de riesgos.

Antes de este volumen, en 2016 publicamos *Derechos y obligaciones del empresario en el contrato de seguro* y, en 2017, *La responsabilidad civil del empresario y sus seguros*, dos libros destinados esencialmente a mejorar la cultura aseguradora dentro del tejido productivo gallego. En ellos, los autores trataron de divulgar con un lenguaje accesible —al tiempo que riguroso—, respectivamente, el funcionamiento de los contratos de seguro en el derecho español y el significado y contenido de la llamada responsabilidad civil del empresario. En enero de 2019, publicamos la versión en español de un nuevo libro, en este caso sobre la *Regulación del contrato de seguro en Portugal y España: análisis comparado*, y un par de meses más tarde su versión en portugués. Nuestra idea, en este caso, fue la de, por una parte, impulsar los estudios de derecho comparado hispano-lusos sobre derecho del seguro y, por otra parte, ofrecer a todos los operadores del mercado asegurador de ambos países un instrumento para acercarse de forma didáctica y sencilla a la realidad jurídica del país vecino en la materia. Todos estos libros pueden descargarse gratuitamente de la página web de la cátedra (www.catedrafundacioninade.org) y fueron, además, promocionados y difundidos mediante diversos actos de presentación y debate público en los meses siguientes a su publicación.

Sólo unos meses más tarde, en agosto de 2019, vuelvo a tener en mis manos, ya terminado, un nuevo volumen (será el tercero que publiquemos este año) que estoy seguro que dará un nuevo y renovado impulso a las actividades

de la Cátedra. Hemos tenido la suerte, y desde aquí quiero agradecérselo públicamente, de poder contar esta vez con uno de los más reputados especialistas españoles en materia de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos de motor, José Antonio Badillo Arias. Quien ha leído o consultado alguno de sus libros, o ha acudido a oírle en alguna de las docenas de conferencias, seminarios y clases que imparte cada año sabe perfectamente de lo que hablo. El resultado de su trabajo lógicamente está a la altura de sus cualidades y no defraudará a ninguno de los que se embarquen en su lectura. En este caso, además, José Antonio, sabiendo que el libro está pensado para ser empleado no sólo por juristas o expertos en la materia, ha aligerado el volumen de tecnicismos que ayudan a seguir el discurso y facilitan la consulta de su trabajo.

No me detendré excesivamente en presentar el contenido del libro. Creo que tiene poco sentido cuando pocas páginas más adelante se incluye una presentación escrita por el propio autor. Baste decir, para que el lector pueda apreciar el valor del volumen que tiene entre sus manos, que se trata del primer estudio monográfico exhaustivo sobre la materia en España —al menos hasta donde alcanza mi conocimiento— y, desde luego, de un excelente trabajo de investigación jurídica que va mucho más allá de la mera finalidad divulgativa. Sí quisiera, sin embargo, subrayar que, pese a ello, nuestra idea desde el principio —siguiendo la línea de Cuadernos anteriores— es la de proporcionar a los operadores económicos, y señaladamente a los departamentos de recursos humanos de las empresas, un instrumento útil a partir del que, no sólo formarse, sino también reflexionar sobre el modo en el que están actualmente gestionando un riesgo que puede llegar a azotar con bastante gravedad a cualquier organización.

No quiero terminar sin agradecer también al IGAPE y a la Consellería de Economía, Emprego e Industria de la Xunta de Galicia su constante colaboración en la publicación de todos los tomos que conforman los «Cuadernos de la Cátedra».

A Coruña, 5 de agosto de 2019.

FERNANDO PEÑA LÓPEZ

Director de la Cátedra Fundación Inade - UDC

PREÁMBULO

Los accidentes de trabajo constituyen un problema social, fundamentalmente, por los daños personales que ocasionan a los trabajadores, pero también por las consecuencias gravosas que normalmente conllevan para las propias empresas y para el sistema público de Seguridad Social. Pese a los avances de las sociedades modernas, se siguen produciendo accidentes laborales e, incluso, aumentan casi al mismo ritmo que lo hace la técnica. Parece que se acepta de antemano que el progreso social lleve consigo también un incremento de la siniestralidad laboral.

A ello ha contribuido, sin duda, el llamado «maquinismo» que apareció en los países de nuestro entorno a finales del siglo XIX y que se ha desarrollado hasta nuestros días, dando lugar a indudables avances sociales, pero también a que los trabajadores y la propia sociedad sufran sus consecuencias.

Esta situación ha originado que también aparezcan sistemas de reparación del daño, tanto públicos como privados, así como leyes especiales que han protegido a los trabajadores afectados. Así, por ejemplo, la Ley de accidentes de trabajo de 1900 ya estableció un sistema objetivo de responsabilidad empresarial, en la que no sería necesario que el trabajador acreditase la culpa del empresario, como ocurría hasta entonces, sino que éste va a responder de forma objetiva, siempre que el hecho sea calificado como accidente de trabajo o enfermedad profesional.

En este contexto, nos encontramos con los accidentes de trabajo en los que, además de las máquinas propias de los sistemas de producción de las empresas, fundamentalmente, desde mediados del siglo pasado, aparecen nuevas máquinas, que son los vehículos a motor, los cuales también se utilizan para realizar el propio trabajo, ya sea en la sede de la empresa o fuera de ella, así como para ir y volver del trabajo.

En este estudio analizaremos la incidencia que tienen los vehículos a motor en la siniestralidad laboral, no solo en los llamados accidentes *in itinere*, en los que normalmente interviene un vehículo a motor, sino también en los

accidentes en misión o con desplazamiento, donde también, en muchas ocasiones, se va a dar esta circunstancia.

Por tanto, cuando ocurre un accidente de trabajo en el que interviene un vehículo a motor, al margen de los seguros sociales (Seguridad Social) y otros seguros privados que pudiera tener la víctima o el empresario, puede también concurrir la responsabilidad civil del empleador o/y la del conductor y el propietario del vehículo.

Esta situación no lleva a analizar de forma pormenorizada cómo concurren y como pueden ser delimitadas, en su caso, las distintas responsabilidades que pudiera haber en un accidente de trabajo cuando interviene un vehículo a motor; cómo concurren también las distintas coberturas aseguradoras y, finalmente, qué debe percibir el trabajador accidentado y por qué conceptos, sin olvidarnos de cómo debemos valorar el daño y de los problemas procesales que se pueden plantear en estos casos.

Madrid, 31 de julio de 2019.

JOSÉ ANTONIO BADILLO ARIAS

ABREVIATURAS

AP: Audiencia Provincial.

CC: Código Civil.

CP: Código Penal.

CCS: Consorcio de Compensación de Seguros.

DGSFP: Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones.

DGT: Dirección General de Tráfico.

EPAC: Electronically Power Assisted Cycles.

LEC: Ley de Enjuiciamiento Civil.

LGSS: Ley general de la Seguridad Social.

LPRL: Ley de prevención de riesgos laborales.

LRCSVM: Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

LRJS: Ley reguladora de la jurisdicción social.

RSOA: Reglamento del seguro obligatorio de automóviles.

SAP: Sentencia de Audiencia Provincial.

SOA: Seguro obligatorio de automóviles.

STS: Sentencia del Tribunal Supremo.

STSJ: Sentencia del Tribunal Superior de Justicia.

STJUE: Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

SV: Seguro voluntario de responsabilidad civil.

TS: Tribunal Supremo.

TJUE: Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

VMP: Vehículos de movilidad personal.

I

Consideraciones generales

El desarrollo de la sociedad, sobre todo en los países de nuestro entorno, y el auge y avance de las nuevas tecnologías, no evitan, al menos de momento, que se sigan produciendo, incluso que vayan aumentando, los accidentes de trabajo, en muchas ocasiones, con consecuencias personales para los propios trabajadores y para terceras personas que se ven afectadas por tales accidentes.

Aunque resulte paradójico, es curioso que las sociedades más avanzadas y que más han progresado técnicamente, están sometidas a mayores riesgos derivados, fundamentalmente, del uso de máquinas, que las hacen más vulnerables y, por tanto, más necesitadas de buscar soluciones para resolver los problemas de distinta índole que causan. Así, además de los daños directos a las personas y bienes, existen otros, como daños al medioambiente, que influyen en nuestro ecosistema y en la salud de todos los ciudadanos.

Parece que, de alguna forma, nuestra sociedad acepta de antemano que se produzcan los daños que son normales en una actividad que es, al mismo tiempo, peligrosa¹. En las economías modernas, para mantener el estado del bienestar, no se puede dejar de producir, aunque el hacerlo conlleve, inevitablemente, que se produzcan daños. Se dice que es preferible indemnizar los daños que se causan como consecuencia de la actividad productiva que paralizarla². Naturalmente, esta teoría tiene sus propios límites, que vendrán dados por el interés de la colectividad frente a los intereses de un grupo social más o menos amplio. Cada vez se habla más de proteger el medio ambiente o de no hipotecar a las futuras generaciones con los daños al ecosistema, en contraposición con los intereses de las grandes multinacionales o de los propios Estados, que quieren mantener su «bienestar» sin importarles demasiado los daños que causen o, al menos, sin que esto sea prioritario para ellos.

Por otro lado, la propia sociedad, en base a ese beneficio que le supone la utilización de máquinas para su desarrollo, busca medios de compensación de los daños que se producen como consecuencia de su uso. Estos medios de compensación o de reparación del daño causado han ido evolucionando a lo largo del tiempo hasta llegar a nuestros días.

Debe añadirse, además, que a medida en que han aumentado las actividades peligrosas, generadoras de daños, los ciudadanos cada vez se resignan

¹ Así lo expresa ROGEL VIDE, C., *la responsabilidad civil extracontractual en el derecho español*, Cívitas, Madrid, 1976.

² Vid. HEBRERO ÁLVAREZ, J. I., *El aseguramiento de la responsabilidad civil por daños al medio ambiente*, Dykinson, Madrid, 2002, pág. 12.

menos a tener que sufrirlos, como si se tratase de un deber impuesto por «la mano de Dios». La sociedad, con el paso del tiempo, cada vez exige con mayor determinación la búsqueda de un culpable o responsable que se haga cargo de indemnizar los perjuicios producidos, dando lugar a un incremento de las reclamaciones. Se alega, incluso, que hemos llegado a un cierto victimismo, más allá de lo razonable, pretendiendo que cualquier tipo de daño sufrido debe ser reparado³.

A esta cultura de reclamación, que ha ido aumentando poco a poco hasta nuestros días, debe añadirse, por su innegable influencia, la aparición de los seguros sociales y de responsabilidad civil, que han animado a las víctimas de daños a reclamar a este aseguramiento público y de las entidades aseguradoras de responsabilidad civil, perdiendo el miedo a ir directamente contra el causante del daño. Se ha producido, lo que se ha llamado, la socialización de los daños⁴, en el sentido de que, a través del mecanismo del seguro, los daños sufridos por unos pocos han sido satisfechos por toda la comunidad asegurada, a través de los seguros sociales o privados, así como de otros mecanismos de reparación o compensación que han ido apareciendo a lo largo de los años.

De este modo, a finales del siglo XIX y principios del XX, se produce una clara transformación en la sociedad que reclama una reparación de los daños producidos como consecuencia de la revolución industrial, que no solo amenazan a las clases más desfavorecidas, sino a toda la sociedad, aunque aquéllas se sientan más indefensas cuando son víctimas de accidentes⁵. Para ello, poco ayudaban los Códigos Civiles de la época⁶, que estaban basados en la idea de la

³ VICENTE DOMINGO, E., «El daño», en REGLERO CAMPOS, L. F. (Coord.), *Tratado de Responsabilidad Civil*, 4.ª ed., vol. I, Aranzadi, 2008, Navarra, pág. 305, considera que «este hecho responde a un fenómeno social firmemente implantado en todas las sociedades desarrolladas y que consiste no solo en que se exige en todos los casos en los que hay un daño, la reposición del perjudicado al estado anterior a la producción del daño o su equivalente en dinero, sino también en que prácticamente toda frustración personal se convierte en daño en busca de un responsable».

⁴ Así lo expone VICENTE DOMINGO, E., «El daño»..., en op. cit., pág. 307.

⁵ Vid. REGLERO CAMPOS, L. F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*, Aranzadi, 2.ª edición, Cizur Menor (Navarra), 2007, pág. 223, que señala que «Empezaron a oírse cada vez con más fuerza las voces que exigían indemnizaciones por los daños causados por el “maquinismo” y que reclamaban un nuevo sistema más equitativo y que rompiera con el tradicional basado en la culpa, en el que difícilmente llegaban a prosperar las reclamaciones de daños».

⁶ Como señala REGLERO CAMPOS, L. F. (Coord.), *Tratado de Responsabilidad Civil*. Aranzadi, 4.ª edición, Cizur Menor (Navarra), 2008, pág. 255, «es cierto que la práctica totalidad de los Códigos y los sistemas del *Common Law* habían admitido la responsabilidad objetiva en ciertos casos, pero estaban pensados para unos sistemas de producción fundamentalmente agrícolas en el que los riesgos provenían de la actividad ganadera, ruina de edificios, propagación de incendios,

culpa con un alto reproche social y moral hacia la persona que había cometido el hecho dañoso⁷. Existía, por tanto, en este ámbito, una falta de correspondencia entre los problemas y las soluciones aportadas por los ordenamientos jurídicos⁸.

Sin embargo, en el ámbito laboral, la Ley de accidentes de trabajo de 1900, estableció un sistema objetivo de responsabilidad empresarial. A partir de esta Ley ya no sería necesario que el trabajador acreditase la culpa del empresario, como ocurría hasta entonces, sino que éste va a responder de forma objetiva, siempre que el hecho sea calificado como accidente de trabajo o enfermedad profesional.

En este contexto, nos encontramos con los accidentes de trabajo en los que, además de las máquinas propias de producción de las empresas, fundamentalmente, desde mediados del siglo pasado, aparecen nuevas máquinas, que son los vehículos a motor, que también se utilizan para realizar el propio trabajo, ya sea en la sede de la empresa o fuera de ella, así como para ir y volver del trabajo.

De esta forma, con la aparición de los vehículos a motor en el ámbito laboral, surge una nueva herramienta en los sistemas de producción de las empresas que contribuye al desarrollo empresarial, pero que también es susceptible de ocasionar daños a los propios trabajadores y a terceros. Esto conlleva también la aparición de un elemento nuevo de resarcimiento de estos daños, que concurre con los mecanismos tradicionales a los que nos referimos en los párrafos precedentes, como los seguros públicos y privados.

Pues bien, cuando se produce un accidente de trabajo, ya sea en la empresa o fuera de ella, con un vehículo a motor, debemos analizar algunas cuestiones que tienen indudables consecuencias jurídicas. Debemos determinar, en primer lugar, si se dan los presupuestos exigidos por la legislación laboral para que

etc., que nada tenían que ver con una economía industrial que exigía medidas renovadoras en este campo».

⁷ Sostiene REGLERO CAMPOS, L. F. (Coord.), *Tratado de Responsabilidad Civil...*, op. cit., pág. 251, que «en la imputación de la culpa permanecía todavía latente la idea canónica de que la reparación del daño constituía la penitencia que se ligaba a la conducta negligente, y en la que la función compensatoria no desempeñaba sino un papel meramente complementario».

En el mismo sentido, CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ, J. L., *Derecho de daños*, Bosch, 2.ª edic., Barcelona, 1999, pág. 18, indica que «en el derecho clásico el fundamento del resarcimiento estaba en el pecado y la subsiguiente conexión moral de reparar sus efectos».

⁸ Así lo expresa HEBRERO ÁLVAREZ, J. I., *El aseguramiento de la responsabilidad civil por daños al medio ambiente...*, op. cit., pág. 12.

se pueda considerar el hecho como un accidente de trabajo. A continuación, habrá que estudiar si el vehículo que ha intervenido en el accidente puede considerarse un vehículo a motor, tal como establece el artículo 1 del Reglamento del Seguro Obligatorio de Automóviles, aprobado por el RD 1507/2008, de 12 de septiembre, puesto que si no es así, en ningún caso podríamos hablar de accidente sometido a esta legislación especial, que viene determinada por la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobada por el RDL 8/2004, de 29 de octubre, así como por el Reglamento citado.

Una vez aclarado lo anterior, debemos precisar si, además, estamos ante un hecho empresarial —por concurrir la responsabilidad civil del empresario— o ante un hecho de la circulación, puesto que la consideración de uno u otro tendrá consecuencias jurídicas distintas. También nos podríamos encontrar, como lo han establecido algunas resoluciones judiciales, que un mismo hecho sea definido como empresarial y también como circulación de vehículos a motor.

Por tanto, como puede apreciarse de lo indicado anteriormente, cuando ocurre un accidente de trabajo en el que interviene un vehículo a motor, al margen de los seguros sociales (Seguridad Social) y otros seguros privados que pudiera tener la víctima o el empresario (seguros de convenios), normalmente de accidentes, puede también concurrir la responsabilidad civil del empresario o/y la del conductor del vehículo, lo que podría acarrear que pudieran intervenir, en su caso, sus respectivas entidades aseguradoras.

Todo ello, nos llevará a determinar lo que finalmente debe cobrar el trabajador accidentado y cuáles son los conceptos indemnizatorios que se pueden percibir de los distintos responsables y cuáles son incompatibles por dar lugar a un enriquecimiento injusto del perceptor de las diferentes indemnizaciones.

Estas son las cuestiones que vamos a tratar de aclarar en este trabajo. Veremos cómo concurren y como pueden ser delimitadas, en su caso, las distintas responsabilidades que pudiera haber en un accidente de trabajo; cómo concurren también las distintas coberturas aseguradoras y, finalmente, qué debe percibir el trabajador accidentado y por qué conceptos, sin olvidarnos de cómo debemos valorar el daño y de los problemas procesales que se pueden plantear en estos casos, a raíz de la jurisprudencia de las Salas I y IV del Tribunal Supremo y de la Ley 36/2011, de 10 de octubre, reguladora de la jurisdicción social.

II

Los accidentes de trabajo en los que interviene un vehículo a motor

Con cierta frecuencia se producen accidentes de trabajo que, a su vez, también son accidentes de circulación¹ —porque se utiliza el vehículo de forma profesional²— o accidentes *in itinere*, que tienen la misma consideración, al ser ocasionados en el trayecto que hay entre el domicilio del empleado y el trabajo o viceversa. Es el caso, por ejemplo, del atropello por parte del conductor de un vehículo a un peatón cuando éste se dirige a su trabajo. Se trata de un accidente de circulación, del que debe hacerse cargo el seguro obligatorio de responsabilidad civil de la circulación del conductor del vehículo y, también, al ser un accidente de trabajo, debe cubrirlo el seguro público (Seguridad Social).

Los datos del Ministerio de Empleo y Seguridad Social del año 2018 indican que hubo 617.488 accidentes de trabajo con baja laboral, de los cuales 84.511 fueron accidentes *in itinere*, ocasionados con vehículos a motor la mayor parte de ellos y 54.439 fueron accidentes en desplazamiento, en los que igualmente intervinieron vehículos a motor. Con respecto a los fallecidos, que fueron 572 víctimas, en más de una tercera parte de ellos participó un vehículo, pues 153 fueron accidentes *in itinere* y 80 fueron accidentes en misión³.

Por otro lado, podría ocurrir que en un accidente de trabajo y de circulación pueda haber otro tipo de responsabilidades, como la del empresario, por hechos propios o ajenos y, por tanto, que también entren en juego otros

¹ Sostienen ARIAS DOMÍNGUEZ, A. y SEMPERE NAVARRO, A. V., *Accidentes Laborales de Tráfico*, Aranzadi, 2.ª edic., Cizur Menor (Navarra), 2011, pág. 319, que «Aunque el porcentaje de accidentes de tráfico sobre el total de los de trabajo no es especialmente relevante en términos cuantitativos, el análisis cualitativo de la cuestión sí revela un cierto interés, en la medida en que prácticamente el cuarenta por ciento de los accidentes mortales de trabajo son de tráfico».

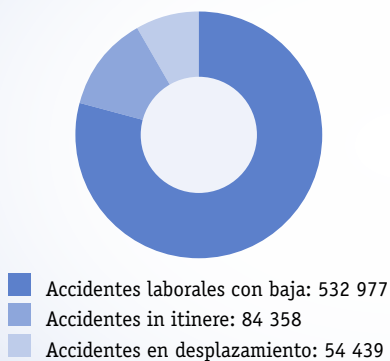
² Cfr. ARIAS DOMÍNGUEZ, A. y SEMPERE NAVARRO, A. V., *Accidentes Laborales de Tráfico*..., op. cit., pág. 65. A juicio de los autores, se alude a la «posibilidad de que se produzca un accidente laboral de tráfico que afecte a un trabajador cuyo cometido laboral sea precisamente conducir. Transportistas, taxistas, conductores de autobuses, o de camiones de mercancías, visitantes, viajeros, etc., suelen tener vínculos de naturaleza laboral que cubren de forma privilegiada las contingencias profesionales».

³ Vid. página web del Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social, en la que vienen las referidas estadísticas: <http://www.mitramiss.gob.es/estadisticas/eat/welcome.htm>.

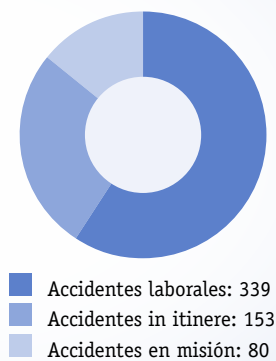
Vid. también el «Informe de accidentes laborales de tráfico 2015», elaborado por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT), en el que 173 personas fallecieron en accidentes laborales de tráfico en 2015. En total, 58.842, de los que 43.202 fueron *in itinere*, es decir, de casa al trabajo o viceversa (73 %), y 15.640 sucedieron en misión o durante el horario laboral (27 %). Esto significa que cada día se producen de media unos 161 accidentes laborales de tráfico. Representan un 11 % del total de accidentes laborales que suponen baja en España, unos 529.248 según el informe. Sin embargo, los accidentes de tráfico tienen mayor incidencia según aumenta la gravedad de las lesiones que causa: así, el 11 % corresponde a siniestros leves; un 22 % a lo los graves y un 27,5 % de los mortales.

ACCIDENTES DE TRABAJO EN 2018

Accidentes de trabajo con baja



Fallecidos: 572



Fuente: Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social.

seguros de responsabilidad civil del empresario o, en su caso, de accidentes del empleador o del propio trabajador lesionado.

En dicho sentido, la conocida Sentencia del Tribunal Supremo (Pleno de la Sala 4.^a), de 23 de junio de 2014, nos recuerda que el sistema de responsabilidad empresarial en contingencias profesionales puede ser cuádruple:

- Las prestaciones, que suponen responsabilidad objetiva con indemnización tasada, atendidas por las cotizaciones del empresario.
- El recargo de prestaciones ex art. 123 LGSS, por posible incumplimiento de las reglas técnicas impuestas como medidas de seguridad;
- Las mejoras voluntarias de la acción protectora.
- Como cierre del sistema, la responsabilidad civil de naturaleza contractual [art. 1101 CC] o extracontractual [art. 1902 CC], por concurrir culpa o negligencia empresarial.

Es decir, no tiene por qué concurrir solo el seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (SOA) y el seguro social, sino que pueden intervenir en el mismo hecho dañoso, además, otros

seguros. La SAP de Asturias de 18 de diciembre de 2013 (ARP 2014\156), que comentaremos después, analiza un supuesto de esta naturaleza.

De lo dicho hasta ahora, podemos concluir que:

«Una cosa es, pues, la responsabilidad laboral, que obliga al empresario a través de la Seguridad Social, y cuya suma se obtiene por el mero hecho de ser quien la solicita un trabajador accidentado (por causa propia del empresario o de un tercero), y otra bien distinta la responsabilidad civil, que obliga al causante del daño (ya sea, repito, el empresario o un tercero) a repararlo, y para cuya exigencia hay que demostrar la concurrencia de los elementos de la responsabilidad»⁴.

1 CONCEPTO DE ACCIDENTE DE TRABAJO

El artículo 156.1 de la Ley General de la Seguridad Social, aprobada por el RDL 8/2015, de 30 de octubre, dispone que:

«Se entiende por accidente de trabajo toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena».

De esta definición se pueden extraer los tres elementos que definen un accidente laboral:

- a) La Lesión corporal. Se refiere a los padecimientos físicos o psíquicos que padece el lesionado en su cuerpo. Pese a que el término lesión sugiere la idea de traumatismo, acción o irrupción súbita y violenta de un agente exterior, como, por ejemplo, la herida producida por un golpe, quemadura, corte, o caída; también es accidente la lesión sicosomática y la enfermedad producida por el deterioro lento y progresivo (Sentencia del TSJ de Madrid, de 27 de septiembre de 2004 — AS 2004\3094 —).

Es doctrina reiterada de la Sala de lo Social del Tribunal Supremo la que incardina los fallos cardíacos, vasculares o circulatorios dentro del concepto de la lesión corporal a que se refiere el número 1.º del actual artículo 156, «por cuanto otra interpretación está basada en un concepto en

⁴ Así lo indica YZQUIERDO TOLSADA, M. «Responsabilidad civil por accidentes de trabajo», en REGLERO CAMPOS, F. y BUSTO LAGO, J. M. (Coord.), *Tratado de responsabilidad civil*. Tomo II. Aranzadi, quinta edic. 2014, pág. 1875.

declive y superado que asimila el accidente con traumatismo o confunde el de lesión sin tener en cuenta que gramaticalmente se estima como lesión el daño corporal procedente de herida, golpe, o enfermedad y más ampliamente cualquier daño o perjuicio, comprendiéndose igualmente dentro de ese concepto de lesión no sólo el daño físico ocasionado en los tejidos sino también el trauma que produce impresiones duraderas en lo psíquico».

- b) La realización del trabajo por cuenta ajena. Tradicionalmente el accidente de trabajo se viene relacionando con la actividad profesional por cuenta ajena, mientras se encuentre vigente la relación laboral y no estando suspendido o extinguido el contrato. Asimismo, cumplen este requisito los trabajadores por cuenta ajena que tienen una relación especial, como el personal de alta dirección, representantes de comercio, deportistas profesionales, abogados que prestan sus servicios en despachos, etc.

Los trabajadores por cuenta propia o autónomos constituyen supuestos singulares por cuanto que se apartan del concepto de trabajador por cuenta ajena. Sin embargo, se les reconocen también prestaciones derivadas de accidentes de trabajo en determinadas condiciones y por aplicación de la normativa específica, debiendo diferenciarse entre:

- i) trabajadores por cuenta propia o asimilados del sector marítimo pesquero;
- ii) trabajadores autónomos, incluidos los trabajadores agrícolas por cuenta propia que han sido incorporados a este régimen y
- iii) trabajadores autónomos económicamente dependientes.

En el caso de trabajadores autónomos, hay que indicar que la tendencia actual es la generalización de la cobertura a todo el colectivo, dándose los primeros pasos hacia el aseguramiento voluntario de tales contingencias⁵.

- c) La relación de causalidad entre el trabajo y la lesión. Es doctrina reiterada del Tribunal Supremo al interpretar este último requisito que basta con que el nexo causal, indispensable en algún grado, concorra sin precisar su significación, mayor o menor, próxima o remota, concausal o coadyuvante, debiéndose otorgar dicha calificación cuando no aparezca acreditada

⁵ Así lo indica GONZÁLEZ CALVÉ, J., *Las indemnizaciones por accidente de trabajo en base al nuevo baremo de tráfico*, Wolters Kluwer, Las Rozas, Madrid, 2018, pág. 28.

la ruptura de la relación de causalidad entre actividad profesional y el padecimiento, excepto cuando estemos ante hechos que rompan con total evidencia aquella relación. O lo que es lo mismo, «cabe demostrar que el trabajo no ha tenido la menor incidencia en su aparición o en la generación de la lesión de que se trate».

En tal sentido, la expresión «con ocasión» elimina la hipótesis de una causalidad rígida, flexibilizando la relación hasta el punto de admitir tanto las relaciones directas como las indirectas. No se exige, por tanto, que el trabajo sea la causa determinante directa de la lesión, sino que basta, simplemente, con que el desarrollo de una actividad profesional determine, bajo la forma de una vulnerabilidad específica, la exposición del sujeto protegido a una serie de riesgos inherentes al trabajo o conectados con él. En todo caso, siempre se exige la existencia de una relación causal directa o indirecta con el trabajo, lo que excluye la ocasionalidad pura; es decir, fuera del radio de influencia racional del trabajo.

Por otro lado, tal como indica el párrafo 3.º del artículo 156 LGSS, se presumirá, salvo prueba en contrario, que son constitutivas de accidente de trabajo las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y en el lugar del trabajo. Por tanto, si la lesión se produce en el lugar del trabajo, el lesionado o sus causahabientes únicamente han de justificar esa ubicación en el tiempo y en el espacio laboral, recayendo sobre el patrono o las correspondientes entidades subrogadas la carga de justificar que la lesión, trauma o defecto no se produjo a consecuencia de la realización de la tarea. Como dice la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, de 7 de noviembre de 2002 (AS 2003\1809), «requiere por parte de los presuntos responsables la prueba en contrario que acredite de manera inequívoca la ruptura de la relación de causalidad entre el trabajo y la lesión, y es evidente, como ha señalado la doctrina unificadora del Tribunal Supremo en sentencia de 15 de febrero de 1996 (RJ 1996\1022), de acuerdo con esa presunción del precepto, que en principio no se puede descartar la influencia de los factores laborales en la formación y desencadenamiento de una crisis cardíaca o cardiovascular, pudiendo incardinarse igualmente el que se produce en el cerebro».

Por último, debemos aludir a los supuestos que no tienen la consideración de accidentes de trabajo. Vienen establecidos en el apartado 4.º del artículo 156 LGSS, que establece:

No obstante lo establecido en los apartados anteriores, no tendrán la consideración de accidente de trabajo:

- a) Los que sean debidos a fuerza mayor extraña al trabajo, entendiéndose por esta la que sea de tal naturaleza que no guarde relación alguna con el trabajo que se ejecutaba al ocurrir el accidente.

En ningún caso se considerará fuerza mayor extraña al trabajo la insolación, el rayo y otros fenómenos análogos de la naturaleza.

- b) Los que sean debidos a dolo o a imprudencia temeraria del trabajador accidentado.

2 LOS ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁFICO PROPIO Y LOS ACCIDENTES EN MISIÓN

2.1 Accidentes de trabajo de tráfico propio

Los accidentes de trabajo en los que interviene un vehículo a motor que tendrían encaje en el precepto analizado en el apartado anterior (artículo 156.1 LGSS), son los llamados accidentes laborales de tráfico propio⁶, que sería el caso de trabajadores cuyo cometido laboral sea conducir vehículos como conductores profesionales —transportistas, taxistas, conductores de autobuses o de camiones de mercancías, visitadores, viajantes, etc.—, o trabajadores que utilizan de forma no continuada un vehículo fuera de las instalaciones de la empresa para hacer cualquier gestión relacionada con su actividad laboral.

Estos casos, como nos recuerda la sentencia del TSJ de Madrid, de 18 de septiembre de 2006 (AS 2006\3428):

«No son propiamente accidentes de trabajo *«in itinere»*, sino accidentes de trabajos puros y simples, «típicos accidentes laborales», los que ocurren en trayectos que el trabajador tiene que recorrer, «por consecuencia» de su trabajo, bien habitualmente en el desempeño mismo de sus funciones (la Jurisprudencia ha hablado en este caso del «amplio lugar de trabajo en el que la víctima llevaba a cabo su cometido» [de promotor de ventas], bien en cumplimiento de órdenes o indicaciones ocasionales del empresario (por ejemplo, incorporación a su destino de capitán de buque), cualquiera que sea el medio de transporte».

⁶ Expresión utilizada por ARIAS DOMÍNGUEZ, A. y SEMPERE NAVARRO, A. V., *Accidentes Laborales de Tráfico*, op. cit., pág. 65.

2.2 Accidentes en misión

De otro lado, nos encontramos también con los llamados accidentes en misión, que son aquellos en los que el trabajador realiza su prestación laboral fuera del lugar habitual en el que ejercer su labor. En estos supuestos, el accidente también puede estar ocasionado con un vehículo a motor, donde el trabajador puede ser ocupante del vehículo o peatón.

Los accidentes ocurridos durante la jornada laboral tendrían, en estos casos, la consideración de accidentes de trabajo, tanto si se producen fuera de la empresa, como si ocurren en sus instalaciones. De este modo, si interviene en el accidente un vehículo a motor, tendría la doble consideración de accidente laboral y de circulación, con las repercusiones que analizaremos en los siguientes apartados.

En este sentido, la Sentencia de la Sala Cuarta del Tribunal Supremo, de 24 de febrero de 2014 (rec. 145/2013), sostiene que:

«La noción de «accidente en misión» ha sido aceptada como una modalidad específica de accidente de trabajo, en la que se produce un desplazamiento del trabajador para realizar una actividad encomendada por la empresa. La misión integra así dos elementos conectados ambos con la prestación de servicios del trabajador: el desplazamiento para cumplir la misión y la realización del trabajo en que consiste la misión (FJ 5)».

Se puede decir, como hace la STS (Sala IV) de 16 de septiembre de 2013, rec. 2965/2012, que la noción de accidente en misión ha sido una figura de loable creación jurisprudencial, como una modalidad específica de accidente de trabajo, en la que se amplía la presunción de laboralidad a todo el tiempo en el que el trabajador desplazado, en consideración a la prestación de sus servicios, aparece sometido a las decisiones de la empresa. Por tanto, el régimen aplicable a los accidentes en misión no puede ser otro que el establecido en el citado artículo 156 de la LGSS, apartado 1.º, puesto que el accidente se produce «con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena». Naturalmente, para ello, debe haber una relación causal entre el desplazamiento y la realización del trabajo en que consiste la misión.

Este artículo establece la presunción de laboralidad de estos accidentes, de tal forma que el trabajador solo tiene que demostrar que el accidente se ha producido en el lugar y durante el horario de trabajo. Naturalmente, será el empresario el que deba desvirtuar esta presunción de laboralidad, que no solo opera en el horario de trabajo, sino, como indican algunas sentencias, también

en otros períodos que están relacionados con el trabajo, como los descansos, las pausas, comidas, los que se producen en el aparcamiento o en los vestuarios, etc.

Sin embargo, no se consideran accidentes en misión aquellos que son inherentes a la propia actividad, como los transportistas o los trabajadores del mar, por cuanto que dicho trabajo es la actividad normal del trabajador. De esta forma, la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Castilla-León, de 3 de diciembre de 2015 (AS 2016\104), señala:

«En realidad, no estamos ante una misión específica en el marco de un trabajo que se desarrolla normalmente en un lugar determinado y se encarga al trabajador la realización de un servicio en otro lugar, sino ante una actividad de transporte —la actividad de la empresa es la realización de mudanzas—, que consiste precisamente en un desplazamiento permanente del trabajador como forma de cumplir la prestación de servicios. No se produce, por tanto, el desdoblamiento entre el trabajo y desplazamiento, que es propio de la misión típica, pues el trabajo normal consiste precisamente en el desplazamiento, en la actividad de realizar el transporte».

3 LOS ACCIDENTES DE TRABAJO «*IN ITINERE*»

El apartado 2 a) del citado artículo 156 de la LGSS, dispone que tendrán la consideración de accidentes de trabajo, entre otros, los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo. Son los conocidos como accidentes *in itinere*, en los que el trabajador sufre el accidente desde su domicilio al lugar del trabajo o viceversa. Normalmente, en estos accidentes, que son distintos de los indicados en el apartado anterior, también intervendrá un vehículo a motor, donde el trabajador será usuario del mismo o peatón al que se le ocasionan daños personales por cualquier vehículo que circula por la vía pública.

Existe un interés evidente para los trabajadores que los accidentes o enfermedades que padecen tengan la consideración de accidentes de trabajo o enfermedades profesionales. Este interés viene dado por el incremento de las prestaciones que tienen las contingencias indicadas frente a las comunes. Por ello, la jurisprudencia ha ido perfilando los requisitos que deben tener los accidentes, en este caso, *in itinere*, para tener la consideración de laborales.

Sobre esta cuestión, la Sentencia número 121/2017 del Tribunal Supremo (Sala IV), de 14 de febrero de 2017, señala que:

«El fundamento de la protección de los accidentes de trabajo y su carácter privilegiado respecto a la protección ordinaria se vinculan a la existencia de un riesgo específico que se imputa con criterios objetivos a la esfera de responsabilidad del empresario en la medida en que es éste, a través de su explotación, quien genera ese riesgo y puede ejercer determinado control sobre el mismo y sus manifestaciones».

Hay que advertir que, en principio, el accidente *in itinere* se produce normalmente como consecuencia de lo que podemos denominar riesgos de la circulación, que no se corresponden con la esfera de riesgo del empresario. Así lo reconoce el Convenio 121 de la Organización Internacional del Trabajo, que en su artículo 7 prevé que:

«Todo miembro deberá prescribir una definición del accidente del trabajo, incluyendo las condiciones bajo las cuales un accidente sufrido en el trayecto al o del trabajo es considerado como un accidente del trabajo», aunque exceptúa de esta obligación en lo relativo a los accidentes en el trayecto cuando «independientemente de los sistemas de seguridad social que cubren los accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, hay otros sistemas distintos que cubren tales accidentes sufridos en el trayecto, y que conceden prestaciones que en su conjunto son por lo menos equivalentes a las que establece este Convenio».

Sin embargo, el ordenamiento español no ha considerado esa eventual exclusión y tampoco ha tenido en cuenta la protección concurrente que puede derivarse del régimen de responsabilidad por la circulación de los vehículos de motor —compatible conforme al artículo 168.3 de la LGSS con las prestaciones por accidente de trabajo—, ni la existencia de una cobertura del accidente no laboral que incluiría los accidentes en el trayecto si no tuvieran su protección específica.

En efecto, el citado artículo 168.3 LGSS dispone que:

«Cuando la prestación haya tenido como origen supuestos de hecho que impliquen responsabilidad criminal o civil de alguna persona, incluido el empresario, la prestación será hecha efectiva, cumplidas las demás condiciones, por la entidad gestora, servicio común o mutua colaboradora con la Seguridad Social, en su caso, sin perjuicio de aquellas responsabilidades. En estos casos, el trabajador o sus derechohabientes podrán exigir las indemnizaciones procedentes de los presuntos responsables criminal o civilmente».

Esta compatibilidad entre la responsabilidad civil del empresario y la Seguridad Social, como veremos después, no es absoluta, por cuanto que ha sido la jurisprudencia de la Sala de lo Social del Tribunal Supremo, después de distintas posiciones —no solo de esta Sala, sino también de la Civil—, la que

ha establecido los términos de la misma, para no infringir el principio de la llamada *compensatio lucri cum damno*, recogida en nuestro artículo 1106 del Código Civil, en virtud de la cual nadie puede enriquecerse a costa de otro, de tal forma que se considera el daño «único».

Por otro lado, La STS (Sala IV) n.º 121/2017, de 14 de febrero de 2017, nos indica que para para calificar un determinado hecho como accidente *in itinere*, se requiere la ponderación de toda una serie de elementos (requisitos de tipo cronológico, teleológico, espacial y modal).

La citada Sentencia, citando otras de la misma Sala, sostiene que para calificar un accidente *in itinere* como laboral, deben concurrir las siguientes circunstancias:

- a) que la finalidad principal y directa del viaje esté determinada por el trabajo (elemento teleológico);
- b) que se produzca en el trayecto habitual y normal que debe recorrerse desde el domicilio al lugar de trabajo o viceversa (elemento geográfico);
- c) que el accidente se produzca dentro del tiempo prudencial que normalmente se invierte en el trayecto (elemento cronológico); o, lo que es igual, que el recorrido no se vea alterado por desviaciones o alteraciones temporales que no sean normales y obedezcan a motivos de interés particular de tal índole que rompan el nexo causal con la ida o la vuelta del trabajo, y
- d) que el trayecto se realice con medio normal de transporte (elemento de idoneidad del medio).

III

La consideración de un accidente como hecho de la circulación

Una vez analizado sucintamente lo que se entiende por accidente de trabajo con la intervención de un vehículo y, antes de entrar en la delimitación de las distintas responsabilidades que puede haber en un accidente de trabajo, estudiamos en este apartado la consideración de un accidente como hecho de la circulación.

Para que pueda hablarse de un accidente amparado por la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobada por el RDL 8/2004, de 29 de octubre (LRCSCVM), debe ser calificado como un «hecho de la circulación» ocasionado por un «vehículo a motor»¹. Si no se dan estos dos presupuestos, no es aplicable la normativa especial, establecida en la LRCSCVM y en su Reglamento².

Estamos ante los dos presupuestos más elementales y determinantes de la responsabilidad civil derivada de la circulación viaria. Por tal motivo, se ha cuestionado por la doctrina que estos dos conceptos, que determinan el ámbito de aplicación de la Ley, hayan sido relegados por el artículo 1.4 de la LRCSCVM a su desarrollo reglamentario³. Más aún, cuando tal como se indica en la Exposición de Motivos del vigente Reglamento del SOA, «Con las modificaciones introducidas por la Ley 21/2007, de 11 de julio, el vigente texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor recoge de forma unitaria toda la normativa sobre esta parte del sistema de responsabilidad civil, de manera que el ámbito reglamentario debe quedar reducido al desarrollo de determinados aspectos del seguro obligatorio que garantiza la responsabilidad civil derivada de la circulación

¹ Vid. sobre esta cuestión, BADILLO ARIAS, J. A., *La Responsabilidad civil automovilística. El hecho de la circulación*. Edit. Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2016.

² En tal sentido, vid. PINTO ANDRADE, C., *Responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación: resolución de conflictos*, editorial Bosch, L'Hospitalet de Llobregat, Barcelona, 2015, pág. 26. Sostiene que los presupuestos de aplicación del régimen especial de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro se reconducen en primer término a la producción de un daño por «vehículo a motor» y por «hecho de la circulación».

³ FERNÁNDEZ ENTRALGO, J. «El hecho de la circulación y la definición de vehículo a motor (Reglamento del SOA)», *XXV Congreso de derecho de la circulación*, Madrid, INESE, 26-27 de marzo del 2009, sostiene que «sorprende que, incluido a la cabeza de la Ley 30/1995 un primer artículo cuyo apartado tercero contiene una lista de definiciones auténticas de ciertos significantes empleados en su articulado, se haya deferido al desarrollo reglamentario la fijación del significado de dos conceptos básicos, como son los de «vehículo a motor» y «hecho de la circulación», determinantes del ámbito material de aplicación del nuevo sistema, y, en igual medida, de los derechos afectados por él». Este autor señala que con mejor criterio, la Ley francesa Badinter, de 5 de julio de 1985, acota, en su primer artículo, su ámbito de aplicación, circunscribiéndolo a los accidentes de circulación en que se encuentre implicado un vehículo de motor, así como sus remolques o semirremolques, con la salvedad de los ferrocarriles y de los tranvías que circulan sobre sus propias vías.

de vehículos a motor». De ahí también el cambio en la denominación de este Reglamento que pasa a ser sólo del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.

Además, como trataremos de explicar al analizar estas dos nociones, pensamos que ha habido un paso atrás en su nueva regulación. El Reglamento derogado amplió considerablemente la consideración de vehículo a motor y hecho de la circulación, de manera que era difícil que cualquier hecho producido por un vehículo a motor, pudiera sustraerse del ámbito de aplicación de la LRCSCVM, aunque tal vehículo no tuviera los requisitos exigidos por la legislación de tráfico para poder circular.

En el vigente Reglamento, tal vez con la finalidad de adaptar la legislación del SOA a la de tráfico y seguridad vial, se han restringido ambos conceptos. Pensamos que se pretende ordenar la circulación y por ello todo vehículo que no sea susceptible de autorización administrativa para circular no será considerado como vehículo a motor. Asimismo, cualquier hecho con un vehículo a motor que se ocasione en vías que no sean aptas para circular o «que tengan una regulación especial», como los puertos y aeropuertos, estarán fuera del ámbito circulatorio.

No obstante, debemos advertir que, en la actualidad, estos dos conceptos se están analizando por parte de las instituciones comunitarias, con la finalidad de adaptar la normativa de los Estados miembros a la jurisprudencia más reciente del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, iniciada por la STJUE, de 4 de septiembre de 2014, caso Vnuk, que fue seguida por las SSTJUE, de 28 de noviembre de 2017, caso Rodrigues de Andrade, 20 de diciembre de 2017, caso Núñez Torreiro, 4 de septiembre de 2018, caso Juliana, 15 de noviembre de 2018 y 20 de junio de 2019.

Estas resoluciones judiciales están configurando los conceptos de «vehículo a motor», que sí está definido en la Directiva codificada de 2009 y, sobre todo, el concepto de «circulación de vehículos», que no está definido en dicha Directiva, si bien, como después analizaremos, el Tribunal de Justicia de la UE lo está perfilando, puesto que, como afirmó en la STJUE, de 4 de septiembre de 2014, caso Vnuk, se trata de un concepto autónomo, que no puede dejarse a la apreciación de cada Estado miembro. Esta afirmación es, quizá, la que ha dado lugar a que a raíz de esta Sentencia, se hayan planteado por órganos judiciales de los Estados miembros distintas cuestiones prejudiciales sobre esta materia, que han dado lugar a las sentencias indicadas en el párrafo anterior y otras que están pendientes de resolver.

Por lo dicho, el 24 de mayo de 2018 fue presentada por la Comisión Europea la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se modifica la Directiva 2009/103/CEE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como el control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.

Asimismo, debemos traer a colación, por la incidencia que tienen en esta materia, los nuevos sistemas de movilidad ciudadana que están apareciendo en nuestras ciudades (patinetes eléctricos, bicicletas, uso temporal de vehículo o carsharing, segways, etc.), los cuales deben ser objeto de una nueva regulación, tal como se está planteando en la Propuesta de modificación de Directiva que acabamos de mencionar.

Estos nuevos vehículos de movilidad personal, sobre todo las bicicletas, asistidas o no, se están utilizando cada vez más para determinados trabajos relacionados con servicios a domicilio, lo que está dando lugar a que se produzcan accidentes de trabajo de las personas que las utilizan. Como después veremos, estos elementos llamados «vehículos de movilidad personal», actualmente, no se consideran «vehículos a motor» y, por tanto, no están obligados a suscribir el seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor ni, en consecuencia, los accidentes que se ocasionen con los mismos están dentro del ámbito de aplicación de la LRCSCVM. Por tanto, si se produce un accidente de trabajo con estos vehículos, podría haber, en su caso, responsabilidad empresarial, pero no se trataría de un hecho de la circulación amparado por la LRCSCVM.

1 CONCEPTO DE VEHÍCULO A MOTOR

Como acabamos de indicar, para que entre en juego la normativa especial de la responsabilidad automovilística es necesario que los hechos de la circulación sean ocasionados por un «vehículos a motor». De esta forma, de lo que se entienda por «vehículo a motor» dependerá que el hecho de circulación esté o no dentro del ámbito de aplicación de la LRCSCVM. Dicho de otro modo, si se produce un hecho de la circulación ocasionado por un vehículo que no tiene la consideración de vehículo a motor, no estará dentro de la normativa especial que regula la responsabilidad civil automovilística y su seguro, porque no se dan los dos presupuestos que determinan su ámbito de aplicación.

En cuanto a la noción de vehículo a motor⁴, la aportación más significativa del vigente Reglamento respecto al anterior es la referencia que hace de forma explícita a la autorización administrativa para circular. Así, se indica en el inciso primero del artículo 1 del Reglamento del SOA que:

«Tienen la consideración de vehículos a motor, a los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la obligación de aseguramiento, 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».

La autorización administrativa para circular se encuentra regulada en el artículo 59 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, desarrollada por los artículos 25 y siguientes del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.

El citado artículo 59 LTSV, establece lo siguiente:

1. Con objeto de garantizar la aptitud de los conductores para manejar los vehículos y la idoneidad de éstos para circular con el mínimo de riesgo posible, la circulación de vehículos a motor y de ciclomotores requerirá de la obtención de la correspondiente autorización administrativa previa.

Reglamentariamente se fijarán los datos que han de constar en las autorizaciones de los conductores y de los vehículos.

2. El conductor de un vehículo a motor o ciclomotor queda obligado a estar en posesión y llevar consigo su permiso o licencia válidos para conducir, así como el permiso de circulación del vehículo y la tarjeta de inspección técnica, y deberá exhibirlos ante los agentes de la autoridad encargados

⁴ En Italia, la definición de vehículo a motor está en el artículo 46 del «*codice della Strada* (d. lg. 30.4.1992, n. 285): *Ai fini delle norme del presente codice, si intendono per veicoli tutte le macchine di qualsiasi specie, che circolano sulle strade, guidate dall'uomo. Non rientrano nella definizione di veicoli quelle per uso di bambini o di invalidi, anche se asservite da motore, le cui caratteristiche non superano i limiti stabiliti dal regolamento*». El artículo 47 enumera un amplio elenco de vehículos: «*veicoli a braccia, veicoli a trazione animale, velocipedi, slitte, ciclomotori, motoveicoli, autoveicoli, filoveicoli, rimorchi, macchine agricole, macchine operatrici, veicoli con caratteristiche atipiche*».

En el caso francés vide C. Route, en profundidad LUCAS-GALLAY, I.: «*La notion de véhicule terrestre à motear au sens de l'article 1.º de la loi du 5 juillet 1985*», Gaz. Pal. 1997, doct. Pág. 1227.

de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas que se lo soliciten, en los términos que reglamentariamente se determine.

3. En las autorizaciones administrativas de circulación únicamente constará un titular.

Aunque en un principio se suscitaron dudas respecto de lo que debe entenderse por vehículo a motor a estos efectos, pronto las autoridades administrativas aclararon que el requerimiento de autorización administrativa para circular no exigía que tuvieran matrícula, sino que fueran «susceptibles» de adquirirla. En definitiva, que tuvieran los requisitos exigidos por la legislación de tráfico para obtenerla⁵.

La pregunta que cabe hacerse, porque su respuesta nos indicará qué vehículos son los que se consideran como «vehículos a motor» a los efectos de la LRCSCVM, es qué vehículos son susceptibles de obtener autorización administrativa para circular. La solución viene contemplada en el párrafo segundo del artículo 59.1 del 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 Vial⁶, al establecer que «Reglamentariamente se fijarán los datos que han de constar en las autorizaciones de los conductores y de los vehículos».

A tal efecto, el artículo 25.1 del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento general de vehículos⁷, precisa que para poner en circulación vehículos de motor, así como remolques y semirremolques de masa máxima autorizada superior a 750 kilogramos, será preciso matricularlos y que lleven las placas de matrícula con los caracteres que se le asigne, del modo que se establece en su anexo XVIII. A continuación, el apartado 2 del mismo artículo indica que previamente a su matriculación, los vehículos citados en el apartado anterior deben estar dotados del correspondiente

⁵ Así lo puso de manifiesto LEDESMA MUÑIZ, R. (subdirector general de normativa y recursos de la DGT, «Concepto de vehículo a motor y hecho de la circulación. el control de la obligación de aseguramiento. depósito o precinto, público o domiciliario del vehículo. presentación del proyecto INTEVE (informes telemáticos de vehículos)», *Jornada sobre el nuevo Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor*, Madrid, UNESPA, 8 de octubre de 2008.

⁶ BOE número 261, de 31 de octubre de 2015.

⁷ BOE número 22, de 26 de enero de 1990.

certificado oficial que acredite sus características técnicas esenciales y su aptitud para circular por las vías públicas.

Esta certificación oficial se expedirá: i) Por los órganos competentes de la Administración o entidades delegadas, si se trata de vehículos que corresponden a tipos homologados incompletos, no homologados, matriculados anteriormente en otro país, vehículos usados procedentes de subastas oficiales realizadas en España o vehículos nuevos adquiridos directamente en otro país y que posean un certificado de conformidad CE y ii) Por un fabricante de la Unión Europea o por un importador o por sus representantes respectivos, si se trata de vehículo nuevo que corresponde a tipo homologado según la legislación nacional u homologación CE.

Esta certificación oficial se refiere a la tarjeta ITV, en el caso de vehículos, y al certificado de características, si se trata de ciclomotores. Asimismo, el formato y contenido de la tarjeta ITV⁸ y certificado de características será en cada caso el especificado en el Anexo 10 del Real Decreto 2140/1985, de 9 octubre, de homologación de tipos de vehículos, remolques, semirremolques, partes y piezas⁹. El artículo 1 de esta norma dispone que «todos los vehículos automóviles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas, deberán corresponder a tipos homologados en España de acuerdo con este Real Decreto o en la Unión Europea conforme a la Directiva 70/156/CEE, 74/150/CEE, o 92/61/CEE o en el Espacio Económico Europeo cuando éstas le sean de aplicación, como condición previa para que puedan ser matriculados y/o puestos en circulación».

Este artículo fue reformado por el Real Decreto 1204/1999, de 9 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 2140/1985, de 9-10-1985, que dicta normas sobre homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas. BOE número 173, de 21 de Julio de 1999.

De esta forma, todos aquellos «vehículos» que reúnan los requisitos establecidos en esta normativa tendrán la consideración de vehículos a motor a los

⁸ El artículo 13 del Real Decreto 2140/1985, de 9 octubre, de homologación de tipos de vehículos, remolques, semirremolques, partes y piezas establece que «El formato y contenido de la tarjeta de inspección técnica de vehículos (tarjeta ITV), establecida en el artículo 209. apartado II, del Código de la Circulación, serán, en cada caso, los especificados en el anexo 10 de este Real Decreto sin que pueda ser objeto de cesión a un tercero ni firmada por persona no autorizada. En el anexo 11, se detallan las instrucciones para la cumplimentación de dichas tarjetas».

⁹ BOE número 277, de 19 de noviembre de 1985.

efectos de la LRCSCVM, estén matriculados o no. Estos vehículos, si circulan por vías públicas sin estar matriculados —que no deben y, por tanto, serían objeto de sanción por parte de las autoridades de tráfico—, estarían dentro del ámbito de la LRCSCVM (carretilla elevadora que tiene un accidente fuera del almacén donde realiza su trabajo) y en el caso, por ejemplo, de no poseer el correspondiente SOA, sería el Consorcio de Compensación de Seguros el que debería hacerse cargo de los daños, en virtud del artículo 11 de la LRCSCVM.

En cambio, los que no reúnan estas características, ni son susceptibles de autorización administrativa (de obtener la correspondiente matrícula para circular) ni están al amparo de la normativa de la LRCSCVM ni de su Reglamento, por no tener la consideración de vehículos a motor, como por ejemplo las llamadas «minimotos» o los patinetes urbanos. En consecuencia, si circulan por vías públicas, no estarían dentro del ámbito de aplicación LRCSCVM —porque no son vehículos a motor— y, por tanto, si no tuvieran ningún tipo de seguro, el Consorcio de Compensación de Seguros, no se haría cargo, en este caso, de los daños producidos a terceros.

La sentencia de la Audiencia Provincial de Lleida, de 4 de marzo de 2010, en un supuesto de daños producidos por un trenecito turístico, sostiene que el actual Reglamento del SOA mejora la definición de los vehículos a motor obligados a suscribir el seguro obligatorio y así entiende que tienen la consideración de vehículos a motor todos aquellos que requieren una autorización administrativa para circular (ficha técnica y permiso de circulación) y los define en el anexo como «aparato apto para circular por la vías o terrenos a que se refiere el artículo 2 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial», consideración —añade la sentencia—, «que sin duda no tiene el trenecito de autos ya que no está autorizado para circular por vía pública, carece de placas de matrícula y no está obligado a pasar la ITV». En definitiva, no cumple las condiciones técnicas de los vehículos a motor, sus partes y sus piezas, para que puedan ser matriculados o puestos en circulación, con las limitaciones, excepciones y especificaciones que se establecen en la reglamentación que se recoge en el anexo I del Reglamento General de Vehículos.

Por otro lado, según el inciso segundo del artículo 1 del Reglamento del SOA, 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.

De esta forma, se resuelven los problemas prácticos que se han planteado en los últimos años respecto a la necesidad de aseguramiento de estos de

manera independiente del vehículo a motor al que van unidos. En consecuencia, estos vehículos estarán cubiertos por el seguro del vehículo al que están enganchados y tan sólo requerirán un seguro independiente los que superen los 750 kilogramos. No obstante, esta posibilidad tiene que ser contemplada en el contrato de seguro, puesto que esta excepción no opera, a los efectos del seguro del vehículo al que van enganchados, de forma automática.

1.1 Supuestos excluidos

El vigente Reglamento del SOA (RD 1507/2008), al igual que lo hacía el que sustituye, señala en el apartado segundo del artículo 1 que no se consideran incluidos en su ámbito material los ferrocarriles, tranvías y otros vehículos que circulan por vías que le sean propias, ni los vehículos a motor eléctricos que por concepción, destino o finalidad tengan la consideración de juguetes, en los términos definidos y con los requisitos establecidos en el Real Decreto 1205/2011, de 26 de agosto, sobre la seguridad de los juguetes, y su normativa concordante y de desarrollo. Tampoco se encontrarán incluidas en el ámbito material del presente Reglamento las sillas de ruedas.

1.1.1. Juguetes

El citado RD 1205/2011 establece las normas de seguridad de los juguetes, aplicándose a los productos diseñados o previstos, exclusivamente o no, para ser utilizados con fines de juego por niños menores de catorce años, así como la libre circulación de estos.

El apartado c) de su artículo 1.4, indica que este Real Decreto no se aplicará a los vehículos de juguete equipados con motores de combustión.

Sobre esta cuestión, el problema que se ha planteado durante los años de aplicación del Reglamento derogado ha sido la consideración de las llamadas «minimotos» como vehículo a motor o como juguetes, entre otras cosas, por su reciente aparición. En general, con el Reglamento anterior, pese a que no son aptas para circular por vías públicas por no ser vehículos autorizados conforme establece el artículo 1 del Reglamento General de Vehículos a Motor de 23 de diciembre de 1998, se han considerado como vehículos a motor, puesto que se definen como auténticas motos en miniatura que tienen el mismo mecanismo que la moto y que pueden llegar a alcanzar una velocidad de hasta 60 km a la hora.

Por tanto, los vehículos con motores de combustión no tienen en ningún caso la consideración de «juguetes». Serán considerados como vehículos a

motor, siempre que sean susceptibles de obtener autorización administrativa para circular (certificado de características, según lo dicho).

En cuanto a los vehículos con motores eléctricos, el Reglamento del SOA tan sólo indica que no se consideran incluidos en su ámbito material aquéllos que por concepción, destino o finalidad tengan la consideración de juguetes, en los términos definidos y con los requisitos establecidos en el artículo 1.1 del Real Decreto 880/1990, de 29 de junio (Este Reglamento está derogado y ha sido sustituido por el Real Decreto 1205/2011, de 26 de agosto, sobre la seguridad de los juguetes).

En el anexo II de este Real Decreto, en el que se establecen las exigencias esenciales de seguridad de los juguetes, se indica que «Los juguetes no funcionarán con corriente eléctrica cuyo voltaje nominal sea superior a 24 voltios de corriente continua o el voltaje de corriente alterna equivalente y la tensión de sus partes accesibles no superará los 24 voltios de corriente continua o el voltaje de corriente alterna equivalente». De esta forma, entendemos que los vehículos con motor eléctrico que excedan de 24 voltios no son juguetes y podría considerarse como vehículos a motor, siempre, claro está, que, como en el caso anterior, sean susceptibles de obtener la autorización administrativa para circular.

1.1.2. Vehículos de movilidad personal

Recientemente, están proliferando en nuestras ciudades los llamados vehículos de movilidad personal (VMP), algunos sin motor, como las bicicletas y monopatines, y otros, con motor eléctrico, como los Segway, minisegway, patinetes eléctricos, bicicletas eléctricas, etc., que están cambiando la forma en la que nos desplazamos los ciudadanos. Estos VMP tienen indudables ventajas, relacionadas principalmente con el medio ambiente y la sostenibilidad de nuestras ciudades, pero también tienen algunos inconvenientes.

La irrupción de estos nuevos actores en nuestra movilidad urbana, que tienen que convivir con los vehículos tradicionales y con los peatones, están provocando algunos problemas de seguridad vial, puesto que nuestras ciudades no están preparadas para esta avalancha que se está produciendo, sobre todo en las grandes urbes, como Madrid y Barcelona, y todavía no existe una regulación uniforme que ordene la circulación de estos vehículos. De momento, pese a que la Dirección General de Tráfico está promulgando alguna instrucción, su regulación se está llevando a cabo por parte de los Ayuntamientos, a través de Ordenanzas municipales, lo que da lugar a que no haya cierta uniformidad en esta regulación.

Lo que sí parece claro es que estos VMP han venido para quedarse, porque, pese a lo indicado, son muchos los beneficios que aportan para la sostenibilidad de nuestras ciudades, si bien, como decimos, deben ser regulados y se les debe buscar su espacio para que puedan convivir con el resto de vehículos y, sobre todo, con los peatones.

En la actualidad, estos vehículos de movilidad personal se encuentran entre los juguetes y los vehículos a motor, no siendo ni una cosa ni otra. De este modo, en el Anexo I del RD 1205/2011, se establece que, entre otros, no se consideran juguetes a los efectos de este Real Decreto:

- a) Bicicletas con una altura máxima de sillín superior a 435 mm, medida como la distancia vertical entre el suelo y el punto más alto de la superficie del sillín, con el sillín colocado en posición horizontal y la tija en la marca inferior.
- b) Patinetes y otros medios de transporte diseñados para el deporte o destinados a utilizarse en vías públicas o caminos públicos.
- c) Vehículos eléctricos destinados a utilizarse en vías públicas, caminos públicos o sus aceras.

La Instrucción 16/V (Instrucción 16/V-124 de la DGT, se refiere a estos vehículos afirmando que son nuevos modelos de vehículos que rompen la tradicional división peatón/vehículo de motor, definiéndolos como «... vehículos capaces de asistir al ser humano en su desplazamiento personal y que por su construcción, pueden exceder las características de los ciclos y estar dotados de motor eléctrico...» y destaca dos características de uso de dichos dispositivos: a) no se pueden asimilar a la figura del peatón y b) no es posible catalogarlos como vehículos de motor.

Naturalmente, al no ser considerados como vehículos a motor, no les son aplicables las normas penales, civiles y administrativas que regulan estos vehículos. En particular, no se le puede aplicar la LRCSCVM ni el Reglamento del SOA. De este modo, por ejemplo, si circulan sin ningún tipo de seguro —que no están obligados a suscribirlo—, no podría intervenir el Consorcio de Compensación de Seguros, porque no están al amparo de dicha normativa.

El problema que se plantea con estos nuevos VMP es si algunos de ellos pueden ser considerados como vehículos de motor, en su categoría de ciclomotores. Por ello, la Dirección General de Tráfico (DGT) ha publicado el 24 de mayo de 2019 la Instrucción 19/V-134, en donde aclara lo establecido en el

Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la homologación y requisitos técnicos de los vehículos de la categoría L.

En primer lugar, afirma que las bicicletas de pedales con pedaleo asistido, conocidas como EPAC (Electronically Power Assisted Cycles) por sus siglas en inglés, no están incluidas dentro de la clasificación de vehículos de la categoría L, por lo que no necesitan homologación ni matriculación.

Estas bicicletas de pedaleo asistido se definen en el mencionado Reglamento de la UE como:

«Bicicletas de pedales con pedaleo asistido equipadas con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250 W, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear».

Actualmente, se encuentran ciclos muy similares a las EPAC, pero con prestaciones mayores, los cuales sí se consideran vehículos a motor por parte de la mencionada instrucción, en la categoría de L1e-A.

La instrucción 19/V-134 de la DGT, indica que el art 4.2 del mencionado Reglamento (UE) n.º 168/2013, define e incluye en su ámbito de aplicación, los vehículos de la categoría L1e (vehículo de motor de dos ruedas ligero), remitiendo a su Anexo 1 la clasificación en dos subcategorías: L1e-A y L1e-B:

L1e-A: Ciclo de motor:

- Ciclos diseñados para funcionar a pedal que cuentan con una propulsión auxiliar cuyo objetivo principal es ayudar al pedaleo.
- La potencia de la propulsión auxiliar se interrumpe a una velocidad del vehículo 25 km/h.
- La potencia nominal o neta continua máxima ≤ 1000 W.
- Los ciclos de motor de tres o cuatro ruedas que cumplan los criterios específicos de subclasificación adicionales se clasifican como equivalentes técnicamente a los vehículos L1e-A de dos ruedas.

L1e-B: Ciclomotor de dos ruedas:

- Cualquier otro vehículo de categoría L1e que no pueda clasificarse con arreglo a los criterios de vehículos.

1.2 El concepto de vehículo a motor de la Directiva 2009/103/CE

Sobre esta cuestión, la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, establece en su artículo 1 que se entenderá por vehículo:

«Todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea, así como los remolques, incluso no enganchados».

Parece, en principio, que el concepto de «vehículo a motor» de la Directiva es más amplio que el regulado en el artículo 1 del Reglamento del SOA.

En la STJUE de 4 de septiembre de 2014, caso Vnuk, ya nos dijo el Tribunal europeo que:

«Es preciso señalar que un tractor dotado de remolque responde a esta definición. A este respecto, cabe indicar que ésta es independiente del uso que se hace o que pueda hacerse del vehículo de que se trata. Por lo tanto, el hecho de que un tractor, eventualmente dotado de remolque, pueda, en determinadas circunstancias, ser utilizado como maquinaria agrícola es irrelevante a efectos de la constatación de que tal vehículo responde al concepto de «vehículo» que figura en el artículo 1, número 1, de la Primera Directiva».

La STJUE de 4 de septiembre de 2018 —asunto Juliana—, analiza un supuesto en el que se plantea si el propietario de un vehículo a motor tiene la obligación de suscribir el seguro obligatorio de responsabilidad civil, aunque no utilice el vehículo. En este caso, el Tribunal remitente desea saber, en esencia, si el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, debe interpretarse en el sentido de que es obligatorio suscribir un contrato de seguro de la responsabilidad civil cuando el vehículo de que se trate se encuentra estacionado en un terreno privado por la mera decisión de su propietario, que ya no tiene intención de conducirlo.

Para el TJUE, el apartado 1.º del artículo 3 de la Primera Directiva, obliga a los Estados miembros a establecer en sus ordenamientos jurídicos internos una obligación general de aseguramiento de vehículos. Esta obligación es independiente del uso que se haga del vehículo, tal como expuso el propio Tribunal Europeo, como acabamos de ver, entre otras, en su Sentencia de 4 de septiembre de 2014 (Caso Vnuk).

Así las cosas, el TJUE considera que:

«Un vehículo matriculado y que, por tanto, no se ha retirado legalmente de la circulación y que es apto para circular responde al concepto de «vehículo», en el sentido del artículo 1, punto 1, de la Primera Directiva, y, por tanto, no deja de estar sujeto a la obligación de aseguramiento prevista en el artículo 3, apartado 1, de esta Directiva, por la mera razón de que su propietario ya no tenga intención de conducirlo y lo inmovilice en un terreno privado».

Como puede verse en estas resoluciones, el TJUE se está refiriendo a vehículos matriculados y no a supuestos en los que el vehículo no sea apto para circular, por lo que *a priori*, no va en contra de lo establecido en nuestra regulación reglamentaria. Sin embargo, en las Conclusiones del Abogado General, Sr. Michal Bobek, en este último asunto, presentadas el 26 de abril de 2018, se hace una interpretación más amplia del concepto de «vehículo a motor». Señala que puede haber situaciones en las que el vehículo no está matriculado en un Estado miembro, bien porque aún no se haya realizado este trámite, bien porque la matriculación haya sido suspendida o cancelada. En tal sentido señala que «el hecho de que el vehículo se halle en esta segunda hipótesis no implica necesariamente que ya no esté automáticamente sujeto a la obligación de asegurar en virtud del artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva. En efecto, la inexistencia de matriculación no es necesariamente incompatible con el uso habitual de un vehículo para circular. O, dicho de otro modo, un vehículo puede ser apto y ser utilizado efectivamente para circular por el suelo sin estar matriculado. Esto puede suceder legalmente, con arreglo a las condiciones establecidas por la legislación nacional, o de forma ilegal, si el vehículo debiera estar matriculado con arreglo a la normativa nacional aplicable y no lo está. En cualquiera de estos casos, el vehículo potencialmente puede ocasionar accidentes».

La Propuesta de modificación de la Directiva 2009/103/CE a la que nos hemos referido al inicio de este apartado, no modifica el concepto de «vehículo a motor». Sin embargo, no es ajena a los nuevos sistemas de movilidad ciudadana. De este modo, según la memoria de análisis de impacto del proyecto, se considera que las bicicletas eléctricas, los segways y escúteres eléctricos, entran dentro del concepto de «vehículo a motor» de la Directiva, sin perjuicios de la posibilidad de los Estados miembros de eximir la obligación de aseguramiento, si bien, en tal caso, parece que debería recaer su cobertura por parte de los fondos de garantía.

En todo caso, estamos al comienzo de este proceso legislativo y no podemos aventurar, en estos momentos, cuál va a ser el devenir de esta Propuesta,

puesto que hay bastantes matices que se deben abordar y no parece que haya consenso por parte de los Estados miembros. Lo que sí parece claro es que estos nuevos elementos de movilidad ciudadana que, en la actualidad, en la mayoría de los países no tienen la consideración de «vehículos a motor», a efectos del aseguramiento obligatorio, deben ser valorados por parte de la instituciones nacionales y comunitarias, puesto que como se está poniendo de manifiesto, están circulando por nuestras calles y aceras y son susceptibles de ocasionar daños a terceros.

1.3 Vehículos destinados para realizar tareas industriales, empresariales o agrícolas

Con respecto de los vehículos especialmente destinados para realizar tareas industriales, empresariales o agrícolas, con el anterior Reglamento, siempre que fueran idóneos para circular por vías públicas, privadas o de uso común —requisitos establecidos por dicho Reglamento—, sus propietarios o explotadores debían suscribir el correspondiente seguro obligatorio de automóviles, por si eran susceptibles de circular en algún momento por estas vías, tuvieran o no autorización administrativa para ello.

En estos casos, el propietario se veía obligado a contratar dos seguros: el de responsabilidad civil de explotación, para cubrir los daños derivados de la realización de su actividad industrial, empresarial o agrícola y el seguro obligatorio de automóviles (SOA), para dar cobertura a los daños ocasionados en los casos en los que estos vehículos circularan por vías públicas, privadas o de uso común; porque lo relevante no es el tipo de vehículo que sea, sino la actividad que realiza en un momento determinado, ya sea una actividad empresarial o circulando por una vía pública.

Sin embargo, con el actual Reglamento, sólo deberán asegurarse del SOA aquellos vehículos industriales, empresariales o agrícolas que sean susceptibles de obtener la correspondiente autorización administrativa para circular. Es decir, aquéllos que tuvieran permiso de circulación, ITV o certificado de características, en el caso de los ciclomotores, porque, si no es así, aunque ocasionaran accidentes en las vías indicadas, no estarían dentro del ámbito material de la LRCSCVM.

En consecuencia, si un vehículo industrial no es susceptible de obtener la correspondiente autorización administrativa para circular, no se considerará vehículo a motor, lo que da lugar a que ese accidente no esté dentro del ámbito de protección de la LRCSCVM. Podrá ser un accidente de trabajo y, en su

caso, se podría tratar de un supuesto de responsabilidad del empresario, pero, en principio, no debería discutirse su cabida en la citada Ley, aunque el hecho ocurra, por ejemplo, en una vía pública.

2 EL CONCEPTO DE HECHO DE LA CIRCULACIÓN

Como hemos puesto de manifiesto, para que sea aplicable la normativa contenida en la LRCSCVM, no basta con la intervención en el accidente de un vehículo a motor. Es preciso, además, que ese vehículo ocasione un hecho de la circulación¹⁰. Por lo tanto, si no se dan de forma simultánea los dos elementos, no estaremos bajo el amparo de la normativa especial contenida en la LRCSCVM y en su Reglamento¹¹.

La noción de «hecho de la circulación» o, en la terminología del TJUE, «circulación de vehículos», actualmente está sometida a revisión por parte de las instituciones comunitarias, con la finalidad de adaptar la normativa de los Estados miembros a la jurisprudencia más reciente del Tribunal de Justicia de la UE. Por ello, después de analizar la cuestión en nuestro ordenamiento, nos referiremos a estas Sentencias del TJUE, así como a la Propuesta de modificación de la Directiva codificada 2009/103/CEE, sobre el seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.

¹⁰ Vid. BAKER, J. S. & FRICKR, L. B. «Traffic accidents investigation manual». Northwestern: 1986. Ed. Northwestern University traffic Institute. Traducido en Castellano por la DGT en 1970. Desde un punto de vista genérico, definen accidente de tráfico, como «un suceso eventual, producido con ocasión del tráfico, en el que interviene alguna unidad de circulación y como resultado del cual se produce muerte o lesiones en las personas o daños en las cosas».

Vid. también, JOUVENCEL, M. R.: *Biomecánica del accidente de tráfico*. Ed. Díaz de Santos S. A. Madrid. 2000. Pág. 5. Lo define 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».

Por su parte, el artículo 1 de la Orden del Ministerio de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría General del Gobierno, de 18 de febrero de 1993 (BOE núm. 47 de 24 de febrero de 1993), por la que se modifica la estadística de accidentes de circulación, define accidente de circulación, como los que reúnen las circunstancias siguientes: Producirse, o tener su origen, en una de la vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, resultar a consecuencia de los mismos una o varias personas muertas o heridas, sólo daños materiales y estar implicado al menos un vehículo en movimiento.

¹¹ En términos similares se pronuncia, DE DIOS DE DIOS, M. A., *Culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación*, edit. La Ley, 2012, pág. 43, al indicar: «Por consiguiente, las mimbres usadas para dar forma al sistema se conforman alrededor de estos dos preceptos básicos que se encuentran entrelazados: hecho de circulación y vehículo a motor».

La definición de «hechos de la circulación» está regulada en el artículo 2 del vigente Reglamento del SOA. En principio, y como hemos puesto de manifiesto en la definición de «vehículo a motor», el vigente Reglamento es más restrictivo también respecto a la consideración de «hechos de la circulación» porque acota con sus exclusiones su ámbito de aplicación.

El párrafo primero, que establece la regla general de lo que debe entenderse por «hecho de la circulación», mantiene la misma redacción que el Reglamento anterior. Vuelve, por tanto, a referirse al riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor, señalando que *«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»*¹².

El inciso segundo de este primer párrafo contiene el elemento espacial de la definición. Indica los lugares susceptibles de producirse accidentes o hechos de la circulación: garajes y aparcamientos, vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, tanto urbana como interurbana, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común.

Vemos que, respecto al Reglamento que sustituyó, se mantiene la referencia a los garajes y aparcamientos, puesto que las maniobras de salida o de finalización de la conducción en estos lugares generan pequeños riesgos que, aunque pudieran ser discutibles en determinados casos, como la subida o bajada al vehículo que está parado o el golpe con la puerta del vehículo, están dentro del ámbito de la conducción y, en consecuencia, generalmente se consideran hechos de la circulación¹³.

La sentencia de la Audiencia Provincial de Córdoba de 9 de julio de 2001 sostiene que:

«El vocablo «con motivo de la circulación» debe tener el alcance interpretativo de incluir todo evento en que concurra una unívoca conexión

¹² Discute esta redacción FERNÁNDEZ ENTRALGO, J. «El hecho de la circulación y la definición...», op. cit., pág. 30, indicando que «el apartado primero del artículo transcrito es una muestra de la doble pobreza —literaria y jurídica— de que vienen adoleciendo —sin que nadie parezca preocupado por ponerle remedio— las normas relativas a la responsabilidad civil derivada del manejo de vehículos automotores y del aseguramiento de los riesgos que entraña. Los hechos de la circulación no son, desde luego, los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor; sino los que consisten en la conducción de esos vehículos, cuya circulación crea el riesgo».

¹³ MORILLAS JARILLO, M. J., *El seguro del automóvil: el aseguramiento obligatorio de la responsabilidad civil automovilística*, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 1992., pág. 521, señala que «el término circulación ha de interpretarse ampliamente, comprendiendo la cobertura del seguro tanto los daños que cause un vehículo en movimiento, como parado o estacionado».

entre el hecho productor del daño y el hecho del uso y circulación de vehículos a motor, por lo que cabría equiparar la expresión «con motivo de la circulación» a la de «hecho de la circulación». En su consecuencia, y como lógico corolario de lo explicitado, todos los daños y perjuicios originados por un hecho de la circulación pueden ser calificados como hecho de la circulación, siempre que tengan su causa relevante en la utilización de un vehículo de motor y que la participación de ésta no sea meramente contingente. Supuesto este que sería aplicable al caso que analizamos, aun cuando el camión no se encontrase circulando pero se encontraba aún con el motor encendido y preparado en la báscula para su pesado por lo que era necesario que tanto el conductor como el ocupante se bajaran del mismo».

El auto de la Audiencia Provincial de Granada (Sección 3.ª) de 30 de marzo de 2007, en accidente producido al golpearse la lesionada con la puerta de un autobús, indica que:

«No está excluido del concepto «hecho de la circulación» las lesiones sufridas por la usuaria de un autobús, al ser golpeada por la puerta del mismo, dado que ha de darse una interpretación amplia al precepto de forma que han de incluirse tanto los momentos en que los vehículos están en movimiento como cuando están parados por la incidencias del tráfico o por las operaciones complementarias de subida o bajada de viajeros, sin olvidar que existe una compatibilidad entre el seguro obligatorio y el de viajeros».

Un hecho similar lo encontramos más recientemente en el asunto resuelto en la Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1.ª, de 7 de febrero de 2019, en el que una pasajera de un autobús resultó golpeada tras bajarse del mismo, al caerle encima la puerta portaequipajes del citado vehículo cuando se disponía a retirar su maleta. Al existir discusión sobre si se trata o no de un hecho de la circulación, la sentencia de instancia considera que sí lo es, pero ante esta duda no condena a la aseguradora a los intereses del artículo 20 LCS, por entender que existía causa justificada para la oposición.

El Tribunal Supremo, en la citada sentencia, desestima el recurso interpuesto por la perjudicada en relación con la condena de intereses, sin entrar en el fondo del asunto, por cuanto que no se habían planteado otras cuestiones en el recurso.

Lo mismo cabe decir de las vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación tanto urbana como interurbana, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común, por tratarse de los lugares naturales por los que transcurre el devenir circulatorio.

Puede advertirse que con esta definición tan amplia, en principio, será difícil, como había ocurrido anteriormente, que un accidente ocasionado por un vehículo a motor quede fuera del ámbito de aplicación de la normativa especial que comentamos. Tan sólo en aquellos casos en los que sea prácticamente imposible el acceso de un vehículo o los supuestos exceptuados expresamente como hechos de la circulación en el vigente Reglamento, como es el caso, muy común, de la realización de actividades industriales o agrícolas, quedarán fuera del ámbito circulatorio.

A este respecto, la doctrina y jurisprudencia vienen considerando que el concepto de «hecho de circulación» tiene un carácter fáctico, que para poder definirlo es necesario atender a una compleja serie de factores, siendo los mismos: el tipo de vehículo utilizado en cada caso, la actividad que están destinados a desempeñar y el lugar en que acaece el hecho dañoso¹⁴. La norma general es que los hechos de circulación valorables como tales a los fines que nos ocupan van ligados a la dinámica propia del vehículo de motor, a su desplazamiento en el espacio para su finalidad de transporte a que responden¹⁵.

En todo caso, la definición reglamentaria de hecho de la circulación tiene que relacionarse con la conducción de vehículos, incluso aunque estén con el motor parado, porque también en estos casos puede suponer un riesgo para los usuarios de la vía (pensemos en los accidentes que se ocasionan por no activar correctamente los mecanismos de seguridad del vehículo, dando lugar a su desplazamiento sin conductor).

Por tanto, no es necesario, en ocasiones, que el vehículo esté en movimiento por los lugares que hemos indicado para que podamos hablar de accidentes de circulación. En este caso, lo decisivo será que los hechos estén dentro

¹⁴ En esta línea, SOLERA CALLEJA, I., «Seguro voluntario de la circulación de vehículo a motor. Hecho de la circulación», *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, n.º 9, año 45, octubre 2009, pág. 55, indica que «para determinar si un hecho es o no de la circulación, (...), no podemos basarnos en unas notas que sean definitorias de la conducción (v.gr. motor encendido, reposo o movimiento del vehículo, etc.), sino que habría que analizar todo el contexto en el que se desarrolla el accidente para identificar los elementos propios de la responsabilidad civil extracontractual: a) elemento objetivo (existencia de un resultado dañoso, que afecte a quién reclama); b) un elemento subjetivo que el resultado dañoso sea consecuencia de la conducta del agente, de tal manera que exista nexo de causalidad entre el daño y la conducta. c) un elemento causal relacionado con los anteriores, consistente en la concurrencia de culpa o negligencia de la conducta generadora del daño (imputabilidad del agente)».

¹⁵ Así lo indica ALONSO GONZÁLEZ, R., «Accidente ocurrido mientras se realiza actividad industrial en recinto privado, en el uso de una carretilla de carga y descarga. No cabe asimilarlo a un hecho de circulación pese a que el riesgo pueda ser calificado como tal», *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, n.º 4, año 44, abril 2008, pág. 56.

del ámbito de la circulación; es decir, que formen parte del riesgo circulatorio¹⁶. Los ejemplos más cotidianos son los incendios de vehículos que ocasionan daños a otros vehículos o bienes, las caídas de motos o desplazamiento de vehículos sin estar en marcha con el mismo efecto, los daños producidos al subir o bajar de un vehículo, etc.

La Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 1.ª) de 26 de julio de 2007 (JUR 2007\284054), considera como hecho de la circulación las lesiones acaecidas a una señora al caerse mientras subía a un autobús, por estar enmarcadas dentro del riesgo circulatorio.

Aunque no existe unanimidad al respecto por parte de nuestra jurisprudencia, podemos afirmar que, en general, se entienden estos casos como hechos de la circulación, bien porque se piensa que forman parte del riesgo circulatorio —fallos eléctricos, cortocircuitos, estacionar el coche sin activar los elementos de seguridad, etc.—, bien por los efectos del criterio de imputación de responsabilidad de la LRCSCVM, que obliga a la entidad aseguradora del causante a probar, por ejemplo, que el incendio del vehículo por el que responde fue debido a fuerza mayor, hecho de un tercero o culpa exclusiva de la víctima.

Particularmente interesante sobre esta cuestión es la Sentencia de la Audiencia Provincial de Castellón de 20 de julio de 2002 (AC 2002\1285), que analiza un supuesto de incendio de un vehículo que ocasiona daños a otro. La sentencia señala:

«A nuestro modo de ver, el hecho sí constituye un hecho de la circulación o relativo a la conducción, que es lo que exige el artículo 1.1 del TR de la Ley sobre Responsabilidad y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor. Entendemos con la SAP de Baleares, Sección 4.ª, de 21 de junio de 1999 que los riesgos cubiertos no son sólo los producidos por el hecho físico del desplazamiento de un vehículo en el espacio a determinada velocidad, sino que son también susceptibles de ser incluidos en dicha finalidad todos aquellos que con ocasión del uso propio del automóvil pudieran devengarse. No cabe duda que el estacionamiento del vehículo, además de un hecho

¹⁶ Así lo expresa también FERNÁNDEZ ENTRALGO, J., «El hecho de la circulación y la definición...», op. cit., pág. 31: «desde el punto de vista de la protección frente a los riesgos derivados del manejo de esta clase de vehículos, no se exige, reglamentariamente, que el vehículo esté necesariamente en movimiento. Aun cuando el precepto reglamentario alude al «riesgo creado por la conducción», el artículo 1.1 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, se refiere, más clara y ampliamente al «(...) riesgo creado por la conducción del [vehículo y a] los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación. (...)», y dentro de esta amplia hipótesis de hecho se incluyen situaciones de inmovilidad del vehículo. En la bibliografía (Hernández Gil, Morillas Jarillo, Soto Nieto) parece existir conformidad en cuanto a esta interpretación, que sostiene, desde hace mucho (Sentencia de 9 de abril de 1963), la jurisprudencia».

típico de la circulación y como tal regulado por el Reglamento General de la Circulación, es o constituye uso propio del automóvil necesario en todo discurrir de la circulación como antecedente y subsiguiente necesario de ella, pues tanto antes como después de realizar un desplazamiento físico en el espacio, se procede por los conductores a estacionar el vehículo. Por ello producido el incendio mientras el vehículo estaba correctamente estacionado, nos encontramos ante un hecho acaecido con motivo de la circulación del que deviene responsable su propietario y frente al incumplimiento por éste del deber de asegurarlo que le impone el artículo 2 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, surge la obligación del órgano apelante de indemnizar al propietario perjudicado.

Pero es más, impone —a nuestro juicio— el entender que la cobertura del seguro obligatorio se extiende a los perjuicios irrogados por el vehículo aun estando, aparcado en vía pública, o sea sin ser conducido, el hecho de que el artículo 2.1 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, imponga la obligación de concertar tal seguro para un determinado vehículo por el hecho de tener su estacionamiento habitual en España; y si no se concierta tal seguro obligatorio, el vehículo ni tan siquiera puede estar en la vía pública (ni funcionando ni estacionado) ya que el artículo 3 del mismo cuerpo legal determina su depósito con cargo al propietario. Y el artículo 4.1 indica la garantía del seguro obligatorio por responsabilidad civil en vehículos con estacionamiento habitual en España».

Como conclusión a lo dicho en este apartado, podemos decir que el hecho de la circulación se refiere fundamentalmente a la circulación de vehículos cuando están en movimiento. Pero existen otros supuestos que, aunque el vehículo no esté en movimiento o lo esté con el motor parado, también se consideran hechos de la circulación porque forman parte del ámbito circulatorio. Lo mismo cabe decir al inicio de la conducción, durante una parada o en el momento de la finalización del trayecto.

En cambio, como hemos visto y como analizaremos en los siguientes apartados, en los que veremos las excepciones a la consideración de hechos de la circulación, no lo serán cuando se utiliza el vehículo para un fin distinto y ajeno a la circulación, como las tareas industriales, la circulación por lugares no habilitados o cuando se usa el vehículo como morada.

2.1 Excepciones a la consideración de hechos de la circulación

El artículo 2.2 del Reglamento del SOA regula los casos que quedan al margen de la consideración de accidente o hecho de la circulación:

- a) Los derivados de la celebración de pruebas deportivas con vehículos a motor en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas, sin perjuicio de la obligación de suscripción del seguro especial previsto en la disposición adicional segunda.
- b) Los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello, sin perjuicio de la aplicación del apartado 1 en caso de desplazamiento de esos vehículos por las vías o terrenos mencionados en dicho apartado cuando no estuvieran realizando las tareas industriales o agrícolas que les fueran propias.

En el ámbito de los procesos logísticos de distribución de vehículos se consideran tareas industriales las de carga, descarga, almacenaje y demás operaciones necesarias de manipulación de los vehículos que tengan la consideración de mercancía, salvo el transporte que se efectúe por las vías a que se refiere el apartado 1.

- c) Los desplazamientos de vehículos a motor por vías o terrenos en los que no sea de aplicación la legislación señalada en el artículo 1, tales como los recintos de puertos o aeropuertos.

3. Tampoco tendrá la consideración de hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes. En todo caso sí será hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor en cualquiera de las formas descritas en el Código Penal como conducta constitutiva de delito contra la seguridad vial, incluido el supuesto previsto en el artículo 382 de dicho Código Penal.

Vemos que son supuestos en los que, pese a producirse el accidente con un vehículo a motor, e incluso, en algunos casos, en un lugar apto para la circulación, se excluye expresamente en la norma reglamentaria por distintos motivos por considerarlos ajenos a la actividad circulatoria. La razón de estas exclusiones está claramente justificada, lo que no significa que esté exenta de que en la práctica se planteen distintos problemas por la enorme casuística que se origina. Nos estamos refiriendo a actividades o hechos que no tienen como finalidad circular, como la celebración de pruebas deportivas, las tareas agrícolas e industriales o los delitos dolosos cometidos por un vehículo a motor.

Además de estas exclusiones, que podríamos denominar tasadas, existen otras que no aparecen de forma explícita en la norma y que, sin embargo, tampoco se consideran hechos de la circulación. Como decimos, la enorme casuística que se produce en accidentes con vehículos a motor origina que haya otros

supuestos también excluidos, como los producidos por un vehículo parado o los daños a terceros ocasionados por un vehículo que se incendia.

En todo caso, tanto las exclusiones «tasadas» como aquellas otras que no lo están de forma explícita en la norma reglamentaria, a las que nos estamos refiriendo, no podemos decir que sean supuestos excluidos de forma categórica. Será en función de una serie de circunstancias que tendrán que ser analizadas, en muchas ocasiones, caso a caso, cuando concluiremos si se trata o no de un supuesto excluido del ámbito circulatorio.

Debemos advertir que en la actualidad algunas de estas exclusiones son cuestionables a raíz de la jurisprudencia emanada el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Así, la exclusión como hecho de la circulación de los desplazamientos de vehículos a motor por vías o terrenos en los que no sea de aplicación la legislación señalada en el artículo 1, va en contra de lo establecido en la STJUE de 20 de diciembre de 2017. No olvidemos que la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la UE constituye Derecho Comunitario y, en consecuencia, obliga al Estado legislador a modificar cualquier disposición que se oponga al mismo, según la interpretación dada por dicho tribunal. Asimismo, también los jueces están obligados a aplicar la jurisprudencia dictada por el Tribunal de Justicia en su interpretación del Derecho Comunitario

La citada STJUE se refiere a una cuestión prejudicial planteada por un Tribunal Español (Audiencia Provincial de Albacete). Los hechos se refieren al accidente ocasionado a un teniente del ejército, ocupante de un vehículo, cuando estaba participando en unos ejercicios militares nocturnos en un campo de maniobras situado en Chinchilla (Albacete).

La aseguradora de dicho vehículo rechazó la reclamación, alegando el artículo 2 del Reglamento del SOA (RD 1507/2008), que excluye de la consideración de hechos de la circulación los accidentes ocurridos en vía no aptas para la circulación ni de uso común.

Ante las dudas surgidas a la AP de Albacete, plantea la cuestión prejudicial al TJUE. Dicho Tribunal, en la citada sentencia, sostiene que el vehículo militar estaba siendo utilizado como medio de transporte en el momento en que volcó y, por tanto, que el concepto de «circulación de vehículos» del artículo 3 de la Directiva 2009/103, debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional (art. 2 del RD 1507/2008), que permite excluir de la cobertura del SOA los daños ocasionados por la conducción de vehículos automóviles por vías y terrenos «no aptos para la circulación», salvo aquellos que, sin tener tal actitud, sean no obstante «de uso común».

Por la especialidad de este trabajo, solo nos vamos a referir a la exclusión de tareas industriales o agrícolas, que es la que tiene una relación más

directa con los accidentes laborales, para determinar si estamos ante hechos industriales, empresariales o agrícolas, en los que la responsabilidad civil debe recaer sobre el empresario; hechos de la circulación, atribuibles al conductor y propietario del vehículo; o ambos, como han reconocido algunas sentencias.

2.1.1. La realización de tareas industriales o agrícolas

La segunda exclusión, regulada en el artículo 2.2, apartado b) del Reglamento del SOA es, sin duda, la más problemática y sobre la que más casuística se ha dado, sobre todo, en los últimos años. No se consideran hechos de la circulación «los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello, sin perjuicio de la aplicación del apartado 1 en caso de desplazamiento de esos vehículos por las vías o terrenos mencionados en dicho apartado cuando no estuvieran realizando tareas industriales o agrícolas que les fueran propias».

De esta forma, al igual que ocurría con el Reglamento anterior, se siguen excluyendo como hechos de la circulación los supuestos derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello, con la excepción de los que circulen por las vías o terrenos mencionados en la norma. Sin embargo, para evitar las dudas interpretativas que se suscitaban cuando estos vehículos, además de circular por estas vías, realizaban también tareas industriales —piénsese en las máquinas quitanieves o las de limpieza cuando circulan por las vías haciendo su cometido—, se añadió el último inciso: «*cuando no estuvieran realizando tareas industriales o agrícolas que les fueran propias*». Si así fuera, se consideraría que realizan una función industrial o agrícola y sería, en su caso, la póliza de responsabilidad civil general la que debería hacerse cargo de los daños ocasionados.

La exclusión de las tareas industriales como hechos de la circulación, no sólo afecta al SOA o al SV, sino a todas las garantías contratadas.

La sentencia de la Audiencia Provincial de Granada (Sección 3.^a), de 13 de febrero de 2009 (JUR 2009\198051), analiza un supuesto en el que se discute si el desplazamiento de un camión que estaba descargando escombros y atrapa a su conductor causándole la muerte, es o no un hecho de la circulación, y, además, si en todo caso, los familiares del fallecido podrían ser beneficiarios de la póliza de ocupantes, que contenía un seguro de accidentes. Para la AP de Granada, la actividad realizada es industrial y, por tanto, no es un hecho de la circulación y esto debe trasladarse a los demás garantías contratadas: «el siniestro que nos ocupa queda fuera de la cobertura reclamada ya que la causa determinante del fatal resultado aconteció durante la realización de la actividad propiamente industrial y al margen de

la circulación, por lo que cabe entender que la garantía adicional asegurada únicamente abarcaba la muerte del conductor sobrevenida por un hecho de la circulación...».

Hasta ahora, se discutía qué póliza debía hacerse cargo de los daños producidos, por ejemplo, por una máquina quitanieves o de limpieza cuando realizaba su función en una vía pública, si la de responsabilidad civil general o la que cubría el riesgo circulatorio. Con esta previsión, parece que queda claro que será la primera, por no considerarse tal actividad en una vía pública un «hecho de la circulación». Sin embargo, si la máquina se desplaza a un puerto de montaña para realizar allí su trabajo, ese desplazamiento será considerado como un hecho de la circulación.

La sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, de 26 de marzo de 2004 (JUR 2004\248562) es un ejemplo de la situación de inseguridad jurídica que había antes del vigente Reglamento SOA para los vehículos industriales que se desplazaban por la vía pública, como los que realizaban labores de limpieza. En este caso, se trata de un camión de limpieza que con la pértiga ocasiona daños a un kiosco. Tanto el juzgador a quo como la Audiencia Provincial, desestimando el recurso de apelación de la entidad aseguradora del SOA, entienden que se trata de un hecho de la circulación, siendo irrelevante que hiciera en ese momento una labor industrial. Así, dice la sentencia: «en el caso de autos habiéndose ocasionado los daños por un vehículo de motor, «en circulación» es patente que la hoy apelante como aseguradora del vehículo causante del siniestro, tratándose de un hecho derivado de la circulación del vehículo de motor, independiente de que estuviera al mismo tiempo ejerciendo una función de limpieza vial, está obligada a soportar las consecuencias que con el pleito se pretenden, y por tanto legitimada para ese fin, al considerar la Sala que el hecho enjuiciado tiene cobertura en la póliza de seguros suscrita, debiendo responder de los daños de forma solidaria con la otra demandada al tratarse de un hecho de la circulación». (...) «Y si bien es cierto que no se considera hecho de la circulación los derivados de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinado a ello, se aplica lo dispuesto en el apartado 1 (transcrito anteriormente) en caso de circulación por las vías o terrenos mencionados, en dicho apartado por lo que en el caso de autos es patente que nos encontramos con un hecho de la circulación, independiente de que el camión mientras conducía ejercitase una labor de limpieza, pues el accidente fue en la vía pública y con un vehículo de motor en circulación, por lo que se encuentra cubierto por la póliza suscrita por Sufi, S. A. con la hoy apelante; póliza n.º 065188937, que ampara los hechos derivados del uso y circulación de vehículos a motor».

Esta previsión también se podrá aplicar a los supuestos en los que la máquina en cuestión sale del almacén y ocasiona daños a un peatón que deambula por una vía de uso común. Si tal máquina, en ese momento, está descargando un camión, entenderemos que ese desplazamiento forma parte de una actividad industrial, por lo que no sería un hecho de la circulación.

Este es el supuesto analizado en la sentencia de la Audiencia Provincial de las Palmas (Sección 4.^a) de 23 de febrero de 2008, en el que se producen daños como consecuencia de la descarga de un vehículo en una vía pública. El Juzgador de instancia consideró el accidente como hecho de la circulación, porque «el camión estaba en marcha cuando causó los daños y el accidente se produjo en una vía pública, y no en zona restringida para realizar la actividad industrial». En cambio, con mejor criterio, la Audiencia Provincial no consideró el accidente como hecho de la circulación, al considerar que la actividad que causa de los daños no es derivada de la circulación, sino de una tarea industrial de descarga, independientemente del tipo de lugar en el que se encontraba el camión. Mantiene dicho criterio, incluso, si el vehículo estuviera circulando de manera accesoria.

Ahora bien, si el atropello lo ocasiona al cruzar la calle para dirigirse al aparcamiento de un bar que está en las inmediaciones del almacén, sí sería un accidente de circulación, porque su pretensión no es realizar una actividad industrial, sino desplazarse por la vía pública como lo haría cualquier vehículo normal, aunque se tratase de un vehículo industrial.

Lo que parece claro, como ha ocurrido hasta ahora, es que las máquinas o vehículos industriales que, además de realizar sus funciones propias, se desplacen por vías de uso común, deberán contar con el seguro de responsabilidad civil general y el SOA. El problema vendrá dado, ahora, en que para que se consideren estas máquinas «vehículo a motor» y, por tanto, susceptibles de aseguramiento circulatorio, deben ser susceptibles de requerir autorización administrativa para circular y para ello deberán reunir los requisitos técnicos y administrativos a los que nos hemos referido anteriormente.

Hay supuestos que están claramente delimitados: vehículo industrial trasladándose por sí mismo sin realizar labores industriales (riesgo circulatorio); anclado y realizando tareas industriales en un recinto acotado o en una obra (riesgo de explotación con cargo al seguro de responsabilidad civil de la empresa o a cargo de ésta si no tiene seguro)¹⁷.

¹⁷ Como indica FERNÁNDEZ ENTRALGO, J., «El hecho de la circulación y la definición de vehículo a motor (Reglamento del SOA)», *XXV Congreso de derecho de la...*, op. cit., pág. 40:

Los supuestos de fricción se dan cuando los vehículos industriales realizan sus tareas propias y a la vez se están desplazando. Entendemos que el elemento relevante para delimitar el riesgo industrial del riesgo circulatorio en estos casos es la realización de esas tareas en vías o terrenos que, aún sin ser aptos para la circulación, sean de uso común. Es decir, si en el recinto en el que se desplaza el vehículo es usual que deambulen personas o haya otros vehículos, aunque sea un almacén o una nave de la propia empresa, podría ser riesgo circulatorio. Cabría pensar que sólo estarían excluidos del SOA los daños producidos cuando estas máquinas realizan tareas industriales o agrícolas en recintos que no sean de acceso a personas ajenas a esa actividad (muelle de carga, almacén no accesible a otras personas que no sean los trabajadores, etc.). Es el caso planteado por la SAP de Madrid (Sección 6.^a) de 10 de octubre de 2000, que indica lo siguiente:

«El accidente enjuiciado no puede ser considerado como un hecho derivado de la circulación, y si bien puede aceptarse que una carretilla elevadora se trata de un vehículo de motor, no lo es menos que el accidente se produjo en el interior de una nave industrial, no en una vía pública, para lo cual, para circular por ella, hubiera sido preciso que estuviera prevista del permiso de circulación, la tarjeta de ITV, las correspondientes placas de matrícula e, indudablemente, del pertinente seguro obligatorio de automóviles pero que en el caso no era exigible...».

Por último, debemos aludir a algunas sentencias el TJUE que han incidido sobre esta exclusión, cuestionando si determinados accidentes con vehículos a motor son hechos de la circulación o hechos industriales.

El TJUE, en Sentencia de 4 de septiembre de 2014, se pronunció sobre el concepto de hecho de la circulación —caso Vnuk—, en un supuesto en el que un tractor dotado de remolque, al maniobrar marcha atrás para situar el remolque en el patio de una granja, derribó la escalera en la que estaba subido el Sr. Vnuk, lo que provocó su caída. En este caso, el TJUE, después de aludir a los distintos avances que ha habido en la sucesivas Directivas en la materia, destinados a reforzar la protección de las víctimas de los accidentes de circulación, interpreta que el concepto de «circulación de vehículos» que figura en el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972 —actual Directiva codificada 2009/103, de 16 de septiembre de 2009—, se incluye

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

la utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de dicho vehículo.

Más recientemente, el Tribunal de Justicia de la UE se ha vuelto a pronunciar sobre esta misma cuestión en la sentencia de 28 de noviembre de 2017. Se trataba de una reclamación de los perjudicados de una ciudadana portuguesa que había fallecido en un accidente ocurrido en una explotación agraria en la que trabajaba. En este caso, fue aplastada por un tractor que estaba inmovilizado en un camino llano de tierra con el motor en marcha para accionar una bomba pulverizadora de herbicida. El Tribunal Comunitario concluyó que los daños causados por vehículos-maquinaria de trabajo solo deben quedar cubiertos por el SOA cuando son utilizados como medio de transporte, cuestión que no se daba en este supuesto.

La reciente SAP de A Coruña de 23 de marzo de 2018, analiza un supuesto en el que los daños se producen cuando un operario estaba descargando unas cajas de un camión en un recinto cerrado. La Sala, con un argumento bastante discutible, después de aludir a la jurisprudencia indicada del TJUE, resuelve que nos encontramos ante un hecho de la circulación:

«Partiendo de estos hechos, la pregunta que debemos hacernos es si, cuando se produjo el accidente, el camión se estaba utilizando principalmente como medio de transporte. Entiende este tribunal que la respuesta ha de ser afirmativa porque el accidente se produce en el momento en el que el vehículo está parado en el lugar habilitado para la realización de la operación de descarga y se está descargando la mercancía de su interior, operación consustancial a su condición de vehículo de transporte de mercancías. Además, nos encontramos ante una situación de tránsito porque el camión estaba estacionado en ese lugar, no con vocación de permanencia, sino por el tiempo necesario para llevar a cabo esa operación de descarga, lo cual, como señala la sentencia del Tribunal Supremo de fecha 6 de febrero de 2012, pone de manifiesto la existencia de una situación de continuidad entre el hecho de la circulación que representa la conducción del vehículo hasta ese lugar y el constituido por el abandono del mismo hasta su lugar de origen o hacia un nuevo destino».

De momento, solo hemos descrito la problemática que se plantea a la hora de distinguir un riesgo circulatorio de un riesgo industrial o empresarial. Cuando, más adelante, analicemos la delimitación de ambos riesgos, profundizaremos más sobre esta cuestión.

IV

**La responsabilidad civil del
empresario por hechos en los
que interviene un vehículo**

1 CONSIDERACIONES GENERALES

Hasta ahora, nos hemos centrado en las nociones de accidente de trabajo y de accidentes de circulación. Sin embargo, el que un hecho sea calificado de accidente de trabajo y también de circulación, en principio no plantea demasiados problemas prácticos, porque el trabajador accidentado percibirá las prestaciones correspondientes de la Seguridad Social, mejoras voluntarias y, en su caso, recargo de prestaciones, y las que le otorgue el sistema de valoración de daños personales derivados de accidentes de circulación, regulado en título IV de la LRCSCVM, que ya prevé lo que debe descontarse de lo percibido por el seguro social.

Ahora bien, como hemos puesto de manifiesto al inicio de este trabajo, también puede haber responsabilidad civil del empresario y concurrir, no solo con el accidente laboral, sino también con la responsabilidad civil del conductor y propietario de un vehículo a motor, por tratarse de un hecho de la circulación. En este caso, la problemática se centra en distinguir, como veremos en el siguiente apartado, cómo podemos delimitar un hecho de la circulación de un hecho que puede ser calificado como industrial o empresarial, por concurrir culpa propia o ajena del empresario.

A los empresarios, en materia de responsabilidad civil, en principio, se les aplica la normativa general y deben responder de los daños que ocasionen a sus propios trabajadores al igual que a terceros ajenos a la actividad laboral. El artículo 1089 del CC establece la regla general en materia de responsabilidad civil, al disponer que:

«Las obligaciones nacen de la ley, de los contratos y cuasi contratos, y de los actos y omisiones ilícitos o en que intervenga cualquier género de culpa o negligencia».

Relacionando estas previsiones generales con la accidentabilidad laboral, vemos que el empresario responde por las responsabilidades derivadas del contrato de trabajo, sin perjuicio de la obligación que tiene de responder como consecuencia del incumplimiento de las leyes generales o especiales, que pueden también generar distintas responsabilidades patronales, no solo laborales, sino también en el ámbito penal y civil.

El propio artículo 156 LGSS, en el apartado 5 b), aclara que no impedirán la calificación como un accidente de trabajo, la concurrencia de culpabilidad civil o criminal del empresario, de un compañero de trabajo del accidentado o

de un tercero —que sería el caso, por ejemplo, de un atropello—, salvo que no guarde relación alguna con el trabajo.

En definitiva, un accidente laboral puede concurrir con la responsabilidad civil del empresario y/o con la del conductor de un vehículo a motor. También podría dirimirse solo la responsabilidad civil del empresario y la del conductor de un vehículo, sin que el hecho origine un accidente laboral, porque se atropella, por ejemplo, a un tercero ajeno al empresario¹.

El empresario responde por ilícitos civiles, ya sea por contravenir normas de carácter general o normas específicas —como en materia de prevención de riesgos laborales—, o por ilícitos penales. En ambos casos, el empleador puede responder por actos propios o por actos de sus dependientes, debiendo hacerse cargo de las correspondientes indemnizaciones en el caso de producirse daños al trabajador accidentado o a un tercero.

Esta responsabilidad tiene un distinto tratamiento en nuestro ordenamiento jurídico, puesto que si el ilícito es civil, la responsabilidad del empresario será directa, mientras que si los daños provienen de un delito, su responsabilidad civil será subsidiaria, en el caso de que los daños no sean ocasionados directamente por el mismo, en virtud de lo dispuesto, respectivamente, en los artículos 1903 CC y 120.4 CP².

La responsabilidad civil del empresario normalmente será contractual, por incumplimiento o cumplimiento defectuoso de normas relativas al contrato de trabajo o a la legislación especial en la materia, como la Ley de prevención de riesgos laborales (LPRL). En tales casos, serán de aplicación las normas generales contenidas en los artículos 1101 y ss. CC y, en su caso, los artículos correspondientes de la normativa especial, como los artículos 14 y 15

¹ Así lo indica, YZQUIERDO TOLSADA, M. «Responsabilidad civil por accidentes de trabajo», en REGLERO CAMPOS, F. y BUSTO LAGO, J. M. (Coord.), *Tratado de responsabilidad civil*. Tomo II. Aranzadi, quinta edic. 2014, pág. 1857, al afirmar que «La problemática de los accidentes laborales no solo pertenece a la esfera propia del Derecho de trabajo, dadas las consecuencias evidentes que presenta en sede de responsabilidad civil. Así, si un trabajador sufre un accidente cuando se dirige a un centro de trabajo, la Seguridad Social habrá de hacerse cargo de determinadas prestaciones, pero no por ello dejará de existir una responsabilidad que pesará sobre el autor del hecho dañoso».

² Vid. YZQUIERDO TOLSADA, M. *Sistema de responsabilidad civil contractual y extracontractual*. Dykinson. Madrid, 2001, pág. 27. Sostiene el autor que la diferencia entre estos dos ámbitos reside «en el hecho de que en toda sociedad civilizada hay conductas ilícitas que son merecedoras de la aplicación de una pena, mientras que otras solo dan lugar a la obligación de indemnizar a la víctima por el daño que se le ha causado».

de la LPRL, que consideran al empresario deudor de seguridad respecto de los daños producidos a sus trabajadores.

Por su importancia en esta materia, debemos traer a colación el artículo 42.1 LPRL que establece lo siguiente:

«El incumplimiento por los empresarios de sus obligaciones en materia de prevención de riesgos laborales dará lugar a responsabilidades administrativas, así como, en su caso, a responsabilidades penales y a las civiles por los daños y perjuicios que puedan derivarse de dicho incumplimiento».

Este artículo declara la compatibilidad de las distintas responsabilidades en las que puede incurrir el empresario. Además de las laborales, podría incurrir en responsabilidades administrativas, penales y civiles. Pese a ello, y para evitar el enriquecimiento injusto de las víctimas de accidentes laborales, veremos en el apartado correspondiente los conceptos indemnizatorios que son incompatibles por considerar que infringen la llamada *compensatio lucri cum damno*, recogida en nuestro artículo 1106 del Código Civil, en virtud de la cual nadie puede enriquecerse a costa de otro.

Sin embargo, en algunas ocasiones, se ha considerado que los daños sufridos por el trabajador responden al deber general que tenemos todos —también los empresarios—, de no causar daños a otros y si se causan se debe responder extracontractualmente, al margen de la existencia o no de un vínculo contractual. En este caso, la normativa aplicable en sede civil será el artículo 1902 CC por hechos propios del empresario y el artículo 1903 CC que regula la responsabilidad civil por hechos de otros, entre los que se encuentra la responsabilidad civil del empresario por hechos de sus trabajadores.

En todo caso, si se acredita la responsabilidad civil del empresario, ya sea contractual o extracontractual, con las consecuencias que esta distinción pueda tener, está obligado a reparar el daño causado al trabajador o al tercero, siendo esta obligación compatible con las prestaciones derivadas de la Seguridad Social, tal como hemos visto que dispone el artículo 163.3 LGSS.

Por otro lado, aunque nos es objeto de estudio en este trabajo, podemos decir que el empresario también tiene responsabilidades administrativas por incumplimiento de las normas de seguridad y salud, establecidas en la LPRL y otras normas que les son aplicables en esta materia.

Para concluir este apartado, podemos afirmar que el elenco de las distintas responsabilidades que pueden afectar al empresario como deudor de seguridad respecto de los daños producidos a sus trabajadores por accidentes de trabajo, se puede concretar en lo siguiente:

- a) Las prestaciones de la Seguridad Social derivadas de las contingencias profesionales.
- b) Las mejoras voluntarias de las prestaciones de la Seguridad Social, que normalmente vienen establecidas en los convenios colectivos o por los propios contratos de trabajo a nivel individual.
- c) Las responsabilidades administrativas derivadas del incumplimiento de la normativa en seguridad laboral.
- d) El recargo de prestaciones establecido en el artículo 164 LGSS, cuando la lesión se produzca por equipos de trabajo o en instalaciones, centros o lugares de trabajo que carezcan de los medios de protección reglamentarios, los tengan inutilizados o en malas condiciones, o cuando no se hayan observado las medidas generales o particulares de seguridad y salud en el trabajo, o las de adecuación personal a cada trabajo, habida cuenta de sus características y de la edad, sexo y demás condiciones del trabajador.
- e) La responsabilidad penal por la comisión de delitos por parte de los empresarios contra los trabajadores, la cual puede dar lugar también a la responsabilidad civil *ex delicto*.
- f) La responsabilidad civil por incumplimientos contractuales o extracontractuales del empresario en materia laboral. En este apartado, en los supuestos en los que intervengan en el accidente vehículos de motor, incluimos también la responsabilidad civil del empresario como empleador y propietario del vehículo, así como la del conductor —normalmente, un trabajador— y la de la entidad aseguradora que garantiza la responsabilidad civil en la circulación de vehículos.

2 CRITERIOS DE ATRIBUCIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL EMPRESARIO

Como acabamos de exponer, la responsabilidad civil del empresario puede provenir de un ilícito penal o tratarse de una responsabilidad contractual o extracontractual. En todo caso, para que surja dicha responsabilidad del empresario, ya sea por hechos propios o por hechos ajenos, deben concurrir todos los requisitos de la responsabilidad civil que vienen recogidos en el artículo 1902 del CC: acción u omisión, daño, relación de causalidad entre la acción u omisión y el daño, la antijuridicidad y la culpabilidad.

En este caso, por su importancia y problemática, nos centramos en el requisito de la culpabilidad; es decir, en los criterios de atribución de la responsabilidad civil empresarial por daños a sus trabajadores.

En principio, salvo que haya una norma especial que determine que el empresario debe responder objetivamente, como algunos preceptos del RDL 1/20017, de 16 de diciembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley general para la defensa de los consumidores y usuarios, los empresarios responden por culpa, en virtud de lo establecido en el artículo 1902 CC (responsabilidad extracontractual) o en el 1101 CC (responsabilidad contractual). Este último artículo señala que:

«Quedan sujetos a la indemnización de los daños y perjuicios causados los que en el cumplimiento de sus obligaciones incurrieren en dolo, negligencia o morosidad, y los que de cualquier modo contravinieren al tenor de aquéllas».

Para determinar la culpa del empresario debemos tener en cuenta las previsiones del artículo 1104 CC, que establece:

«La culpa o negligencia del deudor consiste en la omisión de aquella diligencia que exija la naturaleza de la obligación y corresponda a las circunstancias de las personas, del tiempo y del lugar.

Cuando la obligación no exprese la diligencia que ha de prestarse en su cumplimiento, se exigirá la que correspondería a un buen padre de familia».

En este ámbito, la culpa del empresario vendrá determinada por el incumplimiento o cumplimiento defectuoso de las obligaciones inherentes a cualquier empresario, en función de determinadas circunstancias subjetivas (las personas implicadas) y objetivas (tiempo y lugar). Es decir, para determinar la culpa habrá que analizar caso a caso y ver si el incumplimiento observado tiene relevancia civil, por no cumplir los estándares mínimos que deben ser exigidos a cualquier empresario medio, atendiendo al tipo de actividad que realiza y al riesgo que crea para trabajadores y terceros.

Sin embargo, ha habido una clara tendencia, sobre todo por parte de nuestra jurisprudencia, a objetivar la responsabilidad civil del empresario, en muchos casos, no por realizar actividades de riesgo, sino por el mero hecho de ser empresario y obtener un beneficio.

La STS (Sala IV) de 30 de junio de 2010 (RJ 2010\6775), nos habla de esta tendencia evolutiva de la responsabilidad civil del empresario hacia posiciones más objetivadoras:

«Indudablemente, es requisito normativo de la responsabilidad civil que los daños y perjuicios se hayan causado mediante culpa o negligencia, tal como evidencia la utilización de tales palabras en los arts. 1.101, 1.103 y 1.902 CC. Aunque esta Sala IV ha sostenido tradicionalmente que la responsabilidad civil del empresario por el AT «es la responsabilidad subjetiva y culpabilista en su sentido más clásico y tradicional» (SSTS 02/02/98 (RJ 1998, 3250); 18/10/99 (RJ 1999, 7495); 22/01/02 (RJ 2002, 2688); y 07/02/03 (RJ 2004, 1828), lo que cierto es que más modernamente se ha venido abandonando esta rigurosa —por subjetiva— concepción originaria, insistiéndose en la simple exigencia de culpa —sin adjetivaciones— y en la exclusión de la responsabilidad objetiva (valgan como ejemplo las SSTS 18/07/08 (RJ 2008, 6572), 14/07/09 (RJ 2009, 6096); y 23/07/09 (RJ 2009, 6131), siquiera también en ocasiones se hayan efectuado afirmaciones más próximas a la postura que en esta sentencia mantendremos (así, entre otras, las SSTS 08/10/01 (RJ 2002, 1424); y 17/07/07 (RJ 2007, 8300)).».

Más recientemente, la STS (Sala IV) de 23 de junio de 2014 (RJ 2014\4761), afirma que:

«Aunque la responsabilidad civil contractual requiere culpa, la exigencia culpabilista no lo es en su sentido clásico, porque la deuda de seguridad que al empresario corresponde determina que actualizado el riesgo [AT/EP], para enervar su posible responsabilidad el empleador haya de acreditar haber agotado toda diligencia exigible, más allá —incluso— de las exigencias reglamentarias».

En el mismo sentido, el apartado 2.º del artículo 96 de la Ley 36/2011, de 10 de octubre, reguladora de la jurisdicción social (LRJS), no reconoce como criterio de atribución del empresario la responsabilidad objetiva, pero sí establece la presunción de culpa del empresario como deudor de seguridad frente a los trabajadores:

«En los procesos sobre responsabilidades derivadas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales corresponderá a los deudores de seguridad y a los concurrentes en la producción del resultado lesivo probar la adopción de las medidas necesarias para prevenir o evitar el riesgo, así como cualquier factor excluyente o minorador de su responsabilidad. No podrá apreciarse como elemento exonerador de la responsabilidad la culpa no temeraria del trabajador ni la que responda al ejercicio habitual del trabajo o a la confianza que éste inspira».

En esta línea, la relevante STS de 30 de junio de 2010 (RJ 2010\6775), afirma que:

«No puede sostenerse la exigencia culpabilística en su sentido más clásico y sin rigor atenuatorio alguno, fundamentalmente porque no son

parejas la respectiva posición de empresario y trabajador en orden a los riesgos derivados de la actividad laboral, desde el punto y hora en que con su actividad productiva el empresario «crea» el riesgo, mientras que el trabajador —al participar en el proceso productivo— es quien lo «sufre»; aparte de que el empresario organiza y controla ese proceso de producción, es quien ordena al trabajador la actividad a desarrollar (art. 20 ET) y en último término está obligado a evaluar y evitar los riesgos, y a proteger al trabajador, incluso frente a sus propios descuidos e imprudencias no temerarias (art. 15 LPRL), estableciéndose el deber genérico de «garantizar la seguridad y salud laboral» de los trabajadores (art. 14.1 LPRL)».

Esta tendencia objetivadora se ve más clara cuando el empresario no responde por hechos propios, sino de sus trabajadores, en virtud de lo establecido en el artículo 1903 CC. En este caso se habla de «culpa *in vigilando*». La reciente STS (Sala IV), n.º 149/2019, de 28 de febrero de 2019, lo resume de esta forma:

«La responsabilidad civil por los actos de los empleados que tiene su origen en el artículo 1.903 del Código Civil y que supone la obligación de reparar los daños causados culposamente por los auxiliares (empleados) del empresario para realizar su actividad, también llamada responsabilidad vicaria, supone el establecimiento de esa responsabilidad sin que intervenga la culpa del empleador, quien responde civilmente por los actos de su auxiliar que no respeten «el estándar de conducta exigible», que no actúe con la diligencia exigible y cause un daño. En estos casos de «responsabilidad vicaria» por el acto del empleado, pero sin culpa del empresario a quien se le hace responsable del acto de otro, por no haber controlado debidamente su actividad, resulta que la responsabilidad que se le impone es sin culpa».

La producción en masa, la industrialización, el uso de máquinas y vehículos, la puesta en el mercado de productos y servicios peligrosos, han sido los hechos que han provocado, por el riesgo que ocasionan a los trabajadores y a terceros ajenos a la actividad de la empresa, esa tendencia de objetivar la responsabilidad civil del empresario, de forma que el que tiene que soportar el daño no es la víctima, sino el causante, independientemente de que éste haya actuado con la máxima diligencia en aras de impedir que el daño se produzca.

No obstante lo anterior, podemos decir que hay una corriente jurisprudencial que aboga por el criterio de la culpa, como nos dice la SAP de Salamanca de 5 de marzo de 2012 (JUR 2012\124583):

«En el supuesto de responsabilidades civiles de las empresas respecto de sus empleados por accidentes de trabajo, las SSTS de 14 de diciembre de 2005 y 3 de abril de 2006 declaran que, aunque no son pocas las sentencias que han aplicado criterios o tendencias objetivas a la denominada responsabilidad civil del empresario por accidente laboral, frente a esa línea

marcada por la objetivación existe otra, representada por un número muy considerable de sentencias, que rechaza la aplicabilidad en este ámbito de la responsabilidad por riesgo y exige la prueba, tanto del nexo causal, como de la culpa del empresario; y este criterio es el seguido decididamente en las más recientes sentencias de esta Sala».

Naturalmente, cuando hablamos de actividades empresariales que generan riesgo para los propios trabajadores o terceros, no cabe duda de que hay un claro desplazamiento de la culpa, como criterio de atribución de la responsabilidad civil del empleador, a favor del riesgo, lo que se manifiesta en las leyes especiales que objetivan su responsabilidad, como en la aplicación objetivada de los artículos 1902 y 1903 CC³.

3 CAUSAS DE EXONERACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DEL EMPRESARIO

Aunque son supuestos más bien excepcionales, pero un accidente de un trabajador no siempre se va a calificar como accidente de trabajo y, por tanto, si no es así, no habrá tampoco responsabilidad civil del empresario. El artículo 156.4 LGSS, en sus letras a) y b), indica que no tendrán la consideración de accidentes de trabajo:

«a) Los que sean debidos a fuerza mayor extraña al trabajo, entendiéndose por esta la que sea de tal naturaleza que no guarde relación alguna con el trabajo que se ejecutaba al ocurrir el accidente.

En ningún caso se considerará fuerza mayor extraña al trabajo la insolación, el rayo y otros fenómenos análogos de la naturaleza.

b) Los que sean debidos a dolo o a imprudencia temeraria del trabajador accidentado».

Vemos que la Ley general de la Seguridad Social, en este artículo, excluye del ámbito laboral aquellos supuestos que se escapan de la esfera de control del empresario, como es la fuerza mayor extraña al trabajo y el dolo o la imprudencia del trabajador accidentado.

³ Así lo expresa, ÁLVAREZ LATA, N. «La responsabilidad civil por actividades empresariales en sectores de riesgo», en REGLERO CAMPOS, F. y BUSTO LAGO, J. M. (Coord.), *Tratado de responsabilidad civil*. Tomo II. Aranzadi, quinta edic. 2014, pág. 944.

En todo caso, será el empresario el que deberá acreditar esa causa externa a su control, como puede ser la fuerza mayor o la culpa exclusiva de la víctima; en este caso, del trabajador accidentado. La STS de 30 de junio de 2010 (RJ 2010\6775) afirma que, efectivamente, «el empresario no incurre en responsabilidad alguna cuando el resultado lesivo se hubiese producido por fuerza mayor o caso fortuito, por negligencia exclusiva no previsible del propio trabajador o por culpa exclusiva de terceros no evitable por el empresario [argumentando los arts. 1.105 CC y 15.4 LPRL], pero en todo estos casos es al empresario a quien le corresponde acreditar la concurrencia de esa posible causa de exoneración, en tanto que él es el titular de la deuda de seguridad y habida cuenta de los términos cuasiobjetivos en que la misma está concebida legalmente».

La reciente STS (Sala IV) n.º 149/2019, de 28 de febrero de 2019, nos recuerda que conforme al artículo 15.4 de la LPRL el plan de prevención «deberá prever las distracciones o imprudencias no temerarias del trabajador» actuaciones que, por ende, no liberan de responsabilidad a quien debió haberlas previsto y tomado las oportunas medidas preventivas, cual remacha el artículo 96-2 de la LJS.

Por ello, añade la cita Sentencia, «Conviene señalar que la imprudencia temeraria del accidentado libera a su patrono de responsabilidad, conforme a los artículos 115-4 y 123-1 de la LGSS (hoy art. 156-4 y 164-1 del vigente Texto Refundido de esa ley), en relación con el 15-4 de la LPRL. A igual solución debe llegarse en los supuestos de dolo o imprudencia temeraria de otro empleado, porque esa actuación dolosa o temeraria era difícil de prever y de evitar, como nos muestra el art. 15-4 de la LPRL cuando no obliga al patrono a prever ese tipo de actuaciones imprevisibles».

Naturalmente, la imprudencia simple del trabajador no impediría la calificación del accidente como de trabajo, ni, en consecuencia, la eventual responsabilidad civil del empresario, como tampoco que entre en juego el recargo de prestaciones, en el caso de que se haya incumplido un deber de prevención, por infracción de la LPRL. Dicho de otro modo, aquellas acciones que no sean calificadas como dolo o imprudencia temeraria del trabajador accidentado serán consideradas como accidentes de trabajo, pudiendo dar lugar, en su caso, a la responsabilidad civil del empresario.

V

La delimitación del hecho industrial o empresarial del hecho de la circulación

Partimos de la existencia de un Accidente de trabajo, en el que, además, puede haber responsabilidad civil empresarial y/o tratarse de un hecho de la circulación (daños al propio trabajador o daños de un trabajador a otro). La concurrencia también podría ser entre responsabilidad civil empresarial y/o hecho de la circulación (daños del trabajador o del empresario a terceros).

La pregunta que cabe hacerse es cómo delimitamos el hecho empresarial, que sería imputable al empresario, por concurrir culpa propia o ajena, del hecho de la circulación, que sería atribuible al conductor del vehículo y, en su caso, al propietario, que también podría ser el propio empresario. En este caso, siempre entraría en juego el seguro obligatorio de responsabilidad civil de circulación del vehículo (SOA) y, si no lo tuviera, sería el Consorcio de Compensación de Seguros (CCS) el que se haría cargo de los daños, en virtud de lo establecido en el artículo 11 LRCSCVM.

También nos podríamos cuestionar si un hecho, por ejemplo, empresarial, excluye que pueda ser calificado también como hecho de la circulación, o si, por el contrario, pueden concurrir ambos hechos y ambas responsabilidades, como así sostuvo la SAP de Asturias, de 8 de diciembre de 2013 o la Sentencia de la Sala 1.^a del Tribunal Supremo de 3 de enero de 2008 (RJ 2008, 201). Esta sentencia analiza un supuesto en el que una carretilla elevadora atropella al hijo del conductor:

En este caso, los hechos tuvieron lugar, cuando una carretilla elevadora estaba siendo utilizada por su conductor para las funciones que le eran propias de carga y descarga de materiales, encontrándose en el interior del establecimiento propiedad de la tomadora del seguro destinado a almacén. Advirtiendo el conductor la presencia de su hijo en el lugar, detuvo el funcionamiento de la máquina y se bajó de la misma con el motor en marcha, accionando el freno de mano. La máquina se desplazó sin control, chocando con un bordillo y aplastando la pierna del visitante, causándole lesiones que determinaron su amputación. El TS indicó que estamos ante un supuesto de seguro múltiple, en el que las dos compañías aseguradoras —la que cubría la responsabilidad civil de explotación y la que cubría el SOA— daban cobertura al mismo riesgo, debiendo compartir las consecuencias derivadas por el accidente descrito¹.

Veremos que no es tarea fácil esta distinción entre hechos empresariales y de la circulación. Para ello, analizaremos en los apartados siguientes cómo

¹ Sobre esta sentencia, vid. comentario de ALONSO GONZÁLEZ, R., «Accidente ocurrido mientras se realiza actividad industrial en recinto privado, en el uso de una carretilla de carga y descarga. No cabe asimilarlo a un hecho de circulación pese a que el riesgo pueda ser calificado como tal.», *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, n.º 4, año 44, abril 2008, págs. 56 y ss.

está regulada esta materia en nuestro Ordenamiento jurídico y cómo la jurisprudencia ha solucionado la multitud de casos que se han dado, atendiendo, fundamentalmente, a la actividad desplegada y a los lugares en los que se han producido los accidentes.

No obstante, al tratarse de una cuestión que traspasa nuestras fronteras, puesto que, al menos, los hechos de la circulación están regulados por Directivas Comunitarias, analizaremos también la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la UE y, como consecuencia de ello, la Propuesta de modificación de la Directiva 2009/103/CE, relativa al seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.

1 LA REGULACIÓN EN NUESTRO ORDENAMIENTO JURÍDICO

No podemos decir que exista una distinción clara entre el hecho empresarial y el hecho de la circulación en nuestra legislación. No obstante, al menos hasta ahora, contamos con elementos, como la actividad que se realiza y el lugar donde ocurre el accidente, que nos sirven para delimitarlos, aunque, dada la enorme casuística que hay, no siempre es fácil esa distinción.

De esta forma, si la actividad que se está realizando es industrial, agrícola o empresarial, y el lugar donde se realiza en un recinto cerrado o un lugar apto para este tipo de actividades, parece que no debería haber duda alguna de que estamos ante un hecho empresarial y no de la circulación. Así, la SAP de Madrid de 4 de julio de 2005, respecto de un siniestro ocasionado cuando la pala cargadora de una máquina se encontraba realizando una operación de carga en una cantera cerrada al tráfico a la que sólo podían acceder los vehículos que van a cargar, al dar marcha atrás y golpear el camión del actor, sostuvo que:

«Es claro que éste se produjo a consecuencia de la actividad industrial realizada por la pala cargadora, pero no por el hecho de la circulación del mismo por vías o terrenos aptos para la circulación, no siendo de recibo que, una cantera, en sí sea una vía apta para la circulación».

En sentido similar se pronuncia la SAP de Zaragoza de 15 de mayo de 2002. El accidente fue ocasionado por una carretilla elevadora-cargadora, que transportaba unas bobinas de papel de gran peso y que al salir del almacén no se percató de la presencia de un camión que iba a descargar almidón, golpeándolo y causándole daños. Para la Sala, no estamos en presencia de un hecho de la circulación porque:

«No basta, que un determinado artefacto se impulse por motor o por una fuerza mecánica, sino que además se requiere que la finalidad del movimiento sea la de cubrir la distancia entre dos puntos separados en el espacio, siendo ajeno —a estos efectos— al fenómeno de la circulación, el movimiento mecánico cuya finalidad sea la de desarrollar un trabajo o labor industrial o agrícola.

Así lo entiende la jurisprudencia de forma mayoritaria, tanto en lo referente a las labores agrícolas, como a los industriales de carga y descarga, movimiento de tierras, traslado de materiales entre naves industriales, etc.

Y así lo considera también este Tribunal al considerar —con la juez a quo— que no estamos ante un «hecho de la circulación» y que, por lo tanto, el accidente litigioso no está excluido de la póliza suscrita entre Euromutua y Saica, pues la carretilla causante del accidente no tiene otro fin que la carga y descarga de material entre las naves del recinto industrial».

Como hemos visto, el Reglamento del SOA, en su artículo 2.b) nos indica que no se entenderán hechos de la circulación:

b) Los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello, sin perjuicio de la aplicación del apartado 1 en caso de desplazamiento de esos vehículos por las vías o terrenos mencionados en dicho apartado cuando no estuvieran realizando las tareas industriales o agrícolas que les fueran propias.

En estos casos, se tratarían de actividades industriales, agrícolas o similares, por lo que si se produce un accidente estarían en ese ámbito y la responsabilidad civil, en su caso, habría que atribuírsela al empresario y a su aseguradora de dicha actividad. Se trataría de una actividad de naturaleza empresarial, donde el empleador podría ser responsable como deudor de seguridad de los trabajadores, al haber incumplido normas generales o específicas en materia laboral.

Sin embargo, si estos vehículos se desplazan por vías aptas para la circulación, estaríamos ante hechos de la circulación amparados por la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

De otro lado, en el inciso segundo de la letra b) del artículo 2.2 del Reglamento del SOA, se señala que:

«En el ámbito de los procesos logísticos de distribución de vehículos se considerarán tareas industriales las de carga, descarga, almacenaje y demás operaciones necesarias de manipulación de los vehículos que tengan la consideración de mercancías salvo el transporte que se efectúe por las vías a las que se refiere el apartado 1».

Este inciso constituye una novedad del actual Reglamento. De las múltiples actividades industriales que puede haber, se ha considerado de forma expresa los supuestos de procesos logísticos de distribución de vehículos, como hechos ajenos al ámbito de aplicación del seguro obligatorio de automóviles². Como puede verse, para evitar cualquier duda de interpretación, se ha incluido una mención que considera, en estos casos, a los vehículos como mercancías objeto de distribución, ya que de lo contrario podría entenderse que la exclusión se refiere al proceso de distribución a través de vehículos de cualquier tipo de mercancías. De esta forma, se evita que las empresas que participan en estos procesos logísticos de desplazamiento y distribución de vehículos tengan que hacer un seguro obligatorio de automóviles para los vehículos que son objeto de ese fin. Esto, sin embargo, no impide que tengan un seguro de responsabilidad civil general o de explotación para cubrir los daños ocasionados por esta actividad.

No obstante, vamos a ver en los apartados siguientes que esta cuestión, que parece más o menos clara, no es pacífica, quizá por la enorme casuística que en la práctica se origina. De este modo, veremos que nuestra jurisprudencia no siempre se muestra de acuerdo con esta delimitación y nos ofrece soluciones ciertamente controvertidas, sobre todo en los últimos tiempos.

Estas soluciones controvertidas a las que nos referimos están últimamente influenciadas por la Jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, que desde hace unos años ha dictado unas cuantas sentencias sobre esta cuestión que, a nuestro juicio, no están contribuyendo a aclarar esta materia.

2 LAS SOLUCIONES DADAS POR NUESTRA JURISPRUDENCIA

Como puede verse, no es tarea fácil en muchas ocasiones distinguir entre el riesgo industrial y el circulatorio, siendo muy variada la casuística que se produce en este tipo de accidentes. Algunas sentencias sostienen que el elemento determinante para ello deber ser el lugar en el que se ocasionan los daños³,

² Señala REGLERO CAMPOS, L. F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil...*, op. cit., pág. 168, que «con esta previsión se satisface las demandas de las empresas dedicadas a estas actividades en el sentido de no tener que suscribir el seguro obligatorio de los vehículos implicados en tales operaciones».

³ Así lo entiende la SAP A Coruña de 1 de diciembre de 2010. Para la Sala, lo esencial para determinar si nos encontramos ante un hecho de circulación no es aplicar un criterio interpretativo de

mientras que otras inciden en que el elemento esencial para distinguir unos hechos de otros debe ser la actividad que realiza el vehículo. Es el caso de la importante STJUE de 4 de septiembre de 2014, que aprecia que se entiende que un vehículo está circulando —y, por tanto, sería un hecho de la circulación— cuando está haciendo una función que le es propia a dicho vehículo.

Sin duda, esta sentencia del TJUE, a la que por su importancia ya nos hemos referido por constituir Derecho comunitario, está empezando a tener influencia en nuestros tribunales. Así lo refleja, por ejemplo, la SAP de Castellón n.º 100/2016, de 10 de marzo de 2016. Esta resolución tiene su origen en la demanda presentada por la mercantil Autocas SA frente a la aseguradora Zurich Insurance PLC, en relación a un accidente que tuvo lugar el 18 de noviembre de 2011, cuando en el interior del taller de la mercantil demandante un empleado que conducía una carretilla elevadora perdió el control de la misma y colisionó con tres vehículos que en ese momento se encontraban en el mencionado taller para ser reparados, a los que causó diversos daños, cuya reparación ascendió a la cantidad de 202,50 €, 4.829,49 € y 644,42 €, respectivamente.

La sentencia dictada en primera instancia desestimó la demanda, al considerar que el accidente acaecido no constituye un hecho de la circulación a los efectos del seguro de suscripción obligatoria.

Sin embargo, la Sala, que reconoce que según el artículo 2 del Reglamento del SOA, en principio, parece que no se trata de un hecho de la circulación, estima las pretensiones de la actora, que había recurrido en apelación la sentencia de instancia. Para ello, argumenta que la STJUE de 4 de septiembre de 2014 ha realizado una interpretación del artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, en el sentido de que «en el concepto de «circulación de vehículos» que figura en la citada disposición se incluye la utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de dicho vehículo. Así pues, puede estar comprendida en ese concepto la maniobra de un tractor en una era para situar en el patio de una granja el remolque del que está dotado ese tractor».

tipo funcional sino el espacial. «Es decir, a tenor de lo dispuesto en la norma transcrita, un vehículo industrial, esté o no esté realizando la actividad industrial que le es propia, no se encontrará efectuando un hecho de circulación cuando circula o es conducido por alguno de los espacios, terrenos o parajes distintos de los relacionados en el artículo 3.1».

Dicha interpretación supone —añade la sentencia—, «... que también deba considerarse incluido en el concepto de circulación de vehículos o de hecho de la circulación, un supuesto como el que aquí nos ocupa en el que una carretilla golpea a una serie de vehículos cuando se encontraban en el interior del taller, porque lo que no se ha cuestionado es que la carretilla no estuviera siendo utilizada en lo que es su función habitual».

En virtud de la STJUE indicada, la Sala entiende que debe aplicarse el principio de primacía del derecho comunitario, por lo que no debe ser aplicada la normativa estatal interna que sea contraria a la disciplina legal comunitaria. Con arreglo a dicho principio, el Derecho europeo tiene un valor superior a los Derechos nacionales de los Estados miembros. Se trata de un principio fundamental del Derecho europeo que, como el de efecto directo, no está inscrito en los tratados, pero ha sido consagrado por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, al declarar que el Derecho procedente de las instituciones europeas se integra en los sistemas jurídicos de los Estados miembros, obligados a respetarlo y que, en virtud de la primacía del derecho europeo, si una norma nacional es contraria a una disposición europea, las autoridades de los Estados miembros deben aplicar la disposición europea; lo cual no supone la anulación o derogación del Derecho Nacional, sino que su carácter obligatorio queda suspendido⁴.

Desde la entrada en vigor del anterior Reglamento del SOA (RD 7/2001, de 12 de enero), el problema se agudizó porque indicaba que no se consideraban hechos de la circulación los sucesos *«derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello, sin perjuicio de la aplicación del apartado 1 en caso de circulación por las vías o terrenos mencionados en dicho apartado»*. Con esta última expresión, que se mantiene en el vigente Reglamento del SOA, se planteó si los vehículos industriales, por ejemplo, carretillas elevadoras, toros, toritos, etc., debían suscribir el SOA, para el caso de circular por «vías o terrenos mencionados en el apartado 1», porque era frecuente que hicieran su labor en la vía pública

⁴ Coincide en esta interpretación BEZANILLA SÁNCHEZ, J. «El alcance del concepto de hecho de la circulación y la cobertura del seguro obligatorio, según la doctrina del TJUE: su colisión con el derecho español»..., op. cit., pág. 46, al afirmar que «...si la cobertura del SOA en España se acomodara a la utilización del vehículo a motor conforme a su función habitual, se dejarían de lado interpretaciones contrarias a la naturaleza del contrato de seguro, y a su función protectora y reparadora de las víctimas. No acometer esta reforma obligará a los juzgados y tribunales a tener que interpretar lo que debe entenderse como hecho de la circulación, amparado por el SOA de los vehículos a motor, con amparo en la sentencia del TJUE, y en contradicción con el texto legal vigente».

—cargando o descargando un camión— o desplazándose por la misma como cualquier otro vehículo.

Hasta esa fecha, la mayoría de estos vehículos tenían contratado, en su caso, sólo un seguro de responsabilidad civil de explotación, porque se trataba de vehículos especiales, en principio «no aptos para circular por las vías públicas».

Sin embargo, la jurisprudencia, en líneas generales, consideraba que si estos vehículos especiales circulaban por vías de uso común, estaríamos ante un hecho de la circulación. Así lo entendió la sentencia de la Audiencia Provincial de Granada de 19 de septiembre de 2002 (JUR 2002, 281695), en un accidente ocurrido en una zona peatonal en el que una carretilla elevadora, que realizaba funciones de acopio de materiales, atropelló a un peatón.

La sentencia de la Audiencia, revocando la del juzgador *a quo*, que había condenado a la aseguradora de responsabilidad civil general, por entender que el accidente formaba parte de la actividad de la empresa, señaló que la carretilla elevadora era un vehículo especial y como tal, se plantea si precisa del SOA cuando circula por la vía pública y no realizan sus tareas propias en el recinto de la obra. Para ello, apela al artículo 2.1 de la LRCSCVM, donde se señala que todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento en España vendrá obligado a suscribir un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular que cubra, hasta la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio, la responsabilidad civil que se refiere en el artículo anterior, entendiendo que el vehículo tiene su establecimiento habitual en España, entre otros supuestos, cuando tratándose de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, placa de seguro o signo distintivo, España sea el Estado del domicilio del usuario. Por ello —añade la sentencia—, «el titular de la carretilla elevadora estaba obligado a suscribir el SOA, en cuanto que dicho vehículo está identificado como «Ausa CT-20 2000», propiedad de TC Renta Mas, SA».

La Sentencia, que para reforzar su postura termina aludiendo al artículo 2.1 del Reglamento 7/2001 —norma vigente en la fecha del accidente—, condena al Consorcio de Compensación de Seguros, por entender que se trata de un accidente de circulación, producido por un vehículo sin la cobertura del SOA.

En el mismo sentido, introduciendo algunos matices de interés, encontramos la sentencia de la Audiencia Provincial de Navarra de 27 de septiembre de 2004 (JUR 2004, 292396). En este caso, los daños ocasionados por una carretilla elevadora a un vehículo aparcado estaban en una «vía pública» de un polígono industrial.

Como se discutían las características del vehículo que había ocasionado los daños, la sentencia considera irrelevante el tipo de vehículo que había producido el accidente. Lo importante para la sentencia es el lugar por donde circulaba (en la actualidad, como hemos visto, aplicando el vigente Reglamento SOA, no sería posible prescindir del tipo de vehículo para la consideración de «vehículo a motor»). Así, la sentencia precisa que «Es irrelevante en el caso de autos las concretas características del indicado vehículo, si era una camión o una carretilla elevadora, pues lo relevante es que habiéndose producido por un vehículo que circulaba por vía pública, nos sitúa de lleno en el ámbito de un hecho de la circulación, de conformidad con lo establecido en el Artículo 3.1 del indicado Reglamento, ya que aunque se ha planteado la posibilidad de que dicho vehículo estuviese realizando obras, por ser maquinaria industrial, para que se produzca la exclusión de su consideración como hecho de la circulación es necesario que se acredite, de conformidad con el párrafo 2.º del n.º 2 del Artículo 3 del indicado Reglamento, que el indicado vehículo esté realizando tareas industriales y con ocasión de ésta se derive el daño, pues si están circulando por vías públicas se mantiene su calificación de hecho circulatorio».

Por otro lado, la sentencia considera que estamos ante un hecho de la circulación porque el accidente se ocasiona en la vía pública, pese a tratarse de un polígono industrial. En este caso, es relativamente pacífico que los polígonos industriales, pese a ser recintos cerrados en los que se realizan actividades industriales, sus vías son públicas o, al menos, de uso común. Por tanto, si los vehículos industriales circulan por las mismas, los daños ocasionados estarán dentro del ámbito de la LRCSCVM, salvo que estén realizando una actividad industrial —de carga y descarga, por ejemplo—. En consecuencia, deberá hacerse cargo de los daños que ocasionen la entidad aseguradora del SOA o, como en este caso, el CCS, por no tener el vehículo en cuestión el SOA, y no la entidad que asegure el riesgo industrial. Así lo precisa esta sentencia:

«No constándonos que el vehículo propiedad de la codemandada Arga Naves Industriales dispusiese de seguro obligatorio que cubriese la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor, cuando ello le era exigible al circular el vehículo causante por una vía pública, del perjuicio indemnizable debe responder el Consorcio de Compensación de Seguros al amparo del Artículo 8.1.b) de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación, lo que lleva a estimar la pretensión subsidiaria articulada por el recurrente, no pudiendo atenderse la petición principal de condena de la codemandada Catalana Occidente, ya que el siniestro producido, como acertadamente decidió el Juzgado «a quo», no es un riesgo que esté cubierto por la póliza de responsabilidad civil industrial que tenía suscrito la propietario del vehículo con dicha entidad aseguradora, ya que aparte de no cubrir la responsabilidad civil en que incurra la empresa por los trabajos

realizados fuera, por no haberse contratado dicho riesgo (póliza obrante al folio 118), están también excluidos expresamente los riesgos que sean objeto de cobertura de un seguro obligatorio, como es el caso».

En mismo sentido, refiriéndose al vigente Reglamento SOA, se pronuncia la sentencia de la Audiencia Provincial de Valladolid, de 25 de junio de 2009 (JUR 2009\308624), que sostiene:

«En el caso de autos, según se desprende de la prueba practicada en autos, la colisión de la moto del demandante contra la carretilla, se produce, luego de concluidas sus tareas de descarga del camión, seguramente cuando se retiraba al interior de la nave, pero, en todo caso y muy determinante-mente, se produce circulando la carretilla en vía pública, urbana y apta para la circulación, irrumpiendo en la calzada, en carril de circulación donde la moto del demandante, en una secuencia incidental propia de la circulación de vehículos de motor: colisionan dos vehículos de motor, circulando ambos por calzada apta para la circulación, con independencia de que uno de ellos de naturaleza industrial y afecto, fundamentalmente a tareas industriales (pero con capacidad y potencialidad de circular cual cualquier otro vehículo de motor), hubiera estado realizando tareas de naturaleza industrial (podía, en evitación de que la carretilla circulara por calzada, vía pública de tránsito urbano, adoptarse alguna medida cautelar o preventiva para su desplazamiento, si ello fuera necesario, sin que el vehículo irrumpiera en la circulación ordinaria por la calzada). A la fecha del accidente, ni siquiera estaba en vigor la novedosa referida disposición artículo 2 del nuevo reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la circulación de vehículos de motor, R. D. 1507/2008, que restringe la interpretación sobre el particular.

Pero es que, además, este Tribunal participa de la argumentación contenida en la Sentencia, sobre la cobertura de la Póliza suscrita para con la carretilla, cuando en su condicionado particular, además de la cobertura obligatoria en el ámbito de la circulación de vehículos de motor, parece extender su protección a toda responsabilidad civil voluntaria ilimitada en una póliza que se denomina de seguro agrícola e industrial con descripción de su uso definido como «trabajos propios/industria».

Por ello, si los daños se producían dentro de una nave industrial o realizando fuera de la misma labores industriales, los hechos se han calificado como industriales y no como hechos de la circulación, por lo que en estos casos es irrelevante que tuviera o no el SOA.

Así lo indican las sentencias de la Audiencia Provincial de Huelva de 17 de junio de 2005 (AC 2005\1681) y de la Audiencia Provincial de Alicante de 1 de febrero de 2006 (JUR 2006\128755). Esta última considera que el accidente analizado no es un hecho de la circulación cubierto por el SOA por cuanto:

«1. el vehículo con el que se causaron las lesiones estaba realizando tareas industriales como son las operaciones de carga y descarga de los pedidos solicitados por los clientes;

2. el espacio en el que se produjo el atropello era el almacén de un local que no puede calificarse como vía o terreno de uso común».

Más difícil de resolver son los supuestos en los que el vehículo produce los daños al entrar o salir de un almacén o de una obra. La SAP de Cádiz (Sección 8.^a), de 8 de noviembre de 2005, considera que estamos ante un hecho de la circulación, en un supuesto en el que los daños se producen a la entrada de una obra por parte de un camión. En el mismo sentido, se pronuncia la SAP de Cádiz (Sección 2.^a), en un accidente producido junto a la barrera de entrada de un recinto portuario.

Posteriormente, la SAP de Orense, de 31 de julio de 2012 (JUR 2012, 295931), resuelve un caso en el que los daños acontecen cuando un camión, ya cargado, se disponía a salir del recinto anexo a una nave industrial, realizando maniobras de marcha atrás. La Sala entiende que estamos ante un hecho de la circulación:

«Porque se trata de un espacio apto para circular y zona de uso común, que permite el acceso de vehículos en general, ya sean destinados al transporte, de comerciales o de cualquier otro usuario que acuda a las instalaciones de la empresa, además de sus propios trabajadores. Siendo libre el acceso para vehículos, y no reservado, como se probó en el acto de juicio».

De lo dicho hasta el momento, parece evidente que ya con el anterior Reglamento los vehículos industriales, al menos los que pueden salir del recinto cerrado donde realizan su actividad industrial (almacén, nave, obra, etc.), deberían tener suscritos dos tipos de seguros. Uno de carácter voluntario —el seguro de responsabilidad civil de explotación, que ampararía los daños ocasionados a terceros como consecuencia de su actividad industrial— y otro de carácter obligatorio —el SOA, que daría cobertura a los daños ocasionados con motivo de la circulación de estos vehículos por las vías y lugares establecidos en el Reglamento 7/2001, de 12 de enero, de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor—⁵.

Es habitual que las pólizas que cubren el riesgo de explotación de los vehículos industriales o especiales, como las carretillas elevadoras, excluyen en

⁵ Vid. REGLERO CAMPOS, L. F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil...*, op. cit., pág. 167.

su clausurado los hechos de la circulación. Así lo pone de manifiesto la sentencia de la Audiencia Provincial de Córdoba, de 28 de abril de 2006 (JUR 2006\230858). En este caso, una carretilla elevadora, que trabajaba en una obra cercana irrumpió en la vía pública, causando daños a un vehículo que circulaba por la misma. La sentencia señala que:

«Ante dicha realidad, a la cual le es plenamente aplicable lo dispuesto en el párrafo segundo del núm. 2 del artículo 3 del Reglamento del Seguro Obligatorio y, por ende, lo dispuesto en el número 1 del mismo texto, no puede sino concluirse con la plena virtualidad al caso de la cláusula de exclusión de la cobertura que representa el contenido de la letra f) de la póliza que «Construcciones El Granadal, SL» tenía contratada con «Liberty Seguros» para cubrir el riesgo derivado de su actividad empresarial dedicada a la construcción de obra civil; pues si bien es cierto, que dicha póliza otorga cobertura a los vehículos industriales y maquinaria autopropulsada, ello es a condición de que el siniestro en cuestión se produzca en la genuina esfera de la actividad industrial, es decir, «cuando para su uso no sea preceptivo el Seguro Obligatorio de Automóviles», quedando, por tanto, fuera de la cobertura de la citada póliza los casos como el de autos, esto es –tal y como acertadamente expresa la sentencia apelada– aquellos casos en los que el riesgo generado es de doble entidad, uno el cubierto por la póliza en tanto la carretilla sea usada en auxilio de la obra en zona no apta para la circulación, y otro el generado cada vez que la carretilla sale de aquella zona restringida y circula por cualquiera de los lugares referidos en el núm. 1 del citado artículo 3 del Reglamento, y precisamente es extramuros de aquella zona de obras restringida al ámbito circulatorio, en la cual debe de estar dotado todo vehículo de motor, especial o no, del pertinente seguro obligatorio del automóvil, donde –tal y como aquí acontece– se ocasiona el siniestro».

No obstante, a partir de la entrada en vigor del anterior Reglamento, con la finalidad de aclarar aún más, si cabe, la cuestión, se evacuaron distintas consultas a la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, con la finalidad de conocer su opinión sobre la obligatoriedad de contratar o no el SOA de determinados vehículos que realizaban tareas industriales.

En estas consultas se solicitaba información al órgano de control acerca de la obligación de aseguramiento de determinados vehículos industriales (carretillas elevadoras, tractores con remolque para transporte de materiales, grúas y elementos de carga, entre otros) que hasta ese momento no se estaban asegurando.

En sus distintas respuestas, la DGSFP, después de analizar los artículos 2 y 3 del Reglamento indicado, concluyó que si el vehículo puede realizar cualquier

tipo de maniobra (o necesita realizarla) que no fuera calificada como industrial, en el caso de producirse daños derivados del desplazamiento del vehículo, la responsabilidad debería estar cubierta por un seguro de vehículos, añadiendo, que la mera posibilidad de realizar tales actividades sería motivo suficiente para la suscripción del correspondiente seguro obligatorio con independencia o no de la matriculación.

En cualquier caso, pensamos que, en muchas ocasiones, se deberá seguir interpretando cuándo un determinado vehículo realiza una actividad industrial o agrícola y cuándo se está desplazando por vías de uso común. Seguirá, por tanto, habiendo supuestos fronterizos, en los que no será fácil determinar si estamos en un caso o en otro.

Cuando los daños producidos por vehículos industriales o agrícolas son ocasionados en vías públicas, privadas o de uso común, normalmente, se consideran como accidentes de circulación. La sentencia n.º 126/2008 de la AP de Barcelona (Sección 16.^a) de 5 de marzo de 2008, señala que los daños ocasionados por un camión en un parking público se deben a un hecho de la circulación. De igual forma se pronuncia la Sentencia de la AP de Zamora (Sección 1.^a) de 11 de diciembre de 2007, indicando que «aunque el camión realizaba tareas agrícolas, el siniestro se debe a un hecho de la circulación, pues circulaba por terreno privado». También la sentencia de la AP de Asturias (Sección 4.^a) de 20 de febrero de 2008, revocando la de instancia, considera hecho de la circulación los daños ocasionados a un vehículo por la caída de una chapa metálica del camión que le precedía.

3 LA INFLUENCIA DE LA JURISPRUDENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA

Sobre esta cuestión, debemos insistir en la influencia que está teniendo a favor de la consideración de estos accidentes como hechos de la circulación, la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la UE, que empezó con la STJUE de 4 de septiembre de 2014, a la que ya nos hemos referido. En esta sentencia, el Tribunal Europeo nos indicó que si un vehículo realiza una función que le es habitual, estaríamos ante un hecho de la circulación.

Más recientemente, ha habido dos pronunciamientos del Tribunal de Justicia de la UE sobre esta misma cuestión. El primero, planteado por un

tribunal portugués, fue resuelto en la STJUE de 28 de noviembre de 2017. Se trataba de una reclamación de los perjudicados de una ciudadana portuguesa, que había fallecido en un accidente ocurrido en una explotación agraria en la que trabajaba.

En este caso, fue aplastada por un tractor que estaba inmovilizado en un camino llano de tierra con el motor en marcha para accionar una bomba pulverizadora de herbicida. El Tribunal comunitario concluyó que los daños causados por vehículos-maquinaria de trabajo, solo deben quedar cubiertos por el SOA cuando son utilizados como medio de transporte, cuestión que no se daba en este supuesto.

El segundo caso, resuelto en la STJUE, de 20 de diciembre de 2017, se refiere a una cuestión prejudicial planteada por un Tribunal Español (Audiencia Provincial de Albacete). Los hechos se refieren al accidente ocasionado a un teniente del ejército, ocupante de un vehículo, cuando estaba participando en unos ejercicios militares nocturnos en un campo de maniobras situado en Chinchilla (Albacete).

La aseguradora de dicho vehículo rechazó la reclamación, alegando el artículo 2 del Reglamento del SOA (RD 1507/2008), que excluye de la consideración de hechos de la circulación los accidentes ocurridos en vía no aptas para la circulación ni de uso común.

Ante las dudas surgidas a la AP de Albacete, plantea la cuestión prejudicial al TJUE. Dicho Tribunal, en la citada sentencia, sostiene que el vehículo militar estaba siendo utilizado como medio de transporte en el momento en que volcó y, por tanto, que el concepto de «circulación de vehículos» del artículo 3 de la Directiva 2009/103, debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional (art. 2 del RD 1507/2008), que permite excluir de la cobertura del SOA los daños ocasionados por la conducción de vehículos automóviles por vías y terrenos «no aptos para la circulación», salvo aquellos que, sin tener tal actitud, sean no obstante «de uso común».

Posteriormente, se ha vuelto a pronunciar el TJUE sobre esta materia. Ha sido en la Sentencia del TJUE de 15 de noviembre de 2018. En este caso, el Tribunal Europeo resuelve una cuestión planteada por un Tribunal de Letonia, que le pregunta si el concepto de «circulación de vehículos» regulado en la Directiva codificada de 2009, comprende una situación como la del litigio principal, es decir, la apertura de las puertas de un vehículo estacionado, que ocasiona daños al vehículo que estaba a su lado. El TJUE concluye en esta Sentencia que:

«El art. 3 de la Directiva 72/166, debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «circulación de vehículos» a que se refiere dicha disposición comprende una situación en la que el pasajero de un vehículo estacionado en un aparcamiento, al abrir la puerta de ese vehículo, golpea y daña el vehículo que se halla estacionado a su lado».

El TJUE tiene pendientes de resolver varias cuestiones planteadas por Tribunales de los Estados miembros. Entre ellas, dos interpuestas por tribunales españoles. La primera, planteada por el propio Tribunal Supremo el 30 de enero de 2018, tienen que ver con los daños provocados a raíz del incendio sufrido en el circuito eléctrico del vehículo de la marca Subaru el día 20 de agosto de 2013. Tal vehículo, adquirido por su propietario días antes, se encontraba, en el momento de ocurrir el incendio a las 3:00 horas del día de autos, aparcado en el interior del garaje de una vivienda unifamiliar, propiedad de la empresa Industrial Software Indusoft S. L., donde llevaba estacionado sin circular desde hacía más de veinticuatro horas. El TS le pregunta al Tribunal comunitario si se opone al artículo 3 de la Directiva 2009/103/CE, una interpretación que incluya en la cobertura del seguro obligatorio los daños causados por el incendio de un vehículo parado cuando el incendio tiene su origen en los mecanismos necesarios para desempeñar la función de transporte del vehículo.

Sobre esta cuestión, el 28 de febrero de 2019, el Abogado General, Sr. Yves Bot, presentó sus conclusiones al TJUE, manteniendo que:

«El artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 puede interpretarse en el sentido de que está comprendida en el concepto de “circulación de vehículos” una situación en la que un vehículo, utilizado conforme a su función de medio de transporte, ha intervenido en un incendio que se ha originado en un espacio destinado al aparcamiento, sin que importe que se haya producido en una plaza de garaje privada o tras una inmovilización prolongada».

Mientras se escriben estas líneas, esta cuestión prejudicial ha sido resuelta por Sentencia de 20 de junio de 2019, en la que el TJUE se ha pronunciado, afirmando que está comprendida en el concepto de «circulación de vehículos» una situación en la que un vehículo estacionado en un garaje privado de un inmueble arde provocando un incendio cuyo origen está en el circuito eléctrico del vehículo y causando daños en el inmueble, a pesar de que el vehículo llevara más de 24 horas parado en el momento en que se produjo el incendio.

En la citada Sentencia, el TJUE nos recuerda que el concepto de «circulación de vehículos» constituye un concepto autónomo del Derecho de la Unión cuya interpretación no puede dejarse a la apreciación de cada Estado miembro. Subraya también que el legislador de la Unión ha perseguido y reforzado de

modo constante el objetivo de protección de las víctimas de accidentes causados por estos vehículos.

Para el alto tribunal europeo el alcance del concepto de «circulación de vehículos», no depende de las características del terreno en el que se utilice el vehículo ni, en particular, del hecho de que esté inmovilizado en un aparcamiento en el momento de producirse el accidente. Así las cosas, el Tribunal de Justicia considera que el estacionamiento y el período de inmovilización del vehículo son estadios naturales y necesarios que forman parte integrante de su utilización como medio de transporte. En consecuencia, el vehículo se utiliza conforme a su función de medio de transporte, en principio, mientras se encuentra estacionado entre dos desplazamientos.

En este caso, el Tribunal de Justicia considera que el estacionamiento de un vehículo en un garaje privado constituye una utilización conforme a la función de medio de transporte. El hecho de que el vehículo llevase más de 24 horas estacionado en el garaje no desvirtúa esta conclusión, ya que el estacionamiento de un vehículo presupone su inmovilización, en ocasiones durante un período prolongado, hasta el siguiente desplazamiento.

Como puede apreciarse, esta resolución, al igual que las anteriores, nos deben hacer reflexionar sobre el alcance que pueden tener los hechos de la circulación. Así, por ejemplo, un vehículo industrial que también hace desplazamientos, pero que causa daños cuando está inmovilizado, también podría considerarse como hecho de la circulación, puesto que esos periodos de inmovilización «son estadios naturales y necesarios que forman parte integrante de su utilización como medio de transporte».

La segunda cuestión prejudicial ha sido planteada por la Audiencia Provincial de Zaragoza el 29 de junio de 2018. En este caso, le pregunta al TJUE si se opone al artículo 3 de la Directiva 2009/103/CE, una interpretación que incluya en la cobertura del seguro obligatorio los daños causados por el estado de peligro que se genera por el derrame de fluidos de un vehículo sobre la plaza de aparcamiento en la que está aparcado o con ocasión de la realización de las maniobras de aparcamiento en una plaza de garaje privada, ubicada en un entorno comunitario, y respecto de terceros usuarios de esa comunidad.

Ya habrá tiempo para ver cómo los tribunales españoles interpretan estas resoluciones, pero, a primera vista, parece que, al menos, la Sentencia del TJUE, de 20 de diciembre de 2017 (Cuestión prejudicial planteada por la AP de Albacete), nos obliga a modificar nuestro Reglamento del SOA, puesto que

dice claramente que nuestra normativa nacional se opone al artículo 3 de la Directiva 2009/103.

No olvidemos que la jurisprudencia emanada del Tribunal de Justicia de la UE constituye Derecho Comunitario y, en consecuencia, obliga al Estado legislador a modificar cualquier disposición que se oponga al mismo, según la interpretación dada por dicho tribunal. Asimismo, también los jueces están obligados a aplicar la jurisprudencia dictada por el Tribunal de Justicia en esa interpretación del Derecho Comunitario.

Además, esta resolución podría tener incidencia en la forma de aseguramiento de ciertos vehículos en nuestro país. En la actualidad, como ya hemos puesto de manifiesto, lo que podríamos considerar como actividades empresariales, industriales o agrícolas, se aseguran mediante un seguro de responsabilidad civil propio para este tipo de actividades, distinto del SOA. En otros casos, estos vehículos están amparados por el seguro de responsabilidad civil de explotación de la empresa para la que realizan dichas labores. Obviamente, cuando estos vehículos, además de realizar estas actividades, circulan por vías públicas, privadas o de uso común, también deben ir provistos del correspondiente SOA.

Esta jurisprudencia del TJUE está empezando a ser aplicada por nuestros tribunales. Ejemplo de ello, es la SAP de A Coruña de 23 de marzo de 2018, que analiza un supuesto en el que los daños se producen cuando un operario estaba descargando unas cajas de un camión en un recinto cerrado. La Sala, con un argumento discutible, después de aludir a la jurisprudencia indicada del TJUE, resuelve que nos encontramos ante un hecho de la circulación:

«Partiendo de estos hechos, la pregunta que debemos hacernos es si, cuando se produjo el accidente, el camión se estaba utilizando principalmente como medio de transporte. Entiende este tribunal que la respuesta ha de ser afirmativa porque el accidente se produce en el momento en el que el vehículo está parado en el lugar habilitado para la realización de la operación de descarga y se está descargando la mercancía de su interior, operación consustancial a su condición de vehículo de transporte de mercancías. Además, nos encontramos ante una situación de tránsito porque el camión estaba estacionado en ese lugar, no con vocación de permanencia, sino por el tiempo necesario para llevar a cabo esa operación de descarga, lo cual, como señala la sentencia del Tribunal Supremo de fecha 6 de febrero de 2012, pone de manifiesto la existencia de una situación de continuidad entre el hecho de la circulación que representa la conducción del vehículo hasta ese lugar y el constituido por el abandono del mismo hasta su lugar de origen o hacia un nuevo destino».

De esta jurisprudencia citada del TJUE, podemos extraer la siguiente conclusión:

Siempre que un vehículo se está transportando, con independencia del lugar por el que lo haga, estaríamos ante un hecho de la circulación y no ante un hecho empresarial. Asimismo, si el vehículo está inmovilizado, pero su función habitual es la de transporte, también se considerará hecho de la circulación, puesto que, como hemos visto en la STJUE de 20 de junio de 2019, «la inmovilización del vehículo son estadios naturales y necesarios que forman parte integrante de su utilización como medio de transporte».

Ahora bien, quizá lo que queda pendiente de resolver por parte del citado tribunal es qué va a entender cuando un vehículo se está transportando y, al mismo tiempo, esté realizando una tarea industrial, agrícola o empresarial. Pensemos, por ejemplo, en el tractor que está en movimiento, pero está arando la tierra. En ese caso, con la jurisprudencia comentada, no podemos concluir si estamos en un caso o en otro. Habrá que esperar cuál es la decisión del alto tribunal o cómo lo resuelve, si es que lo hace, la Directiva codificada de automóviles que estudiamos a continuación.

4 MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA DE AUTOMÓVILES

Una vez analizadas las últimas Sentencias del TJUE, debemos advertir que la Directiva codificada de 2009 no establece una definición de «circulación de vehículos». Por este motivo, está siendo el TJUE el que está elaborando su doctrina sobre esta cuestión, afirmando en algunas de sus resoluciones que, por un lado, el concepto de «circulación de vehículos» constituye un concepto autónomo del Derecho de la Unión cuya interpretación no puede dejarse a la apreciación de cada Estado miembro; y, por otro, que el legislador de la Unión ha perseguido y reforzado de modo constante el objetivo de protección de las víctimas de accidentes causados por estos vehículos.

Esto ha dado lugar a que la razón fundamental de la Propuesta de modificación de la citada Directiva sea para recoger la citada doctrina del Tribunal comunitario. De este modo, la Propuesta, de 24 de mayo de 2018, indica que: «Una serie de sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en particular las dictadas en los asuntos Vnuk, Andrade y Torreiro, han clarificado el ámbito de aplicación de la Directiva». A continuación, añade que «... en

aras de la claridad y la seguridad jurídica, la presente propuesta codifica la jurisprudencia del Tribunal en la legislación de la UE. De esta manera se garantiza la incorporación uniforme de la jurisprudencia del Tribunal a la legislación nacional».

Como hemos visto, el TJUE parte de una concepción muy amplia de lo que debe entenderse por «circulación de vehículos», teniendo en cuenta la función que le es propia a cada vehículo, así como cuando se utiliza como medio de transporte, independientemente de la vía o terreno por el que circule o en los casos de subida y bajada de los mismos. También ha sostenido que los daños que ocasione un vehículo inmovilizado están dentro del concepto de «circulación de vehículos», si su destino es servir de medio de transporte (STJUE de 20 de junio de 2019).

Por ello, la Propuesta de modificación de la Directiva de 2009, añade un apartado 1 bis a su artículo 1, disponiendo que circulación de vehículos es «toda utilización de ese vehículo, habitualmente destinado a servir de medio de transporte, que sea conforme con la función habitual del vehículo, independientemente de las características de este, del terreno en el que se utilice el vehículo automóvil y de si está parado o en movimiento».

El 28 de enero de 2019, el Parlamento Europeo presentó sus enmiendas a la citada Propuesta, mediante el informe sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.

En la enmienda 22, el Parlamento Europeo define «circulación de vehículos», como «toda utilización de un vehículo en el exterior que sea conforme con la función del vehículo como medio de transporte en el momento del accidente, independientemente de las características de este, del terreno en el que se utilice el vehículo automóvil y de si está parado o en movimiento».

Esta definición del concepto de «circulación de vehículos» del Parlamento ha sido objeto de críticas, por cuanto que, entre otros extremos, parece que solo se refiere a la circulación en el exterior, por lo que cuando se circule en zonas cerradas o no accesibles al público, no se consideraría como hechos de la circulación. Esta previsión parece que va en contra de lo establecido, por ejemplo, en la STJUE de 20 de diciembre de 2017 (caso Núñez Torreiro).

Por otro lado, en la enmienda 24, el Parlamento Europeo propone añadir un párrafo nuevo al artículo 3 de la Directiva, en el sentido siguiente: «Los Estados miembros velarán por que, cuando un vehículo esté obligado a tener un seguro en virtud de lo dispuesto en el párrafo primero, el seguro también sea válido y cubra a los perjudicados en el caso de accidentes que sucedan: a) cuando el vehículo circule en el exterior y no se utilice de acuerdo con su función principal; y b) cuando el vehículo no circule en el exterior».

Como puede apreciarse, esta enmienda resulta contradictoria con la anterior. Por ello, habrá que ver cómo transcurre este proceso legislativo y si, finalmente, va a existir el consenso suficiente para que se lleve a cabo esta modificación de la Directiva comunitaria. De todos modos, debemos recordar que, con independencia de que se modifique o no la Directiva, la jurisprudencia emanada del TJUE obliga a los Estados miembros, tanto en su función legislativa como judicial.

VI

Concurrencia de las distintas coberturas del trabajador accidentado

En un accidente de trabajo, en el que puede haber responsabilidad civil del empresario y/o del conductor de un vehículo a motor, pueden concurrir distintos seguros u otros mecanismos que otorguen cobertura al trabajador accidentado, la mayoría de ellos, como vamos a ver, compatibles entre sí.

Por ello, vamos a estudiar en este apartado todas las coberturas que tiene el trabajador cuando tiene un accidente de trabajo, en el que, además, concurre la responsabilidad del empresario y/o la del conductor del vehículo. Veremos, pues, las coberturas, aseguradas a no, que concurren, así como si algunas de ellas son incompatibles con otras.

Ya hemos aludido a la Sentencia del Tribunal Supremo (Pleno de la Sala 4.^a), de 23 de junio de 2014, que nos recuerda que el sistema de responsabilidad empresarial en contingencias profesionales puede ser cuádruple:

- a) Las prestaciones, que suponen responsabilidad objetiva con indemnización tasada, atendidas por las cotizaciones del empresario.
- b) El recargo de prestaciones ex art. 123 LGSS, por posible incumplimiento de las reglas técnicas impuestas como medidas de seguridad;
- c) Las mejoras voluntarias de la acción protectora.
- d) Como cierre del sistema, la responsabilidad civil de naturaleza contractual [art. 1101 CC] o extracontractual [art. 1902 CC], por concurrir culpa o negligencia empresarial.

Sobre la base de esta sentencia, analizamos a continuación las distintas coberturas que pueden concurrir cuando se produce un accidente de trabajo, en el que también interviene un vehículo a motor.

1 LAS PRESTACIONES OTORGADAS POR LA SEGURIDAD SOCIAL

El actual sistema de la cobertura de la Seguridad Social tuvo su origen en la Ley de accidentes de trabajo de 1900, que estableció un sistema objetivo de responsabilidad empresarial. A partir de esta Ley ya no sería necesario que el trabajador acreditase la culpa del empresario, como ocurría hasta entonces, sino que éste va a responder de forma objetiva, siempre que el hecho sea calificado como accidente de trabajo o enfermedad profesional. Para ello, el empresario está obligado a cotizar al sistema y, en menor medida, también el trabajador.

Otra característica de este sistema es que las prestaciones recibidas por el trabajador están tasadas y limitadas legalmente. Por ello, como después analizaremos, muchas de ellas son compatibles con las percibidas con cargo a la responsabilidad civil del empresario. No olvidemos que las prestaciones que otorga la Seguridad Social por estas contingencias, salvo la asistencia sanitaria, se pueden calificar como daño patrimonial, en su variante de lucro cesante. Por tanto, el lucro cesante no percibido y el daño moral causado por el accidente puede ser compensado por otros mecanismos, como la responsabilidad civil, en su caso, del empresario.

El sistema de Seguridad Social constituye un mecanismo de prestaciones públicas ante situaciones de necesidad protegidas, que escapa a su consideración como un supuesto de responsabilidad civil empresarial¹. Ahora bien, para tener esta protección, el empresario está obligado a dar de alta al trabajador en el sistema público y a cotizar sobre la base del salario del trabajador.

Las entidades responsables de otorgar las prestaciones correspondientes a los trabajadores, de acuerdo con lo establecido en el artículo 167 LGSS, son las entidades gestoras, mutuas colaboradoras con la Seguridad Social o empresarios que colaboren en la gestión o, en su caso, a los servicios comunes. Para ello, los trabajadores, además de cumplir los requisitos específicos exigidos para tener derecho de la prestación —en nuestro caso, haber sufrido un accidente de trabajo—, deben estar afiliados y dados de alta en el régimen de la Seguridad Social.

En el caso de no estar dados de alta en la Seguridad Social, el artículo 167.2 LGSS, establece que:

«El incumplimiento de las obligaciones en materia de afiliación, altas y bajas y de cotización determinará la exigencia de responsabilidad, en cuanto al pago de las prestaciones, previa la fijación de los supuestos de imputación y de su alcance y la regulación del procedimiento para hacerla efectiva».

En todo caso, el párrafo 3.º del artículo 167 LGSS, dispone, en favor de los beneficiarios de las prestaciones, el principio de automaticidad de estas a cargo de la Seguridad Social. Así, dispone que:

«No obstante lo establecido en el apartado anterior, las entidades gestoras, mutuas colaboradoras con la Seguridad Social o, en su caso, los servicios comunes procederán, de acuerdo con sus respectivas competencias,

¹ Así lo expone GONZÁLEZ CALVET J, *Las indemnizaciones por accidente de trabajo en base al nuevo baremo de tráfico*, edit. Wolters Kluwer, Las Rozas (Madrid), 2018, pág. 46.

al pago de las prestaciones a los beneficiarios en aquellos casos, incluidos en dicho apartado, en los que así se determine reglamentariamente, con la consiguiente subrogación en los derechos y acciones de tales beneficiarios».

Aunque, como hemos apuntado, el seguro público de la Seguridad Social, pese a su semejanza, no tiene la naturaleza jurídica de un seguro privado de accidentes, con independencia de que exista o no culpa del empresario o del trabajador², siempre que el hecho sea calificado como accidente de trabajo, el lesionado podrá tener derecho a las siguientes prestaciones de la Seguridad Social:

- a) Asistencia Sanitaria. Tiene por objeto la prestación de los servicios médicos y farmacéuticos necesarios para conservar o restablecer la salud de sus beneficiarios, así como su aptitud para el trabajo. Proporciona también los servicios convenientes para completar las prestaciones médicas y farmacéuticas, atendiendo, de forma especial, a la rehabilitación física precisa para lograr una completa recuperación profesional del trabajador.
- b) Incapacidad temporal. Consiste en una prestación económica que debe percibir el trabajador durante el tiempo que dure su incapacidad para realizar su trabajo. Durante dicho período percibirá un subsidio del 75 % de la base reguladora por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales. Esta prestación se percibe al día siguiente de la baja laboral y la duración máxima de este periodo es de 12 meses, prorrogables por otros 6 más cuando se presuma que el trabajador pueda ser dado de alta por curación. Su regulación está en los artículos 169 y ss. LGSS.
- c) Incapacidad permanente contributiva. Los artículos 193 y ss. LGSS, regulan esta prestación, que es definida como la situación del trabajador que, después de haber estado sometido al tratamiento prescrito, presenta reducciones anatómicas o funcionales graves, susceptibles de determinación objetiva y previsiblemente definitivas, que disminuyan o anulen su capacidad laboral.

Dicha incapacidad permanente, cualquiera que sea su causa determinante, se clasificará, en función del porcentaje de reducción de la capacidad de trabajo del interesado, en los siguientes grados: a) Incapacidad permanente parcial, b) Incapacidad permanente total, c) Incapacidad permanente absoluta y d) Gran invalidez.

² El artículo 156.4 LGSS, en su letra b), indica que no tendrán la consideración de accidentes de trabajo, «Los que sean debidos a dolo o a imprudencia temeraria del trabajador accidentado».

El artículo 200 LGSS establece que «Corresponde al Instituto Nacional de la Seguridad Social, a través de los órganos que reglamentariamente se establezcan y en todas las fases del procedimiento, declarar la situación de incapacidad permanente, a los efectos de reconocimiento de las prestaciones económicas a que se refiere este capítulo».

- d) Lesiones permanentes no invalidantes. El artículo 201 LGSS, dispone que «en el supuesto de que las lesiones, mutilaciones y deformidades de carácter definitivo, causadas por accidentes de trabajo o enfermedades profesionales que, sin llegar a constituir una incapacidad permanente conforme a lo establecido en el capítulo anterior, supongan una disminución o alteración de la integridad física del trabajador y aparezcan recogidas en el baremo anejo a las disposiciones de desarrollo de esta ley, serán indemnizadas, por una sola vez, con las cantidades alzadas que en el mismo se determinen, por la entidad que estuviera obligada al pago de las prestaciones de incapacidad permanente, todo ello sin perjuicio del derecho del trabajador a continuar al servicio de la empresa».
- e) Muerte y supervivencia. Dispone el artículo 216 LGSS que, en caso de muerte, cualquiera que fuera su causa, cuando concurren los requisitos exigibles se reconocerán, según los supuestos, alguna o algunas de las prestaciones siguientes: a) Un auxilio por defunción, b) Una pensión vitalicia de viudedad, c) Una prestación temporal de viudedad, d) Una pensión de orfandad y e) Una pensión vitalicia o, en su caso, subsidio temporal en favor de familiares. En caso de muerte causada por accidente de trabajo o enfermedad profesional se reconocerá, además, una indemnización a tanto alzado.

2 MEJORAS VOLUNTARIAS DE LAS PRESTACIONES DE LA SEGURIDAD SOCIAL

Con carácter general, el artículo 43 LGSS prevé la posibilidad de que la acción protectora que el sistema de la Seguridad Social otorga a las personas comprendidas en el artículo 7.1 de dicha Ley, podrá ser mejorada voluntariamente en la forma y condiciones que se establezcan en las normas reguladoras del Régimen General y de los regímenes especiales.

Es frecuente que los empresarios mejoren voluntariamente la acción protectora de la Seguridad Social, de forma unilateral o por convenio colectivo.

Dichas mejoras vienen también reguladas en los artículos 238 y siguientes LGSS. El primero de los artículos establece que las mejoras voluntarias de la acción protectora de este régimen general podrán efectuarse a través de una mejora directa de las prestaciones y el establecimiento de tipos de cotización adicionales.

Estas mejoras voluntarias, salvo excepciones, serán a cargo del empresario y cuando al amparo de las mismas un trabajador haya causado el derecho a la mejora de una prestación periódica, ese derecho no podrá ser anulado o disminuido, salvo que se haga de acuerdo con las normas que regulan su reconocimiento. En la mayor parte de las ocasiones, vienen determinadas por la negociación colectiva, con lo que adquieren eficacia normativa.

Normalmente, estas mejoras consisten en:

- a) Mejora de la incapacidad temporal. Consiste en compensar por parte del empresario el 25 % de la base reguladora por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, para que el trabajador perciba el 100 % de dicha base durante este periodo, puesto que, como hemos señalado, la Seguridad Social solo abona el 75 % de dicha base.
- b) Fallecimiento e incapacidad permanente invalidante. Es frecuente, normalmente por convenio colectivo, que el empleador abone al trabajador una cantidad a tanto alzado por fallecimiento o por incapacidad permanente en sus distintos grados (parcial, total o absoluta). También es habitual que estas prestaciones sean aseguradas mediante un seguro de accidentes privado, cuyo tomador sea el empleador y asegurados los trabajadores.

Sobre esta cuestión, se ha pronunciado recientemente el Tribunal Supremo, Sala IV, en la sentencia n.º 67/2019, de 29 de enero de 2019. Se plantea en este caso quién ha de asumir el pago de la indemnización establecida en el convenio colectivo como mejora voluntaria de las prestaciones de seguridad social para el caso de declaración de incapacidad permanente derivada de accidente, que la empresa demandada había asegurado mediante la concertación de una póliza de seguros con una primera aseguradora y posteriormente con una segunda entidad.

El accidente se produce en el periodo temporal durante el que estuvo vigente la primera de tales pólizas, pero la declaración de incapacidad permanente tiene lugar cuando ya había terminado su cobertura y estaba en vigor la póliza suscrita con la segunda aseguradora, siendo que en cada una de ellas se dispone de una regulación específica al respecto.

El problema planteado es que ninguna de las dos aseguradoras entiende que debe asumir el siniestro. La primera, porque en las condiciones particulares se condiciona a que la declaración de invalidez debe declararse durante la vigencia de póliza (31 de diciembre de 2009), que no es el caso; y la segunda, porque solo cubre incapacidades permanentes por accidentes ocurridos durante el periodo de cobertura, a partir del 1 de enero de 2010 (el accidente se produce el 12 de octubre de 2008).

La Sala IV del Tribunal Supremo se refiere, en primer lugar, a su doctrina cuando concurren varias pólizas de seguro, aludiendo a que una cosa es el alcance de la obligación que el convenio colectivo impone a la empresa y el deber jurídico que genera entre los trabajadores y su empleadora y otra muy distinta, el modo y manera en el que la empresa da cumplimiento a ese mandato a la hora de pactar el contenido y extensión de la cobertura que contrata con la compañía aseguradora, en razón de la que se calcula la cuantía de la prima que haya de abonar a la misma.

Para la Sala, su doctrina expuesta en numerosas sentencias en las que ha resuelto supuestos similares, obliga a estar al estricto contenido de lo pactado en el contrato de seguro cuando su literalidad no ofrezca duda alguna sobre lo querido por las partes, que no puede sustituirse por las previsiones legales en materia de prestaciones de seguridad social, aun cuando eso suponga que la póliza de seguros ofrezca una cobertura menor a la que la empresa estaba obligada a contratar conforme a las obligaciones que le impone el convenio colectivo. En tal caso, es la empresa la que debe asumir las obligaciones pactadas.

En base a lo anterior, la Sala, que desestima el recurso de casación de la empresa condenada en la sentencia de instancia, señala que dicha empresa no ha cumplido adecuadamente con la obligación que le impone el convenio colectivo, porque ha pactado unas condiciones insuficientes en la cobertura de cada una de las sucesivas pólizas de seguros, que no alcanzan a los trabajadores que sufren el accidente bajo la vigencia de la primera de ellas y se les reconoce la incapacidad permanente cuando ya se encuentra en vigor la segunda, de lo que se desprende que es la propia empresa la que debe asumir directamente la responsabilidad en el pago de la indemnización.

El problema que se plantea en la práctica es si estas cantidades, normalmente pactadas por convenio y aseguradas mediante un seguro de accidentes, son compensables con las indemnizaciones que pudiera recibir el trabajador en los supuestos en los que hubiera responsabilidad civil del empresario.

En estos casos, normalmente, si el hecho es calificado como hecho industrial, empresarial o agrícola, se aplicará el baremo de tráfico con carácter orientativo; mientras que si el accidente es calificado como hecho de la circulación, se aplicará dicho baremo de forma vinculante.

Este sistema de valoración contempla dos tipos de daños: los morales y patrimoniales. Tradicionalmente, ha habido una polémica sobre si en sede de responsabilidad civil del empresario, se deben o no descontar las cantidades percibidas por la Seguridad Social para evitar el enriquecimiento injusto del trabajador. Dicha polémica, como después veremos, se resolvió por parte de la Sala IV del TS en dos sentencias de 17 de julio de 2007, en el sentido de que solo se pueden descontar los conceptos heterogéneos, pero no los homogéneos. Es decir, si aplicando el baremo se indemnizan daños morales y patrimoniales, solo se podrán descontar de estos últimos daños (lucro cesante) lo percibido por la Seguridad Social, puesto que este concepto es el mismo que el abonado por el sistema público. De hecho, en la actualidad, el nuevo sistema de valoración de daños personales en accidentes de circulación, aprobado por la Ley 35/2015 de 22 de septiembre, al calcular el lucro cesante del lesionado, descuenta las pensiones estimadas del sistema de Seguridad Social, con la finalidad de evitar la llamada «*compensatio lucri cum damno*».

Lo que ahora nos planteamos es si las indemnizaciones derivadas del convenio colectivo también pueden descontarse del concepto del lucro cesante percibido en los supuestos en los que se aplique el baremo, por confluir la responsabilidad civil del empresario. Sobre este particular, es significativa la sentencia n.º 19/2019, de 10 de enero de 2019, de la Sala IV del TS.

Se plantea en esta resolución si lo cobrado de la póliza de seguro contratada por la empresa por imposición del convenio colectivo puede compensarse con el importe global de la indemnización o sólo con la parte de esta imputable al lucro cesante. Para la Sala, debe resolverse en favor de tesis sentada por la sentencia de contraste que se dictó por esta Sala el 13 de octubre de 2014 y que sigue la doctrina sentada por la sentencia del Pleno de 23 de junio de 2014 (R. 1257/2013), doctrina que ha sido reiterada en las sentencias de 20 de noviembre de 2014 (R. 2843/2013), 17 de febrero de 2015 (R. 1219/2014), 12 de septiembre de 2017 (R. 1855/2015) y 7 de marzo de 2018 (R. 767/2016).

La Sala considera que la obligación de suscribir un seguro de accidentes de trabajo debe concluirse que con ello el convenio quería mejorar las prestaciones económicas de seguridad social y no otras que pudieran deberse a la responsabilidad civil de la empleadora. Por ello, debe concluirse que «la indemnización convencional mejoraba las prestaciones de seguridad social, esto es prestaciones de contenido económico, con lo que se pretendía reparar el lucro cesante ocasionado por las secuelas incapacitantes. Esta solución se ajusta a la doctrina de la Sala, sentada en las sentencias antes citadas, que han reiterado que el importe de la mejora voluntaria se imputa al lucro cesante y no

puede ser compensado con otros conceptos indemnizatorios por daños físicos, psíquicos y morales, cual ha hecho la sentencia recurrida».

Según esta interpretación, debemos entender que no solo lo percibido por la Seguridad Social se puede descontar del lucro cesante derivado del daño de responsabilidad civil del empresario, sino también las prestaciones satisfechas por el seguro de convenio, porque estas indemnizaciones, tal como sostiene en la actualidad la Sala IV del TS, tienen también naturaleza de lucro cesante.

Sin embargo, en el ámbito penal, como después analizaremos, en el apartado 7.4.2, la Circular 4/2011, de 2 de noviembre, sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Sinies-tralidad Laboral, recuerda a los fiscales que cuando en la instrucción de un procedimiento se haya comprobado la existencia de uno de estos denominados «Seguros de Convenio», entendidos como aquellos seguros colectivos que fijan con carácter objetivo indemnizaciones por muerte o lesiones de los trabajadores en accidente laboral, independientemente de la existencia o no de culpa, dado su carácter de mejora laboral, las cantidades recibidas por las víctimas o perjudicados en consideración al mismo, no podrán deducirse de las cantidades que correspondan para resarcir los daños y perjuicios producidos como consecuencia del evento dañoso sean o no constitutivos de infracción penal (SAP La Coruña, sec. 2.ª, 163/2008, de 24 de abril; SAP Alicante, sec. 3.ª 212/2008, de 9 de abril), y en ningún caso estas aseguradoras serán consideradas como responsables civiles directos en virtud del referido seguro de convenio (SAP Baleares, sec. 1.ª, 246/2000, de 1 de diciembre).

Recientemente, la SAP de Toledo (Sección 2.ª) de 23 de noviembre de 2018 (ARP 2019\302), alude a esta circular, en los siguientes términos:

«Igualmente consideramos justa la imposibilidad de descontar, de la indemnización resultante, la suma de 22.000 euros cuyo importe deriva de una mejora voluntaria del Convenio Colectivo citada en la Circular 4/2011 de 2 de noviembre (JUR 2011, 395036) de la Fiscalía General del Estado».

3 EL RECARGO DE PRESTACIONES DE LA SEGURIDAD SOCIAL

En los supuestos en el que exista incumplimiento empresarial de las normas de prevención de riesgos laborales (Artículos 42.1 LPRL y 164 LGSS), se aplicará el recargo de prestaciones, que podrá oscilar entre el 30 y el 50 % de todas las

prestaciones económicas que tengan su causa en accidente de trabajo o enfermedad profesional, según la gravedad de la falta cometida por el empresario, que deberá ser a su costa. Dicho recargo, como dispone el artículo 42 LPRL, es compatible con las responsabilidades administrativas que se deriven del procedimiento sancionador y con las indemnizaciones por los daños y perjuicios causados.

Hasta ahora se ha entendido que el recargo de prestaciones tiene una naturaleza jurídica sancionadora, de carácter punitivo y ejemplarizante para el empresario. De ahí, la prohibición de su aseguramiento, tal como dispone el artículo 164.2 LGSS, al afirmar que:

«La responsabilidad del pago del recargo establecido en el apartado anterior recaerá directamente sobre el empresario infractor y no podrá ser objeto de seguro alguno, siendo nulo de pleno derecho cualquier pacto o contrato que se realice para cubrirla, compensarla o transmitirla».

Por ello, el Tribunal Constitucional, en su sentencia 158/195, de 26 de noviembre de 1985, ya dijo que por tener esa naturaleza sancionadora, constituye una responsabilidad extraordinaria del empresario, que debe interpretarse con carácter restrictivo.

Sin pretender entrar a valorar la polémica sobre la naturaleza jurídica del recargo de prestaciones, sí diremos que es una cuestión que está en la actualidad sometida a debate, por cuanto se discute si tiene carácter sancionador, como se ha venido sosteniendo, o también carácter indemnizatorio.

En tal sentido, la STS (Sala de lo Social) de 23 de marzo de 2015 (2015, 1250), rectifica de alguna manera su doctrina, que había mantenido en alguna resolución anterior, que consideraba que el recargo de prestaciones puede presentar tres finalidades diversas: preventiva, sancionadora y resarcitoria.

No obstante, añade la citada sentencia, «el criterio mayoritario de la Sala ha entendido más adecuado mantener la naturaleza plural del recargo —resarcitoria y preventivo/punitiva— sin inclusión en ninguna categoría jurídica novedosa, por considerar que ello no solamente podría dar lugar a disfunciones imprevisibles, sino que es innecesario a los efectos aquí tratados». Por tanto, la Sala mantiene, siguiendo el criterio de una STJUE, de 5 de marzo de 2015 (JUR 2015, 73455), que el recargo tiene una naturaleza eminentemente sancionadora.

Sin embargo, la cuestión no es pacífica, puesto que la sentencia tiene dos votos particulares que cuestionan la aludida naturaleza sancionadora del recargo de prestaciones. Así, el magistrado José M. López y García de la

Serrana, en su voto particular defiende el carácter indemnizatorio del recargo. Para el magistrado disidente:

«La mayoría se contradice y vuelve a la doctrina clásica que estima que el recargo es una sanción una figura híbrida que tiene una regulación especial. Creo que es erróneo primar el carácter sancionador del recargo y aplicarle con base en ello una sentencia del TJUE donde se establece una doctrina, sobre la sucesión en las responsabilidades derivadas de infracciones y sanciones administrativas impuestas o que pueda imponer la autoridad laboral, pero que no es extrapolable al recargo por ser su naturaleza sancionadora diferente...».

Añade que «El hecho de que el importe del recargo no se ingrese al Tesoro Público, como todas las multas, sino que complemente la prestación de la Seguridad Social que cobra el perjudicado, permite pensar que estamos ante una indemnización que no es una prestación que cubra el sistema, pero si un pago que persigue la reparación del daño causado».

En todo caso, tenga uno u otro carácter el recargo de prestaciones, lo que no cabe duda es que el mismo debe ser percibido por el trabajador, siendo compatible, como establece el propio artículo 164.3 LGSS, con las distintas responsabilidades, incluidas las penales, que puedan derivarse de la infracción cometida por el empleador.

No obstante, si, finalmente, se optara por la tesis de su naturaleza indemnizatoria, habría que plantearse, como ocurre con las prestaciones de la Seguridad Social, su posible descuento de las cantidades de la misma naturaleza que percibe el trabajador por la responsabilidad civil del empresario o de otros. Del mismo modo, en este caso, también habría que cuestionarse su prohibición de aseguramiento. De hecho, nos consta que a raíz de esta polémica que acabamos de exponer, alguna entidad aseguradora, pese a la prohibición legal a la que nos hemos referido, está ofreciendo a las empresas la posibilidad de asegurar el recargo de prestaciones, manteniendo para ello, precisamente, ese carácter indemnizatorio al que hemos aludido.

Los defensores del aseguramiento de este recargo, además de aludir al carácter de indemnización civil del mismo, argumentan que tal posibilidad da estabilidad al tejido empresarial de nuestro país, por cuanto que son muchas las empresas, sobre todo las pymes, que se ven obligadas a disolverse al no poder hacer frente al pago del recargo de prestaciones.

En todo caso, el obligado al pago de este recargo, tal como se deduce el artículo 164 LGSS, es el empresario. La jurisprudencia ha acudido a esa naturaleza sancionadora para entender que si no puede ser objeto de seguro alguno,

tampoco tiene cabida en el seguro público, lo que hace que el INSS no deba asumirlo de forma subsidiaria, como puede ocurrir con el resto de prestaciones de la Seguridad Social.

En dicho sentido, la Sentencia de la Sala IV del TS, de 3 de marzo de 2015 (RJ 2015\1434) sostiene:

«Pero es que, esencialmente, el recargo por falta de medidas de seguridad tiene un carácter sancionador que hace intransferible la correspondiente responsabilidad por actuación culpable. No se trata, por tanto de una forma o modalidad de prestación de la Seguridad Social que justifique su asunción por la Entidad Gestora correspondiente. Es, por el contrario, una pena o sanción que se añade a una propia prestación, previamente, establecida y cuya imputación solo es atribuible, en forma exclusiva, a la empresa incumplidora de sus deberes en materia de seguridad e higiene en el trabajo.» De esta doctrina se desprende, con toda evidencia, que el Instituto Nacional de la Seguridad Social no tiene obligación alguna en relación con el abono del recargo que se viene examinando».

Naturalmente, en los supuestos de contratación y subcontratación de empresas, cabe la posibilidad de que el recargo no sea abonado por la empresa para la que presta sus servicios el trabajador accidentado. En estos casos, si se determina que la responsabilidad civil recae, por ejemplo, sobre el contratista principal, también se deberá hacer cargo del recargo de prestaciones.

En este caso, debemos acudir a las previsiones del apartado 3.º del artículo 24 LPRL, que impone normas de seguridad y salud laboral a las empresas contratista. Así, indica que:

«Las empresas que contraten o subcontraten con otras la realización de obras o servicios correspondientes a la propia actividad de aquéllas y que se desarrollen en sus propios centros de trabajo deberán vigilar el cumplimiento por dichos contratistas y subcontratistas de la normativa de prevención de riesgos laborales».

Finalmente, debemos precisar que la imposición del recargo se declara, tras el procedimiento administrativo correspondiente, por el director provincial del INSS, que es el órgano competente para determinar su imposición, así como para establecer su cuantía, dentro del margen que establece la LGSS del 30 al 50 por ciento de las prestaciones derivadas de la Seguridad Social. El expediente administrativo podrá iniciarse a instancia de parte o de oficio, por parte de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, en este caso, tras la correspondiente actuación de dicha Inspección ante el accidente de trabajo.

4 LOS SEGUROS DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL EMPRESARIO³

En la parte 4.^a de este trabajo hemos aludido a los fundamentos de la responsabilidad del empresario por accidentes laborales, así como a la compatibilidad de esta responsabilidad con el resto de las prestaciones de la Seguridad Social a las que nos hemos referido en los párrafos precedentes.

Como se ha dicho, el artículo 42.1 LPRL, así lo establece, cuando dispone que:

«El incumplimiento por los empresarios de sus obligaciones en materia de prevención de riesgos laborales dará lugar a responsabilidades administrativas, así como, en su caso, a responsabilidades penales y a las civiles por los daños y perjuicios que puedan derivarse de dicho incumplimiento».

Por lo tanto, nos remitimos a lo indicado en la parte 4.^a respecto a la responsabilidad civil del empresario y aludimos ahora a la eventual cobertura de dicha responsabilidad civil o de parte de ella, mediante los correspondientes seguros, normalmente, llamados de responsabilidad patronal del empresario, ya sea éste individual o social.

Sin perjuicio de los seguros obligatorios de responsabilidad civil que debiera suscribir el empresario por exigencias legales para ejercer determinadas actividades, también puede asegurar su responsabilidad civil por los daños ocasionados a sus trabajadores o a terceros, en virtud de lo establecido en el artículo 73 de la Ley de Contrato de Seguro, que regula el contrato de seguro de responsabilidad civil, llamados, respectivamente, seguros de responsabilidad patronal y de explotación.

De este modo, los seguros de responsabilidad empresarial son aquellos que se contratan para hacerse cargo de las indemnizaciones que puedan derivarse de esa responsabilidad y que puedan resultar a cargo del empresario asegurado como consecuencia de daños materiales, personales y los perjuicios ocasionados a terceros durante la vigencia de la póliza, y que tengan su origen en la actividad descrita en el momento de la contratación de la Póliza.

³ Sobre esta cuestión, me remito a un trabajo mucho más extenso, que dio lugar al 2.^a Cuaderno de la Cátedra FUNDACIÓN INADE/UNIVERSIDAD DA CORUÑA: ELGUERO MERINO JM, *La responsabilidad civil del empresario y sus seguros*, editorial Fundación INADE, Vigo (Pontevedra), 2017.

El llamado seguro de responsabilidad civil de explotación garantiza la responsabilidad civil que el empresario asegurado deba afrontar como consecuencia directa del desarrollo de su actividad empresarial, desde su inicio hasta la finalización del trabajo, servicio o entrega del producto. Esta cobertura excluye expresamente como terceros a los propios trabajadores. Por lo tanto, solo estarían cubiertos los terceros, ajenos a la relación laboral.

Por ello, mediante otra cobertura, denominada seguro de responsabilidad civil patronal, se garantiza la responsabilidad civil en que pueda incurrir el empresario como consecuencia de los daños ocasionados a sus trabajadores por actos propios o por actos de otros trabajadores. Habitualmente, esta cobertura aseguradora solo garantiza los daños personales causados al propio personal que presta sus servicios en la empresa como consecuencia de un accidente laboral.

En algunos casos estos seguros de responsabilidad civil empresarial cubren también a los subcontratistas y su personal dependiente e incluso a trabajadores de empresas contratistas ajenas, para el caso en el que el empresario asegurado sea declarado responsable civil directo o subsidiario por los daños ocasionados por dichas empresas contratadas o subcontratadas.

Es también frecuente que en este tipo de seguros se excluya, entre otras, las enfermedades profesionales, multas, sanciones y recargos de prestaciones, así como las reclamaciones por incumplimientos de obligaciones de tipo laboral o las reclamaciones por incumplimientos graves de normativa de prevención de riesgos.

Debemos resaltar que las pólizas que aseguran la responsabilidad civil patronal del empresario por los daños a sus trabajadores suelen establecer, sobre todo las de pequeñas y medianas empresas, límites generales como suma asegurada y sublímites por víctima, que suelen oscilar entre 90.000 € y 150.000 € por trabajador accidentado. En algunos casos, este sublímite alcanza la cifra de 300.000 €.

Como después analizaremos, en la actualidad, sobre todo desde la entrada en vigor a la Ley 35/20015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, que eleva sustancialmente las indemnizaciones, estos sublímites son muy bajos para cubrir accidentes graves y muy graves. En tales casos, si la indemnización otorgada al trabajador supera esos importes, deberá ser abonada por el propio empresario responsable.

Así es. El nuevo sistema de valoración de daños personales eleva sustancialmente las indemnizaciones que deben percibir, sobre todo, los lesionados más graves y los fallecidos, llegando en algunos casos hasta duplicarlas con respecto a la otorgadas por el derogado baremo de 1995.

En la parte 7.^a de este trabajo analizaremos la valoración de los daños personales cuando se declara la responsabilidad civil del empresario y veremos que, prácticamente, todas las Salas del Tribunal Supremo cuando enjuician hechos que no son de la circulación, aplican el baremo de tráfico con carácter orientativo. En particular, la Sala de lo Social, que es la competente para pronunciarse sobre la responsabilidad civil empresarial, es partidaria de la aplicación de dicho baremo y, además, lo suele hacer en sus propios términos, sin salirse del mismo, salvo —ha dicho en alguna ocasión— que haya justificación para ello, puesto que de lo contrario sería incongruente la sentencia que sin fundamento alguno se sale de las bases que utiliza para valorar el daño personal.

Como acabamos de indicar, la mayoría de las pólizas de responsabilidad civil empresarial de explotación o patronal, contienen límites generales por siniestro, pero también sublímites por víctima de 90.000 € o de 150.000 €, de tal forma que si ocurre un accidente con una o varias víctimas, las entidades aseguradoras indemnizarán a lo sumo las citadas cantidades por cada una de las víctimas. Por tanto, al incrementarse sustancialmente las indemnizaciones con la aplicación del actual sistema de valoración promulgado por la Ley 35/2025, es muy probable que las cantidades que resulten de su aplicación, sobre todo en supuestos de lesionados graves y fallecidos, supere con creces los citados sublímites de cobertura.

En ese caso, las cantidades en exceso de los límites de cobertura de la aseguradora serán a cargo del patrimonio del empresario. Si a ello añadimos el recargo de prestaciones, que también debe pagar del empresario, el panorama que se presenta es que algunos de ellos no pueden asumir esos pagos, poniendo en grave riesgo la viabilidad de la empresa. Por ello, durante los últimos años, ha habido muchas voces que han abogado por el incremento de la suma asegurada por víctima de las pólizas de responsabilidad civil empresarial en sus distintas modalidades.

Por ejemplo, una persona que fallece en un accidente, casada, de 52 años, con 17 años de convivencia, que deja viuda de 50 años y un hijo y dos padres, con un salario de 44.000 €, aplicando el baremo de 1995, la indemnización que debían percibir los perjudicados es de 205.000 €. En cambio, con el nuevo baremo aprobado por la Ley 35/2015, sus perjudicados recibirán más del doble: 513.000 €. En este caso, si el límite por víctima es de 150.000, con el anterior

baremo el empresario debía añadir 55.000 €, mientras que con el nuevo, tendría que pagar la cantidad de 363.000 €, inasumible para muchas empresas.

Por lo dicho, pensamos que los empresarios deben concienciarse de esta nueva realidad valorativa y negociar con mediadores de seguros y aseguradoras un aumento considerable de la suma asegurada por víctima, con la finalidad de evitar su eventual falta de cobertura ante un accidente de trabajo en el que se declare su responsabilidad, por las consecuencias que tal situación puede conllevar para la estabilidad de su empresa.

5 EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL OBLIGATORIO Y VOLUNTARIO DEL VEHÍCULO, ASÍ COMO EL SEGURO DE ACCIDENTES (OCUPANTES)

En el caso de que el accidente de trabajo se considere también accidente de circulación, deberá aplicarse la legislación específica en este ámbito, que es la Ley de responsabilidad civil y seguro, aprobada por el RDL 8/2004, de 29 de octubre, desarrollada reglamentariamente por el RD 1507/2008, de 12 de septiembre, que aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio del automóvil.

Para ello, tal como hemos analizado en la parte 3.^a de este trabajo, es necesario que estemos ante un hecho de la circulación, ocasionado con un vehículo a motor. Además, como en el caso anterior, estamos ante un seguro de responsabilidad civil, por lo que para estar cubierto el trabajador accidentado debe ser perjudicado, en los términos del artículo 1 de la LRCSCVM y 73 de la Ley de Contrato de Seguro⁴.

5.1 La obligatoriedad de suscribir el SOA

Siempre que el empresario disponga de vehículos que, según lo establecido en el artículo 1 del RSOA, tengan la consideración de vehículos a motor, deberá

⁴ El artículo 2.6 de la LRCSCVM, se remite expresamente a la Ley de Contrato de Seguro, al disponer que «En todo lo no previsto expresamente en esta Ley y en sus normas reglamentarias de desarrollo, el contrato de seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos de motor se regirá por la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro».

suscribir el preceptivo seguro obligatorio de automóviles. Así lo dispone el artículo 2 LRCSCVM:

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

Por tanto, si un empresario tiene vehículos susceptibles de ocasionar accidentes de circulación, debe tener suscrito el SOA, con independencia de que también tenga suscrito un seguro de responsabilidad civil de explotación, para el caso de que el hecho fuera calificado como empresarial, industrial o agrícola. En este caso, dicho seguro estaría regulado por lo establecido en el artículo 73 LCS y podría cubrir un vehículo en concreto o la actividad del empresario.

Sobre esta cuestión se ha pronunciado recientemente el TJUE, en la sentencia de 4 de septiembre de 2018 (asunto C-80/17), que analiza un supuesto en el que se plantea si el propietario de un vehículo a motor tiene la obligación de suscribir el seguro obligatorio de responsabilidad civil, aunque un utilice el vehículo.

Para ello, una vez más, el TJUE interpreta artículo 3 de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, Primera Directiva sobre el seguro de responsabilidad civil de vehículos, que establece en su apartado 1.º la obligación que tienen los Estados miembros de adoptar las medidas necesarias para que la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio sea cubierta mediante un seguro.

Los hechos que dan lugar a esta resolución del TJUE son los siguientes: La Sra. Juliana, propietaria de un vehículo automóvil matriculado en Portugal, había dejado de conducir dicho vehículo debido a problemas de salud y lo había estacionado en el patio de su casa, sin iniciar los trámites para su retirada oficial de la circulación. El 19 de noviembre de 2006, este vehículo, conducido su hijo, sin el conocimiento ni la autorización de su madre, se salió de la carretera, lo que provocó el fallecimiento del conductor y de otras dos personas que viajaban en dicho vehículo como ocupantes.

La propietaria del vehículo no tenía suscrito en esa fecha el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación del vehículo, lo que dio lugar a que el Fondo de Garantía portugués se hiciera cargo de indemnizar a los perjudicados por el referido accidente. No obstante, una vez pagada la indemnización, dicho Fondo reclamó a la propietaria del vehículo y a la hija del conductor fallecido, solicitando el reembolso de la indemnización pagada.

El Supremo Tribunal de Justiça portugués plantea al TJUE una primera cuestión prejudicial, porque tiene dudas respecto a si la propietaria, al no utilizar el vehículo y tenerlo inmovilizado, debe suscribir el seguro de responsabilidad civil. Estas dudas se refuerzan por el hecho de que la utilización del vehículo se produce sin su consentimiento.

Por otro lado, el tribunal también plantea una segunda cuestión prejudicial, para saber si el Fondo de Garantía puede interponer recurso, con el fin de obtener el reembolso de las indemnizaciones abonadas a las víctimas, contra el propietario del vehículo que no cumplió su obligación de suscribir un contrato de seguro de la responsabilidad civil, con independencia de si el propietario es responsable civil como consecuencia del accidente en cuestión, o si solo puede hacerlo cuando se cumplen los requisitos para declarar tal responsabilidad, en particular la obligación de tener la dirección efectiva del vehículo.

Con respecto a la primera cuestión planteada, para el TJUE, el apartado 1.º del artículo 3 de la Primera Directiva, obliga a los Estados miembros a establecer en sus ordenamientos jurídicos internos una obligación general de aseguramiento de vehículos. Esta obligación es independiente del uso que se haga del vehículo.

En lo que se refiere a la segunda cuestión, el TJUE, nos recuerda que no está armonizada la legislación europea en lo que se refiere a las personas contra las que puede dirigirse el Fondo de Garantía en supuestos como el que nos ocupa, en los que se hace cargo de atender a los lesionados por no estar el vehículo debidamente asegurado. Por tanto, los Estados miembros pueden determinar si estos organismos pueden dirigirse solo contra el conductor responsable o, en caso de ser distinto, también contra el propietario del vehículo que ha incumplido su obligación de aseguramiento, como ocurría en el caso analizado en esta resolución.

En definitiva, en esta resolución, el TJUE nos recuerda que, por un lado, todo vehículo a motor apto para circular, lo haga o no por los motivos que sea, debe estar debidamente asegurado y, por otro, los Fondos de Garantía no pueden asumir los supuestos en los que un vehículo no tuviera la obligación de estar asegurado por las circunstancias que fueran, como, por ejemplo, por estar dados de baja. Dicha interpretación —dice la Sentencia—, garantiza que las víctimas sean indemnizadas en todo caso, bien por el asegurador, en virtud de un contrato suscrito a tal fin, bien por el organismo previsto en el artículo 1, apartado 4, de la Segunda Directiva, en el supuesto de que no se haya cumplido la obligación de asegurar el vehículo implicado en el accidente o cuando dicho vehículo no haya sido identificado.

Por ello, podemos concluir que si una determinada máquina industrial hace trabajos en un almacén de carga y descarga que, en principio, serían

hechos empresariales, pero también se desplaza por vía públicas o privadas, debe tener obligatoriamente el SOA en este caso y, de forma voluntaria, un seguro de responsabilidad civil de explotación para cuando realice dichas tareas industriales o empresariales.

5.2 La cobertura del SOA

Podemos definir al SOA como un seguro de suscripción forzosa por el que el asegurador se compromete, dentro de los límites legales y convencionales, a mantener indemne al asegurado cuando su patrimonio se vea gravado por una obligación de indemnizar a un tercero como consecuencia de un accidente de circulación causado con un vehículo a motor, derivada de responsabilidad civil⁵.

Debemos advertir que la cobertura material, temporal y territorial de este contrato de seguro obligatorio está delimitada legal y reglamentariamente por la LRCSCVM y el RSOA, evitando así que por voluntad de las partes se pueda estrechar el ámbito de aseguramiento. En este sentido, la DGSFP ha publicado la Guía Técnica 1/2019 relativa a determinadas cláusulas del SOA para dar respuesta a prácticas detectadas «consistentes en la comercialización de contratos identificados con mayor o menor claridad como seguros obligatorios de responsabilidad civil de automóviles que incluyen ciertas delimitaciones contractuales que limitan la cobertura legal y reglamentaria; limitaciones que perjudican gravemente los derechos e intereses de los asegurados y de los terceros perjudicados».

La citada Guía Técnica nos indica que se permiten seguros voluntarios también de responsabilidad civil que cubran hechos que no sean de la circulación: seguro voluntario de responsabilidad civil, daños propios, etc. También se permite la contratación del SOA a períodos distintos al anual dentro de un periodo de cobertura temporal. Ahora bien, dicha cobertura temporal, no se podrá delimitar en función de intervalos o franjas horarias.

Ya hemos visto que el artículo 2 de la LRCSCVM y la STJUE de 4 de septiembre de 2018 (caso Juliana), dejan claro que la cobertura del SOA debe tener carácter permanente con independencia del uso que se haga del vehículo. Por tanto, las cláusulas que limitan la cobertura a determinadas franjas horarias,

⁵ Así lo define GONZÁLEZ BARRIOS, I. «El seguro obligatorio de automóviles. El seguro obligatorio de viajeros», en BADILLO ARIAS, J. A. (dir.), *GPS Derecho de la Circulación*, edit. Tirant lo Blanch, Valencia, 2017, pág. 178.

a la conducción por determinadas personas o a días aislados de la semana, no se adaptan a la normativa vigente.

Con respecto al ámbito territorial y los límites de cobertura del SOA, el artículo 4 LRCSCVM establece que dicho seguro cubre la responsabilidad civil de los vehículos con estacionamiento habitual en España en todos los países del EEE (28 más Islandia y Noruega) y otros Estados asociados (Serbia y Suiza). Los importes de la cobertura del SOA serán: a) En los daños a las personas, 70 millones de euros por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas y b) En los daños en los bienes, 15 millones de euros por siniestro.

El artículo 5 LRCSCVM, regula el ámbito material y las exclusiones del SOA:

- a) Daños personales: solo estará excluidos las lesiones o fallecimiento del conductor responsable.
- b) Daños materiales la cobertura de SOA no alcanzará a los daños en los bienes sufridos por el vehículo asegurado, por las cosas en él transportadas ni por los bienes de los que resulten titulares el tomador, el asegurado, el propietario o el conductor, así como los del cónyuge o los parientes hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad de los anteriores.

El asegurador no podrá oponer frente al perjudicado ninguna otra exclusión, pactada o no, de la cobertura distinta de las recogidas.

5.3 Ventajas para el trabajador de que el accidente de trabajo sea calificado también como hecho de la circulación

A nuestro juicio, varios son los motivos por los que a un trabajador accidentado, en el que interviene un vehículo a motor, le conviene que el hecho, además de accidente de trabajo, sea calificado como accidente de circulación y no como un hecho industrial o empresarial y, por tanto, entre en juego el SOA.

El primer motivo es por el sistema de responsabilidad civil establecido en la LRCSCVM, que es más favorable para la víctima al tratarse de una responsabilidad civil objetiva. En efecto, el párrafo primero del artículo 1.1 de la LRCSCVM proclama el riesgo como título atributivo de la responsabilidad civil automovilística, al declarar que *«el conductor de vehículos a motor es*

*responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de éstos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación»*⁶.

Como es sabido, es el riesgo —y no la culpa— el que se erige como fundamento de la responsabilidad civil automovilística⁷, al tratarse de una actividad generadora de riesgos y peligros para las personas y bienes⁸. Aunque la vieja Ley del 62 ya introdujo la responsabilidad civil objetiva, tanto para daños personales como para los materiales⁹, es en el año 1995 cuando el articulado de la Ley introduce el riesgo como principio regidor de dicha responsabilidad. No obstante, tanto la doctrina como la jurisprudencia entendían que era el riesgo el que fundamentaba la responsabilidad objetiva instaurada en la Ley del 62, aunque no se indicara expresamente en su texto¹⁰.

⁶ Vid. BADILLO ARIAS JA, *La Responsabilidad civil automovilística. El hecho de la circulación*. Edit. Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2016, págs. 145 y 146.

⁷ Se pronuncia en este sentido, la STS (Sala 1.ª), de 16 diciembre de 2008 (RJ RJ\2009\1353), al decir que «el artículo 1.1 I y II LRCSCVM 1995 establece un criterio de imputación de la responsabilidad derivada de daños a las personas causados con motivo de la circulación fundado en el principio objetivo de la creación de riesgo por la conducción».

⁸ Vid. MONTERROSO CASADO, E., *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La concurrencia de Causas*, edit. Aranzadi, 2009, pág. 44. Señala que «los ordenamientos jurídicos alemán, italiano, austriaco, portugués y griego reconocen la responsabilidad por riesgo. En concreto, en Alemania, la responsabilidad civil por accidentes de circulación se encuentra consagrada en la Ley de Tráfico por carretera (Straßenverkehrsgesetz), original de 19 de diciembre de 1952, que ha tenido varias modificaciones, siendo la última de 7 de febrero de 2009. Esta Ley determina la responsabilidad por riesgo del tenedor (Halter), es decir, de aquel que tiene a su disposición el vehículo a motor (que no necesariamente es el dueño). En este sentido, existe una presunción de responsabilidad del conductor del vehículo que causa el accidente, debiendo responder del resultado dañoso, sin que sea necesario probar la culpa del mismo, salvo que el accidente de circulación fuera causado por un evento inevitable».

⁹ Ya hemos advertido que en la modificación llevada a cabo de la LUCVM por el RDL 1301/1986, se diferenciaron los criterios de atribución para los daños personales y materiales, en una extralimitación del Gobierno, que tenía que haberse limitado a levantar la suspensión que, por tiempo indefinido, había adoptado el Decreto Ley de 22 de marzo de 1965; y, por tanto, suprimida esta suspensión, tendría que haber confirmado que los daños materiales dentro de la cobertura del seguro obligatorio quedaban sometidos al régimen objetivo.

¹⁰ Cfr. por todos, MARTÍN CASALS, M. y RIBOT IGUALADA, J., *La responsabilidad objetiva: Supuestos especiales versus cláusula general*, en CÁMARA LAPUENTE, S., *Derecho Privado Europeo*, Colex, Madrid 2003, pág. 842. Sostienen que «en el ámbito del derecho europeo, solo el derecho inglés mantiene la regulación de los daños ocurridos en accidentes de tráfico en la regla general de la responsabilidad por culpa. En Italia, el artículo 2054 del CC, regula dos acciones frente al propietario del vehículo, una basada en la culpa presunta, y otra de carácter objetivo en los supuestos de vicios de construcción o de defecto de mantenimiento. En los demás países predomina una responsabilidad objetiva, al menos por daños corporales».

Por ello, por ejercer una actividad específica generadora de riesgos para los demás, el conductor de un vehículo va a responder frente a ellos, salvo que la causa sea ajena al mismo, por concurrir la culpa exclusiva de la víctima o la fuerza mayor extraña a la conducción, como causas exoneradoras de su responsabilidad civil¹¹.

En segundo lugar, a la víctima le puede beneficiar que se apliquen los límites del SOA, que son mucho más altos que los límites generales por siniestro y los sublímites por víctima de las pólizas de responsabilidad civil patronal, tal como hemos visto en el apartado anterior. Según lo establecido en el artículo 4.2 LRCSCVM, los importes de la cobertura del seguro obligatorio serán: a) En los daños a las personas, 70 millones de euros por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas y b) En los daños en los bienes, 15 millones de euros por siniestro.

Asimismo, la aplicación de los límites del SOA también es beneficiosa para el empresario, propietario del vehículo, por cuanto que, al ser tan elevados, no tendrá que hacerse cargo con su propio patrimonio. Como hemos analizado en el apartado anterior, si se califica el hecho como industrial o empresarial y los sublímites por víctimas de las pólizas de responsabilidad civil patronal no alcanzan a indemnizar el daño sufrido por el trabajador, deberá ser a cargo del patrimonio del empresario responsable del accidente.

En tercer lugar, si el vehículo careciera de seguro, el artículo 11 de la LRCSCVM, prevé que el Consorcio de Compensación de Seguros, dentro de los límites del SOA, deberá hacerse cargo de indemnizar a la víctima los daños causados. En este caso, esta entidad, podrá repetir lo pagado contra el conductor del vehículo y contra el propietario, por carecer del preceptivo seguro obligatorio de responsabilidad civil. En cambio, si el hecho es calificado como industrial y no tiene seguro, no existe ningún fondo de garantía, como el CCS, que se haga cargo de las correspondientes indemnizaciones, por lo que, en su caso, tendrá que ser a costa del empresario responsable.

Finalmente, al estar ante un accidente de circulación, los daños serán valorados de forma vinculante por el sistema de valoración de daños personales,

¹¹ En términos similares lo expresa MEDINA CRESPO, M., «Los criterios de imputación de la responsabilidad civil automovilística: comentarios a los cinco párrafos del artículo 1.1 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor», *Noticias de la Unión Europea*, n.º 139-140, agosto-septiembre 1996, pág. 85, al decir que el que causa daños con ocasión de desplegar un riesgo específico está obligado a repararlos, salvo que se hayan debido a una causa ajena, a un factor extraño a la movilización del riesgo.

regulado en el Título IV LRCSCVM, lo que otorga seguridad jurídica a la víctima, respecto a las cantidades por las que debe ser indemnizado¹².

5.4 Otras coberturas voluntarias del vehículo asegurado

Asimismo, debemos advertir que es habitual que los vehículos tengan suscritos otras coberturas que pueden mejorar la situación de las víctimas de los accidentes de circulación. De este modo, el artículo 2.5 LRCSCVM, señala que «Además de la cobertura indicada en el apartado 1, la póliza en que se formalice el contrato de seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria podrá incluir, con carácter potestativo, las coberturas que libremente se pacten entre el tomador y la entidad aseguradora con arreglo a la legislación vigente».

Por ello, prácticamente todas las pólizas de seguros de automóviles incluyen entre sus coberturas la responsabilidad civil voluntaria, hasta un máximo de 50 millones de euros, más allá de la obligatoria, y un seguro de ocupantes que cubre, en algunas ocasiones, solo al conductor del vehículo —excluido del SOA si es el responsable de accidente— y otras veces, también a los ocupantes del vehículo. Se trata, en este caso, de un seguro de accidentes, que suele garantizar asistencia sanitaria, fallecimiento y lesiones permanentes, hasta unos determinados límites.

Con respecto al seguro voluntario de responsabilidad civil, debemos advertir que ha planteado algunos problemas prácticos porque se le ha querido dar por parte de nuestros tribunales una dimensión cualitativa y no solo cuantitativa, como suelen defender las entidades aseguradoras.

No compartimos la posición de algunas resoluciones judiciales sobre el tratamiento que le están dando al seguro voluntario, que lo conciben como un seguro que cubre todo aquello que no tiene cabida en el SOA, al margen de lo estipulado en los propios contratos de seguro, aunque es cierto que hay algunas pólizas que, por su poca claridad, crean cierta confusión en quiénes las deben interpretar. No creemos que deba haber, por ejemplo, un concepto de hecho de la circulación para el seguro obligatorio distinto que para el seguro voluntario, como indican algunas sentencias del Tribunal Supremo, porque

¹² El artículo 1.4 LRCSCVM, dispone que «Los daños y perjuicios causados a las personas como consecuencia del daño corporal ocasionado por hechos de la circulación regulados en esta Ley, se cuantificarán en todo caso con arreglo a los criterios del Título IV y dentro de los límites indemnizatorios fijados en el Anexo».

la responsabilidad civil de la circulación es única y no distingue, como había ocurrido antes del año 1995, entre el SOA y el seguro voluntario de responsabilidad civil.

En algunos casos recientes, las aseguradoras han defendido el criterio de que el seguro voluntario de responsabilidad sólo tiene una dimensión cuantitativa y la jurisprudencia ha estado vacilante al respecto, defendiendo, en unos casos, tal alcance y, en otros, le han dado al seguro voluntario una dimensión también cualitativa. Así lo han puesto de manifiesto algunas sentencias de nuestro Tribunal Supremo, relativas al derecho de repetición de la entidad aseguradora, en los supuestos de conducción del vehículo bajo la influencia de bebidas alcohólicas (Sentencias del TS (Sala 1.^a), de 12 de febrero (RJ 2009\1290) y 25 de marzo de 2009 (RJ 2009\1744), y 29 de enero de 2010 (RJ 2010\163)); cobertura de los hechos dolosos del conductor asegurado (Sentencias del TS (Sala 2.^a) de 16 de abril de 2011 (JUR 2011\184184) y 20 de marzo de 2013 ((RJ 2013\8070)), en las que se indica que en estos casos, tras el acuerdo n.º 1/2007 de la Sala General de la Sala 2.^a del Tribunal Supremo, de 24 de abril de 2007, no están cubiertos por el SOA, porque no se consideran hechos de la circulación, pero sí por el seguro voluntario; y en un accidente que se produjo realizando una actividad agrícola, en el que la Sala, aludiendo a la jurisprudencia reseñada, indica que el seguro voluntario se configura como un complemento para todo aquello que el seguro obligatorio no cubra, de conformidad con el artículo 2.5 de la LRCSCVM y, por tanto, la cobertura no es solo cuantitativa, sino también cualitativa. Por ello, considera que, en el caso analizado, «los siniestros derivados del uso agrícola del tractor no están excluidos de la póliza, en ramo de seguro voluntario, al no mencionarse expresamente» (Sentencia del TS (Sala 1.^a), de 17 de octubre de 2011 (RJ 2012/419)).

Se podría decir que, en la actualidad, la importancia práctica del seguro voluntario es inversamente proporcional a la del seguro obligatorio. Así, a medida que el seguro obligatorio se ha ido expandiendo en cuanto a sus coberturas, ha perdido relevancia y sentido el seguro voluntario. En un primer momento, el SOA no cubría los daños materiales y la cobertura de los personales era escasa, tanto a nivel cualitativo como cuantitativo, por lo que era necesario la función del voluntario. En la actualidad, el alcance de los límites del SOA y los riesgos cubiertos a los terceros perjudicados por este seguro, hacen decrecer, sino desaparecer, la importancia del seguro voluntario.

Pensamos que la responsabilidad civil de la circulación es para toda la circulación de vehículos y su ámbito material se define en el Reglamento. Por ello, aunque el seguro de responsabilidad civil voluntario, en virtud del artículo 2.5 de la LRCSCVM, tenga ese carácter potestativo y se rija por lo establecido

en el artículo 73 de la LCS, dicho seguro ampara la misma responsabilidad que el obligatorio y por tanto rigen los mismos criterios atributivos y el mismo ámbito material, debiendo coincidir para ambos seguros lo dispuesto en la Ley y en el Reglamento.

Ello no obsta a que, en virtud, precisamente, del artículo 73 de la LCS, se pueda contratar otros supuestos distintos de los establecidos en la LRCSCVM y en el Reglamento del SOA, en el que los conductores de vehículos y, sobre todo, los propietarios, puedan incurrir en responsabilidad civil, como daños producidos por el incendio del vehículo, hechos agrícolas, daños producidos por la carga transportada, etc., lo mismo que se pueden contratar —y de hecho se hace— otras coberturas voluntarias de daños o prestación de servicios, que no tienen que ver con la consideración de hechos de la circulación. Pero esta dimensión cualitativa debe estar expresamente establecida en la póliza y, por tanto, habrá que estar a lo pactado en el contrato.

La confusión, en algunas ocasiones, viene dada por los propios contratos de seguro, que no distinguen claramente los conceptos a los que nos estamos refiriendo y no delimitan claramente la responsabilidad civil derivada de la circulación, en los términos establecidos en la Ley y en el Reglamento, de otros supuestos de responsabilidad del conductor fuera de este ámbito y que, en algunas pólizas, también se garantizan.

6 OTROS SEGUROS DE ACCIDENTES QUE PUDIERA TENER EL TRABAJADOR ACCIDENTADO

Tanto el seguro de ocupantes, visto en el apartado anterior, como cualquier otro seguro de accidentes privado que pudiera tener el trabajador, son compatibles, no solo con las prestaciones de la Seguridad Social que hemos reseñado, sino también con las cantidades que tuviera que abonar el empresario o su aseguradora como responsables civiles. En este caso, habría que incluir también el seguro de accidentes, en los supuestos de las mejoras voluntarias de la Seguridad Social, si bien, ya hemos advertido en el apartado 6.2 que, en la actualidad, la Sala IV del TS sostiene que estas prestaciones tienen naturaleza de daño patrimonial (lucro cesante) y, por tanto, también podrían ser descontadas de las indemnizaciones percibidas por responsabilidad civil del empresario, como lucro cesante.

Estos seguros de accidentes tienen naturaleza objetiva y deben ser abonados al trabajador, con independencia de su propia culpa o de la del empresario, siempre que los trabajadores sean beneficiarios de dichos seguros y no estén afectados por alguna de sus exclusiones, como, por ejemplo, que los daños sean debidos a la influencia de bebidas alcohólicas o drogas del trabajador accidentado.

VII

Valoración del daño del trabajador accidentado

1 LA COMPATIBILIDAD DE LAS PRESTACIONES DE LA SEGURIDAD SOCIAL CON LAS INDEMNIZACIONES DERIVADAS DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Lo que nos preguntamos ahora es cómo valoramos el daño del trabajador o, dicho de otro modo, cuánto debe percibir un trabajador que ha tenido un accidente de trabajo, en el que, además, existe responsabilidad civil del conductor de un vehículo a motor y/o del empresario.

Pensemos, por ejemplo, en un accidente de trabajo y de circulación. En este caso, concurren dos seguros, el SOA, de naturaleza privada, que garantiza la responsabilidad civil por los daños ocasionados a un tercero por parte del conductor y propietario del vehículo asegurado y el seguro público de la Seguridad Social, que tendría una estructura similar a la de un seguro de accidentes, con ciertas particularidades que le otorga, precisamente, ese carácter público. Este seguro, sin perjuicio del derecho de repetición que pudieran tener los obligados al pago, otorga cobertura a su «asegurado» (el trabajador) de forma objetiva, con independencia de su responsabilidad en el accidente.

En nuestro país, a diferencia de alguno de los países de nuestro entorno, el Instituto Nacional de la Salud y, en su caso, las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social, solo pueden repetir al tercero responsable, en este caso a la entidad aseguradora del vehículo, las prestaciones asistenciales. Así lo establece el párrafo 2.º del artículo 168.3 de la Ley General de la Seguridad Social, aprobada por el RDL 8/2015, de 30 de octubre: «Con independencia de las acciones que ejerciten los trabajadores o sus causahabientes, el Instituto Nacional de Gestión Sanitaria o comunidad autónoma correspondiente y, en su caso, las mutuas colaboradoras con la Seguridad Social, tendrán derecho a reclamar al tercero responsable o, en su caso, al subrogado legal o contractualmente en sus obligaciones, el coste de las prestaciones sanitarias que hubiesen satisfecho. Igual derecho asistirá, en su caso, al empresario que colabore en la gestión de la asistencia sanitaria, conforme a lo previsto en la presente ley.»

Por tanto, al concurrir el seguro de responsabilidad civil del vehículo con otro seguro público, cuya naturaleza es similar a un seguro de accidentes, en principio, no debería haber problemas respecto a la compatibilidad de ambos, de forma similar a lo que sucede cuando concurre el Seguro Obligatorio de

Viajeros y el SOA, cuando nos encontramos ante un accidente de circulación en el que el vehículo tiene la obligación de tener contratados ambos seguros.

Así lo declara la SAP de Murcia, de 10 de junio de 2014 (JUR 2014, 183627), al decir que la jurisprudencia de forma unánime ha venido manifestando la absoluta compatibilidad de las indemnizaciones que pudiera corresponder a un lesionado dentro del ámbito laboral y las que le corresponden con cargo al seguro obligatorio de vehículos de motor. Para la Sala, el hecho de que el accidente pueda ser calificado como laboral no implica en modo alguno que no pueda ser considerado igualmente como un accidente de tráfico y el perjudicado tenga derecho a las indemnizaciones que según la legislación de cada orden le puedan corresponder por los mismos hechos, pues como reiteradamente se ha señalado, cada una de las indemnizaciones tiene una finalidad completamente diferente y de ahí la compatibilidad entre ellas. Por poner un ejemplo, añade la sentencia, si un camionero que trabaja conduciendo un camión por cuenta ajena sufre un accidente de tráfico durante su jornada laboral cuando está circulando con dicho vehículo, nadie pone en tela de juicio que tendrá derecho a la indemnización que conforme a la legislación laboral le pueda corresponder por el contrato de trabajo, así como a la indemnización que corresponda por aplicación del baremo de tráfico con cargo al seguro obligatorio.

Sin embargo, esto que acabamos de decir no está tan claro. Las jurisdicciones civil y penal (Salas I y II del TS), hasta hace unos años, han mantenido la compatibilidad de las indemnizaciones de las que venimos hablando. Pero la jurisdicción laboral (Sala IV), cuando resolvía asuntos de responsabilidad civil del empresario, en términos generales, al condenarlo como responsable civil, descontaba de la indemnización que le correspondía al trabajador accidentado, lo que previamente le había abonado la Seguridad Social¹.

Y es que, como veremos, por las particularidades específicas de este «seguro» público, que quizá no encaje en lo que es un seguro propiamente dicho, no se ha considerado por parte de nuestra jurisprudencia como un seguro

¹ Así lo mantiene CHECA GARCÍA, M., «Consolidación de la jurisprudencia de la Sala Cuarta del Tribunal Supremo, en relación a las indemnizaciones a satisfacer a los trabajadores perjudicados por accidente laboral, tras las Sentencias de 17 de julio de 2007», *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, n.º 4, año 45, abril de 2009, pág. 26, al afirmar: «De todos era conocida la diferencia que se recogía en las Resoluciones, según fuera la Jurisdicción que enjuiciara el supuesto concreto, siendo en general más generosas las Jurisdicciones Penales y Civiles a efectos de la cuantificación de la indemnización a satisfacer, que la Social, por descontarse en esta última de forma automática a la cantidad reclamada las prestaciones que dicho trabajador hubiera percibido a través de la Seguridad Social».

privado de accidentes y de ahí que se haya discutido su compatibilidad con el SOA u otros seguros de responsabilidad civil con los que pueda concurrir².

2 LA LLAMADA *COMPENSATIO LUCRI CUM DAMNO*

Por lo dicho en los párrafos precedentes, a diferencia de lo que ha ocurrido con los seguros de accidentes privados, sobre los que nunca se ha discutido su compatibilidad entre sí y con otros seguros de responsabilidad civil, en el seguro social siempre ha estado latente la llamada «*compensatio lucri cum damno*», recogida en nuestro artículo 1106 del Código Civil, en virtud de la cual, nadie puede enriquecerse a costa de otro³, de tal forma que se considera el daño «único».

Por ello, si hay varios obligados a indemnizar, como es el caso del «seguro social» y cualquier otro seguro de responsabilidad civil, no podrá pagarse más del valor del daño⁴. De este modo, por ejemplo, si un trabajador ya ha cobrado un determinado concepto del daño en la legislación laboral, no podrá ser

² Vid. BATALLER GRAU, J., LA TORRE CHINER, N. y OLAVARRÍA IGLESIA, J. *Derecho de los Seguros Privados*, edit. Marcial Pons, 2007. Precisan que los seguros sociales, en la actualidad, son un régimen general coactivo, alejado de parámetros contractuales, donde las técnicas propias de los seguros privados han sido superadas (...). En definitiva, este sistema carece de las notas de voluntariedad, libertad y proporcionalidad entre la prima y el riesgo propias de los seguros privados.

³ Vid MEDINA ALCOZ, M. «La *compensatio lucri cum damno* en la responsabilidad civil extracontractual: la denominada teoría del descuento», *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*», n.º 3, año 41, marzo de 2005, pág. 16. Manifiesta que: «Con la expresión latina *compensatio lucri cum damno*, acuñada por la doctrina de la glosa (sobre la base de concretos textos del Derecho romano), suele aludirse a una serie diversa de situaciones determinantes de que el responsable no tenga que resarcir al perjudicado por aquellos daños y perjuicios que dejan de serlo o que se palian, en virtud de las ventajas (*damnum cessans*; *lucrum emergens*) obtenidas con ocasión del hecho dañoso. Pese a la generalidad de su expresión, esta especie de definición descriptiva permite una aproximación inicial al estudio de esta figura que, como tal, apenas ha sido acogida por nuestra jurisprudencia. Pero, previamente, hay que hacer una aclaración terminológica».

⁴ Vid. VICENTE DOMINGO, E. *Los daños corporales. Tipología y valoración*, Bosch, Barcelona, 1994, pág. 306. Sobre esta cuestión, manifiesta que el principio de la reparación integral encuentra su apoyo en el artículo 1.106 C.c., extendiéndose a los daños no patrimoniales, a pesar de que éstos no encajan ni en el concepto de daño emergente ni en el del lucro cesante. Dice también que parece coherente con la reparación integral aceptar que la víctima no puede obtener, a través del resarcimiento, un enriquecimiento que suponga una medida superior a la del daño padecido, por lo que, según cierto sector de la doctrina, si el hecho causante del mismo provoca también ventajas para el perjudicado, causalmente conectadas, estos lucros deberían reducir el importe de la indemnización.

indemnizado por el mismo concepto por otro obligado al pago⁵, salvo que no lo haya cobrado en su totalidad. En tal caso, se le descontará lo abonado por la Seguridad Social⁶.

Sobre esta cuestión y sobre las diferentes interpretaciones que se estaban haciendo en las distintas jurisdicciones sobre la compatibilidad o no de la percibido en la legislación laboral, como las indemnizaciones a las que tenía derecho el trabajador perjudicado por la responsabilidad civil del empresario o de cualquier otro responsable, fueron decisivas las dos Sentencias de la Sala de lo Social del Tribunal Supremo, de 17 de julio de 2007.

Una de ellas, la STS (Sala 4.^a), de 17 de julio de 2007 (RJ 2007\8303), dictada en un procedimiento en el que se solicitaba la condena por responsabilidad civil del empresario, que podría ser equiparable a la responsabilidad civil del conductor de un vehículo a motor, establece los conceptos que pueden compensarse de lo percibido por el trabajador por la legislación laboral⁷.

La sentencia parte de que la indemnización de los daños debe ir encaminada a lograr la íntegra compensación de estos, para proporcionar al perjudicado la plena indemnidad por el acto dañoso, lo que en derecho romano se

⁵ Vid. LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J. «Prestaciones de la Seguridad Social e indemnizaciones por responsabilidad civil. ¿proyección sobre los accidentes de circulación?», *XXVI edición del Congreso de Derecho de la Circulación*, Inese, Madrid 26 y 27 de abril de 2010. Al hablar de la *compensatio lucri cum damno*, sostiene que: «cuando existe el derecho a varias indemnizaciones se estima que las diversas indemnizaciones son compatibles, pero complementarias, lo que supone que, como el daño es único y las diferentes indemnizaciones se complementan entre sí, habrá que deducir del monto total de la indemnización reparadora lo que se haya cobrado ya de otras fuentes por el mismo concepto».

⁶ Cfr. MEDINA CRESPO, M. *La compensación del beneficio obtenido a partir del daño producido*, edit. Bosch, Hospitalet de Llobregat (Barcelona), octubre de 2015, pág. 53. Sostiene que «La *compensatio lucri cum damno*, alude a la computación reductora de las ventajas que el perjudicado obtiene por razón del hecho dañoso, como técnica con que medir el daño resarcible y cuantificar la responsabilidad civil. Se aquilata así el resarcimiento del daño mediante el descuento del importe de los beneficios obtenidos. Se trata de que, para que la indemnización cumpla de modo cabal su función reequilibrante, debe deducirse del valor del daño injustamente padecido por el perjudicado el importe de las ventajas que se generan a partir de él y merced a él».

⁷ Sobre esta sentencia, LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J. «Prestaciones de la Seguridad Social e indemnizaciones por responsabilidad civil...», op. cit., dice que representa un antes y un después en materia de compensación de indemnizaciones, pues establece que esta no puede realizarse de forma indiscriminada, sino que tiene que operar a través de conceptos homogéneos, de tal manera que las prestaciones sociales al tener carácter resarcitorio patrimonial sólo pueden compensarse con aquellas partidas de la indemnización civil que respondan a ese mismo concepto, sin que, por tanto, puedan utilizarse para disminuir la indemnización asignada a los perjuicios de carácter personal.

llamaba «*restitutio in integrum*» o «*compensatio in integrum*». Para ello, la Sala recurre al sistema de valoración de daños personales en accidentes de circulación, regulado en el Anexo de la LRCSCVM, que en este ámbito tiene carácter orientativo, porque solo es vinculante para la determinación y valoración de los daños producidos en los accidentes de circulación.

Para la sentencia, el daño tiene distintos aspectos: las lesiones físicas, las psíquicas, las secuelas que dejan unas y otras, los daños morales en toda su extensión, el daño económico emergente (como los mayores gastos a soportar por el lesionado y su familia en transportes, hospedajes, etc.) y el lucro cesante, cuya manifestación es la pérdida de ingresos de todo tipo, incluso la pérdida de las expectativas de mejora profesional. Si todos esos conceptos deben ser indemnizados y a todos ellos abarca la indemnización total concedida, es claro que la compensación de las diversas indemnizaciones debe ser efectuada entre conceptos homogéneos para una justa y equitativa reparación del daño real. De este modo, solo pueden compensarse conceptos homogéneos que se pudieran haber cobrado en sede laboral, pero no conceptos heterogéneos. Así, por ejemplo, si las prestaciones que el trabajador ha percibido de la Seguridad Social se consideran como perjuicio patrimonial, no podrá ser indemnizado por el responsable civil por este mismo concepto, salvo que no se hubiera percibido en toda su integridad. En sentido contrario, las indemnizaciones correspondientes al daño moral no podrán ser compensadas porque la Seguridad Social no resarce este tipo de daños⁸.

En definitiva, de lo que se trata es de que el trabajador, que ha percibido una serie de prestaciones de la Seguridad Social de carácter patrimonial, no sea indemnizado por los mismos conceptos por el responsable del daño y sí lo sea por aquellos que no ha percibido, de modo que ni el trabajador cobre dos veces el mismo concepto, ni el obligado al pago se beneficie, porque se descuenta todo lo pagado por la Seguridad Social, como estaba ocurriendo en la jurisdicción social hasta esa sentencia, en aplicación de la llamada *compensatio lucri cum damno*.

⁸ Vid. MEDINA CRESPO, M., «Comentario a la STS (Sala 4.ª) de 17 de julio de 2007», *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro* n.º 23 - octubre 2007. A juicio del autor, esta sentencia, se atiene al criterio de que las indemnizaciones civiles y las indemnizaciones laborales no son absolutamente compatibles e independientes, sino relativamente compatibles e interdependientes, pues unas y otras están llamadas al cumplimiento del principio de la reparación íntegra, sin que el mismo pueda ser vulnerado por exceso con el reconocimiento de la indemnización civil por conceptos dañosos resarcidos en aplicación de la legislación protectora de la Seguridad Social.

La doctrina de esta sentencia ha sido matizada por la STS (Sala IV), de 23 de junio de 2014 (RJ 2014/4761)⁹, estableciendo que el factor corrector de la Tabla IV (incapacidad permanente para la ocupación habitual) del baremo, resarce únicamente el daño moral que supone para el trabajador accidentado su situación de incapacidad permanente y no, como había dicho la Sentencia comentada anteriormente, daño moral y daño patrimonial. Por ello, a partir de la STS de 23 de junio de 2014, por el concepto de incapacidad permanente para la ocupación habitual, como ya no se resarce ningún perjuicio patrimonial, no se puede compensar daño patrimonial alguno percibido por el trabajador a cargo de la Seguridad Social.

Aunque los casos analizados en las sentencias comentadas son relativos a la responsabilidad civil del empresario por daños a un trabajador, esta doctrina de la Sala de lo Social del Tribunal Supremo, ya consolidada, es válida también para cualquier supuesto de responsabilidad civil, que concurra con un accidente laboral, como puede ser los accidentes de circulación, en los que se determine la responsabilidad civil del conductor y de su aseguradora¹⁰.

Sin embargo, no hemos encontrados pronunciamientos de la jurisprudencia menor ni de las Salas 1.^a y 2.^a del Tribunal Supremo, sobre esta doctrina de la Sala 4.^a, que también consideramos aplicable a los accidentes de circulación.

Quizá por ello, en la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, al calcular el lucro cesante del lesionado de un accidente de circulación, se tiene en cuenta lo que percibirá por este concepto de la Seguridad Social¹¹. Así, en el apartado 1.º del artículo 127 de la citada Ley,

⁹ Vid. comentario de esta sentencia, CHECA GARCÍA, M., «Accidente de trabajo. cambio de doctrina jurisprudencial. Sentencia de Pleno Sala de lo Social del Tribunal Supremo determinando exclusivamente como daño moral el factor corrector de la tabla IV del sistema valorativo, para los supuestos de incapacidades permanentes», *Revista de Responsabilidad, Circulación y Seguro*, n.º 11, año 50, diciembre de 2014.

¹⁰ Así lo indicaba, incluso, antes de la aprobación del nuevo baremo, LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J. M., «Efecto expansivo del nuevo baremo de tráfico en la responsabilidad por accidentes laborales», *Revista de la Asociación Española de Abogados especializados en responsabilidad civil y seguro*, n.º 54, 2.º trimestre, año 2015, pág. 18, al sostener que «dado que el juez social está sometido a la disciplina común de la RC que se rige por la reparación íntegra, lo mismo que puede decidir la utilización de modo facultativa del baremo, puede acudir a otros cánones valorativos, como puede ser perfectamente el nuevo baremo que en la actualidad está a punto de concluir su trámite parlamentario».

¹¹ Vid sobre este asunto, MEDINA CRESPO, M. «Implicaciones del orden laboral en el nuevo Baremo de Tráfico», en LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J. y LÓPEZ JIMÉNEZ, A.

se establece que: «para el cálculo del lucro cesante del lesionado se multiplican sus ingresos netos o una estimación del valor de su dedicación a las tareas del hogar o de su capacidad de obtener ganancias, como multiplicando, por el coeficiente actuarial que, como multiplicador, corresponda según las reglas que se establecen en los artículos siguientes».

A su vez, el apartado 4 del artículo 132, dispone que el multiplicador es el coeficiente que para cada lesionado resulta de combinar, entre otros factores: «Las pensiones públicas a las que tenga derecho el lesionado, tales como las de incapacidad permanente, absoluta, total o parcial, son objeto de estimación, pero puede acreditarse la percepción de pensiones distintas a las estimadas...».

De lo que se trata, por tanto, al calcular el lucro cesante del lesionado por un accidente de circulación, es de restar lo que ha percibido por el mismo concepto de la Seguridad Social, por pensiones públicas, para que no se duplique la indemnización que cobrará por este concepto¹².

En consecuencia, para los accidentes de tráfico ocurridos a partir del 1 de enero de 2016¹³, ya no será necesario descontar lo percibido por la Seguridad Social, porque el propio sistema ya contempla dichos descuentos al calcular el lucro cesante. Por la misma razón, si se aplica el baremo de tráfico, en sus propios términos, con carácter orientativo en la jurisdicción social, para valorar el daño atribuible a la responsabilidad civil del empresario, tampoco habrá que descontar nada, porque ya está previsto en las Tablas del sistema.

(Coords.), *Sobre la responsabilidad civil y el nuevo baremo de daños* (Ponencias del XVI Congreso Nacional de la Asociación de abogados especialistas en responsabilidad civil y seguro). Edit. Sepín. Las Rozas (Madrid), 2016. Indica el autor que «Una de las muchas novedades del nuevo Baremo de Tráfico es que consagra el funcionamiento coordinado del orden valorativo civil y del orden valorativo laboral. Con ello se pone fin a una situación tradicional en la que estos ordenamientos han operado, en general, de forma completamente disociada».

¹² Sobre esta cuestión, vid. LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J. M., «Efecto expansivo del nuevo baremo de tráfico en la responsabilidad por accidentes laborales...», op. cit., pág. 18, cuando dice: «(...) es importantísimo captar que el nuevo baremo regula de forma completamente novedosa el resarcimiento del lucro cesante por la muerte y por las lesiones permanentes incapacitantes, pues además establece que las cantidades con que tiene que resarcirse el lucro cesante se calculan con parámetros actuariales entre los que se encuentra, según recoge el propio texto, el descuento de las cantidades percibidas como prestación social».

¹³ Por ello, nos dice MEDINA CRESPO, M. «Implicaciones del orden laboral en el nuevo Baremo de Tráfico...», op. cit., pág. 194, que «Ya no se está ante dos ordenamientos independientes marcados por su ajenidad recíproca, afirmada *contra naturam* y, por tanto, *contra rationem*. Antes bien, se está ante dos ordenamientos relacionados por la vinculación que impone la regulación de materias caracterizadas por su identidad parcial (*rex mixta*), confirmándose en ese punto la unidad del Derecho».

No obstante, hemos visto en el apartado 6.2 que la Sala IV, en la sentencia n.º 19/2019, de 10 de enero de 2019, se plantea si lo cobrado de la póliza de seguro contratada por la empresa por imposición del convenio colectivo puede compensarse con el importe global de la indemnización o sólo con la parte de esta imputable al lucro cesante. Para la Sala, no solo lo percibido por la Seguridad Social se puede descontar del lucro cesante derivado del daño de responsabilidad civil del empresario, sino también las prestaciones satisfechas por el seguro de convenio, porque estas indemnizaciones, tal como sostiene en la actualidad la Sala IV del TS, tienen también naturaleza de lucro cesante.

En base a lo anterior, si se aplica el baremo de tráfico para determinar los daños que tiene que indemnizar el empresario por responsabilidad civil, como dicho sistema de valoración solo descuenta del lucro cesante lo que se estima que se va a percibir de la Seguridad Social, cabría plantearse descontar también las prestaciones que el trabajador ha recibido por el convenio colectivo, ya sea del empresario o del seguro contratado por éste.

3 LA CONCURRENCIA DE OTROS SEGUROS

Hasta ahora hemos analizado la concurrencia del SOA con el seguro de la Seguridad Social. Pero podría ocurrir, como hemos visto en este trabajo, que, en un accidente de trabajo y de circulación en el que intervengan ambos, entren en juego otros seguros de accidentes o de responsabilidad civil del empresario. Es decir, no tiene por qué concurrir solo el SOA y el seguro social, sino que pueden intervenir en el mismo hecho dañoso, además, otros seguros. La SAP de Asturias de 18 de diciembre de 2013 (ARP 2014, 156), analiza un supuesto de esta naturaleza. Por la impericia de un trabajador, atropella con un tractor a un tercero y se condena al encargado de seguridad, por no haber formado adecuadamente al causante del daño, al trabajador que provoca el accidente y a la entidad aseguradora que garantizaba la responsabilidad civil del empresario, y a la que garantizaba el SOA del vehículo que ocasionó el atropello.

Tanto el juzgador de instancia como la Audiencia Provincial calificaron los hechos como accidente de trabajo y accidente de circulación. En sus recursos de apelación, que fueron desestimados, las entidades aseguradoras alegaron, la del SOA, que era un supuesto de responsabilidad civil empresarial y la que garantizaba la responsabilidad del empresario, obviamente, que se trataba de un hecho de la circulación.

La sentencia en primera instancia, que es confirmada por la de la Audiencia Provincial, había condenado solidariamente a ambas entidades. La Audiencia matiza que la responsabilidad es solidaria frente al perjudicado conforme a la cual aquél puede exigir a cualquiera de ellos el total de la indemnización de su perjuicio (siempre dentro de los límites de lo contratado), sin perjuicio de la acción de repetición que ostenta la aseguradora que se haga cargo del siniestro. De conformidad con ello confirma la condena solidaria recaída en instancia con la consiguiente desestimación de los motivos esgrimidos por las partes recurrentes.

En estos casos, en los que se condena solidariamente a dos entidades aseguradoras que cubren el mismo riesgo de responsabilidad civil, como ésta es única, estaríamos ante un seguro múltiple, en el que ambas responden frente al perjudicado por todo el daño, sin perjuicio del derecho de repetición que tuviera frente a la otra la que hubiera indemnizado al perjudicado.

Obviamente, si hay dos seguros de responsabilidad civil, en ningún caso se podría indemnizar más del daño causado, porque en este supuesto —y esto no es discutible— sí se infringiría el principio indemnizatorio. En estos casos, al concurrir los seguros de responsabilidad civil con las prestaciones de la Seguridad Social, aplicaríamos los criterios que hemos visto en los párrafos anteriores. No obstante, si la concurrencia fuera con otros seguros de accidentes, como el seguro de esta naturaleza pactado en distintos convenios colectivos, serían compatibles con las indemnizaciones a los que tuviera derecho el trabajador por el seguro laboral y, en su caso, por la responsabilidad civil que pudiera darse.

4 APLICACIÓN DEL BAREMO DE TRÁFICO

En este apartado sobre valoración del daño corporal del trabajador accidentado hemos hecho continuas alusiones a la utilización del sistema de valoración de daños personales en accidentes de circulación, instaurado por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, para determinar y cuantificar la indemnización que le corresponde por responsabilidad civil.

4.1 Aplicación vinculante para los hechos de la circulación

Si el accidente en el que se dirimen otras responsabilidades es calificado como hecho de la circulación, no hay discusión alguna, porque en este caso el sistema se aplica con carácter vinculante, al disponerlo así el artículo 1.4 LRCSCVM:

«Los daños y perjuicios causados a las personas como consecuencia del daño corporal ocasionado por hechos de la circulación regulados en esta Ley se cuantificarán en todo caso con arreglo a los criterios del Título IV y dentro de los límites indemnizatorios fijados en el Anexo».

El artículo 32 LRCSCVM, añade que «Este sistema tiene por objeto valorar todos los perjuicios causados a las personas como consecuencia del daño corporal ocasionado por hechos de la circulación regulados en esta Ley».

Como hemos indicado, para los accidentes ocurridos a partir del 1 de enero de 2016, rige con carácter vinculante el baremo establecido en la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.

4.2 Aplicación orientativa para los hechos empresariales

En cambio, si el accidente es calificado como un hecho empresarial, industrial o agrícola, los tribunales también están aplicando el baremo de tráfico, en este caso, con carácter orientativo, porque solo es vinculante para los accidentes de circulación.

En este ámbito, en virtud de lo establecido en los artículos 1106 y 1107 CC, el perjudicado debe ser indemnizado íntegramente del daño sufrido. El art. 1106 CC, así lo establece:

«La indemnización de daños y perjuicios comprende, no sólo el valor de la pérdida que hayan sufrido, sino también el de la ganancia que haya dejado de obtener el acreedor, salvas las disposiciones contenidas en los artículos siguientes».

La propia Ley 36/2011, de 10 de octubre, reguladora de la jurisdicción social, en su exposición de motivos, alude a este principio de reparación íntegra, al decir que «se pretende que la jurisdicción social sea competente para enjuiciar conjuntamente a todos los sujetos que hayan concurrido en la producción del daño sufrido por el trabajador en el marco laboral o en conexión directa con el mismo, creándose un ámbito unitario de tutela jurisdiccional para el resarcimiento integral del daño causado».

Hay que advertir, además, aunque de momento no se ha cumplido este mandato, que la disposición final quinta de la citada Ley 36/2011 prevé la creación de un sistema de valoración de daños derivados de accidentes de trabajo y de enfermedades profesionales, disponiendo que «En el plazo de seis meses a partir de la entrada en vigor de esta Ley, el Gobierno adoptará las

medidas necesarias para aprobar un sistema de valoración de daños derivados de accidentes de trabajo y de enfermedades profesionales, mediante un sistema específico de baremo de indemnizaciones actualizables anualmente, para la compensación objetiva de dichos daños en tanto las víctimas o sus beneficiarios no acrediten daños superiores».

Se ha criticado que, teniendo ya un baremo para los accidentes de circulación, no debería ser necesario otro para los supuestos de responsabilidad empresarial, teniendo en cuenta, además, que los daños en un supuesto y otro son muy similares, porque en ambos casos las lesiones sufridas tienen consecuencias traumatológicas. En este sentido, es significativo que la disposición adicional tercera de la Ley 35/2015, que regula el baremo de tráfico, indique que este sistema de valoración servirá como referencia para una futura regulación del baremo indemnizatorio de los daños y perjuicios sobrevenidos con ocasión de la actividad sanitaria.

Por ello, si el baremo de tráfico debe ser una referencia para el posible baremo sanitario —cuyas lesiones pueden ser de otra naturaleza—, tiene aún más sentido que también lo sea para valorar los daños producidos en un accidente de trabajo, en el que se dirimen responsabilidades empresariales.

De todas formas, aunque no sin cierta crítica, lo normal es que para estos casos se utilice con carácter orientativo el baremo de tráfico, el cuál ha sido aceptado y aplicado en muchas de sus resoluciones por parte de la Sala IV del Tribunal Supremo. En esta línea, es significativa STS (Sala IV), de 17 de julio de 2007 (RJ 2007/8303), que sostiene que el baremo de tráfico, pese a las críticas recibidas, tiene las siguientes ventajas:

- 1.^a Da satisfacción al principio de seguridad jurídica que establece el artículo 9.3 de la Constitución, pues contempla un mecanismo de valoración que conduce a resultados muy parecidos en situaciones similares.
- 2.^a Facilita la aplicación de un criterio unitario en la fijación de indemnizaciones con el que se da cumplimiento al principio de igualdad del artículo 14 de la Constitución.
- 3.^a Agiliza los pagos de los siniestros y disminuye los conflictos judiciales, pues, al ser previsible el pronunciamiento judicial, se evitarán muchos procesos.
- 4.^a Da una respuesta a la valoración de los daños morales que, normalmente, está sujeta al subjetivismo más absoluto. La cuantificación del daño corporal y más aún la del daño moral siempre es difícil y subjetiva,

pues, las pruebas practicadas en el proceso permiten evidenciar la realidad del daño, pero no evidencian, normalmente, con toda seguridad la equivalencia económica que deba atribuirse al mismo para su completo resarcimiento, actividad que ya requiere la celebración de un juicio de valor. Por ello, la aplicación del Baremo facilita la prueba del daño y su valoración, a la par que la fundamentación de la sentencia, pues como decía la sentencia del TS (II) de 13 de febrero de 2004 (RJ 2004, 2015), la valoración del daño con arreglo al baremo legal «es una decisión que implícitamente indica la ausencia de prueba sobre los datos que justifiquen mayor cuantía y que, por ende, no requiere inexcusable (mente) de una mayor fundamentación».

Esta aplicación orientativa del baremo de tráfico a hechos que no son de la circulación, también la hacen las demás Salas del Tribunal. Así, la Sala de lo Civil lo utiliza con carácter orientador en materias diferentes a los accidentes de tráfico, como supuestos de responsabilidad médica y de otras responsabilidades. SSTs (1.ª) 3-10-2011 (R. 2155/2008), 31-5-2011 (R. 1899/2007), 12-04-2013 (R. 1545/2010), 6-6-2014 (R. 847/2012) y 30-3-2012 (R. 1050/2009).

Por otro lado, debemos aludir a la forma en la que el Tribunal Supremo aplica el baremo de tráfico. En general, sobre todo la Sala IV, sostiene que si se utiliza el baremo para hechos ajenos de la circulación, debe aplicarse en sus propios términos y no entrar y salir del mismo cuando se quiera. Así, si el juez entiende que debe salirse del baremo, por ejemplo, en los casos en los que no contemple un determinado daño, debe argumentarlo y fundamentarlo, porque la sentencia debe ser congruente con las bases que utiliza para valorar el daño personal¹⁴.

En este sentido, se puede citar la Sentencia 1260/2016 de la Sala IV del TS, de 2 de marzo de 2016, que indica:

«... resulta que no se debe olvidar que la doctrina de esta Sala viene reiterando que el «Baremo» se aplica en esta jurisdicción con carácter orientador, para facilitar la vertebración y motivación de la cuantificación

¹⁴ Lo dice claramente uno de sus magistrados, LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA JM, «Efecto expansivo del nuevo Baremo de Tráfico en la responsabilidad por accidentes laborales. Su repercusión en el Tratamiento resarcitorio del lucro cesante», *Revista de Responsabilidad Civil y Seguro*, editada por la Asociación española de abogados especializados en responsabilidad civil y seguro, n.º 54, 2.º trimestre, 2015, pág. 12: «Precisamente por ello, si el juzgador decide apartarse del Baremo en algún punto deberá razonarlo, pues, cuando una tasación se sujeta a determinadas normas no cabe apartarse de ellas, sin razonar los motivos por los que no se siguen íntegramente, porque así lo impone la necesidad de que la sentencia sea congruente con las bases que acepta».

de la indemnización que debe perseguir la íntegra reparación del daño. Al usarse con carácter orientador, el juez de lo social puede usar uno u otro «Baremo», apartarse de las normas del mismo y moverse con libertad de criterio dentro de los márgenes que conceda, siempre que justifique las razones de su decisión final, cual aquí se hace».

La Sala de lo Civil también recurre a este criterio. En la sentencia conocida del Costa Concordia, STS n.º 232/2016 de la Sala 1.ª de 8 de abril de 2016, el Alto Tribunal justifica salirse del baremo para indemnizar daños que no prevé el sistema de valoración de la Ley 35/2015. En este caso, se trata de daños morales que no derivan de un daño físico o psíquico. No olvidemos que los daños morales contemplados en el baremo de tráfico solo son indemnizables cuando derivan de un daño físico o psíquico. En el caso analizado en la citada sentencia del Costa Concordia, además de reconocer a algunos lesionados daños morales derivados de un daño corporal —para los que aplica el baremo de tráfico—, otorga también daños morales más allá del baremo para todas las personas que sufrieron la trágica noche en el barco, tuvieran o no daño físico, por la angustia, zozobra y estrés que tuvieron que padecer.

Así, la sentencia resuelve:

«Pues bien, esta Sala debe matizar o complementar ahora esa doctrina jurisprudencial en el sentido siguiente: La utilización de las reglas del Baremo como criterios orientadores, es decir, para cuantificar las indemnizaciones por los perjuicios causados a las personas como consecuencia del daño corporal no ocasionado por un hecho de la circulación (de un vehículo de motor), no excluye la indemnización por separado de los daños morales que no sean consecuencia del referido daño corporal; requisito, éste último, que elimina por hipótesis la posibilidad de una doble indemnización por el mismo daño moral.

Fue, pues, acertada la decisión de la Audiencia a quo de conceder indemnización por el daño moral inherente a «la situación de agonía, zozobra, ansiedad y estrés» —en términos de la sentencia impugnada, empleados con frecuencia por esta Sala, junto a otros similares, para describir el daño moral [SSTS 533/2000, de 31 de mayo (Rec. 2332/1995), 810/2006, de 14 de julio (Rec. 4426/1999), 521/2008, de 5 de junio (Rec. 289/2001) y 217/2012, de 13 de abril (Rec. 934/2009) entre otras]— que vivieron los pasajeros del «Costa Concordia» durante la noche del 13 de enero de 2012. Y la de conceder dicha indemnización tanto a aquéllos de los integrantes de la Asociación recurrente que no padecieron daños corporales, como a los que sí los padecieron.

Ciertamente habría resultado absurdo no conceder tal indemnización a ninguno de ellos, o concedérsela sólo a los primeros, para poder hacer

algo tan plausible a la luz de la jurisprudencia de esta Sala como utilizar las reglas del Baremo como criterios orientadores en la cuantificación de los perjuicios causados a los segundos como consecuencia de sus respectivos daños corporales».

La propia Sala de lo militar del Tribunal Supremo, en su sentencia de 16 de mayo de 2012 (RJ 2012/8586), también alude a esta aplicación extensiva del baremo a hechos que no son de la circulación, así como a su utilización en sus propios términos, no pudiendo salirse del mismo, salvo que exista una causa justificada para ello. En esta línea, sostiene lo siguiente:

«El efecto expansivo del Baremo previsto en el Anexo a la disposición adicional octava de la Ley 30/1995, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, a otros ámbitos de la responsabilidad civil distintos de los del automóvil, ha sido admitido con reiteración por este Tribunal con criterio orientativo, no vinculante, teniendo en cuenta las circunstancias concurrentes en cada caso y el principio de indemnidad de la víctima que informa los arts. 1.106 y 1.902 del Código Civil (LEG 1889,27) (SSTS Sala 1.^a de 10 de Febrero (RJ 2006, 674), 13 de Junio (RJ 2006, 3129), 27 de Noviembre de 2.006 (RJ 2006, 9119) y 2 de Julio 2.008 (RJ 2008, 4276)).

La aplicación del Baremo contenido en la Ley 30/1995, de 8 de Noviembre, para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, constituye el instrumento más adecuado para ofrecer una satisfacción pecuniaria a las víctimas, incluso en otros supuestos distintos, y facilita al sistema unos criterios técnicos de valoración, dotándole de una seguridad y garantía mayor que la que deriva del simple arbitrio judicial.

Ahora bien, aun cuando la aplicación del Baremo en supuestos distintos de los del tráfico automovilístico no sea vinculante, salirse del Baremo para procurar indemnizaciones distintas en determinados capítulos, una vez admitida su aplicación por el Tribunal con carácter general, haría incongruente la resolución y supondría un evidente desajuste en la determinación y cuantificación del daño».

Por último, debemos aludir a la Circular 4/2011, de 2 de noviembre, sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Siniestralidad Laboral, que también se refiere a la aplicación del baremo de tráfico para determinar y valorar los daños personales de los trabajadores lesionados.

Esta circular se refiere a los delitos cometidos contra los trabajadores por parte de los empresarios o por otros sujetos que pueden concurrir con el empresario en la asunción de responsabilidad penal, bien compartiéndola con

él, que será lo más frecuente, o bien incluso excluyéndolo o exonerándole de ella, tales como los servicios de prevención, las contratas o subcontratas, los técnicos en la construcción o, entre otros, los delegados de personal.

En los supuestos en los que el empresario o alguno de los sujetos indicados sean condenados penalmente, también deben responder civilmente de los daños producidos a los trabajadores. La circular recuerda a los fiscales que, dada la existencia en muchos casos de importantes lesiones con las secuelas que frecuentemente conllevan y la responsabilidad civil que de ellos derivan, deben mencionar en el relato de hechos a las compañías aseguradoras y, si es posible, el número de póliza y la limitación cuantitativa de la misma. En esta línea, hace referencia a los seguros de responsabilidad civil de los empresarios responsables, aludiendo a la responsabilidad civil directa de las entidades aseguradoras, hasta el límite de cobertura, tal como establece el artículo 117 CP.

La Circular también se refiere a la aplicación del baremo para determinar la responsabilidad civil del empresario, señalando su aplicación orientativa en aras a la seguridad jurídica, tal como, en líneas generales, viene aplicando la jurisprudencia. No obstante —añade—, «teniendo en cuenta las especiales circunstancias de los accidentes de trabajo, a diferencia de los accidentes de tráfico, que normalmente se producen en una actividad voluntaria por parte de quienes los sufren, la Red de Especialistas consideró razonable en las Jornadas de León de 2007, que las cantidades fijadas en el Baremo de Tráfico se incrementen orientativamente entre el 20 % y el 50 %».

En la práctica, sobre todo cuando las lesiones son graves o fallece el trabajador, los fiscales solicitan que se incremente el baremo en los términos indicados y, en muchos casos, los jueces, en sus sentencias, lo estiman y condenan al empresario y, en su caso, a su aseguradora, a cantidades superiores a las establecidas en el baremo.

Sin embargo, hemos visto que en algunos casos los jueces solo aplican estos incrementos cuando estamos en presencia de delitos dolosos, pero no en los supuestos de condena por delitos culposos o imprudentes. Así lo manifiesta la SAP de Huesca (Sección 1.^a) de 18 de septiembre de 2017 (JUR 2018\5029)

«Respecto al primer extremo, un incremento de la indemnización como resultado de aplicar orientativamente el baremo de tráfico solo es aceptado por el Tribunal Supremo en los delitos dolosos, no en los culposos, aunque se trate de un accidente laboral, como aquí ocurre. La sentencia del Tribunal Supremo de 9 de octubre de 2015 (ROJ: STS 4079/2015-ECLI:ES:TS: 2015:4079 Sentencia: 566/2015 (RJ 2016, 76) - Recurso: 10319/2015) se refiere expresamente a los delitos dolosos, como este Tribunal también

ha hecho en ocasiones similares (sentencia, por ejemplo, de 28-V-2015). Tampoco nos consta ninguna resolución de las Salas 1.^a y 2.^a del Tribunal Supremo que haya aplicado la Circular 4/2011, sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de siniestralidad laboral».

Compartimos el criterio de esta sentencia, por cuanto que, al menos, en los delitos culposos, no existe un plus de aflicción o de dolor mayor que el derivado de un accidente de circulación, que justifique una indemnización mayor. De esta forma, si se aplicase esta Circular en sus propios términos, si el hecho es calificado como empresarial, podría la víctima ser indemnizada con un incremento del baremo hasta un 50 %; mientras que si el accidente se califica como hecho de la circulación, incluso en supuestos de delitos culposos, el trabajador lesionado, al ser el baremo obligatorio, no percibiría incremento alguno.

5 LA VALORACIÓN DEL DAÑO COMO DEUDA DE VALOR

En relación con la valoración del daño personal, una de las cuestiones polémicas que se plantean es si estamos ante una deuda nominal o ante una deuda de valor. En el primer caso, habría que aplicar el baremo de la fecha del accidente, mientras que el segundo, debería actualizarse y aplicar el baremo de la fecha en la que se indemniza al perjudicado.

La doctrina y, en general, la jurisprudencia, al menos en los últimos tiempos, se inclinan por entender que estamos ante una deuda de valor y por ello se debe indemnizar al perjudicado con el baremo actualizado en la fecha en la que se produce el pago. Por tanto, la función del valorismo es que el nominal establecido en la fecha del accidente, que en ese momento coincide con su valor, no se degrade con el paso del tiempo. Para ello, debe actualizarse a la fecha de pago, en función de la inflación habida hasta que se realiza dicho pago. No hacerlo así, supondría no tener en cuenta la inflación del dinero, que es la situación normal. Si hubiera deflación, cosa inusual, también habría que aplicarla.

Esta previsión ha sido recogida en el artículo 40.1 de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, en cuya virtud:

«La cuantía de las partidas resarcitorias será la correspondiente a los importes del sistema de valoración vigente a la fecha del accidente, con la

actualización correspondiente al año en que se determine el importe por acuerdo extrajudicial o por resolución judicial»

Vemos que claramente este precepto aboga por la consideración de las indemnizaciones que deben percibir las víctimas o los perjudicados de un accidente de circulación como deuda de valor, puesto que el importe debe actualizarse a la fecha en la que se pague. En consecuencia, si el accidente es calificado como hecho de la circulación, rige este precepto con carácter vinculante, debiendo la entidad aseguradora o, en su caso, el CCS, indemnizar con el baremo actualizado en la fecha en la que se produce el pago; mientras que si se trata de un hecho empresarial y se aplica el baremo con carácter orientativo, llegamos a la misma solución, puesto que, en principio, no parece que haya justificación alguna para salirse del mismo en este aspecto.

La propia Circular de la Fiscalía a la que hemos hecho referencia al final del apartado anterior, se refiere a esta cuestión en los siguientes términos:

«A la hora de aplicar el Baremo de Tráfico al que se viene haciendo referencia, la mayor parte de las Audiencias Provinciales se inclinan por considerar que estamos ante una deuda de valor (por todas, SAP de Madrid, sec. 2.ª n.º 279/2006) y han aplicado, en consecuencia, el baremo vigente en el momento de dictar sentencia. En consonancia con ello, se aplicará el baremo vigente en el momento de la calificación y no en el momento del hecho».

Ahora bien, la consideración del crédito como deuda de valor hay que relacionarla con los intereses moratorios, al menos los contemplados en el artículo 1108 CC. Estos intereses pretender reparar el daño causado al perjudicado por el retraso en el pago o cumplimiento de una obligación. No hacerlo así, daría lugar a la infracción del principio de la *«restitutio in integrum»*, puesto que también es un daño resarcible el perjuicio que se ocasiona al lesionado al no poder disponer de su crédito resarcitorio hasta que es indemnizado.

Así, dicho artículo dispone:

«Si la obligación consistiere en el pago de una cantidad de dinero, y el deudor incurriere en mora, la indemnización de daños y perjuicios, no habiendo pacto en contrario, consistirá en el pago de los intereses convenidos, y a falta de convenio, en el interés legal».

Los intereses procesales —artículo 576 LEC— y los intereses del artículo 20 de la LCS para las aseguradoras, también pretenden reparar el daño causado por el retraso en el pago o cumplimiento de una obligación; si bien, tienen, además, un componente sancionador. En el primer caso, por el retraso

o dilaciones en el pago de la sentencia y, en el segundo, porque la aseguradora ha demorado el pago sin causa justificada.

En todo caso, debemos precisar que ambas instituciones —el valorismo y los intereses moratorios— no pueden actuar disociados como ocurría hace años¹⁵, porque, como vemos, en cierto modo, cumplen funciones similares. Los intereses moratorios resarcen las consecuencias derivadas por la indisponibilidad del crédito del acreedor de la prestación (lucro cesante), incorporando también la cuota de inflación, si la hay; mientras que el valorismo tiene en cuenta, como acabamos de indicar, también la inflación. Por tanto, si se codena al pago de cualesquiera intereses, a partir del momento en el que estos se deben calcular, ya no procede actualizar el crédito porque ya lo hacen los intereses moratorios. De ahí, las previsiones del artículo 40.2 LRCSCVM:

«En cualquier caso, no procederá esta actualización a partir del momento en que se inicie el devengo de cualesquiera intereses moratorios».

Por tanto, si se han impuesto intereses moratorios, desde la fecha de cálculo de los mismos, ya no procederá la actualización del baremo, con el fin de evitar la doble actualización y, por tanto, el enriquecimiento del acreedor.

No obstante, pese a que la cuestión parece bastante clara, debemos hacer dos precisiones que tienen relevancia sobre lo dicho en los párrafos precedentes. La primera es que el valorismo tiene sentido si las cantidades del baremo aplicable (fecha de siniestro) se actualizasen con el IPC, que era la propuesta de la Comisión de Expertos que redactó el texto que sirvió de base para la promulgación del nuevo baremo. Si así fuera, el crédito de la víctima no sufriría merma alguna porque el retraso se compensaría con el IPC, que marca la inflación. Sin embargo, el Gobierno, en el Proyecto de Ley presentado a las Cortes, sustituyó este índice por el de revalorización de las pensiones previsto en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, que suele ser inferior, siendo este último índice el finalmente aprobado y recogido en el artículo 49.1 de la Ley:

«A partir del año siguiente a la entrada en vigor de esta Ley, las cuantías y límites indemnizatorios fijados en ella y en sus tablas quedan

¹⁵ Sobre la relación entre el valorismo y la mora es imprescindible estudiar la monografía de MEDINA CRESPO, M., *Actualización valorista e intereses moratorios en la responsabilidad civil*, edit. Bosch, Barcelona, 2010. Así, en la pág. 43 nos dice: «*Dentro del Derecho de la Responsabilidad Civil y, en concreto, dentro del ámbito objetivo atinente a la cuestión del quid y del quantum indemnizatorio, la presente investigación se ocupa de las dos figuras (el valorismo y el perjuicio moratorio) que, estrictamente necesarias, han surgido disociadas en épocas diferentes, cumpliendo funciones completamente distintas, pero hoy (...) confluyen por el solapamiento perjudicial y resarcitorio de su funcionamiento simultáneo*».

automáticamente actualizadas con efecto a 1 de enero de cada año en el porcentaje del índice de revalorización de las pensiones previsto en la Ley de Presupuestos Generales del Estado».

Es cierto que esta sustitución de índices solo ha tenido incidencia en el año 2017, puesto que el baremo se actualizó en el 0.25 (índice de las pensiones) y no en el 1.6 (IPC). En los años 2018 y 2019 ambos índices, como consecuencia de la aprobación parlamentaria de la Ley de Presupuestos aprobado por el Gobierno, han coincidido y, por lo tanto, incorporan la inflación. De todos modos, pensamos que para evitar esa incoherencia entre los artículos 40 y 49 LRCSCVM, debería modificarse este último artículo, determinado la actualización de las cuantías del baremo con el IPC.

No obstante lo anterior, debemos precisar que la actualización de las cuantías legales del baremo no tienen por qué coincidir —y de hecho así es— con la actualización de los créditos resarcitorios, que solo puede hacerse teniendo en cuenta la inflación (IPC). Aquellas pueden suponer un incremento del IPC o una disminución.

Esto es así, porque la actualización de las cuantías legales del baremo no se corresponde a una técnica única, porque hay cantidades que se actualizan con el índice de las pensiones, otras que no se actualizan porque lo que se actualiza es la propia base, como sucede con el lucro cesante, y otras cuantías que se actualizan en virtud de la modificación del salario mínimo interprofesional.

La otra cuestión que también tiene cierta trascendencia es la incompatibilidad de la actualización con cualesquiera intereses moratorios, tal como dispone el artículo 40.2 de la Ley. Debemos entender que al hablar en esos términos, no solo se refiere a los intereses moratorios del artículo 1108 CC, sino también a los procesales del artículo 576 LEC y a los intereses previstos para las aseguradoras del artículo 20 LCS.

Sin embargo, no podemos olvidar que tanto los intereses procesales como los regulados en el artículo 20 LCS, además de las funciones de resarcir la indisponibilidad del crédito (lucro cesante) y actualizarlo, incorporando el índice presumido de inflación, tienen también un componente sancionador o penitencial. En consecuencia, si se dan los presupuestos para imponerlos, no se puede actualizar el baremo a la fecha de pago, porque, como decimos, habría una doble actualización del crédito resarcitorio.

Por ello, pensamos que la solución que debe adoptarse cuando se den los presupuestos para la imposición de los intereses del artículo 20 LCS, sería pedir en la demanda el baremo actualizado a la fecha del siniestro con los intereses

del artículo 20 LCS. De esta forma, si se condena a estos intereses, no solo se actualizaría el crédito, sino que se «castigaría» a la entidad aseguradora por incurrir en mora.

En el caso descrito, se debería solicitar, de forma subsidiaria, para el caso de que no se condene a la entidad aseguradora al pago de los intereses del artículo 20 LCS, por darse la circunstancia prevista en su apartado octavo (causa justificada), la condena a los intereses moratorios del artículo 1108 CC desde la demanda o reclamación extrajudicial hasta la sentencia.

En este último caso, para ser fieles con la norma, la base sobre la que se deben imponer los intereses del artículo 1108 CC, sería el baremo, no desde la fecha del siniestro, sino actualizado al baremo de la fecha en la que se empiezan a computar los intereses del artículo 1108 CC, normalmente, desde la interposición de la demanda.

Naturalmente, estas previsiones podrían ser aplicadas tras un accidente de trabajo con un vehículo a motor, en el caso en el que se califique como hecho de la circulación, como si se trata de un hecho empresarial en el que se condena al empresario como responsable civil.

VIII

Cuestiones procesales. Jurisdicción competente

1 ANTECEDENTES. LOS CONFLICTOS DE COMPETENCIA

Hace unos años, la jurisdicción civil no tenía inconveniente en declararse competente para conocer los procedimientos en los que se demandaba al empresario como responsable civil por los daños ocasionados a sus trabajadores. La justificación estaba en esa vocación de esta jurisdicción de considerarse la *vis* atractiva para resolver asuntos de responsabilidad. En este caso, se decía que el empresario incumplía el deber genérico que tenemos todos de no causar daños a otro.

Se argumentaba que los daños no estaban inmersos en el contrato de trabajo, sino que el trabajador era un ciudadano más al que había que proteger cuando se le causaban daños. En suma, la Sala 1.^a alegaba para declararse competente que a estos procedimientos en los que se reclamaba la responsabilidad civil del empresario, le eran aplicables los artículos 1902 y 1903 CC y, por tanto, los incumplimientos empresariales de las normas en materia de prevención de riesgos laborales giraban en torno a la responsabilidad extracontractual del empresario.

Así, en la STS (Sala Civil), de 4 de octubre de 2006 (RJ 2006, 6427), que analiza el fallecimiento de un minero como consecuencia de ser alcanzado por los costeros desprendidos del techo de la galería en que trabajaba como picador, la Sala no duda en entender que el hecho ocurrido en los quehaceres laborales excede de la órbita específica del contrato de trabajo y, por tanto, la acción ejercitada debe ser al amparo de los artículos. 1902 y 1903 del CC.

La Sala Primera, para asumir su competencia, transgredía, incluso, lo establecido en la Sala Especial de Conflictos de Competencia, que reconocía en varios Autos la competencia de la jurisdicción laboral para conocer los asuntos derivados de la responsabilidad civil del empresario (Autos de 23 de diciembre de 1993 (RJ 1993, 10131), 4 de abril de 1994 (RJ 1994, 3196), 10 de junio de 1996 (RJ 1996, 9676), 21 de diciembre de 2000 (RJ 2000, 2105) y 26 de octubre de 2001 (RJ 2001, 1184)¹.

La Sala Cuarta del Tribunal Supremo también reconocía su competencia para conocer estos asuntos, tanto en los casos en los que alegaba la

¹ Así lo explica, YZQUIERDO TOLSADA, M. «Responsabilidad civil por accidentes de trabajo», en REGLERO CAMPOS, F. y BUSTO LAGO, J. M. (Coord.), *Tratado de responsabilidad civil*, ... op. cit., pág. 1864.

responsabilidad contractual del empresario, basada en un contrato de trabajo y en el deber de seguridad que se le atribuye, como en los casos en los que se hacía referencia a la responsabilidad extracontractual del empleador, basándose en los artículos 1902 y 1903 del CC. En ambos casos, entendía que la acción del trabajador contra el empresario derivaba de la relación laboral, como no podía ser de otra manera.

Prueba de ello, lo podemos ver en la sentencia de la Sala IV del Tribunal Supremo, de 24 de mayo de 1994 (RJ 1994\4296):

«... el empresario puede ser responsable civilmente cuando el daño causado se vincula con una conducta de aquél ajena al contenido obligacional del contrato de trabajo, tal como es definido por las diversas fuentes que concurren, con función reguladora, en la determinación de ese contenido en el marco de un contrato normado. Pero cuando se está ante un daño cuya producción se imputa a un ilícito laboral, entendido como la infracción de una norma, estatal o colectiva, o de una regla de la autonomía privada o de la costumbre [artículo 3 del Estatuto de los Trabajadores, la responsabilidad ya no es civil, sino laboral y el supuesto queda comprendido en el apartado a) del artículo 2 de la Ley de Procedimiento Laboral, que atribuye al orden social «las cuestiones litigiosas que se promuevan entre empresarios y trabajadores como consecuencia del contrato de trabajo». Desde esta perspectiva es ahora irrelevante que la responsabilidad controvertida pueda calificarse, de acuerdo con los criterios establecidos por la Sala 1.^a de este Tribunal, como extracontractual —cuando «el acto causante se presenta con entera abstracción de la obligación preexistente» [Sentencia de 19 junio 1984 (RJ 1984\3250)]— o como contractual —cuando el hecho determinante del daño surge «dentro de la rigurosa órbita de lo pactado y como desarrollo normal del contenido negocial» [Sentencia de 20 julio 1992 (RJ 1992\6438)]—. Lo decisivo es que el daño se impute a un incumplimiento laboral y no civil y es éste el caso que se suscita en las presentes actuaciones, pues la responsabilidad de las empresas demandadas se deriva, según los actores, del eventual incumplimiento de la prohibición que establece el artículo 43 del Estatuto de los Trabajadores, es decir, de lo que califican como una infracción laboral y por ello hay que concluir que es competente el orden social de la jurisdicción de acuerdo con el criterio que ya había mantenido esta Sala en sus Sentencias de 6 octubre 1989 (RJ 1989\7120) y 25 noviembre 1991 (RJ 1991\8262) y que recientemente ha sido recogido en el Auto de la Sala de Conflictos de Competencia de 4 abril 1994 (RJ 1994\3196)».

Aunque la Sala Primera, como hemos visto, tiende a objetivar la responsabilidad del empresario, aplicando los artículos 1902 y 1903 del CC, es la Sala Cuarta la que más ha acentuado el carácter prácticamente objetivo de la responsabilidad del empresario, sobre todo cuando se trata del ejercicio por parte

del empleador de actividades que generan riesgos para los trabajadores y los terceros.

En este sentido, ya hemos aludido al apartado 2.º del artículo 96 de la Ley 36/2011, de 10 de octubre, reguladora de la jurisdicción social, que establece que «En los procesos sobre responsabilidades derivadas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales corresponderá a los deudores de seguridad y a los concurrentes en la producción del resultado lesivo probar la adopción de las medidas necesarias para prevenir o evitar el riesgo, así como cualquier factor excluyente o minorador de su responsabilidad. No podrá apreciarse como elemento exonerador de la responsabilidad la culpa no temeraria del trabajador ni la que responda al ejercicio habitual del trabajo o a la confianza que éste inspira».

Como puede verse, este criterio reafirma el carácter de obligación de resultado de las obligaciones empresariales de seguridad y salud².

Es evidente que no parece razonable que las dos jurisdicciones asuman la competencia por los mismos hechos. Cuestión distinta será la jurisdicción penal, cuando el empresario responda directa o subsidiariamente, según los casos, por los delitos cometidos por él o por sus trabajadores, o la jurisdicción contencioso-administrativa, cuando el accidentado realizase su actividad laboral para la Administración.

En el caso de la Salas Primera y Cuarta, como decimos, además de los problemas de asunción de competencia o de los distintos criterios que pudieran tener a hora de imputar el daño al empresario, se han planteado otras cuestiones, como la compatibilidad de las indemnizaciones que debía percibir el trabajador, tal como hemos visto en el apartado anterior.

En definitiva, las jurisdicciones civil y penal, mantenían la compatibilidad de las indemnizaciones derivadas de la responsabilidad civil del empresario y lo abonado por la Seguridad Social, mientras la jurisdicción social, hasta las Sentencias de la Sala Cuarta de 17 de julio de 2007 —ya comentadas—, cuando resolvía asuntos de responsabilidad civil del empresario, en términos generales, al condenarlo como responsable civil, descontaba de la indemnización que le correspondía al trabajador perjudicado lo pagado al mismo por la Seguridad Social.

² Vid. CASAS PLANES, M. D., *La responsabilidad civil del empresario derivada de accidentes laborales en especial por acoso moral o mobbing*, edit. Civitas, 2013, págs 58.

2 LA COMPETENCIA DE JURISDICCIÓN A FAVOR DE LA JURISDICCIÓN SOCIAL

Es evidente que la situación descrita en el apartado anterior no era razonable, porque, entre otras cosas, provocaba inseguridad jurídica a las partes afectadas. Por ello, primero por vía jurisdiccional, tras la Sentencia de la Sala Primera de 15 de enero de 2008 y, después, legislativamente, por medio de la Ley 36/2011, de 10 de octubre, reguladora de la jurisdicción social, se resolvió el problema que estamos analizando, para declarar, definitivamente, la competencia de la jurisdicción social para conocer demandas de responsabilidad civil contra el empresario.

La Sentencia del Pleno de la Sala Primera, de 15 de enero de 2008 (RJ 2008,1394), aunque no definitivo, como veremos, da un giro a la doctrina que había mantenido la Sala de lo Civil sobre la competencia para conocer estos asuntos. La Sala, en primer lugar, hace un análisis de cuál ha sido su posición sobre la competencia de jurisdicción para conocer demandas de responsabilidad civil contra el empresario, indicando los distintos cambios que ha tenido en el transcurso de los años, que podríamos resumir en que si la demanda se basaba en la infracción exclusiva de normas laborales, se declara la competencia de la legislación laboral y la consiguiente incompetencia de la civil, mientras que si la demanda se fundaba en la culpa extracontractual o aquiliana de los empresarios demandados, declaraban la competencia de la jurisdicción civil. Esta solución aparece fundada en el criterio de exigir que la demanda se base inexorablemente en normas meramente civiles, por lo tanto, excluidas las laborales.

A continuación, la sentencia considera que «la responsabilidad por accidentes de trabajo nace del incumplimiento de una obligación legal, porque la Ley está determinando el contenido obligacional del contrato de trabajo. La obligación de seguridad pertenece al ámbito estricto del contrato de trabajo, porque forma parte del contenido contractual al establecerlo la LPRL en el artículo 14: se trata de una obligación general de diligencia incorporada por Ley al contenido del contrato de trabajo».

De este modo, fija la doctrina «según la cual y en virtud de lo dispuesto en el artículo 9 LOPJ, las reclamaciones por responsabilidad del empresario que sean consecuencia del incumplimiento del contrato de trabajo deben ser competencia de la jurisdicción social».

Sin embargo, en el caso analizado en la sentencia, que lo considera un incumplimiento del contrato de trabajo, como se había demandado también a personas ajenas a la relación laboral, como era a un técnico y a la propietaria de la obra, entiende que debe descartarse la declaración de exceso de jurisdicción, y en virtud de la *vis* atractiva de la jurisdicción civil establecida en el artículo 9.2 LOPJ:

«debe declararse la competencia de esta jurisdicción para conocer de la acción de responsabilidad interpuesta por la demandante por la muerte de su hijo. Al no poder dividirse la causa, esta *vis* atractiva afectará también a aquellas demandadas, una de las cuales es ahora recurrente, que ostentaban una relación laboral con el trabajador fallecido».

Con esta argumentación de la Sala Primera, vemos que la cuestión no queda definitivamente zanjada, puesto que siempre habrá que analizar si estamos o no ante un incumplimiento contractual y, en todo caso, si se demandan a personas físicas o jurídicas ajenas a la relación laboral, siempre se va a declarar competente la Sala de lo Civil.

No obstante, la Ley 36/2011, de 10 de octubre, reguladora de la jurisdicción social, sí que parece que resuelve de un modo más claro la polémica. Así, en su artículo 2 dispone que los órganos jurisdiccionales del orden social conocerán de las cuestiones litigiosas que se promuevan:

«b) En relación con las acciones que puedan ejercitar los trabajadores o sus causahabientes contra el empresario o contra aquéllos a quienes se les atribuya legal, convencional o contractualmente responsabilidad, por los daños originados en el ámbito de la prestación de servicios o que tengan su causa en accidentes de trabajo o enfermedades profesionales, incluida la acción directa contra la aseguradora y sin perjuicio de la acción de repetición que pudiera corresponder ante el orden competente».

Asimismo, para clarificar aún más esta previsión, el apartado e) del mismo artículo 2 de esta Ley, establece también la competencia de los órganos sociales:

«Para garantizar el cumplimiento de las obligaciones legales y convencionales en materia de prevención de riesgos laborales, tanto frente al empresario como frente a otros sujetos obligados legal o convencionalmente, así como para conocer de la impugnación de las actuaciones de las Administraciones públicas en dicha materia respecto de todos sus empleados, bien sean éstos funcionarios, personal estatutario de los servicios de salud o personal laboral, que podrán ejercer sus acciones, a estos fines, en igualdad de condiciones con los trabajadores por cuenta ajena, incluida la reclamación de responsabilidad derivada de los daños sufridos como consecuencia del incumplimiento de la normativa de prevención de riesgos

laborales que forma parte de la relación funcionarial, estatutaria o laboral; y siempre sin perjuicio de las competencias plenas de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en el ejercicio de sus funciones».

Con estas previsiones podemos decir que queda zanjada definitivamente la polémica, en el sentido de declarar la competencia de la jurisdicción del orden social para conocer las demandas por responsabilidad civil del empresario, con independencia de que se le demande solo a él o a otras personas que pudieran haber intervenido en la producción de los daños.

En tal sentido, es significativa la STS (Sala Cuarta), de 23 de junio de 2014 (2014, 4771), al declarar que la competencia de la jurisdicción social, «alcanza tanto a la posible responsabilidad civil contractual (por ilícito laboral surgido «dentro de la rigurosa órbita de lo pactado y como desarrollo normal del contenido negocial»), como cuando se yuxtapone a responsabilidad extracontractual (la relación de trabajo es tan sólo antecedente causal del daño), porque el contrato absorbe todo aquello que se halla en su órbita natural».

3 LA COMPETENCIA DE JURISDICCIÓN CUANDO CONCURRE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL EMPRESARIO Y CUANDO ESTAMOS ANTE UN HECHO DE LA CIRCULACIÓN

Una vez resuelto el problema de la competencia de jurisdicción cuando se ejercita acción de responsabilidad contra el empresario, de acuerdo con el ítem de este trabajo, debemos referirnos también a la competencia de jurisdicción cuando estamos ante un hecho de la circulación.

Las situaciones que se pueden dar son diversas. Puede concurrir solo la responsabilidad del empresario o tratarse de un hecho de circulación o, como hemos apuntado, algunas sentencias declaran que el mismo hecho puede ser empresarial y también de la circulación, al menos, de cara al trabajador accidentado o a un tercero.

En principio, salvo los supuestos de comisión de delitos, que se dirimen en la jurisdicción penal, si estamos ante un hecho empresarial o industrial, la demanda se presentará ante la jurisdicción social, mientras que si se trata de un hecho de la circulación, será la jurisdicción civil la que conozca el asunto.

No obstante, el artículo 1.6 de la LRCSCVM dispone que «El propietario no conductor responderá de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por el conductor cuando esté vinculado con este por alguna de las relaciones que regulan los artículos 1.903 del Código Civil y 120.5 del Código Penal».

En base a ello, si el empresario fuera el propietario del vehículo, podría ser responsable del accidente junto con el conductor, aunque también podría ser responsable por el hecho de ser el empleador del trabajador que atropella a otro, puesto que la referencia al artículo 1903 CC es genérica y, en consecuencia, también encajaría el supuesto previsto en su apartado 4, que regula la responsabilidad del empresario por los hechos de sus trabajadores³. En tales casos, podría plantearse la interposición de la demanda, por aplicación del artículo 2 de la Ley 36/2011, de 10 de octubre, reguladora de la jurisdicción social, ante la propia jurisdicción social.

En todo caso, el problema se plantea cuando estamos ante un supuesto dudoso, en el que no queda claro si estamos ante un hecho empresarial o ante un hecho de la circulación. Elegir una u otra jurisdicción puede ser importante. Si elegimos la social, nos podemos encontrar con ventajas, como la no imposición de costas o la vinculación en esa jurisdicción de la condena al recargo de prestaciones; pero también desventajas, como los escasos límites de las pólizas de responsabilidad civil patronal o la posible insolvencia del empresario.

Sin embargo, si se opta por la vía civil, defendiendo que es un accidente de circulación, nos podríamos encontrar, como aspecto positivo, los elevados límites del SOA y la intervención del Consorcio de Compensación de Seguros, si el vehículo careciera de seguro, y cierta tendencia, sobre todo a raíz de la STJUE, de 4 de septiembre de 2014, de entender los accidentes en los que participan vehículos a motor como hechos de la circulación. En contra de la jurisdicción civil estaría la posible condena en costas, así como que se considere que el vehículo que ha intervenido no es un vehículo a motor y, por tanto, el accidente está fuera del ámbito material de la LRCSCVM.

Como hemos dicho anteriormente, en base a artículo 1.6 LRCSCVM, si el empresario es el propietario del vehículo y/o el empleador del trabajador que atropella a otro empleado, creemos que podría plantearse, en estos casos dudosos, defender en la jurisdicción social, que puede ser un hecho u otro y,

³ Sin embargo, en el ámbito penal, la norma se refiere expresamente al apartado 5.º del artículo 120 del CP, en virtud del cual responden subsidiariamente «Las personas naturales o jurídicas titulares de vehículos susceptibles de crear riesgos para terceros, por los delitos cometidos en la utilización de aquellos por sus dependientes o representantes o personas autorizadas».

desde luego, si se entiende que es un hecho de la circulación, aplicar en esta jurisdicción la normativa establecida en la LRCSCVM y en el Reglamento del SOA.

4 LA LEGITIMACIÓN PROCESAL

4.1 Legitimación activa

En principio no debiera haber problemas de legitimación activa para reclamar o, en su caso, demandar al empresario en supuestos en los que pudiera ser responsable tras un accidente laboral. Parece evidente que si el trabajador accidentado sobrevive al accidente, será éste el que tenga la legitimación activa para interponer la correspondiente demanda, ya sea en el orden jurisdiccional civil o en el social.

Quizá se planteen más problemas en los supuestos en los que el trabajador fallece. En tal caso, si se trata de un hecho de la circulación y se decide interponer la demanda en la jurisdicción civil, estarán legitimados para ello los perjudicados por su muerte. De esta forma, con carácter general, será de aplicación el artículo 36.1.b) de la LRCSCVM, que se remite al artículo 62 para determinar los perjudicados en caso de muerte.

El artículo 62 LRCSCVM establece las categorías de perjudicados en caso de muerte:

1. En caso de muerte existen cinco categorías autónomas de perjudicados: el cónyuge viudo, los ascendientes, los descendientes, los hermanos y los allegados.
2. Tiene la condición de perjudicado quien está incluido en alguna de dichas categorías, salvo que concurran circunstancias que supongan la inexistencia del perjuicio a resarcir.
3. Igualmente tiene la condición de perjudicado quien, de hecho y de forma continuada, ejerce las funciones que por incumplimiento o inexistencia no ejerce la persona perteneciente a una categoría concreta o asume su posición.

Como puede verse, además de las cinco categorías de perjudicados tabulares, existen otros posibles perjudicados que también podrían estar legitimados para ejercitar las acciones civiles. Son los llamados perjudicados

«extratabulares», que son aquellos que de hecho asumen la posición del perjudicado principal por incumplimiento o inexistencia de este. Pensemos, por ejemplo, en los tíos que, tras el fallecimiento de los padres de sus sobrinos, asumen el papel de éstos de forma continuada. Es obvio que estarían incluidos en esta previsión legal y por ello estarían legitimados para demandar en caso de fallecimiento de un sobrino, ocupando la posición de padres y percibiendo las indemnizaciones que les corresponden a estos.

Por otro lado, el artículo 62.2 LRCSCVM, también prevé la posibilidad de negar legitimación activa a cualquiera de las cinco categorías de perjudicados principales, en los supuestos en los que concurran circunstancias que supongan la inexistencia del perjuicio a resarcir. Obviamente, se está pensando, por ejemplo, en el padre que abandona a sus hijos y aparece, años después, cuando fallece uno de ellos. En este caso, la Ley presume que no existe tal perjuicio y por ello no le considera legitimado para reclamarlo. No olvidemos que el perjuicio en casos de responsabilidad civil del empresario, al igual que en otros supuestos, es un derecho propio que adquiere el perjudicado tras la muerte de una persona y, por lo tanto, además de estar previsto como tal en la Ley, debe presumirse la aflicción o el dolor por el fallecimiento de un ser querido. Si no es así, como el caso que acabamos de exponer, no tendrá legitimación para reclamar.

Sin embargo, si en estos supuestos de responsabilidad empresarial se opta para ejercitar las acciones correspondientes ante la jurisdicción social, parece que la cuestión no es tan sencilla. Si así es, en principio, parece que los herederos, con carácter general, se podrían considerar como perjudicados por estar dentro del círculo familiar más cercano de la víctima.

También se ha planteado si otras personas que nos son herederos, como parejas de hecho, allegados, etc. pueden considerarse también como perjudicados a estos efectos. En la jurisprudencia se pueden ver situaciones muy diversas en las que se ha reconocido la legitimación activa para reclamar como perjudicados. Sin embargo, con la entrada en vigor de la Ley 36/2011, de 10 de octubre, reguladora de la jurisdicción social, las cosas cambian, puesto que el artículo 2 b) establece lo siguiente:

«En relación con las acciones que puedan ejercitar los trabajadores o sus causahabientes contra el empresario o contra aquéllos a quienes se les atribuya legal, convencional o contractualmente responsabilidad, por los daños originados en el ámbito de la prestación de servicios o que tengan su causa en accidentes de trabajo o enfermedades profesionales, incluida la acción directa contra la aseguradora y sin perjuicio de la acción de repetición que pudiera corresponder ante el orden competente».

La Ley indica que los legitimados activamente para ejercitar acciones contra el empresario son los trabajadores, en caso de sobrevivir al accidente, y sus causahabientes, en caso de fallecimiento. La pregunta que cabe hacerse es qué se entiende por «causahabientes», porque parece que su significado va más allá del concepto de herederos. Así, según el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, se define como «persona que ha sucedido o se ha subrogado por cualquier otro título en el derecho de otra u otras».

En efecto, el alcance de la definición de causahabientes es más amplio del concepto de herederos y puede abarcar a otras personas que pudieran tener derechos resarcitorios frente al empresario responsable. Así, podrían estar legitimados, precisamente, las personas incluidas en el artículo 62 LRCSCVM, en los supuestos de aplicación del baremo para reclamar las indemnizaciones correspondientes por el trabajador fallecido. Tal como hemos indicado, el baremo, en este caso, se aplica con carácter orientativo para determinar los daños derivados de la responsabilidad civil del empresario y, por tanto, pensamos que no habría inconveniente para incluir como legitimados a los allegados, parejas de hecho, personas que por incumplimiento o inexistencia ejerzan de forma continuada las funciones de un perjudicado concreto, etc.

4.2 Legitimación pasiva

Con respecto a la legitimación pasiva para ser demandado en estos procedimientos, al igual que hemos visto en el epígrafe anterior, debemos distinguir si estamos ante un hecho de la circulación o ante un hecho empresarial.

Si el accidente se califica como hecho de la circulación, en aplicación del artículo 1 de la LRCSCVM, estarán pasivamente legitimados para ser demandados el conductor causante del accidente y el propietario del vehículo que, normalmente, será el empresario, el cual respondería en virtud de lo establecido en el artículo 1903 CC o, en su caso, el artículo 120.5 CP. También lo estará la aseguradora que cubre la responsabilidad civil obligatoria del vehículo, en virtud de lo establecido en el artículo 7.1 LRCSCVM, que establece:

«El perjudicado o sus herederos tendrán acción directa para exigir al asegurador la satisfacción de los referidos daños, que prescribirá por el transcurso de un año».

Como puede verse, este artículo alude a los perjudicados o herederos, si bien, quizá hubiera sido más precisa hablar de «víctima y perjudicados». «Víctima» en caso de lesionados que sobreviven al accidente y «perjudicados», para los supuestos de fallecimiento. En este caso, además, si así estuviera redactado,

no se entraría en contradicción con lo previsto en el artículo 62 que, para el caso de muerte, se refiere con buen criterio a los perjudicados, tal como hemos indicado en los párrafos precedentes.

Por otro lado, si se considerase que el accidente es un hecho empresarial y se reclama por ello contra el empresario como responsable civil, sería de aplicación las previsiones del artículo 2. b) de la Ley 36/2011, de 10 de octubre, reguladora de la jurisdicción social, que establece que las acciones se pueden interponer contra «el empresario o contra aquéllos a quienes se les atribuya legal, convencional o contractualmente responsabilidad».

Vemos que no solo está legitimado el empresario, sino otros que también pueden incurrir en responsabilidad, ya sea legal, convencional o por contrato. Se trata de personas ajenas al empresario principal, pero que tienen alguna conexión con éste o con el propio trabajador. Podría incluirse en este apartado las empresas subcontratadas, donde se hace responsable, por ejemplo, el contratista principal de los daños sufridos por un trabajador de una subcontrata. También podrían tener cabida, en los supuestos de responsabilidad solidaria, los distintos intervinientes que pueden ser eventualmente responsables.

En este último caso, sería de aplicación el artículo 1144 CC, en cuya virtud:

«El acreedor puede dirigirse contra cualquiera de los deudores solidarios o contra todos ellos simultáneamente. Las reclamaciones entabladas contra uno no serán obstáculo para las que posteriormente se dirijan contra los demás, mientras no resulte cobrada la deuda por completo».

Por lo tanto, el trabajador, en estos supuestos de solidaridad, se puede dirigir contra uno, varios o todos los deudores solidarios. Si se dirige contra todos y son condenados, puede ejecutar la sentencia contra cualquiera de ellos por el total de la deuda. Ahora bien, si interpone su reclamación contra uno y es condenado, la sentencia no afectará al resto de deudores solidarios, no sirviendo de título ejecutivo para ir contra estos que no han sido parte en el procedimiento⁴.

Así lo indica la sentencia de la Sala 1.^a del TS, de 19 de octubre de 2007 (RJ 2007\8257):

«... hay que partir del principio de acuerdo con el que cada cual es libre de obrar como crea dentro del ámbito de la Ley y nadie puede ser

⁴ Así lo indica GONZÁLEZ CALVÉ, J., *Las indemnizaciones por accidente de trabajo en base al nuevo baremo de tráfico...*, op. cit., pág. 277.

constreñido a proponer una demanda que no quiere proponer o a proponerla contra quien no quiere. A este se une el principio de la utilidad práctica, de modo que cuando puede haber una pluralidad de sujetos, es posible actuar sólo contra uno de ellos. Por tanto, el fundamento del litisconsorcio pasivo necesario se «halla en la necesidad de preservar el principio de audiencia, evitando la indefensión, de manera que no sea pronunciada una resolución que afectaría a persona no demandada, e incomparecida en el debate [...]» (sentencia de 22 febrero 2007 [RJ 2007, 2233]. Ver asimismo las de 9 marzo 2007 [RJ 2007, 1817] y las allí citadas).

No obstante, en los supuestos en los que se entienda que existe litisconsorcio pasivo necesario, por ser obligado para constituir la relación jurídico-material, debe demandarse a todos los deudores solidarios, de tal suerte que, si no se hiciera, a todos ellos les podría alcanzar por igual los efectos materiales de la sentencia.

5 LAS ACCIONES DE REPETICIÓN

De todos modos, no es frecuente que se planteen estos supuestos dudosos a los que me vengo refiriendo en la misma jurisdicción o, al menos, no hemos encontrado sentencias que lo reflejen, salvo en la jurisdicción penal, como la SAP de Asturias de 18 de diciembre de 2013 (ARP 2014, 156), que hemos comentado, en la que se condenó solidariamente a la entidad que aseguraba la responsabilidad civil del empresario y la que aseguraba el SOA del vehículo que había intervenido en el accidente.

Lo que sí es frecuente es la interposición de acciones de repetición entre entidades aseguradoras. En ocasiones, la entidad que ha indemnizado al perjudicado, por ejemplo, como hecho de la circulación, reclama contra la entidad que asegura la responsabilidad civil del empresario. En estos casos, además de dilucidarse si se trata de un hecho de la circulación o de un hecho empresarial, se plantean otros problemas, como el fundamento de la acción de repetición que se ejerce y la concurrencia de seguros (artículo 32 de la LCS).

Un ejemplo de lo que acabamos de decir, lo refleja la STS (Sala Primera), de 3 de enero de 2008 (RJ 2008, 201). En este caso, los hechos tuvieron lugar cuando una carretilla elevadora estaba siendo utilizada por su conductor para las funciones que le eran propias de carga y descarga de materiales, encontrándose en el interior del establecimiento propiedad de la tomadora del seguro destinado a almacén. Advirtiéndole el conductor la presencia de su hijo en el

lugar, detuvo el funcionamiento de la máquina y se bajó de la misma con el motor en marcha, accionando el freno de mano. La máquina se desplazó sin control, chocando con un bordillo y aplastando la pierna del visitante, causándole lesiones que determinaron su amputación.

El TS indicó que estamos ante un supuesto de seguro múltiple, en el que las dos compañías aseguradoras —la que cubría la responsabilidad civil de explotación y la que cubría el SOA— daban cobertura al mismo riesgo, debiendo compartir las consecuencias derivadas por el accidente descrito.

Particularmente interesante sobre esta cuestión es la SAP de A Coruña, de 27 de octubre de 2016 (RJ 2016, 253174). En este caso, se habían desprendido de la carga de un camión que circulaba por una autopista piedras que transportaba, que ocasionaron daños a varios vehículos usuarios de la vía y el propio pavimento de la calzada, los cuales fueron indemnizados por la aseguradora del SOA del citado camión.

La entidad que garantizaba el SOA, que había abonado los daños a los perjudicados, ejercita acción de repetición, en base al artículo 10 de la LRCSCVM contra la entidad que aseguraba la responsabilidad civil de explotación de la empresa propietaria del citado camión, por entender que se trataba de un hecho empresarial, al tratarse de daños producidos por la carga.

Lo primero que cuestiona la Sala es el fundamento de la acción, puesto que si se alega el artículo 10 LRCSCVM, no cabe otro supuesto en este caso que el de la letra b) de dicho artículo, que permite esta acción contra el tercero responsable. Sin embargo, en este caso, aunque se ejercite la acción directa contra la aseguradora de la responsabilidad civil de la empresa propietaria del vehículo, no se trata de un tercero, puesto que el asegurado es el mismo por el que la entidad del SOA ha pagado a los perjudicados y ahora pretende repetir —la empresa propietaria del camión—. De ahí, dice la sentencia, que, en el presente caso, «la actora no pueda hacer valer el derecho de repetición fundado en el precepto examinado contra la empresa constructora propietaria del camión causante del siniestro y su compañía aseguradora de la responsabilidad civil vinculada a la explotación, con base en la acción directa del art. 76 de la Ley de Contrato de Seguro, por lo que, en definitiva, la acción ejercitada carece de fundamento jurídico».

Por otro lado, la sentencia entiende que, en todo caso, el hecho ocurrido debe estar enmarcado como de circulación, por cuanto que el citado siniestro sobrevino durante la conducción del automóvil por una autopista apta para la circulación y con motivo de la misma, con un resultado dañoso para otros

usuarios de la vía pública, tratándose de un hecho derivado del riesgo creado por la conducción en tales circunstancias y no de la realización de tareas industriales o agrícolas por el vehículo asegurado.

Con respecto a la concurrencia de seguros que prevé el artículo 32 LCS, la Sala considera que «esta norma, que por otro lado no ha sido invocada en la demanda ni constituye el fundamento de la acción ejercitada, regula el supuesto del seguro múltiple o cumulativo, en el que hay una pluralidad de contratos de seguro, estipulados por el mismo tomador con distintos aseguradores, que cubren los efectos que un mismo riesgo puede producir sobre el mismo interés y durante idéntico período de tiempo, siendo el pago proporcional de la indemnización por cada compañía una consecuencia del principio indemnizatorio que rige el seguro contra daños, en orden a reparar el daño efectivamente causado, sin enriquecimiento o lucro para el asegurado, que se produciría si éste pudiera reclamar a cada asegurador el importe total de la indemnización por encima del límite que representa la cuantía del daño. Sin embargo, en el caso examinado, si bien se trata de dos seguros contratados por la misma tomadora, que teóricamente podrían dar cobertura al siniestro producido a consecuencia de la conducción del camión para transportar materiales propios de la explotación de la empresa constructora propietaria del vehículo, cada seguro garantiza riesgos e intereses distintos, relativo uno a la responsabilidad civil del propietario por la circulación del vehículo y otro a la responsabilidad civil del empresario por la explotación, que eventualmente podría comprender los daños causados durante la conducción del vehículo para transportar dichos materiales de obra, y aunque se entienda que el riesgo cubierto en ambos seguros, identificado con la circulación del vehículo, es en parte coincidente o incluso el mismo, no hay duda de que los contratos garantizan intereses diferentes».

Como queda patente en esta resolución, es importante, en estos casos, fundamentar la acción de repetición de una aseguradora contra otra. Si se trata del mismo asegurado, como suele ocurrir, no se puede fundamentar la acción en el artículo 10 LRCSCVM ni tampoco cabría la acción de subrogación prevista en el artículo 43 LCS, por las mismas razones de que no estamos ante un tercero responsable.

A nuestro juicio, solo cabrían dos argumentaciones para fundamentar la acción. La primera sería la acción de repetición por pago indebido, basada en el artículo 1895 CC. De este modo, en el caso analizado, la entidad que ha indemnizado pensando que era un hecho de la circulación y que, posteriormente, considera que es un error, ha realizado un pago indebido y, por lo tanto, podría repetir contra la deudora, haciéndolo por toda la cantidad que ha abonado.

En este caso, también podría sostenerse que se ha hecho un pago por otro y fundamentar la acción en el artículo 1158 del CC.

Por otro lado, podría también defenderse que se trata de un hecho de la circulación y también de un hecho empresarial. Así, por ejemplo, la entidad del SOA que ha indemnizado todo el daño podría repetir contra la aseguradora de la responsabilidad civil de explotación, argumentando que el mismo hecho tiene la consideración de accidente de circulación y también de hecho empresarial, como han determinado algunas de las sentencias que hemos comentado. En tal caso, solo reclamaría, por ejemplo, el 50 % de lo pagado, en virtud de que concurren dos seguros que cubren cada uno un riesgo distinto. No habría que hacerlo sobre la base del artículo 32 LCS, puesto que nos podríamos encontrar que el juzgador, como lo hace la sentencia que acabamos de comentar, considerase que para aplicar esta norma, ambos seguros deben cubrir el mismo riesgo.

Como decimos, en estos supuestos, cada seguro cubre un riesgo distinto, pero se da la circunstancia de que el hecho dañoso se considera hecho de la circulación y también hecho empresarial. Por tanto, son dos riesgos distintos y cada asegurador indemnizará el suyo.

IX

Conclusiones

Primera. Hemos visto en este estudio que cuando ocurre un accidente de trabajo puede haber también responsabilidad del empresario y/o intervenir un vehículo a motor, lo que genera distintas responsabilidades y coberturas aseguradoras.

El trabajo ha consistido en ver cómo concurren y como pueden ser delimitadas, en su caso, las distintas responsabilidades que pudiera haber en un accidente de trabajo; cómo contribuyen también las diferentes coberturas aseguradoras y, finalmente, qué cantidades debe percibir el trabajador y por qué conceptos, sin olvidarnos la valoración del daño personal y de los problemas procesales que se pueden plantear en estos casos, a raíz de la jurisprudencia de las Salas I y IV del Tribunal Supremo y de la Ley 36/2011, de 10 de octubre, reguladora de la jurisdicción social.

Segunda. Según los datos del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, en el año 2018, hubo 617.488 accidentes de trabajo con baja laboral, de los cuales 84.511 fueron accidentes *in itinere*, ocasionados con vehículos a motor la mayor parte de ellos y 54.439 fueron accidentes en desplazamiento, en los que igualmente intervinieron vehículos a motor. Con respecto a los fallecidos, que fueron 572 víctimas, en más de una tercera parte de ellos participó un vehículo, pues 153 fueron accidentes *in itinere* y 80 fueron accidentes en misión. Estos datos ponen de relieve la intervención de vehículos en un porcentaje alto de los accidentes laborales. Por ello, hemos analizado en primer lugar los accidentes de trabajo en los que intervienen vehículos, distinguiendo, por un lado, los llamados accidentes laborales de tráfico propio y en misión y, por otro, los accidentes *in itinere*.

Los llamados accidentes laborales de tráfico propio son aquellos en los que se utiliza el vehículo como medio de trabajo, como taxistas, camioneros o viajeros; mientras que los accidentes en misión son aquellos que se producen en un lugar distinto al usual o habitual del trabajador, por expresa orden del empleador. En tales casos, si interviene un vehículo a motor, el accidente tendría la doble consideración de laboral y de circulación, con las repercusiones que se han indicado. Por su parte, los accidentes *in itinere*, que se consideran también accidentes de trabajo, según el apartado 2 a) del artículo 156 de la LGSS, son los que sufre el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo.

La LGSS, en su artículo 168.3, establece la compatibilidad de las prestaciones de la Seguridad Social con otros supuestos en los que exista responsabilidad civil o criminal de otras personas. No obstante, como hemos explicado, esta compatibilidad, al menos, en la actualidad, no es absoluta, pues no se puede infringir el principio de la llamada *compensatio lucri cum damno*, recogida en

nuestro artículo 1106 del Código Civil, en virtud de la cual nadie puede enriquecerse a costa de otro.

Tercera. Puesto que no todo hecho en el que intervenga un vehículo puede ser calificado como accidente de circulación amparado por la LRCSCVM, hemos analizado a continuación estas situaciones. Así, para que pueda hablarse de un accidente amparado por la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobada por el RDL 8/2004, de 29 de octubre (LRCSCVM), debe ser calificado como un «hecho de la circulación» ocasionado por un «vehículo a motor». Si no se dan estos dos presupuestos, no es aplicable la normativa especial establecida en la LRCSCVM y en su Reglamento.

En cuanto a la noción de vehículo a motor, la aportación más significativa del vigente Reglamento respecto al anterior es la referencia que hace de forma explícita a la autorización administrativa para circular. De este modo, se indica en el inciso primero del artículo 1 del Reglamento del SOA que «tienen la consideración de vehículos a motor, a los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la obligación de aseguramiento, 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».

Nos hemos referido también a los juguetes y a los llamados vehículos de movilidad personal, de reciente aparición en nuestras ciudades. Hemos definido cada tipo de vehículo y determinado la situación administrativa de cada uno de ellos. En la actualidad los VMP no son considerados vehículos a motor a los efectos de la legislación de tráfico y de la LRCSCVM.

Por último, hemos dedicado un apartado a la singularidad de los vehículos destinadas para realizar tareas industriales, empresariales y agrícolas, subrayando la necesidad de estos vehículos de tener suscrito el SOA, para cuando circulen como cualquier otro vehículo, y la conveniencia de tener un seguro voluntario de responsabilidad civil de explotación, para cubrir los daños producidos al realizar un actividad que pueda ser calificada como empresarial, industrial o agrícola.

Cuarta. La definición de «hechos de la circulación» está regulada en el artículo 2 del Reglamento del SOA. El párrafo primero, que establece la regla general de lo que debe entenderse por «hecho de la circulación», se refiere

al riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor, señalando que «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». El inciso segundo de este primer párrafo contiene el elemento espacial de la definición. Indica los lugares susceptibles de producirse accidentes o hechos de la circulación: garajes y aparcamientos, vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, tanto urbana como interurbana, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común.

En virtud de lo establecido en el citado artículo 2 del Reglamento del SOA, tanto la doctrina como jurisprudencia consideran que el concepto de «hecho de circulación» tiene un carácter fáctico, que para poder definirlo es necesario atender a una compleja serie de factores, siendo los mismos: el tipo de vehículo utilizado en cada caso, la actividad que están destinados a desempeñar y el lugar en que acaece el hecho dañoso. La norma general es que los hechos de circulación valorables como tales a los fines que nos ocupan, van ligados a la dinámica propia del vehículo de motor, a su desplazamiento en el espacio para su finalidad de transporte.

Hemos estudiado también, dentro de las excepciones a la consideración de lo que es un hecho de la circulación, por tener relación directa con este trabajo, la realización de tareas industriales o agrícolas, regulada en el artículo 2.2, apartado b) del Reglamento del SOA, que es, sin duda, la más problemática y sobre la que más casuística se ha dado, sobre todo, en los últimos años. No se consideran hechos de la circulación «los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello, sin perjuicio de la aplicación del apartado 1 en caso de desplazamiento de esos vehículos por las vías o terrenos mencionados en dicho apartado cuando no estuvieran realizando tareas industriales o agrícolas que les fueran propias».

No obstante, nos hemos hecho eco de que la noción de «hecho de la circulación» o, en la terminología del TJUE, «circulación de vehículos», actualmente está sometida a revisión por parte de las instituciones comunitarias, con la finalidad de adaptar la normativa de los Estados miembros a la jurisprudencia más reciente del Tribunal de Justicia de la UE, mediante la Propuesta de modificación de la Directiva codificada 2009/103/CEE, sobre el seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.

Quinta. En el apartado cuarto nos hemos referido a la responsabilidad civil del empresario cuando interviene un vehículo, para poder determinar si estamos ante un hecho de la circulación, en los términos dichos anteriormente,

o ante un hecho empresarial, industrial o agrícola, imputable al empresario como tal.

Sabemos que el empresario responde por ilícitos civiles, ya sea por contravenir normas de carácter general o normas específicas, como en materia de prevención de riesgos laborales, y por ilícitos penales. En ambos casos, el empleador puede responder por actos propios o por actos de sus dependientes, debiendo hacerse cargo de las correspondientes indemnizaciones en el caso de producirse daños al trabajador accidentado o a un tercero.

En cuanto a los criterios de imputación de responsabilidad civil del empresario, en principio, salvo que haya una norma especial que determine que debe responder objetivamente, los empresarios responden por culpa propia, en virtud de lo establecido en el artículo 1902 CC o por culpa de sus empleados, según el artículo 1903 CC. Sin embargo, ha habido una clara tendencia por parte de nuestra jurisprudencia a objetivar la responsabilidad civil del empresario, en muchos casos, no por realizar actividades de riesgo, sino por el mero hecho de ser empresario, por el llamado riesgo empresarial.

En tal sentido, hemos visto como el apartado 2.º del artículo 96 de la Ley 36/2011, de 10 de octubre, reguladora de la jurisdicción social, no reconoce como criterio de atribución del empresario la responsabilidad objetiva, pero sí establece la presunción de culpa del empresario como deudor de seguridad frente a los trabajadores.

Sexta. A continuación, hemos tratado de ver cómo podemos delimitar un hecho empresarial, industrial o agrícola de un hecho de la circulación, para determinar si debe responder el empresario o el conductor del vehículo. También nos podríamos cuestionar si un hecho, por ejemplo, empresarial, excluye que pueda ser calificado también como hecho de la circulación, o si, por el contrario, pueden concurrir ambos hechos y ambas responsabilidades, como así sostuvieron las sentencias de la AP de Asturias, de 8 de diciembre de 2013 y de la Sala 1.ª del Tribunal Supremo, de 3 de enero de 2008.

Hemos visto que no es tarea fácil en muchas ocasiones distinguir entre el riesgo empresarial y el circulatorio, siendo muy variada la casuística que se produce en este tipo de accidentes. Algunas sentencias sostienen que el elemento determinante para ello debe ser el lugar en el que se ocasionan los daños, mientras que otras inciden en que el elemento esencial para distinguir unos hechos de otros debe ser la actividad que realiza el vehículo. Es el caso de la importante STJUE, de 4 de septiembre de 2014, que entiende que estamos

ante un hecho de la circulación cuando un vehículo está haciendo una función que le es propia.

Hemos destacado también la influencia que en esta materia está teniendo en nuestra jurisprudencia, a favor de la consideración de estos accidentes como hechos de la circulación, la citada STJUE, de 4 de septiembre de 2014, así como otras posteriores.

En la última, de 20 de junio de 2019, el TJUE ha afirmado que está comprendida en el concepto de «circulación de vehículos» una situación en la que un vehículo estacionado en un garaje privado de un inmueble arde provocando un incendio cuyo origen está en el circuito eléctrico del vehículo y causando daños en el inmueble, a pesar de que el vehículo llevara más de 24 horas parado en el momento en que se produjo el incendio.

Para el alto tribunal europeo el alcance del concepto de «circulación de vehículos», no depende de las características del terreno en el que se utilice el vehículo ni, en particular, del hecho de que esté inmovilizado en un aparcamiento en el momento de producirse el accidente. Así las cosas, el Tribunal de Justicia considera que el estacionamiento y el período de inmovilización del vehículo son estadios naturales y necesarios que forman parte integrante de su utilización como medio de transporte. En consecuencia, el vehículo se utiliza conforme a su función de medio de transporte, en principio, mientras se encuentra estacionado entre dos desplazamientos.

De la jurisprudencia del TJUE podremos extraer la siguiente conclusión: siempre que un vehículo se está transportando, con independencia del lugar por el que lo haga, estaríamos ante un hecho de la circulación y no ante un hecho empresarial. Asimismo, si el vehículo está inmovilizado, pero su función habitual es la de transporte, también se considerará hecho de la circulación, puesto que, como hemos visto en la STJUE de 20 de junio de 2019, «la inmovilización del vehículo son estadios naturales y necesarios que forman parte integrante de su utilización como medio de transporte».

Quizá lo que queda pendiente de resolver por parte del citado tribunal es qué va a entender cuando un vehículo se está transportando y, al mismo tiempo, esté realizando una tarea industrial, agrícola o empresarial. Pensemos, por ejemplo, en el tractor que está en movimiento, pero está arando la tierra. En ese caso, con la jurisprudencia comentada, no podemos concluir si estamos en un caso o en otro. Habrá que esperar cuál es la decisión del alto tribunal o cómo lo resuelve, si es que lo hace, la Directiva codificada de automóviles que

está sometida a revisión, precisamente, para positivizar la jurisprudencia del TJUE sobre esta materia.

Séptima. También nos hemos referido a las distintas coberturas, aseguradoras o no, que pueden concurrir tras un accidente de trabajo en el que interviene un vehículo a motor. Así, además de las prestaciones de la Seguridad Social, mejoras voluntarias o recargo de prestaciones, también pueden concurrir los seguros de responsabilidad civil del empresario —en sus modalidades de patronal y explotación—, los seguros de vehículos —tanto al SOA como a otros seguros voluntarios—, y otros seguros de accidentes personales que pudiera tener el trabajador accidentado.

Hemos destacado en este apartado que las pólizas que aseguran la responsabilidad civil patronal del empresario por los daños a sus trabajadores suelen establecer, sobre todo las de pequeñas y medianas empresas, límites generales como suma asegurada y sublímites por víctima, que suelen oscilar entre 90.000 € y 150.000 € por trabajador accidentado. Por ello, en la actualidad, sobre todo desde la entrada en vigor a la Ley 35/20015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, que eleva sustancialmente las indemnizaciones, estos límites son muy bajos para cubrir accidentes graves y muy graves. En tales casos, si la indemnización otorgada al trabajador supera esos importes, deberá ser abonada por el propio empresario responsable.

Por tal motivo, instamos a que los empresarios deben concienciarse de esta nueva realidad valorativa y negociar con mediadores de seguros y aseguradoras un aumento considerable de la suma asegurada por víctima, con la finalidad de evitar su eventual falta de cobertura ante un accidente de trabajo en el que se declare su responsabilidad, por las consecuencias que tal situación puede conllevar para la estabilidad de su empresa.

Octava. Como resultado de todo lo anterior, hemos analizado cómo valoramos finalmente el daño del trabajador. Nos hemos preguntado cuánto debe percibir un trabajador que ha tenido un accidente de trabajo, en el que, además, existe responsabilidad civil del conductor de un vehículo a motor y/o del empresario.

En la actualidad, para no infringir la llamada «*compensatio lucri cum damno*», recogida en nuestro artículo 1106 del Código Civil, en virtud de la cual, nadie puede enriquecerse a costa de otro, parece que queda claro que lo percibido de la Seguridad Social debe descontarse de la indemnización que corresponda por responsabilidad civil, del concepto de lucro cesante, que es el

daño abonado por el seguro público. Fueron para ello decisivas dos sentencias de la Sala Cuarta del TS, de 17 de julio de 2017, que han sido matizadas por otra de la misma Sala, de 23 de junio de 2014. Además, el baremo para indemnizar los daños ocasionados en accidentes de circulación, regulado en el título IV de la LRCSCVM, también contempla que por el concepto indemnizado al lesionado de lucro cesante, debe descontarse lo percibido por la Seguridad Social.

Por otro lado, si hay dos aseguradoras de responsabilidad civil, normalmente condenadas de forma solidaria, solo se debe indemnizar un único daño, pues de lo contrario habría enriquecimiento injusto por parte de la víctima.

También hemos aludido a otros seguros personales de accidentes que tuviera el lesionado, incluido el de convenio, como mejora voluntaria, si lo tuviera, puesto que son compatibles entre sí y con otras cantidades percibidas por la Seguridad Social o por el seguro de responsabilidad civil.

Para valorar los daños del trabajador accidentado, nos hemos referido a la aplicación vinculante del baremo, si se trata de un hecho de la circulación, y a su aplicación orientativa, tal como hacen prácticamente todas las Salas del Tribunal Supremo y, en particular la Sala IV, cuando se trata de un supuesto distinto en el que se determina la responsabilidad civil de alguien, en nuestro caso, el empresario.

Hemos finalizado este apartado estudiando si las indemnizaciones que debe percibir el trabajador como consecuencia de daños causados por el empresario deben tener la consideración de deudas de valor. A estos efectos, la doctrina y, en general, la jurisprudencia, desde hace tiempo, se inclinan por entender que estamos ante una deuda de valor y por ello se debe indemnizar al perjudicado con el baremo actualizado en la fecha en la que se produce el pago. No hacerlo así, daría lugar a la infracción del principio de la *«restitutio in integrum»*, puesto que también es un daño resarcible el perjuicio que se ocasiona al lesionado al no poder disponer de su crédito resarcitorio hasta que es indemnizado. Por este motivo, debe actualizarse dicho crédito resarcitorio a la fecha en que realmente va a disponer del mismo.

Sin embargo, hemos abogado por la necesidad de relacionar esta cuestión con los intereses moratorios, que también tienen la finalidad de actualizar el crédito. Ambas instituciones —el valorismo y los intereses moratorios— no pueden actuar disociados como ocurría hace años, porque cumplen funciones parcialmente coincidentes en lo que respecta a la función actualizadora del crédito, si es que hay inflación. Los intereses moratorios resarcen las consecuencias derivadas por la indisponibilidad del crédito del acreedor de la prestación

(lucro cesante), incorporando también la cuota de inflación, si la hay, en función de su propia variabilidad; mientras que el valorismo la única función que tiene en cuenta, como acabamos de indicar, es incorporar la inflación. Por tanto, si se condena al pago de cualesquiera intereses, a partir del momento en el que estos se deben calcular, ya no procede actualizar el crédito porque ya lo hacen los intereses moratorios.

Novena. Finalmente, hemos comentado algunos problemas procesales que se plantean en estos supuestos, sobre todo los referidos a la determinación de la jurisdicción competente para conocer estos asuntos.

Tanto la jurisdicción civil como la social, durante años, se han declarado competentes para conocer las reclamaciones de trabajadores por la responsabilidad civil del empresario. En la actualidad, tras la STS (Sala Primera) de 15 de enero de 2008 y, sobre todo, con la promulgación de la Ley 36/2011, de 10 de octubre, reguladora de la jurisdicción social, la cuestión se ha zanjado a favor de la jurisdicción social. También hemos visto las ventajas y desventajas de acudir por una u otra jurisdicción cuando nos encontramos con supuestos dudosos, en los que no queda claro si estamos ante un accidente de circulación o ante un hecho que genera responsabilidad civil empresarial.

Hemos hecho hincapié en los problemas de legitimación procesal para reclamar las correspondientes indemnizaciones, los cuales se plantean, sobre todo, en los casos de fallecimiento del trabajador. Hemos estudiado quiénes están legitimados para reclamar contra el empresario y, en su caso, contra su entidad aseguradora.

Por último, hemos señalado que estos supuestos más dudosos se suelen resolver mediante la interposición de acciones de repetición entre entidades aseguradoras. En ocasiones, la entidad que ha indemnizado al perjudicado, por ejemplo, como hecho de la circulación, reclama contra la entidad que asegura la responsabilidad civil del empresario. En estos casos, además de dilucidar si se trata de un hecho de la circulación o de un hecho empresarial, se plantean otros problemas, como el fundamento de la acción de repetición que se ejercita y la concurrencia de seguros que pudiera haber (artículo 32 de la LCS).

Bibliografía

- ÁLVAREZ LATA, N. «La responsabilidad civil por actividades empresariales en sectores de riesgo», en REGLERO CAMPOS, F. y BUSTO LAGO, J. M. (Coord.), *Tratado de responsabilidad civil*. Tomo II. Aranzadi, quinta edic. 2014.
- ARIAS DOMÍNGUEZ, A., SEMPERE NAVARRO, A. V., *Accidentes Laborales de Tráfico*, Aranzadi, 2.^a edic., Cizur Menor (Navarra), 2011.
- BADILLO ARIAS, J.A., *La Responsabilidad civil automovilística. El hecho de la circulación*. Edit. Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2016.
- BATALLER GRAU, J., LA TORRE CHINER, N. y OLAVARRIA IGLESIA, J. *Derecho de los Seguros Privados*, edit. Marcial Pons, 2007.
- BEZANILLA SÁNCHEZ, J. «El alcance del concepto de hecho de la circulación y la cobertura del seguro obligatorio, según la doctrina del TJUE: Su colisión con el derecho español», *Revista de la Asociación Española de Abogados especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*. N.º 62. Segundo trimestre. Año 2017.
- CASAS PLANES, M. D., *La responsabilidad civil del empresario derivada de accidentes laborales en especial por acoso moral o mobbing*, edit. Civitas, 2013.
- CHECA GARCÍA, M., «Consolidación de la jurisprudencia de la Sala Cuarta del Tribunal Supremo, en relación a las indemnizaciones a satisfacer a los trabajadores perjudicados por accidente laboral, tras las Sentencias de 17 de julio de 2007», *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, n.º 4, año 45, abril de 2009.
- «Accidente de trabajo. cambio de doctrina jurisprudencial. Sentencia de Pleno Sala de lo Social del Tribunal Supremo determinando exclusivamente como daño moral el factor corrector de la tabla IV del sistema valorativo, para los supuestos de incapacidades permanentes», *Revista de Responsabilidad, Circulación y Seguro*, n.º 11, año 50, diciembre de 2014.
- CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ, J. L., *Derecho de daños*, Bosch, 2.^a edic., Barcelona, 1999.
- DE DIOS DE DIOS, M. A., *Culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación*, La Ley, 2012.
- ELGUERO MERINO, J. M., *La responsabilidad civil del empresario y sus seguros*, editorial Fundación INADE, Vigo (Pontevedra), 2017.
- GONZÁLEZ BARRIOS, I. «El seguro obligatorio de automóviles. El seguro obligatorio de viajeros», en BADILLO ARIAS J. A. (dir.), *GPS Derecho de la Circulación*, edit. Tirant lo Blanch, Valencia, 2017.
- GONZÁLEZ CALVÉ, J., *Las indemnizaciones por accidente de trabajo en base al nuevo baremo de tráfico*, Wolters Kluwer, Las Rozas, Madrid, 2018.
- HEBRERO ALVÁREZ, J. I., *El aseguramiento de la responsabilidad civil por daños al medio ambiente*, Dykinson, Madrid, 2002, pág. 12.
- LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J. M. «Prestaciones de la Seguridad Social e indemnizaciones por responsabilidad civil. ¿Proyección sobre los accidentes de circulación?», *XXVI edición del Congreso de Derecho de la Circulación*, Inese, Madrid 26 y 27 de abril de 2010.

- «Efecto expansivo del nuevo baremo de tráfico en la responsabilidad por accidentes laborales», *Revista de la Asociación Española de Abogados especializados en responsabilidad civil y seguro*, n.º 54, 2.º trimestre, año 2015.
- MARTIN CASALS, M. y RIBOT IGUALADA, J., *La responsabilidad objetiva: Supuestos especiales versus cláusula general*, en CÁMARA LAPUENTE, S., *Derecho Privado Europeo*, Colex, Madrid 2003.
- MEDINA ALCOZ, M. «La *compensatio lucri cum damno* en la responsabilidad civil extracontractual: la denominada teoría del descuento», *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, n.º 3, año 41, marzo de 2005.
- MEDINA CRESPO, M. «Comentario a la STS (Sala 4.ª) de 17 de Julio de 2007», *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro* n.º 23 - octubre 2007.
- *Actualización valorista e intereses moratorios en la responsabilidad civil*, edit. Bosch, Barcelona, 2010.
- *La compensación del beneficio obtenido a partir del daño producido*, edit. Bosch, Hospitalet de Llobregat (Barcelona), octubre de 2015.
- «Implicaciones del orden laboral en el nuevo baremo de tráfico», en LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J. y LÓPEZ JIMÉNEZ, A. (Coords.), *Sobre la responsabilidad civil y el nuevo baremo de daños* (Ponencias del XVI Congreso Nacional de la Asociación de abogados especialistas en responsabilidad civil y seguro). Edit. Sepín. Las Rozas (Madrid), 2016.
- MONTERROSO CASADO, E., *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La concurrencia de Causas*, edit. Aranzadi, Cizur Menor (Navarra) 2009.
- MORILLAS JARILLO, M. J., *El seguro del automóvil: el aseguramiento obligatorio de la responsabilidad civil automovilística*, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 1992.
- PINTO ANDRADE, C., *Responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación: resolución de conflictos*, editorial Bosch, L'Hospitalet de Llobregat, Barcelona, 2015.
- REGLERO CAMPOS, L. F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*, Aranzadi, 2.ª edición, Cizur Menor (Navarra), 2007.
- ROGEL VIDE, C., *la responsabilidad civil extracontractual en el derecho español*, Cívitas, Madrid, 1976.
- VICENTE DOMINGO, E., *Los daños corporales. Tipología y valoración*, Bosch, Barcelona, 1994.
- «El daño», en REGLERO CAMPOS, L. F. (Coord.), *Tratado de Responsabilidad Civil*, 4.ª ed., vol. I, Aranzadi, Navarra, 2008.
- YZQUIERDO TOLSADA, M. *Sistema de responsabilidad civil contractual y extracontractual*. Dykinson. Madrid, 2001.
- «Responsabilidad civil por accidentes de trabajo», en REGLERO CAMPOS F. y BUSTO LAGO, J. M. (Coord.), *Tratado de responsabilidad civil*. Tomo II. Aranzadi, quinta edic. 2014.



La *Cátedra Fundación Inade - UDC* es una cátedra institucional de la Universidade da Coruña, que fue instituida el 4 de diciembre de 2015, en virtud de un convenio con Fundación Inade y cuya sede se encuentra en su Facultad de Derecho. Se trata de la primera cátedra española centrada en el diseño y la ejecución de programas académicos sobre gestión de riesgos y seguros.

Con la cátedra se ha pretendido crear un instrumento académico para alcanzar una serie de ambiciosos objetivos estratégicos. Estos objetivos son la divulgación de la transcendencia de la gestión integral de los riesgos en las empresas, la formación de profesionales de la gerencia de riesgos, y la investigación y transferencia de conocimientos en materia de gestión del riesgo y el seguro. Todos ellos se vienen persiguiendo a través de distintos programas de divulgación y formación, destacando los encuentros mensuales entre expertos y empresarios sobre problemas relacionados con la gestión de los riesgos (*Diálogos 2020*) y un curso de posgrado de especialista en gerencia de riesgos y seguros (*Plan Inicia GERENCIARYS*).

En el futuro inmediato se pondrá en marcha un curso de especialización en Responsabilidad Civil, así como un premio cuyo destinatario será aquella empresa gallega que más acciones haya emprendido dentro de su organización en materia de gestión de riesgos. Esta distinción formará parte de los Premios Galicia Segura.

No cabe duda que los vehículos a motor intervienen en muchos accidentes laborales. Por ello, cuando se produce un accidente de trabajo, ya sea en la empresa o fuera de ella, con un vehículo a motor, debemos determinar, en primer lugar, si se dan los presupuestos exigidos por la legislación laboral para que se pueda considerar como un accidente de trabajo. También debemos precisar si, además, estamos ante un hecho empresarial —por concurrir la responsabilidad civil del empresario— o ante un hecho de la circulación —por darse los presupuestos para ello—, puesto que la consideración de una u otra situación tendrá consecuencias jurídicas distintas.

De este modo, al margen de los seguros sociales y otros seguros privados que pudiera tener la víctima o el empresario, puede también concurrir la responsabilidad civil del empresario o/y la del conductor del vehículo, lo que podría acarrear que intervinieran, en su caso, sus respectivas entidades aseguradoras.

En definitiva, en este trabajo, se analizan cómo concurren y como pueden ser delimitadas, en su caso, las distintas responsabilidades que pudiera haber en un accidente de trabajo cuando intervienen vehículos a motor; cómo concurren también las distintas coberturas aseguradoras y, finalmente, qué debe percibir el trabajador accidentado y por qué conceptos, sin olvidarnos de cómo debemos valorar el daño y de los problemas procesales que se pueden plantear en estos casos, a raíz de la jurisprudencia de las Salas I y IV del Tribunal Supremo y de la Ley 36/2011, de 10 de octubre, reguladora de la jurisdicción social.

