



FACULTAD DE DERECHO

**JURISPRUDENCIA RECIENTE SOBRE
ACCIDENTES DE TRÁFICO DOLOSOS Y
SEGURO**

Autor: Guillermo Vega Ruigómez
5º E-3 D
Área: Derecho Civil
Tutor: D. Iñigo Alfonso Navarro Mendizábal

Madrid
Abril 2019

RESUMEN

El presente Trabajo de Fin de Grado consiste en un análisis jurisprudencial de los accidentes de tráfico dolosos en relación con los contratos de seguro. Concretamente, el análisis jurisprudencial se ha realizado a través de Sentencias del Tribunal Supremo, entendiendo que son las que van a dar una mayor perspectiva al asunto.

Para poder realizar este análisis, se va a abordar la problemática de los accidentes de tráfico dolosos teniendo en cuenta, principalmente, dos disposiciones legales: La Ley del Contrato de Seguro y la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor. Por tanto, el trabajo consiste en un desarrollo de los aspectos de las respectivas leyes aplicables a los accidentes de tráfico y dolo; y la interpretación que ha ido haciendo el Tribunal Supremo a lo largo del tiempo.

Mediante este análisis jurisprudencial se va a comprobar como el tratamiento de este tipo de accidentes ha sido cambiante, debido a la controversia entre dos intereses muy marcados, el de las entidades aseguradoras y las víctimas de los accidentes.

Por último, también se hará una reflexión sobre el futuro que depara a los contratos de seguro tras los cambios que la revolución tecnológica va a proponer tanto con los vehículos autónomos, como con las nuevas maneras de contratación tecnológica.

ABSTRACT

This end-of-degree project consist of a jurisprudential analysis of intentional traffic accidents in relation with insurance contracts. In particular, the jurisprudential analysis is going to be done through Sentences of the “Tribunal Supremo” (High Court), understanding that they will give the wider perspective to the study.

In order to begin with the essay, the problem with this kind of accidents is going to be studied, taking into account mainly two legal dispositions: the “Ley del Contrato de Seguro” (Insurance Contract Law) and the “Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor” (Civil responsibility and Insurance in the Circulation of Motorized Vehicles). Thus, the project consists in the analysis of both laws

and the interpretation the High Court has given to the articles related with intentional traffic accidents.

Through this jurisprudential analysis, we are going to prove how the interpretation of this accidents has changed along the years, due to the controversy in between two particular interests: the interest of the insurance entities and the interest of the victims.

Finally, a reflection of how the new technologies are going to change the insurance contracts it is also going to be made, specifically talking about autonomous cars and the new ways of technological contracts.

PALABRAS CLAVE

Seguro, Contrato, Dolo, Acción de Repetición, Víctima

KEY WORDS

Insurance, Contract, Fraud, Recourse Action, Victim

LISTADO DE ABREVIATURAS

LCS: Ley de Contrato de Seguro

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

RD Leg.: Real Decreto Legislativo

STS: Sentencia del Tribunal Supremo

TFG: Trabajo de Fin de Grado

TS: Tribunal Supremo

1. INTRODUCCIÓN	6
1.1 APROXIMACIÓN A LA CUESTIÓN DE INVESTIGACIÓN	6
1.2 OBJETIVOS.....	7
1.3 METODOLOGÍA.....	7
1.4 MARCO JURÍDICO.....	8
2. EL DOLO EN LA LEY DEL CONTRATO DE SEGURO	10
2.1 CONFIGURACIÓN DEL CONCEPTO DE DOLO.....	10
2.2 EL ARTÍCULO 19 DE LA LEY DEL CONTRATO DE SEGURO.....	12
2.3 LAS CONTRADICCIONES DEL ARTÍCULO 19. LA ACCIÓN DE REPETICIÓN.....	14
2.4 LA CLAUSULA LIMITATIVA DE LOS DERECHOS.	16
2.4.1 Concepto	16
2.4.2 Las cláusulas limitativas en los contratos de accidentes de tráfico	18
3. SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE AUTOMÓVILES	20
3.1 NATURALEZA DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE AUTOMÓVILES	20
3.1.1 Seguro Obligatorio de Automóviles	23
3.2 PUNTO DE PARTIDA.	24
3.3 LOS PLENOS DEL TRIBUNAL SUPREMO: CAMBIOS DE CRITERIO EN LA DÉCADA DE LOS NOVENTA.	25
3.4 SITUACIÓN ACTUAL. SENTENCIA DE 8 DE MAYO DE 2007	31
3.5 SENTENCIAS DESDE LA STS DE 8 DE MAYO DE 2007.....	34
3.6 CONCLUSIONES SOBRE SEGURO RESPONSABILIDAD CIVIL RESPECTO A ACCIDENTES DOLOSOS.	36
4. CASO ESPECIAL: CONDUCCIÓN BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL.....	37
5. PREVISIONES DE FUTURO	40
5.1 REFORMA LEGISLATIVA.....	40
5.2 LOS VEHÍCULOS Y LA TECNOLOGÍA DEL FUTURO	42
6. CONCLUSIONES.....	43
7. BIBLIOGRAFÍA.....	46
ANEXO 1: LEGISLACIÓN	50

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Aproximación a la cuestión de investigación

El propósito de este trabajo es analizar la jurisprudencia reciente en los casos en los que se produce un accidente de tráfico de manera dolosa y el papel que juegan los contratos de seguro en estos casos.

Se trata de accidentes complejos en los que muchas partes están involucradas, siendo de especial importancia la figura de las víctimas, a las que lógicamente se les intentará proteger de manera prioritaria. Sin embargo, esto se contrastará con las pretensiones de compañías aseguradoras y de los propios conductores; que van a ser los principales generadores de conflictos. Además, es muy importante tener en cuenta que de un accidente de tráfico que produce daños o lesiones, va a ser necesario determinar la Responsabilidad Civil, un elemento principal a lo largo del desarrollo del trabajo.

Estamos ante una situación que ha venido siendo controvertida durante mucho tiempo y que la doctrina ha ido interpretando de manera diferente. El foco de la cuestión se ha enfocado en diversos conceptos como el de la inasegurabilidad del dolo, hecho y motivo de la circulación, acción de repetición, y otros términos que analizaremos a lo largo del presente trabajo.

Por lo tanto, el presente trabajo va a tratar de analizar los casos de accidentes de tráfico dolosos en los que la jurisprudencia, concretamente la del Tribunal Supremo, para conseguir reunir los criterios empleados a lo largo del tiempo y así poder hacernos una idea fundada y contrastada de como se resolvería cada caso de accidentes dolosos que nos plantearemos.

Como hemos dicho anteriormente, estos accidentes se han caracterizado por la generación de conflictos jurídicos y de inestabilidad jurisprudencial; por lo va a ser muy importante a lo largo del trabajo tener claro en que momento temporal nos encontramos, ya que va a influenciar directamente en el resultado de las sentencias que vamos a comentar.

1.2 Objetivos

En segundo lugar, respecto a los objetivos del presente Trabajo de Fin de Grado, van a estar enfocados en la realización de un análisis de jurisprudencia relevante a la hora de interpretar el contrato de seguro en este supuesto de accidente, y principalmente, aclarar la interpretación que el Tribunal Supremo ha mantenido en los últimos años en los casos de accidentes de tráfico dolosos. Una manera que tendremos de saber si hemos logrado cumplir con el cometido será, una vez desarrollado el TFG, hacernos con los hechos enjuiciados de una Sentencia y poder conocer la manera en la que el Tribunal Supremo los analizaría y fallaría.

No obstante, para poder resolver el objetivo principal, es importante fijar unos objetivos más específicos. Estos objetivos específicos van a basarse en el estudio de cómo los tribunales interpretan cada elemento que influye en los accidentes de tráfico dolosos. Concretamente, tendremos que aclarar aspectos como la intencionalidad de las acciones, el dolo en contratos de seguro, las cláusulas limitativas de derechos, las acciones de repetición, la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tráfico y los accidentes de tráfico causados por un conductor bajo los efectos de bebidas alcohólicas. Dar solución y criterio a cada punto clave, nos permitirá poder dar una respuesta al objetivo principal.

1.3 Metodología

La metodología para el desarrollo del trabajo será la del análisis de jurisprudencia y de publicaciones jurídicas. Principalmente, la investigación se centrará en sentencias del Tribunal Supremo, sin perjuicio de que también se acuda al criterio de otros tribunales cuando la cuestión a tratar lo requiera. Considero importante hablar de las herramientas utilizadas para la búsqueda de información, siendo principalmente las bases de datos que la Universidad Pontificia Comillas pone a disposición de sus alumnos. Entre estas bases de datos se encuentran buscadores de jurisprudencia como Aranzadi o El Derecho, además de otros recursos muy valiosos como Dialnet o Thomson Reuters Pro View. Sin embargo, también he utilizado otros recursos fuera de los dispuestos por nuestra universidad, tales como CENDOJ, vLex o Noticias Jurídicas.

En cuanto al plan de trabajo que se ha seguido a la hora de elaborar el trabajo, consta de dos fases. La primera de ellas ha consistido en una revisión de la literatura; la cual, como se ha comentado anteriormente, ha sido principalmente el análisis de jurisprudencias del Tribunal Supremo. Sin embargo, no ha sido impedimento en ningún caso, para que también se examinen criterios de otros Tribunales y publicaciones jurídicas que nos puedan ayudar a aclarar las determinadas líneas jurisprudenciales que analizaremos. También, se ha acudido a libros y publicaciones jurídicas sobre la cuestión que nos acerquen a conocer como autores relevantes entienden que deberían resolverse estos accidentes. Con esto, lo que se persigue es conseguir una visión más global de la cuestión que contribuya a la formación de un criterio propio sobre una cuestión que admite diversas interpretaciones.

Una vez acabada la fase de la revisión de la literatura, el siguiente fue estructurar el trabajo y empezar con la redacción del mismo.

1.4 Marco Jurídico

El trabajo va a girar en torno a dos textos jurídicos que van a servir de referencia a lo largo de todo el desarrollo del propio TFG. Se trata de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro¹ y del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor².

La Ley de Contrato de Seguro (en adelante LCS) establece un marco legal que regula todo contrato de seguro que se firme en territorio español. Acudiremos a ella para conocer sus disposiciones que nos afectan en este trabajo y aplicarlas al caso concreto de los seguros de accidentes de tráfico. Concretamente, los artículos que vamos a estudiar principalmente van a ser el artículo 19 LCS, en el que se excluye la posibilidad de

¹ Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.

² Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor

asegurar actuaciones dolosas; el artículo 76 LCS, donde se configura la acción de repetición; además de otros como el 1 y el 3LCS.

En cuanto al Real Decreto Legislativo 8/2004 (al que se hace referencia a lo largo del trabajo como LRCSCVM) será el que tendremos que acudir en materia de responsabilidad civil en accidentes de circulación desde su entrada en vigor en noviembre de 2004, teniendo que acudir a disposiciones legislativas anteriores al hablar de la interpretación de Sentencias y criterios con fechas anteriores a la de la vigencia de la norma (destaca el Decreto 632/1968³). Este Real Decreto aprueba un Texto Refundido en el que se recogen las principales disposiciones que regula la relación entre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, y será la referencia que vamos a tener a la hora de interpretar la responsabilidad civil en los accidentes de tráfico, y en concreto, de los accidentes de tráfico dolosos⁴. Aunque se detallará cuando llegue el momento oportuno, para las disposiciones que abarcan este TFG, de la LRCSCVM van a ser de especial importancia la inclusión o no de los actos dolosos dentro del “hecho de circulación” en el artículo 1, y la facultad de repetición del artículo 10⁵, que como podemos intuir guardan directa relación con algunos de los artículos aplicables de la LCS.

Por lo tanto, con la ayuda de estas dos normas va a ser posible realizar el presente trabajo, lo que no es óbice para que si, en un momento dado, la cuestión que se esté tratando requiera revisar otras normas, haya que atender a estas últimas.

³ Decreto 632/1968, de 21 de marzo, Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (BOE 8 de abril de 1968, vigente hasta el 06 de noviembre de 2004).

⁴ Para hacer referencia a este Real Decreto como al Decreto 68/1968 de Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (que es la norma aplicable con anterioridad a noviembre de 2004) se va a emplear su acrónimo LRCSCVM.

⁵ Artículo 7 si hablamos del Decreto 63/1968.

2. EL DOLO EN LA LEY DEL CONTRATO DE SEGURO

Una vez completado el apartado introductorio, es el momento de comenzar con el análisis jurisprudencial de los preceptos de la LCS relevantes en el caso concreto de los seguros de accidentes de tráfico.

2.1 Configuración del concepto de dolo

El tratamiento jurídico que ha recibido la cobertura o no de las conductas dolosas en los contratos de seguro ha sido motivo de controversia a lo largo de los últimos años, lo que ha dividido tanto a autores como a la propia jurisprudencia a la hora de entender e interpretar si se puede asegurar una conducta dolosa o no.

Para poder abordar el asunto del dolo en el ámbito de los accidentes de tráfico y el contrato de seguro, es necesario remitirnos en primer lugar al artículo 19 de la LCS. En dicho artículo, situado en la sección tercera del título primero de la LCS, el legislador decide no emplear el concepto de “dolo”, sino que opta por el de “mala fe”. Este será el primer asunto de controversia ya que será necesario delimitar el alcance de las conductas que se pretenden excluir de la cobertura de los seguros.

Art. 19: “El asegurador estará obligado al pago de la prestación, salvo en el supuesto de que el siniestro haya sido causado por mala fe del asegurado.”

Se trata de una modificación que el legislador realizó con respecto al Proyecto de la misma Ley⁶, en el cual se hablaba de dolo de manera extendida y no de “mala fe”, que es como al final acabó publicado en la LCS. Esto fue consecuencia de las enmiendas que el propio proyecto recibió, probablemente para evitar la asimilación del dolo de la LCS con el dolo penal estrictamente, lo que podría desviarse de lo realmente pretendido por el artículo. Explicado con otras palabras, se corría el riesgo de que, a la hora de interpretar actuaciones intencionadas y civilmente reprochables, no se considerasen excluidas de la

⁶ Sánchez Calero, F. (Director), Tirado Suárez, F.J., Fernández Rozas, J.C., Tapia Hermida, A.J., Fuentes Camacho, V., *Ley de Contrato de Seguro. Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, y a sus modificaciones*. Editorial Aranzadi, cuarta edición, 2010, p. 443-465.

cobertura del seguro al no constituir un ilícito penal. La solución fue, por tanto, acuñar “mala fe” como concepto más amplio y que tuviera en consideración las actuaciones dolosas en un sentido menos estricto que el que podría haberse plasmado de haber utilizado el término dolo.

Este debate terminológico, que influía directamente en muchos debates jurídicos, llegó hasta las altas instancias del Tribunal Supremo, quién interpretó en la misma línea el concepto de mala fe. En concreto, en la **STS de 20 de julio de 2005**⁷ el Tribunal Supremo establece que *“mala fe, en la que, indudablemente, hay que incluir el acto realizado con dolo por el asegurado, con lo que se excluirían, en principio, las consecuencias civiles, no asegurables, de los actos cometidos por dicho asegurado”*.

Completando esta Sentencia, un año más tarde vuelve a pronunciarse el Tribunal Supremo al respecto en la **STS de 9 de junio de 2006**⁸. En ella confirma la doctrina de Sentencias anteriores y la profundiza con el siguiente párrafo: *“El término “mala fe” usado por el artículo 19, lo relevante es que ha de tratarse de un acto consciente y voluntario del asegurado. Ha de ser un acto intencional y malicioso del asegurado. La conducta del asegurado requiere, por un lado, que sea un acto consciente y voluntario y, por otro, antijurídico. El segundo requisito, de la antijuridicidad, viene dado por la intención del asegurado de violar una norma o deber de comportamiento, cual es simplemente el respeto al principio de la buena fe contractual.”*

Lo que está haciendo realmente el Tribunal Supremo en esta Sentencia es fijar unos requisitos o condiciones, los cuales una vez entendiéndose cumplidos, la acción examinada quedará excluida de la cobertura del contrato de seguro, y por tanto poder ser llamadas dolosas. Por lo tanto, estaremos ante un acto de mala fe si se ha producido de manera intencionada por el actor y, además, siendo consciente que el acto que pretende realizar tiene consecuencias jurídicamente reprochables, llevarlo a cabo de todas formas. Entonces, poco importará que la acción tenga consecuencias penales o civiles, ya que si cumple los requisitos anteriores entrará dentro del paraguas de mala fe y no podrá ser de ninguna manera objeto de cobertura de un seguro.

⁷ Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo, de 20 de julio de 2005, n. 631/2005 (RJ 2005/5099)

⁸ Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo, de 9 de junio de 2006, n. 639/2006 (RJ 2006/8202)

Para muchos de los autores más contrastados en el mundo de los seguros, entre los que podemos citar a Sánchez Calero⁹, quien dice al respecto que “*ha de ser un acto intencional y malicioso del asegurado*”, interpretación que gira en la misma línea que la del Supremo y que pretende así amparar el denominado dolo civil, que en los accidentes de tráfico deba ser considerado una actuación de “mala fe”. Otros como Yzquierdo Tolsada¹⁰ optan por una equiparación del término dolo con el de la culpa grave¹¹ con la posibilidad de pactar en el propio contrato las condiciones que engloban la culpa grave.

Por lo tanto, podemos entender el concepto de mala fe como un término que engloba tanto el dolo penal como el civil, y que cada acción que se este examinando debe cumplir los requisitos de ser intencionada y antijurídica.

2.2 El artículo 19 de la Ley del Contrato de Seguro.

Una vez aclarado el problema de la interpretación de la mala fe, podremos analizar el fondo del propio artículo 19 LCS. El contenido del artículo es la exclusión de la obligación del pago de la prestación para la aseguradora, cuando la acción que origine el derecho de percepción de ella haya sido causada por mala fe del asegurado.

Si seguimos con el razonamiento anterior, podríamos decir que la compañía aseguradora quedaría exonerada del pago de la prestación pactada en el Contrato de Seguro, en el caso de que el asegurado haya realizado una actuación “intencionada y antijurídica”.

Pese a que la redacción y la intención del artículo parece, en mi opinión, clara y se presenta como una excepción a la obligación de pago de la prestación una vez se haya producido el evento objeto de seguro, regulada en el primer artículo de la LCS¹²; para

⁹ Sanchez Calero, F., *Ley de Contrato cit.*

¹⁰ Yzquierdo Tolsada, M., *El Seguro de Responsabilidad Civil ante los Daños Causados Intencionadamente (con una particular atención al seguro de los administradores societarios, ante el concurso de acreedores culpable)*. Editorial Civitas, primera edición, 2013. Encontrado vía Thomson Reuters ProView en el capítulo II.

¹¹ En este mismo encontramos el artículo 48 LCS, que al hablar del seguro de incendios dice: “*El asegurador no estará obligado a indemnizar los daños provocados por el incendio cuando éste se origine por dolo o culpa grave del asegurado.*”

¹² LCS; Art. 1: “*El contrato de seguro es aquel por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura a indemnizar,*

algunos autores puede dar lugar a equivocaciones por la manera en la que está planteado. Concretamente, esta corriente considera que se puede deducir del artículo que la empresa aseguradora “en todo caso, está obligado al pago de la indemnización, salvo en el supuesto que el siniestro se produzca por mala fe del asegurado”¹³; por lo que el artículo más que una excepción, sería una regulación del régimen de pago de las indemnizaciones. Sin embargo, la del artículo 19 no es la única excepción al deber de pago de la prestación, tal y como podemos observar en los artículos XX, por lo que no se puede decir que el artículo 19 pretenda establecer el régimen de pago de los Contratos de Seguro, sino que es un complemento de carácter negativo a lo que se deriva del primer artículo.

Se trata por tanto de una excepción al, que, para Sánchez Calero, su redacción puede dar lugar a equivocaciones. La clave en esta afirmación de Sánchez Calero, en mi opinión acertada, reside en el “en todo caso”. Para otros autores como Badillo Arias¹⁴, este problema no existe ya que entiende que claramente el art. 19 trata la exclusión de los actos de mala fe, y no es una regulación estricta de la obligación del pago de la prestación. Mi opinión personal, va más en esta última línea, ya que tanto por su situación dentro del articulado de la propia LCS como por el propio contenido del artículo me parece claro su carácter excepcional.

No obstante, sin restarle importancia a la delimitación conceptual del artículo 19, lo verdaderamente relevante del mismo es su contenido, que excluye la posibilidad de asegurar el dolo. Se trata de un artículo esencial a la hora de comentar la jurisprudencia de accidentes de tráfico, ya que su interpretación es clave para determinar la liberación del pago de la indemnización siempre que haya una conducta dolosa.

dentro de los límites pactados, el daño producido al asegurado o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones convenidas.”

¹³ Sánchez Calero, F., *Ley de Contrato* cit.

¹⁴ Badillo Arias, J.A., *El dolo y la culpa grave en el Contrato de Seguro*. Revista de Estudios Jurídicos UNESP, 2010, p. 88. “*el art. 19 LCS no pretende regular el régimen de la obligación de pago de la prestación del asegurador, sino a determinar que el asegurador no se hará cargo de la prestación en caso del que el siniestro sea causado por mala fe del asegurado*”

2.3 Las contradicciones del artículo 19. La acción de repetición.

Como hemos visto anteriormente, el artículo 19 de la LCS es la herramienta por la cual las entidades aseguradoras pueden liberarse de pagar indemnizaciones en caso de dolo. Se trata de un artículo legal cuya importancia es grande y que, sin embargo, entra en contradicción con otra figura de la misma ley: la acción de repetición del artículo 76 LCS.

En el artículo 76 de la LCS se enuncia lo siguiente: *“El perjudicado o sus herederos tendrán acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar, sin perjuicio del derecho del asegurador a repetir contra el asegurado, en el caso de que sea debido a conducta dolosa de éste, el daño o perjuicio causado a tercero.”*

Por lo tanto, en el artículo 76 se menciona el derecho a acción directa de los perjudicados contra el asegurador. Esta acción de repetición consiste en que la aseguradora tendrá que abonar la indemnización en cuestión; pero a continuación, se le añade la facultad de ejercer una acción de repetición para que el asegurado responda de su actuación en el caso de haber sido causado por una conducta dolosa.

Es ciertamente un artículo desconcertante, ya que el legislador, de manera indirecta está admitiendo la posibilidad de reclamar a la entidad aseguradora, pese a que la conducta que origina la prestación haya sido causada de manera dolosa. Recordando el artículo 19 LCS, en el que se excluía la obligación de pago en estos supuestos, hubo quien interpretó¹⁵ que este artículo no tiene sentido, ya que, al existir la facultad de ejercitar una acción de repetición en caso de los accidentes dolosos, se parece estar reconociendo algo que legalmente no es válido, como la posibilidad de incorporar la cobertura de un delito doloso en las pólizas de los seguros. Es decir, este artículo debilita el artículo 19 LCS, al permitir que una aseguradora pague los daños causados por un accidente doloso, cosa que no puede darse si volvemos al punto del que hemos partido.

¹⁵Arquillo Colet, B., *Acción directa en el seguro de responsabilidad civil y daños dolosos de vigilantes de seguridad*. Revista InDred 2/2006, Barcelona.

La acción de repetición es una facultad que, nace de un a conducta ilícita realizada por el asegurado y de la cual el propio asegurado es responsable¹⁶. Se trata de una acción que va anclada al propio contrato de seguro, y que sin él no tiene sentido; y que, además, debe estar directamente relacionada con el daño que haya producido el accidente o siniestro, ya que de otra manera carecería de sentido esta acción.¹⁷

Si buscamos respuesta al por qué de la existencia del artículo 76 LCS, el motivo razonable por el que la LCS ha abierto una vía para la reclamación de actuaciones dolosas es, precisamente, para proteger los intereses de quién ha sufrido el accidente cuya situación podría verse en una situación muy vulnerable si las propias víctimas solo tuviera acción directa contra el asegurado, quedando a completa merced de las circunstancias del infractor. Por ello, se añade una acción de repetición, con la que la compañía aseguradora es quien debe hacer frente a la reparación de los daños causados por su asegurado, con la opción de repetirse contra al mismo por vía de esta acción.

Considero que el artículo 76 persigue un resultado necesario y que correctamente ha sido introducido en la LCS, ya que de no haber alguna similar los perjudicados tendrían que hacer frente a problemas como la insolvencia o el impago de los asegurados. La solución opta por desplazar el riesgo de impago a quien es, probablemente la parte más fuerte en estas situaciones: las compañías aseguradoras. Este desplazamiento del riesgo de impago hacia las aseguradoras se ha entendido como parte de su riesgo de negocio, que deben asumir al iniciar su actividad como compañía. Quizá la solución para evitar los problemas de contradicciones entre el 19 y el 76 LCS pasen por una adaptación del uno con el otro, o incluso con una simple aclaración que reafirme la imposibilidad de asegurar el dolo, y que la acción de repetición no se puede entender como consecuencia de la cobertura, sino que es una relación extracontractual entre aseguradora y asegurado.

La existencia de la acción de repetición se replica en el artículo 10 de la LRCSCVM¹⁸, donde como al igual que en el 76 LCS, se faculta al asegurador, una vez pagada la indemnización, si: *“a) Contra el conductor, el propietario del vehículo causante y el*

¹⁶ Sánchez Calero, “Artículo 76. Acción directa contra el asegurador”, *Ley de Contrato de Seguro*, p.1740

¹⁷ Veiga Copo, A., *Tratado cit. Tomo I*, p.639-640

¹⁸ Con anterioridad a noviembre de 2004, que entra en vigor la reforma de la LRCSCVM con el RD Leg 8/2004

asegurado, si el daño causado fuera debido a la conducta dolosa de cualquiera de ellos o a la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas”.

Por tanto, la problemática anteriormente explicada vuelve a suceder en la LRCSCVM, lo que puede dar lugar a confusiones a la hora de tratar el dolo. Se trata de una acción, que, si se aplican los argumentos teóricos de derecho de daños y de responsabilidad civil, puede parecer completamente incorrecta y fuera de lugar; pero que si intentamos pensar desde un punto de vista más pragmático y aplicado a la realidad de los accidentes de tráfico dolosos, es evidente que se debe proteger a las víctimas de alguna manera, ya que sus daños cubiertos no debe estar condicionado a que el conductor doloso pueda hacer frente al pago o no. Por lo tanto, por figuras como la acción de repetición podemos entender que el contrato de seguro tiene una finalidad dual¹⁹, que por una parte trata de proteger la eventualidad de un siniestro y reparar el patrimonio del asegurado una vez este haya sufrido un siniestro; y a su vez de proteger a las víctimas mediante un vínculo extracontractual.

2.4 La cláusula limitativa de los derechos.

2.4.1 Concepto

No podemos olvidar que, pese a que los contratos de seguro tienen su regulación propia en la LCS, se rigen también por la teoría general de los contratos del Código Civil. Dentro de la regulación que reciben los contratos en el Código Civil; en el artículo 1255 se establece que *“los contratantes pueden establecer los pactos, cláusulas y condiciones que tengan por conveniente, siempre que no sean contrarios a las leyes, a la moral ni al orden público.”*

Esta libertad de pactos del CC es de gran importancia en los seguros de accidentes, ya que la voluntad de las partes servirá para delimitar que objetos serán cubiertos por la póliza. En concreto, son muy comunes las denominadas “cláusulas limitativas de los

¹⁹ Veiga Copo A, *Tratado cit.*, Tomo II, p. 416

derechos”, las cuales permiten pactar contratos de seguro con pólizas que se adapten a cada situación. En la LCS se admiten este tipo de cláusulas en el artículo 3, pero se pone como requisito que deben ser aceptadas expresamente y por escrito por los asegurados. El artículo 3 sirve como norma de transparencia, para que quien firma el contrato de seguro pueda conocer las condiciones por las que quedará sometido una vez firme el mismo²⁰.

Artículo 3 LCS: *“Las condiciones generales, que en ningún caso podrán tener carácter lesivo para los asegurados, habrán de incluirse por el asegurador en la proposición de seguro si la hubiere y necesariamente en la póliza de contrato o en un documento complementario, que se suscribirá por el asegurado y al que se entregará copia del mismo. Las condiciones generales y particulares se redactarán de forma clara y precisa. Se destacarán de modo especial las cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados, que deberán ser específicamente aceptadas por escrito...”*

Es necesario no confundir las cláusulas limitativas de derechos del asegurado con las cláusulas limitadoras del riesgo, cuestión que ha sido objeto de largas discusiones a lo largo del tiempo. Conceptualmente, podemos decir que las cláusulas limitadoras del riesgo como aquellas que, una vez se ha delimitado el riesgo y las específicas coberturas del seguro, condicionan o varían lo pactado²¹. Por lo tanto, las cláusulas limitadoras del riesgo serán las que den forma al propio contrato de seguro, mientras que una cláusula limitativa de los derechos es aquella cuyo contenido modifica las condiciones concretas una vez el riesgo ya ha quedado pactado entre las partes.

El Tribunal Supremo en la **STS de 11 de septiembre de 2006**²², establece la manera de diferenciar ambas cláusulas para evitar la incertidumbre al respecto. Serán cláusulas delimitadoras del riesgo aquellas que *“tienen por finalidad delimitar el objeto del contrato, de modo que concretan: 1. que riesgos constituyen dicho objeto, 2. En qué cuantía, 3. Durante que plazo y 4. En qué ámbito temporal”*. Por otra parte, *“serán*

²⁰ Isern Salvat, M.R. *Las condiciones generales del contrato de seguro*. Revista de Derecho Mercantil nº 292, 2014, págs.457-488

²¹ López García de la Serrana, J., *Consideraciones sobre la diferenciación entre cláusulas delimitadoras y limitadoras del riesgo, con especial mención a las cláusulas lesivas o sorpresivas*. Revista Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil num.104, mayo-agosto 2017, p. 104-128.

²² Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo, de 11 de septiembre de 2006, n. 853/2006 (RJ 2006/6576)

cláusulas limitativas de derechos las que se dirigen a condicionar o modificar el derecho del asegurado y por tanto la indemnización, cuando el riesgo objeto del seguro se hubiere producido.”

Esta distinción es importante, ya que solamente estas últimas serán las que tengan que cumplir con las exigencias formales del artículo 3 LCS, que serán las que tengan mayor relevancia en el caso de los accidentes de tráfico, ya que en este tipo de seguros son muy habituales.

2.4.2 Las cláusulas limitativas en los contratos de accidentes de tráfico

Tal y como ya hemos mencionado en el apartado que precede, las cláusulas limitativas van a jugar un papel muy significativo a la hora de dar razón a la aseguradora o a los asegurados de accidentes de tráfico. Será extraño el caso en el que un contrato de accidentes de tráfico no contenga una cláusula que excluya el deber de pagar la prestación de la aseguradora, si el asegurado en el momento de sufrir el accidente se encuentra en estado de embriaguez.

De hecho, en casi la totalidad de los contratos de seguro de accidentes de tráfico, se incluyen las cláusulas limitativas de derechos. El problema que aparece con ellas es que en numerosas ocasiones el asegurado no las firma conscientemente, o están ocultas en las pólizas por lo que, en ocasiones, aunque se encuentren firmadas no serán válidas debido a que el consentimiento tiene que ser expreso.

Como los requisitos formales de la LCS para la validez de estas cláusulas son ampliamente interpretables habían hecho que estas fueran inconsistentes. Por ello, el Tribunal Supremo consideró necesario entrar en la cuestión y fijar unos parámetros comunes para aplicar las cláusulas, tal y como hemos comentado, con la **STS de 11 de septiembre de 2006**. Estos criterios se han ido forjando a lo largo de las diferentes Sentencias que ha dictado el Tribunal Supremo a lo largo de los últimos años.

En concreto, la **STS de 22 de diciembre de 2008**²³, la cual resuelve un caso en el que una persona contrata un seguro de accidentes en la cual se encontraba una cláusula limitativa en caso de sufrir un accidente estando bajo los efectos del alcohol. El tomador del seguro firma su consentimiento y que ha leído y entendido las limitaciones de la póliza. Más adelante, el asegurado fallece en un accidente de tráfico y las autoridades pertinentes determinan una cantidad de alcohol en sangre muy por encima de lo permitido por la ley. El TS, resolviendo la validez o no de esta cláusula limitativa, fija *“como expresión de un principio de transparencia legalmente impuesto, los requisitos de: ser destacadas de modo especial y ser específicamente aceptadas por escrito”*.

En otras sentencias, como la **STS de 14 de julio de 2015**, se profundiza en estos requisitos, concretamente en el de estar destacado de modo especial, explicando que *“tiene la finalidad de que el asegurado tenga un conocimiento exacto del riesgo cubierto”*. Además, esta última Sentencia se pronuncia sobre un asunto interesante, ya que trata el caso en el que el actor, que había firmado un seguro con una cláusula limitativa como las anteriores, reclama la indemnización a la aseguradora, tras el fallecimiento de su hijo en un accidente de tráfico. La aseguradora se opone al pago, ya que el fallecido estaba conduciendo en estado de embriaguez en el momento del accidente, y había estampado su firma en la póliza del seguro. El actor defendió que, pese a que él si que firmo y era consciente de la cláusula, su hijo no pudo hacerlo con la diligencia debida. El TS resolvió dándole la razón al padre, ya que para que la cláusula fuera válida, los requisitos formales anteriormente comentados deberían haber sido tanto como para al padre como al hijo.

Las cláusulas limitativas de derechos serán por tanto oponibles a quienes las firme, en las condiciones formales que la LCS y la jurisprudencia exigen; tanto sea el asegurado como el tomador. Este será el criterio definitivo para analizar la validez o no de las mismas. En el epígrafe número cinco de este trabajo se va a profundizar en los accidentes de tráfico en los que el conductor circula bajo la influencia de bebidas alcohólicas; donde lo explicado en este apartado se verá aplicado en casos reales de Sentencias conocidas por el Tribunal Supremo, y en el que acumulan una gran relevancia las clausulas limitativas de derechos para determinar las coberturas de las pólizas de los seguros de accidentes.

²³ Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo, de 22 de diciembre de 2008, n. 1029/2008 (RJ 2009/161)

3. SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE AUTOMÓVILES

Entramos con este epígrafe ahora al tratamiento jurisprudencial del seguro de Responsabilidad Civil de Automóviles. Se trata de una parte fundamental del trabajo ya que es en materia de Responsabilidad Civil cuando se puede ver las aplicaciones jurisprudenciales del dolo en los accidentes de tráfico.

3.1 Naturaleza del seguro de Responsabilidad Civil de Automóviles

Los seguros de responsabilidad civil son una modalidad de los seguros de daños, que, sin embargo, tienen una gran complejidad y que han ido evolucionado hasta configurarse prácticamente como una modalidad propia de seguros.

Dentro de la modalidad propia de los seguros de Responsabilidad Civil, uno de los más comunes y relevantes es el seguro de automóviles. Según establece el artículo 1 de la LRCSCVM: *“El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación”*. Por lo tanto, del hecho de conducir un vehículo nace una responsabilidad, lo que se justifica la existencia de los seguros.

El responsable civil en un accidente de tráfico tendrá que afrontar el pago de una indemnización, por lo que gana aquí un peso considerable la figura de los seguros. En el caso particular de los accidentes de tráfico, el legislador y la jurisprudencia en España han tendido a proteger²⁴ a las víctimas de este tipo de accidentes, cosa que podemos comprobar algunas de las exigencias legales al respecto, como la de la obligación a todo conductor de tener contratado un seguro de responsabilidad civil si desea circular. Es por

²⁴ Con respecto a la necesidad de un aseguramiento obligatorio dice Veiga (*Tratado cit., Tomo II, p. 486*): *“Las víctimas, tanto en pérdidas de la vida humana como en los lesionados, los daños materiales etc., no solo han convulsionado las conciencias y el paso del legislador, sino que han hecho evolucionar ámbitos de aseguramientos, consideraciones respecto al resarcimiento e indemnización del daño, el papel y la protección del tercero víctima, los baremos, etc.”*

esto por lo que existe un seguro de responsabilidad civil de obligatorio contrato en el ámbito de la circulación en automóviles: el Seguro Obligatorio de Automóviles.

Por tanto, la Responsabilidad Civil será un elemento clave a determinar en los accidentes dolosos y para ver como se regula la misma tendremos que acudir al texto legal oportuno: la LRCSCVM. Se trata de un texto refundido que regula la responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación, y la tendremos en cuenta para ver como la ha interpretado el Tribunal Supremo a lo largo del tiempo, y de como ha ido evolucionando la legislación en materia de responsabilidad civil a la par de las decisiones del Tribunal. Este texto legal entró en vigor en 2004, por lo que, en relación con lo que vamos a comentar próximamente, solo será de aplicación desde su entrada en vigor. Para todo lo visto con fecha anterior a noviembre de 2004, lo haremos desde el punto de vista de la norma vigente en cada momento.

Antes de ver como han aplicado los Tribunales la Responsabilidad Civil a lo largo del tiempo, es conveniente comentar la legislación vigente anterior al RD Leg 8/2004. En concreto, el Decreto 632/1968, de 21 de marzo, Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, va a ser la disposición que vamos a tener en cuenta para todo lo acontecido antes de noviembre de 2004.

En su artículo 1, concretamente en su cuarto punto, a la hora de delimitar el concepto de hecho de accidente, se determina que *“no se considerarán hechos de la circulación los derivados de la utilización del vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes”*. Esto quiere decir que, a la luz del 1.4, no podremos considerar como “hecho de accidente” y por tanto no podrá ser cubierto por un seguro de Responsabilidad Civil. Además, es también remarcable que en este mismo texto legal, se puede encontrar en su Anexo primero, un sistema de valoración de los daños previstos en la propia ley, y entre este sistema tampoco se incluyen los delitos dolosos. Este mismo artículo 1.4 del Decreto se replicó en el RD Leg 8/2004 en el artículo 1.6, por lo que la consideración que tienen sobre los accidentes dolosos es la misma.

Analizando la naturaleza del artículo, la postura defendida por autores como Soto Nieto²⁵, los cuales a tenor de los artículos 19 LCS y 1.6 LRCSCVM²⁶, entienden que el asegurador queda liberado en todo caso, si la acción ha sido dolosa. Mientras, por otra parte, hay quienes mantienen que el artículo 19 LCS no debe aplicarse en el caso de la Responsabilidad Civil, al ser un artículo diseñado para los seguros de daños propios²⁷. Este último argumento parece verse reforzado si tenemos en cuenta que tanto en la LCS como en la LRCSCVM²⁸ existe la facultad de las aseguradoras de repetir contra aquel que haya causado un accidente de manera dolosa.

Lo que supone la exclusión de los accidentes dolosos del concepto “hecho de circulación” tanto del presente Decreto como del Reglamento del Seguro Obligatorio de Automóvil²⁹, es que si se consideran de ese modo no cabría un seguro de Responsabilidad Civil, por lo que la aseguradora quedaría liberada del pago. La determinación de esto último ha sido un quebradero de cabeza para jueces y magistrados a lo largo del tiempo, ha supuesto que la normativa se haya interpretado de diferentes maneras, produciendo vaivenes en la jurisprudencia al respecto.

Dentro de la propia Responsabilidad Civil de los accidentes de tráfico, cabe decir que la LRCSCVM reconoce tres supuestos en los que el conductor queda exonerado de la Responsabilidad Civil. Estos tres supuestos vienen recogidos en el artículo 1 de la LRCSCVM y son la culpa exclusiva de la víctima³⁰, la fuerza mayor extraña a la conducción o funcionamiento del vehículo y la concurrencia de culpas.

Por ello, salvo estos tres supuestos reconocidos en la LRCSCVM, el conductor será responsable de los daños que cause con motivo de la circulación.

²⁵ Soto Nieto, F., *Daños originados por actuación dolosa del asegurado*, Diario de la Ley Nº 7872, 2012;

²⁶ Artículo 1.4 si hacemos referencia al Decreto

²⁷ Reglero Campos, L.F. (Director), Badillo Arias, J.A. (Coordinador), Fernández Martín, M.J., Fuentes Camacho, V., González Barrios, I., Veiga Copo, A., *Accidentes de circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*. Editorial Aranzadi, tercera edición, 2013, vía Thomson Reuters ProView en el capítulo II, punto VI.

²⁸ Artículo 76 LCS y 7 Decreto 632/1968

²⁹ Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (BOE 13 de septiembre de 2008)

³⁰ Se habla de culpa exclusiva de la víctima desde los cambios introducidos por la Ley 35/2015 (de 22 de septiembre de 2015 de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación), ya que con anterioridad la LRCSCVM hacía referencia a este supuesto como “conducta del perjudicado”.

3.1.1 Seguro Obligatorio de Automóviles

Los accidentes de tráfico han alcanzado una magnitud tanto en materia de seguro como incluso a nivel social, que han derivado en que el legislador haya decidido obligar a todos los conductores a tener contratado un seguro que cubra, como mínimo, los daños y lesiones ocasionadas a terceros.

Se trata de un seguro sujeto, como todo contrato de seguro, a la LCS; pero, además, tiene su también su propia regulación especial en el Real Decreto 1507/2008, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. Además, en ciertos casos aparecerá la figura del Consorcio de Compensación de Seguros, que cubrirá los daños y lesiones causadas en los supuestos y en la forma que se señala en el artículo 11 LRCSCVM; de entre los que destaca cuando no se conoce la identidad del vehículo que causa el accidente o cuando el vehículo ha sido sustraído o robado³¹.

Como se ha comentado en el apartado anterior, el Seguro Obligatorio de Automóviles tiene la clara finalidad de ofrecer a las víctimas de los accidentes de tráfico protección. Según Badillo Arias³², *“La regulación de la responsabilidad civil automovilística y el seguro que la ampara, junto con otros mecanismos, constituyen la mayor garantía de las víctimas de los accidentes de circulación, para que sean resarcidas en toda su integridad de los daños y perjuicios que sufran como consecuencia de dichos accidentes”*.

Es decir, mediante la obligación a todos los conductores a tener cubierta su Responsabilidad Civil como mínimo para cubrir los daños causados a terceros, se está volviendo a manifestar la clara voluntad del legislador de proteger a las víctimas, una tendencia que se puede apreciar a lo largo de este trabajo.

³¹ Art. 11 .1 a) y c) del Real Decreto Legislativo 8/2004, LRCSCVM

³² Badillo Arias, J.A., *La Responsabilidad Civil automovilística*. El hecho de la circulación. Editorial Aranzadi, primera edición, 2016, vía Thomson Reuters ProView en el capítulo “Introducción”

3.2 Punto de partida.

Una vez comentada la naturaleza y justificación de los seguros de Responsabilidad Civil de automóviles, es el momento de ver como la jurisprudencia la ha ido tratando a lo largo de los últimos años.

Las diferencias de interpretación de la LCS y LRCSCVM se reflejaron en las decisiones adoptadas en la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo, durante los años noventa. Las Sentencias que trataban el asunto no eran uniformes, pudiendo fallar por las dos posturas (cobertura o no de actuaciones dolosas) según el caso en cuestión. Por ejemplo, la **STS de 10 de julio de 1995**³³, determinó que un accidente causado dolosamente no podía estar cubierto por el Consorcio de Compensación de Seguros, y que la acción de repetición que permite tanto la LCS como la LRCSCVM, existe para cubrir los gastos determinados en los cuales se haya podido incurrir entre que ocurre el accidente y se prueba que es doloso (ambulancia, hospital, etc).

Por otra parte, al mismo tiempo, el Tribunal Supremo también fallaba de la manera opuesta, como en la **STS de 12 de noviembre de 1994**³⁴, en la que se dice que *“El artículo 19 lo que excluye es que el asegurador esté obligado a indemnizar al propio asegurado por el siniestro producido por mala fe de éste (por ejemplo, en el caso presente si reclamara por daños resultantes en el propio vehículo).”* Esto quiere decir que solamente se excluiría la cobertura con respecto al conductor doloso, pero no así, con las propias víctimas. Por lo tanto, en esta Sentencia reconocía la cobertura del seguro con el objetivo de proteger los intereses de las víctimas.

Como podemos ver, se estaba incurriendo en una situación de inseguridad jurídica en la que no se gozaba de unos criterios claros para determinar cuando correspondía o no la cobertura de los daños y lesiones por acciones dolosas.

³³ Sentencia de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, de 10 de julio de 1995, n. 858/1995 (RJ 1995/5438)

³⁴ Sentencia de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, de 12 de noviembre de 1994, n. 1971/1994 (RJ 1994/8917)

3.3 Los Plenos del Tribunal Supremo: Cambios de criterio en la década de los noventa.

Ante esta compleja tesitura, el Tribunal Supremo decide en **Pleno no jurisdiccional del día 14 de diciembre de 1994**³⁵, poner solución al asunto, abordando la controversia a través del concepto de “motivo de circulación” Los magistrados del Tribunal Supremo entendieron que el propio concepto no diferenciaba si el accidente era doloso o no, por lo que si se trata de un accidente de tráfico siempre quedaría encuadrado en el marco de “motivo de circulación”.

Por contra, el Pleno no consiguió enterrar la polémica, como podemos comprobar si vemos que en una Sentencia ya citada (**STS de 10 de julio de 1995**), que tuvo lugar con fecha posterior al Pleno, se falla de manera diferente a lo que se había acordado en la Sala de lo Penal apenas siete meses antes. Esto llevó a que solamente tres años más tarde, se tiene que volver a convocar otra vez **Pleno no jurisdiccional de la Sala Segunda del Tribunal Supremo**³⁶, el día 6 de marzo de 1997 tuviera que volver a tratar la cuestión para guiar el tratamiento jurídico de este tipo de accidentes de tráfico y dar una solución más completa. Se acuerda entonces, que los daños causados a las víctimas de accidentes de tráfico dolosos fueran cubiertos por el Seguro Obligatorio, cuando hayan sido producidos “con motivo de la circulación”³⁷. Es decir, las compañías de seguros, aunque la persona asegurada hubiera actuado de mala fe y pese a lo que dicen el 19 LCS y el 1 LRCSCVM, deberán pagar la indemnización con los límites del Seguro Obligatorio, cuando el accidente haya sido causado en el ámbito circulatorio.

Gracias a este último pleno se consigue finalmente uniformidad al respecto, y las Sentencias que llegaron al Tribunal Supremo desde el segundo pleno en adelante eran todas resueltas con la imposición del pago del Seguro Obligatorio si se cumplía el requisito de la circulación. Se trata de una manera de reconocer la situación desfavorable en la que las víctimas podrían quedar. Es decir, pese a que el responsable único sea el asegurado, la fortaleza financiera y económica que se presupone de una entidad que

³⁵ Acuerdo de la Sala Segunda del Tribunal Supremo en pleno no jurisdiccional, de 14 de diciembre de 1994

³⁶ Acuerdo de la Sala Segunda del Tribunal Supremo en pleno no jurisdiccional, de 6 de marzo de 1997.

³⁷ Reglero Campos, L.F., *Accidentes cit.*

asegura este tipo de accidentes, justifica que, provisionalmente, tenga que hacerse cargo de la indemnización.

El Tribunal Supremo, en numerosas Sentencias explica y fundamenta la decisión tomada en el pleno. Entre una de estas Sentencias, podemos hablar de la **STS de 8 de abril de 2002**³⁸, la cual es clara y nos permite comprender los motivos por los que se optó por la solución ya comentada. La Sentencia en cuestión conoce de un caso en el que Valeri, varón de nacionalidad georgiana, roba un vehículo y comete una serie de actuaciones que acaban produciendo daños a varias personas y bienes. En ella el TS se reafirma con la condena a indemnizar por Responsabilidad Civil la tratarse de daños causados con motivo de la circulación.

En esta Sentencia, en el primer fundamento de derecho, se dice que con el criterio explicado *“se gana en: 1) técnica jurídica: Ha de interpretarse el ámbito de cobertura tal y como se define legalmente, sin introducir la distorsionante distinción entre actos dolosos y culposos. 2) se solucionan los problemas ocasionados respecto de las víctimas de los delitos dolosos contra la seguridad del tráfico, que es indiscutible que se realizan «con motivo de la circulación». En la tesis anterior podían quedar desamparadas las víctimas de los delitos de conducción temeraria, o conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes. A nuestro entender la doctrina de que «la sentencia que contenga condena penal del causante del daño por delito doloso no puede incorporar condena indemnizatoria alguna con cargo al seguro obligatorio», lleva en estos casos a consecuencias no satisfactorias, injustas para las víctimas y contrarias al sistema general de cobertura buscado por el seguro obligatorio. 3) se solucionan también los supuestos de dolo eventual. 4) los casos conflictivos quedarían limitados a los supuestos de dolo directo proyectado sobre el resultado.”*

Esta Sentencia nos aclara las virtudes de este nuevo criterio, pero queda todavía aclarar que ocurre con los casos en los que el vehículo es un instrumento directo para cometer un delito. Para resolverlos, el Tribunal Supremo, en la misma STS 8 de abril de 2002, cree conveniente acudir a la Convención Europea sobre la Responsabilidad Civil en caso de

³⁸ Sentencia de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, de 8 de abril de 2002, n. 612/2002 (RJ 2002/5093)

daños causados por los vehículos automóviles³⁹ de 1973 del Consejo de Europa. Entre lo acordado en esta Convención, es realmente importante el artículo 11, en el que “*define las excepciones a la aplicación de la Convención, y se dispone que la cobertura del seguro quedaría excluida cuando se utiliza un vehículo «exclusivamente» como instrumento del delito, pero no cuando utilizándose el vehículo como medio de transporte, es decir para desplazarse o circular por vías públicas o privadas abiertas a la circulación, se aprovecha para ocasionar deliberadamente un daño a un tercero, mientras se circula*⁴⁰.”

Si esta Convención es sobre Responsabilidad Civil, y la única exclusión que se hace a la misma es el uso del vehículo como herramienta de comisión de delitos, todos los demás casos en los que el delito se haya cometido de manera sobrevenida a la conducción, no podrán quedar excluidos de la cobertura del seguro obligatorio. Por lo tanto, el elemento diferencial para determinar si los seguros de accidentes van a cubrir los resultados producidos, se va a desplazar el requisito hacia el concepto de “hecho de accidente “de la citada convención; intención en la que quien comete el delito, emplea el vehículo.

Sin embargo, en la práctica, la jurisprudencia del Supremo optaba en la mayoría de los casos por la condena a las aseguradoras o al Consorcio de Compensación de Seguros a pagar la indemnización aún existiendo dolo. Solamente serían problemáticos los casos en los que el dolo se pudiera calificar como directo, pero viendo la intención del Tribunal Supremo de proteger a las víctimas, parece que la solución volvería a ser la de condenar a las aseguradoras y fomentar la vía de la acción de repetición.

A continuación, examinaremos una serie de Sentencias del TS para ver la aplicación práctica de los acuerdos de los Plenos de 1994 y 1997 y sus posteriores interpretaciones. Lo interesante será ver supuestos en los que el vehículo es usado con motivo de la circulación y el dolo aparece de manera sobrevenida; y otros en los que es empleado con intención de realizar un acto mala fe, y que logran causar lesiones y daños.

³⁹ Convención Europea sobre la Responsabilidad Civil en caso de daños causados por los vehículos automóviles, del Consejo de Europa (1973), encontrada vía Reglero Campos, L.F., *Accidentes*, cit.

⁴⁰ Extracto recogido de la cit. STS 8 de abril de 2002

En primer lugar, la primera Sentencia que se va debemos mencionar es la **STS 8 de mayo de 2002**, la cual ya se ha comentado y que es ejemplo teórico de cuando el seguro debe cubrir o no el accidente. Aunque debido a que ya se ha tratado anteriormente no se va a volver a reproducir su contenido, pero es conveniente citarla como una de las Sentencias más representativas de la jurisprudencia de accidentes de tráfico después de los Plenos de los noventa.

Otra Sentencia en esta línea es la **STS de 7 de febrero de 2001**⁴¹, en la que se resuelve un recurso de casación sobre una Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra. Los hechos ocurrieron en Vigo, cuando Ana Beatriz que circulaba en una moto se para en un punto de la carretera debido a circunstancias de la circulación. Al parar, coincide con un vehículo en el cual se encontraba Manuel, con el cual había tenido una mala experiencia en el pasado. Manuel, al darse cuenta de la proximidad de la otra piloto, gira bruscamente con el fin de golpear a la moto, provocando la caída de Ana Beatriz que sufrió daños corporales y materiales. La Audiencia Provincial de Pontevedra falló condenando a Manuel a dos años de cárcel por delito de lesiones y a la compañía aseguradora del pago de la indemnización por responsabilidad civil con la posibilidad de ejercitar la acción de repetición contra el acusado.

Tanto Manuel como la aseguradora interpusieron recurso de casación ante el Tribunal Supremo, siendo admitidos los de las dos partes. Para nuestro análisis solo veremos el recurso de la aseguradora, ya que el de Manuel se excede del tema que estamos tratando. En el recurso de la empresa aseguradora se denuncia como infringidos los artículos 19 y 76 de la LCS. El TS, aludiendo a los Plenos, su jurisprudencia y al criterio de la Convención Europea, vuelve a reivindicar que *“el único supuesto excluido del seguro sería el de la utilización del vehículo solo como instrumento para la comisión del delito”*. En este caso, *“es patente, que fue en el curso de la conducción de su vehículo por el recurrente que este se apercibió de que por su izquierda le adelantaba Ana María en su motocicleta, y a pesar de encontrarse en caravana y sin posibilidad de adelantar, el recurrente efectuó el giro brusco a la izquierda con la única finalidad de provocar la caída de Ana María y causarle lesiones, y en esta situación, de acuerdo con la doctrina*

⁴¹ Sentencia de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, de 7 de febrero de 2001, n. 144/2001 (RJ 2001/358)

expuesta, es claro el deber de indemnizar que recae sobre la aseguradora aunque esta pueda luego repetir contra su asegurado”.

En tercer lugar, la **STS de 23 de junio de 2004**⁴² una de las últimas antes de la entrada en vigor de la nueva redacción LRCSCVM, que más adelante será comentada. En ella se resuelve un recurso sobre un caso en el que Jesús María y Francisca, pareja con evidentes problemas con las drogas, comete varios atracos con el fin de conseguir dinero para costearse determinadas sustancias. Para escapar del lugar de los hechos, roban una furgoneta, lo que provoca una persecución del dueño de la furgoneta y de la Guardia Civil para intentar detener a la pareja. La Guardia Civil consigue llegar a ellos pero, Francisco que conducía el vehículo robado maniobra e impacta con la patrulla provocando graves lesiones y daños. Una vez habiéndose zafado de la Guardia Civil, roban hasta dos coches con el fin de conseguir ciertas sustancias ilegales.

Como consecuencia de estas actuaciones, en la Sentencia de primera instancia se condenó a los atracadores como *“autores de varios delitos de robo con intimidación y uso de armas, atentado de lesiones y detención ilegal, concurriendo en todos ellos la atenuante analógica de drogadicción”*. Además, se les condena a ambos por Responsabilidad Civil a indemnizar a quienes habían robado; y en particular a Jesús María por los daños y lesiones causados a la patrulla de la Guardia Civil, pero respondiendo de ellas la empresa aseguradora con el límite de la póliza contratada en el seguro.

La compañía, no conforme con la decisión judicial, interpuso recurso ante la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo alegando que el accidente fue causado de manera dolosa, quedando fuera de la cobertura por el 19 LCS y la LRCSCVM. No obstante, el TS reafirmó lo dictado en las instancias anteriores, confirmando la cobertura del seguro en el accidente con la Guardia Civil al considerar que se produjo con motivo de la circulación. Se tuvo en consideración el motivo por el que se produjo el incidente, que, tras lo deliberado en el último Pleno no jurisdiccional al respecto, era el criterio que examinar. Como Jesús María no circulaba con la intención de causar la colisión, sino que,

⁴² Sentencia de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, de 23 de junio de 2004, n. 773/2004 (RJ 2004/5446)

fruto de la persecución en la que se vieron envueltos se produjo el choque y las lesiones. La aseguradora es por tanto responsable de estos daños.

Por último, la **STS de 4 de noviembre de 1998**⁴³, en la que en lugar de la aseguradora es el Consorcio de Compensación de Seguros (al tratarse en el caso de robo de un vehículo entra la competencia del Consorcio de Compensación de Seguros), conoce de lo ocurrido entre abril y mayo de 1997 cuando Omar y Susana realizaron en tres fechas diferentes el robo de tres taxis distintos utilizando armas para perpetrar las pertinentes actuaciones. Además del robo de los vehículos, los acusados también robaron dinero y causaron lesiones tanto a los propietarios como daños a los propios taxis.

En la Sentencia de Primera Instancia en un Juzgado de Instrucción de Madrid y su ulterior confirmación por la Audiencia Provincial; se condenó a Omar y Susana como autores de los anteriores delitos y se les cargó con el pago de una indemnización por los daños causados, liberando al Consorcio de Compensación de cubrir dichos daños. Contra este fallo, se interpuso recurso de casación por infracción de ley, ya que la Sentencia *“no haya condenado al Consorcio de Compensación de Seguros al abono de la indemnización procedente por las lesiones sufridas como consecuencia de ser atropellado por un vehículo robado.”*

La Sentencia impugnada considera que los daños no pueden ser cubiertos por seguro ya que no se habían producido con motivo de la circulación, al haberse originado *“cuando la víctima intentaba impedir la sustracción de su taxi y al ser objeto de una acción violenta por parte de los autores de dicha sustracción”*. La Abogacía del Estado comparte este último argumento, y añade, *“si bien es cierto que el Consorcio asume la responsabilidad de los daños ocasionados cuando el vehículo causante de los mismos hubiese sido robado, dicha responsabilidad se mueve dentro del ámbito del Seguro Obligatorio y por tanto únicamente se activa cuando los daños se causen a las personas o en los bienes «con motivo de la circulación», lo que, a su entender, no sucede con las lesiones sufridas por el recurrente al ser arrastrado por el vehículo robado.”*

⁴³ Sentencia de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, de 4 de noviembre de 1998, n. 1310/1998 (RJ 1998/7777)

El TS no admite este motivo, alegando que el Seguro Obligatorio⁴⁴ “no constituye tanto un medio de protección del patrimonio del asegurado como un instrumento de tutela de los terceros perjudicados. En consecuencia, se trata de amparar a las víctimas frente al riesgo generado por la circulación de vehículos de motor, dando cobertura a las indemnizaciones procedentes con independencia de que el evento generador del daño sea un ilícito civil o un ilícito penal, sea culposo o doloso, siempre que el daño se haya cometido con un vehículo de motor y con motivo de la circulación.” Por lo tanto, el robo, aunque haya sido de mala fe, ha sido causado con el vehículo sustraído y con ocasión de la circulación de este, por lo que no tiene lógica que quede excluido de la cobertura del seguro. Además, se justifica que en este caso se “traslade la cobertura desde las Compañías Aseguradoras al Consorcio de Compensación de Seguros”⁴⁵, ya que esto mismo es el fundamento del desplazamiento de una institución a otra, para que responda de los daños y lesiones causados por individuos que roban un vehículo y se dan a la fuga.

3.4 Situación actual. Sentencia de 8 de mayo de 2007

Con el cambio de siglo y con la introducción de la nueva doctrina del Tribunal Supremo, se conseguía al fin una cierta estabilidad en el asunto. Después de los diferentes plenos no jurisdiccionales de los años noventa y de varias Sentencias ilustrativas, se consolidó que la única manera que tenían las empresas aseguradoras de liberarse del pago de la indemnización era que el suceso causante del accidente fuese “completamente extraño a la circulación”⁴⁶. En todos los demás sucesos, la cobertura, con los límites del seguro obligatorio, deberá ser prestada independientemente o no de que el asegurado hubiera actuado de mala fe.

Coincide con este periodo de “tranquilidad jurisprudencial”, la introducción del Texto Refundido de la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. Se trata de una disposición legal que reunía las diferentes normas con rango de ley que se habían dictado en la materia entre las que se encontraba el Decreto 632/1968 y otras normas relevantes a la responsabilidad civil y seguro de vehículos. En la nueva

⁴⁴ Esta cita hace referencia a otra Sentencia del TS, de 29 de mayo de 1997 (RJ1997/3637)

⁴⁵ Esto quedó confirmado con la Sentencia 24 de octubre de 1997 (RJ 1997/7768)

⁴⁶ Reglero Campos, L.F., *Accidentes cit.*

LRCSCVM se seguía manteniendo los criterios de exclusión del seguro que presentaba el decreto anterior (ahora en el artículo 1.4) al igual que la acción de repetición (que ahora la podemos encontrar en el artículo 10).

Una vez introducida la nueva legislación sobre la materia, surgen cambios en la interpretación de los accidentes de tráfico dolosos, provocados por un nuevo acuerdo, el tercero sobre este asunto, celebrado en Pleno no jurisdiccional el día 24 de abril de 2007⁴⁷. En dicho acuerdo, la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo determinó:

“«No responderá la aseguradora, con quien se tenga concertado el seguro obligatorio de responsabilidad civil, cuando el vehículo de motor sea el instrumento directamente buscado para causar daño personal o material derivado del delito. Responderá la aseguradora por los daños diferentes de los propuestos directamente por el autor»”

Este acuerdo, no se separaba mucho del que el mismo Tribunal había adoptado una década atrás, pero aún así presentaba diferencias a tener en cuenta. La primera de ellas, supone que el Tribunal Supremo ya no estima necesario que la actuación cometida dolosamente deba ser completamente ajena al hecho de la circulación para la exclusión de la cobertura a la aseguradora. Por una parte, se sigue considerando que la indemnización de la aseguradora no corresponde cuando se haya empleado de manera directa y dolosa el vehículo para cometer la actuación antijurídica, resultando en nuestro caso en un accidente. Pero lo realmente novedoso del nuevo acuerdo, es que todos aquellos daños que el asegurado haya provocado, pero sin tener intención de haberlo hecho van a estar dentro de la cobertura de un contrato de seguro.

Estarán cubiertos todos los resultados no previstos en la actuación, pero todo los demás deberán ser afrontados únicamente por el conductor de mala fe. Por tanto, será importante analizar en cada caso particular los resultados y daños producidos en los accidentes. Tendremos que analizar la intención del conductor, para poder discernir si el daño era el que pretendía lograr usando el vehículo o si, por el contrario, su actuación podía perseguir otro resultado (doloso o no) por lo que el seguro cubriría los daños. La misma lógica

⁴⁷ Acuerdo de la Sala Segunda del Tribunal Supremo en pleno no jurisdiccional, de 24 de abril de 2007, n. 1/2007 (JUR 2007/130518)

deberíamos seguir para comprobar que pasaría si los daños resultantes eran de mayor o menor entidad que los que el asegurado pretendía causar. La solución que considero oportuna al respecto, la da Reglero Campos⁴⁸, diciendo que los daños inferiores a los pretendidos quedan excluidos de la cobertura del seguro, pero los daños de mayor calibre deberán ser cubiertos.

La nueva interpretación de las circunstancias de exclusión de los seguros de accidentes de tráfico hace necesario una exhaustiva investigación sobre las intenciones de los conductores, para poder determinar tanto la intención como los resultados asumidos a la hora de conducir.

Este nuevo acuerdo jurisprudencial se consumó con la célebre **Sentencia de 8 de mayo de 2007**⁴⁹. En cuanto a los hechos enjuiciados en esta Sentencia, se trata de un conductor, de nombre Lucio; que, mientras conducía una furgoneta propiedad de su padre (el cual era quien estaba asegurado), se enzarza en una discusión con el conductor de otro vehículo tras un incidente fruto de la circulación. Ambos conductores deciden parar en una estación de repostaje para continuar con el conflicto, donde el primero de ellos, amenaza al otro conductor con golpearle con un martillo. La amenaza parece no llegar a más, y Lucio desplaza unos metros la furgoneta aparentemente con la intención marcharse de la gasolinera, pero inesperadamente da marcha atrás con la intención de atropellar al otro conductor y acabar con su vida. La víctima no falleció en el choque, pero quedó con una larga lista de lesiones que le incapacitaron para cualquier trabajo, además del destrozo de su coche.

La Audiencia Provincial de Madrid⁵⁰, condenó a Lucio por tentativa de homicidio, y fijó una indemnización diciendo que la aseguradora debería hacerse cargo de ella hasta el límite del seguro obligatorio. Y es la compañía aseguradora quien recurre al Tribunal Supremo al considerar que la actuación enjuiciada no puede dar lugar a la cobertura del seguro, ya que el vehículo fue empleado como instrumento para matar al otro conductor. El Tribunal Supremo, admite el recurso de casación interpuesto por la aseguradora, y

⁴⁸ Reglero Campos, L.F., *Accidentes* cit.

⁴⁹ Sentencia de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, de 8 de mayo de 2007, n. 427/2007 (RJ 2007/2873)

⁵⁰ Sentencia de la Sección Segunda de la Audiencia Provincial de Madrid, de 30 de junio de 2006, n. 266/2006 (JUR 2007/26358)

conforme al nuevo acuerdo del Pleno del 24 de abril, libera del pago a la misma, entendiendo que estamos “*ante una conducta delictiva cometida con dolo directo, por lo que, conforme al último acuerdo del pleno no jurisdiccional de esta Sala, hemos de entender que se trata claramente de un supuesto excluido de la cobertura del Seguro Obligatorio de Automóviles*”. Estamos por tanto ante la confirmación de la aplicación de los nuevos criterios, entendiendo que las actuaciones dolosas de manera directa y los resultados subsumidos en la intención de quien las lleva a cabo no van a ser cubiertas por los contratos de seguro.

Si analizamos los mismos hechos desde el punto de vista de la interpretación anterior al Pleno de abril de 2007, llegaríamos a una conclusión similar a la que la Audiencia Provincial de Madrid llegó a la hora de determinar quien debía pagar la indemnización pertinente a la víctima. Así, si tenemos en cuenta el criterio de la Convención Europea, la aseguradora tendría que cubrir los daños causados, ya que la disputa que acabó en el desenlace fatal tuvo su origen en incidente circulatorio por lo que se podría incluir en la interpretación anterior de “hecho de circulación”.

Pero, al haber avanzado hacia estos nuevos criterios, donde la intención va a ganar más peso que en anteriores interpretaciones, se llega a una solución quizá más subjetiva, pero en mi opinión más correcta, al apostar por la protección de las víctimas y quedando configurado como un principio en materia de accidentes de tráfico.

3.5 Sentencias desde la STS de 8 de mayo de 2007.

A partir de la Sentencia de 8 de mayo y del Pleno de 2007, que confirmaban la nueva línea jurisprudencial del Tribunal Supremo, se han ido dictando una serie de Sentencias que han reafirmado esta tendencia. A continuación, vamos a comentar alguna de ellas para comprobar como se está aplicando en la práctica estas decisiones.

La primera Sentencia a analizar, la **STS de 10 de mayo de 2007**⁵¹, conoce de unos hechos ocurridos una madrugada en las afueras de una discoteca. Allí se produjo una pelea, y

⁵¹ Sentencia de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, de 10 de mayo de 2007, n. 437/2007 (RJ 2007/4732)

acabada la misma, el acusado se sube a su coche para abandonar el lugar. En ese momento, el otro partícipe de la pelea alcanza el coche y le propina un golpe rompiendo el cristal. Ante esta actuación, el acusado avanza con el coche e intenta atropellar a su agresor, lo cual no consigue; pero decide maniobrar para volver a intentar el atropello, consiguiéndolo esta vez y provocando múltiples lesiones a su víctima.

Ante estos hechos, la Audiencia Provincial de Barcelona⁵² condenó al conductor por homicidio en grado de tentativa y del pago de la indemnización derivada por Responsabilidad Civil, liberando al Consorcio de Compensación de Seguros del mismo. Por esto último, se interpuso recurso ante el Tribunal Supremo, el cual lo desestimó en virtud del nuevo acuerdo, ya que a la luz de la Sala 2º del TS: *“resulta evidente que el atropello del Sr. Agustín se produjo por un vehículo que utilizó el acusado con la única finalidad de acabar con su vida. Es decir, está presente el dolo directo, utilizándose el vehículo de motor como instrumento directamente buscado para causar la muerte del atropellado, tratándose, por consiguiente, de un supuesto excluido de la cobertura del Seguro Obligatorio de Automóviles, conforme a la normativa actualmente vigente”*.

Por lo tanto, al existir intención de atropellar por parte del asegurado, los resultados de esa conducta no va a poder ser cubierta por un contrato de seguro, por lo que en este caso el Consorcio de Compensación de Seguros, quedo liberado de pagar la indemnización.

Esta Sentencia que se acaba de comentar fue muy importante, ya que, de cierto modo, servía de refrendo a la STS 8 de mayo y al nuevo acuerdo, ayudando a ambas a sentar unas nuevas bases en materia de seguros de responsabilidad civil en accidentes de tráfico.

En la misma línea se sitúa la **STS de 9 de marzo de 2012**⁵³, dictada por la Sala 1º del Tribunal Supremo, la cual conoce de asuntos de la jurisdicción civil y es poco frecuente que conozca de delitos dolosos. Además, se trata de un caso especial ya que se trata de un accidente en el que el conductor se da a la fuga y se desconoce su identidad. En concreto, la Sentencia conoce de un atropello en el aparcamiento de un Hostal al propio guardia del establecimiento. El atropello se produce después de que al portero le golpeen

⁵² Sentencia de la Sección Octava de la Audiencia Provincial de Barcelona, de 2 de marzo de 2005, n. 279/2005 (ARP 2005/273)

⁵³ Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo, de 9 de marzo de 2012, n. 155/2012 (RJ 2012/5441)

entre varias personas, y una vez la víctima en el suelo, los agresores salen del aparcamiento y vuelven a entrar con el fin de atropellar al portero.

Tanto en primera instancia como en apelación, se consideró que el accidente no podía considerarse como “hecho de la circulación”, ya que el vehículo se usó con el fin único de atropellar; por lo que se liberó al Consorcio de Compensación de Seguros del pago de la indemnización. Por tanto y pese a que el vehículo salió y volvió a entrar al parking “*sin solución de continuidad*”, no se puede considerar que el accidente fue fruto de la circulación, al ser un medio para cometer el delito de homicidio en grado de tentativa.

Estas dos Sentencias, junto con la STS 8 de mayo de 2007, son ejemplos de la nueva línea del Tribunal Supremo, donde la intención del causante del accidente vuelve a ganar peso, esta vez con la cobertura de los resultados que excedan de la intención del asegurado.

3.6 Conclusiones sobre Seguro Responsabilidad Civil respecto a accidentes dolosos.

Tras haber analizado la evolución del análisis jurisprudencial de la Responsabilidad Civil en los casos de accidentes de tráfico dolosos, es el momento de sacar conclusiones sobre un asunto, que como hemos podido comprobar es de gran complejidad.

El aspecto que más me ha llamado sobre la manera en la que el Tribunal Supremo ha interpretado los accidentes de tráfico dolosos, es la dicotomía entre una aplicación formalmente correcta de las normas pero que pueda causar ineficiencias a la hora de proteger a las víctimas de los accidentes, y una interpretación más flexible pero que socialmente tenga la proyección adecuada. Al respecto, hemos podido comprobar como hasta los años noventa y los Plenos del Tribunal Supremo, los Tribunales no tenían una decisión firme para resolver estos casos, lo que producía una gran inseguridad jurídica al respecto. Una vez el Tribunal Supremo acordó poner una solución a esta inestabilidad jurisprudencial con los dos Plenos de los años 1994 y 1997, estableciendo el deber de pagar la indemnización por parte de las aseguradoras, aunque se trate de una conducta claramente dolosa la que cause el accidente, justificándose en la acción de repetición. Esta solución como vemos sigue una intención clara de proteger a las víctimas, dejando

incluso sin contenido algunos preceptos de las disposiciones legales vigentes. Esto cambió, en el año 2007, hacia una postura intermedia que trata de conciliar ambos intereses.

Sin embargo, aunque desde hace más de una década que la jurisprudencia en materia de Responsabilidad Civil de accidentes dolosos es estable, no se puede descartar que vaya a cambiar hacia cualquiera de las dos posturas.

4. CASO ESPECIAL: CONDUCCIÓN BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL

La conducción bajo efectos del alcohol es un caso especial que debemos considerar, ya que se trata de un tipo de accidentes muy recurrente en el que se hace posible contemplar la concurrencia de los elementos examinados en el presente trabajo. En concreto, según la Dirección General de Tráfico⁵⁴, los accidentes de tráfico en los que el alcohol está implicado se sitúan entre el 30 y el 50 por ciento del total de accidentes producidos en nuestro país. Es por esto por lo que es importante saber si podemos considerar dolosos estos accidentes o no, y las consecuencias que tendrá la calificación que les demos.

Como hemos visto ya antes, el conductor es responsable de los riesgos creados a la hora de subirse a su vehículo (artículo 1.1 LRCSCVM), por lo que cabe ahora discutir si en el caso de hacerlo en estado de embriaguez, cual va a ser el riesgo creado y, por tanto, cual será su Responsabilidad Civil. Será también una cuestión capital decidir si conducir bajo los efectos del alcohol puede ser considerada una actuación dolosa, o si por el contrario no lo es; ya que de esta consideración dependerá la posibilidad de asegurar estas conductas.

Para ello, vamos a considerar ejemplos que han llegado al Tribunal Supremo y como el Alto Tribunal ha considerado cada caso. Para cada caso concreto que se comento, será menester analizar una serie de elementos como la clase de seguro tenía el conductor (el obligatorio, seguro voluntario o incluso no tener seguro), todo lo relacionado con la ingesta de alcohol del causante del accidente (nivel de alcohol en su organismo,

⁵⁴ http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/alcohol.pdf

habitualidad de ingesta de bebidas alcohólicas), la intención con la que circulaba (si su actuación encajaba como “hecho de la circulación”, si lo que quería era causar intencionadamente el accidente, etc.), la actuación de la compañía aseguradora (si paga la indemnización y decide ejecutar la acción de repetición, si no paga acogiéndose al 19 LCS, etc.), y otras consideraciones de cada caso concreto (condiciones de la póliza, existencia de cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados, etc.)

El primero de ellos va a ser la **STS de 12 de febrero de 2009**, en la que una aseguradora paga la indemnización a dos peatones los cuales fueron atropellados por José, quien conducía con una cantidad de alcohol en su organismo suficiente para hacerle perder el control de su coche y de su propio estado psíquico.

Aunque la discusión principal del recurso que resolvió la Sala de lo Civil del Supremo giraba en torno a la existencia de una cláusula limitativa de los derechos, en esta Sentencia los magistrados hacen varias aclaraciones muy valiosas a la hora de interpretar los accidentes causados por la conducción y la ingesta de alcohol. De entre ellas creo conveniente rescatar la siguiente: *“aun cuando es indudable que la ingestión excesiva de bebidas alcohólicas y la consiguiente conducción aumenta el riesgo de siniestro, no toda situación que incremente el riesgo debe equipararse a la existencia de dolo, intencionalidad o mala fe y son las aseguradoras quienes, en la economía del contrato de seguro, deben ponderar, mientras lo permita la ley, con sujeción a los requisitos en ella establecidos, la oportunidad de excluir determinados riesgos en uso de la libertad de pactos.* De esta idea se desprende el reconocimiento del Tribunal de la importancia de la libre voluntad de las partes en estos casos. Es decir, al contrario de otras conductas consideradas dolosas que el legislador no admite la posibilidad de asegurarlas⁵⁵, con el caso de la conducción bajo los efectos del alcohol no se puede actuar de la misma manera, ya que, aunque es cierto que aumenta el riesgo, no se puede considerar como una actuación de las del 19 LCS como tal. De este modo, cada conductor deberá pactar con su compañía aseguradora el tipo de seguro que se quiera contratar y el tratamiento a estas conducciones que ambas partes consideren oportuno.

⁵⁵ Cabe hacer referencia al efecto al artículo 19 LCS

Volviendo con la discusión principal de la Sentencia, la póliza que el conductor había firmado incluía una cláusula por la que se liberaba a la aseguradora del pago en el caso de conducción en estado de ebriedad. Sin embargo, el Tribunal Supremo determina que la cláusula contenida en el contrato de seguro cuestionado no se había firmado con los requisitos formales exigidos por el artículo 3 LCS. Por lo tanto, se deja sin efecto dicha disposición y se le niega a la aseguradora de ejercitar la acción de repetición.

La siguiente Sentencia que vamos a analizar es la **STS de 15 de diciembre de 2011**, que también aclara dudas jurisprudenciales a cerca de la posibilidad de contratar seguros que cubran la responsabilidad derivada de este tipo de conducción. Se trata de un siniestro en el que Raúl, quien conducía de manera irregular y alcoholizada, impacta con otro vehículo y causa el fallecimiento de las tres personas que viajaban en el interior de este último coche. La compañía de seguros satisfizo la cantidad oportuna a los familiares de los fallecidos en el choque, mientras que Raúl fue condenado como autor de tres delitos de homicidio imprudente en concurso con un delito contra la seguridad en el tráfico. Más adelante, la aseguradora reclamó el pago de la prestación, ejercitando así la acción de repetición.

La peculiaridad de esta Sentencia es que el asegurado tenía contratado tanto el seguro obligatorio como otro seguro voluntario en el que quedaba englobada la acción que había cometido. Por lo tanto, la reclamación de poder ejercitar la acción de repetición que se lleva a cabo en este caso la entidad aseguradora no podrá considerarse, ya que *“es posible que el tomador pacte la inclusión en la cobertura, de un riesgo como es la responsabilidad civil derivada de siniestro a causa de conducción en estado de embriaguez, lo que en ese caso hace inoperante la acción de repetición”*. Por lo tanto, la única manera por lo que el recurso de la aseguradora podría haber llegado a buen puerto sería si a la hora de firmar el contrato hubiera excluido las conducciones ebrias de su amparo en virtud del 3 LCS. Sin embargo, como esto no ocurrió, no tendrá más remedio que acarrear por sí sola con los daños causados por su asegurado.

Sumado a lo recientemente expuesto, de esta Sentencia también debemos comentar como el Tribunal Supremo vuelve a tumbar la posibilidad de admitir que las conducciones bajo los efectos de bebidas alcohólicas tengan cabida en el artículo 19 LCS. En este sentido se dice lo siguiente: *“Esta Sala viene declarando que no puede equipararse embriaguez en*

la conducción y mala fe, pues no toda situación de riesgo es equiparable al dolo y de hecho en vía penal se suele calificar como homicidio imprudente, como ocurrió en este caso". Además, se citan otras Sentencias que sirven de precedente para esta conclusión como lo es la **STS de 22 de diciembre de 2008**⁵⁶ en la que se llega a la conclusión de que *"admitir que, por principio, todo resultado derivado de una conducta tipificada como delictiva, aunque se trate de figuras de riesgo, no puede ser objeto de aseguramiento no es compatible, desde el punto de vista lógico-formal, con el principio de libre autonomía de la voluntad que rige en esta materia contractual"*; lo que nos confirma que el Tribunal Supremo admite la posibilidad de asegurar las conducciones ebrias, cosa que no podría darse si se considerasen como dolosas tal y como se dicta en el 19 LCS.

La conclusión que podemos sacar de los accidentes de tráfico bajo los efectos del alcohol es que la jurisprudencia ha decidido no darles la condición de accidentes dolosos, no encajando por tanto con el supuesto del artículo 19 LCS. Se trata de una consideración muy relevante, ya que fruto de esto, asegurar a un conductor en caso de que beba y coja el coche es perfectamente válido mediante un seguro voluntario. El fundamento jurídico detrás de esta consideración es que el hecho de consumir bebidas alcohólicas es un factor que ciertamente aumenta el riesgo de que se produzca un accidente, pero no por ello constituye en sí un acto de mala fe. Como hemos podido comprobar a lo largo de este apartado, las compañías aseguradoras a la hora de firmar contratos voluntarios con sus clientes intentarán que estos firmen cláusulas que excluya la cobertura en estos supuestos, para así quedar ellas liberadas de la cobertura del propio seguro.

5. PREVISIONES DE FUTURO

5.1 Reforma legislativa

Como hemos podido comprobar a lo largo del trabajo, el tratamiento jurisprudencial de los accidentes de tráfico dolosos ha sido muy volátil e inestable durante muchos años. Por

⁵⁶ Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo, de 22 de diciembre de 2008, n. 1029/2008 (RJ 2009/161)

lo tanto, no parece descabellado pensar que el tratamiento actual de la cuestión que lleva vigente desde 2007 pueda cambiar en un futuro próximo.

En este sentido, la existencia de una contradicción entre artículos de dos de los textos legales fundamentales para el estudio de la cuestión como son la LCS y la LRCSCVM puede ser el punto débil que haga necesario un cambio o una reforma. Concretamente, los artículos 19 y 1 de las respectivas leyes que excluyen la cobertura de los delitos dolosos; y los artículos 76 LCS y 10 LRCSCVM que facultan a las aseguradoras de repetir en caso de delitos dolosos, es quizá la situación más susceptible de cambiar la dinámica actual.

De hecho, en el año 2014 se dio un caso en el que una Audiencia Provincial, la de Sevilla, falló de manera contraria a lo que se había acordado en el año 2007 en el Pleno y a las Posteriores Sentencias del Supremo que avalaban el propio acuerdo. Aunque los casos de controversia con la línea actual sean escasos, para evitar futuros tambaleos, no son pocas las voces que piden una nueva reforma que limite o incluso elimine la acción de repetición ya que puede ser fruto de controversias que den lugar a inseguridades jurídicas.

Por estas razones, existe una corriente de autores⁵⁷ que abogan por una reforma legislativa para aclarar la acción de repetición, la cual es una plaga de dudas interpretativas y que, la reforma llevada a cabo en el año 2004 con el RD Leg 8/2004 no supo solucionar, ya que optó por replicar la misma fórmula que ya había demostrado debilidad anteriormente.

De este modo, la posibilidad de una reforma legislativa al respecto hay que tenerla en consideración. Sin embargo, teniendo en cuenta la sensibilidad de la materia que estamos tratando, no creo que en caso de haber cambios vaya a cumplir con las peticiones de las posturas reformistas. Es decir, teniendo en consideración la defensa de las víctimas que tanto la jurisprudencia como la legislación han mantenido en materia de accidentes de tráfico dolosos, en caso de haber una reforma legislativa de las normas que regulan estos asuntos, parece evidente que no se va a dejar de proteger a las víctimas, sino que seguirá más una línea aclaratoria de los preceptos legales que actualmente causan controversia.

⁵⁷ Entre ellos podemos destacar a Reglero Campos (*Accidentes...cit.*) y a Yzquiero Tolsada (*El seguro..., cit.*)

5.2 Los vehículos y la tecnología del futuro

Por otra parte, no podemos obviar la revolución tecnológica en la que nuestra sociedad se encuentra inmersa, y como no puede ser de otra manera, ha afectado a la circulación de vehículos a motor. Especialmente, me gustaría comentar el caso de los vehículos autónomos, que, aunque es evidente que en un futuro muy próximo serán el principal tipo de vehículos, generan muchas dudas en materias de responsabilidad y de accidentes. Los juristas de todas las partes del mundo siguen debatiendo como va se va a regular la materia de la responsabilidad en este tipo de accidentes, siendo las soluciones que se están proponiendo muy diversas y todavía debatidas. Además, en materia de seguros, los coches autónomos también proponen incertidumbre para el futuro del sector que prevé una reducción considerable de los accidentes (Morgan Satnley vaticina un descenso de los accidentes de tráfico en un noventa por ciento⁵⁸) una vez el coche autónomo sea una realidad.

Las compañías de seguros están buscando explorar nuevas posibilidades en el nuevo panorama del mercado. En lugares como Reino Unido, ya existen seguros para este tipo de vehículos, que cubren nuevos riesgos que antes no se concebían como que un usuario no actualice o no use con la diligencia debida el sistema operativo de su vehículo.

Esta revolución tecnológica tendrá sin lugar a duda impacto en nuestra legislación y en el mercado de seguros, y no sería sorprendente que cuando se sienten unas determinadas bases legales a cerca de los nuevos vehículos, se reformen las leyes actuales para adaptarlas a las nuevas necesidades de la circulación. Aunque todavía nos encontramos en una fase embrionaria de este proceso de cambio, es indudable que el futuro depara numerosos cambios en materia de seguro de accidentes de tráfico.

Por otra parte, dentro de esta revolución tecnológica que estamos viviendo, es inevitable hacer referencia a la figura de los *Smart Contracts*, los cuales ya se han introducido en el sector de los seguros. Los *Smart Contractts* son una manera de contratación, basadas en

⁵⁸ García Sampere, A., *¿Vehículos autónomos en la carretera?*. Revista de la Dirección General de Tráfico, 9 de agosto de 2016. Extraído el día 16 de marzo vía <http://revista.dgt.es/es/motor/noticias/2016/0809-Vehiculos-autonomos.shtml#.XKxIc-szZ0s>

tecnología *Blockchain*⁵⁹, que permiten mediante un mecanismo de firma digital autorizar una transacción de manera segura, auténtica y fiable⁶⁰. A través de estos *Smart Contracts* y de la instalación en vehículos de sensores, ya es posible que cuando el conductor se suba a su vehículo se ejecute “bajo demanda” el contrato de seguro. Es decir, se abre la puerta a un nuevo contrato de seguro el cual solo se tendría contratado una vez el asegurado se monte en el coche. Esto ofrece ventajas, por ejemplo, para personas que usan poco su vehículo y están obligados a pagar un seguro completo.

Otro ejemplo de cambios en la manera de entender los seguros de automóviles ha sido introducido con el fenómeno del *car sharing*, mediante el cual se alquila un vehículo por minutos para desplazarse dentro de una ciudad. Estos servicios han revolucionado la manera de moverse por las ciudades y la manera de asegurar esos desplazamientos. Al conducir estos vehículos, estas asegurado (normalmente a terceros) solamente durante el tiempo en el que conduces el vehículo, pudiendo medirse este tiempo mediante las aplicaciones móviles.

Estos avances tecnológicos van a suponer un cambio en materia de seguros, ya que van a satisfacer las nuevas necesidades de la gente a través de innovación. Por ello, los seguros y las compañías que los comercializan deberán saber adaptarse a estos nuevos cambios para seguir cumpliendo con sus funciones en un futuro.

6. CONCLUSIONES

El trabajo que hemos llevado a cabo ha consistido en una explicación de como es tratada la cuestión de los accidentes dolosos de tráfico en el Tribunal Supremo español. Para ello, la principal fuente a la que hemos recurrido ha sido a las propias Sentencias, que nos han servido de criterio último para la interpretación de nuestra investigación.

⁵⁹ Según Nakamoto (*Bitcoin: A peer-to-peer electronic cash system*. Bitcoin.org, White Paper, 2008, p. 1-9), la tecnología Blockchain “consiste en un registro descentralizado administrado por una red *peer to peer*, que registra transacciones realizadas entre los nodos de la propia red”.

⁶⁰ Lamberti, Gatteschi, Demartini, Pellissier, Gómez, Santamaria, *Blockchain Can Work for Car Insurance*. IEEE Consumer Electric Magazine. Julio 2018, p.72-81

Sin embargo, es evidente que las limitaciones que tiene el propio tema de investigación son amplias. El primero de ellos y más relevante es que el tema que he intentado abordar es muy amplio y que se podría haber fragmentado en varios Trabajos de Fin de Grado, lo que me ha hecho tener que resumir o no acabar de indagar en algunas de las cuestiones que iban apareciendo. Para intentar paliar las ineficiencias que se hubieran podido producir, he optado por escoger Sentencias con casos muy significativos del Tribunal Supremo en las que la mayoría de ellas no solo se resolvía sobre la cuestión del recurso, sino que también se ofrecían soluciones a la interpretación de cada cuestión controvertida que hemos tratado.

Gracias a las Sentencias del Tribunal Supremo y a otras fuentes bibliográficas que han sido de gran utilidad para el trabajo, hemos obtenido una visión global de las consecuencias legales que derivan de los accidentes de tráfico dolosos. La principal conclusión que saco de la elaboración de este trabajo es, que pese a que la Ley del Contrato de Seguro es la que rige todo contrato y por tanto en asuntos de formales y materiales del mismo tiene una gran relevancia; la figura que va a tener el mayor peso a la hora de analizar los accidentes de tráfico dolosos va a ser la Responsabilidad Civil derivada de ellos. Por esto, el apartado tercero del trabajo en el que hemos analizado la evolución histórica de la responsabilidad civil en estos accidentes es con el que he podido apreciar una mayor implicación del Tribunal Supremo. Diversos motivos pueden explicar que este sea uno de los temas “estrella” de la jurisprudencia de accidentes de tráfico, pero el que parece más claro es el de la protección de las víctimas de los accidentes, fin último que ha condicionado e incluso ha hecho incurrir en ciertas contradicciones a los tribunales a la hora de aplicar las normas pertinentes. Esto último tiene una gran relevancia, ya que es síntoma de la evolución misma de la jurisprudencia en España, que ha pasado de un positivismo a la hora de interpretar normas a una mayor adaptación de las propias leyes a las necesidades de la sociedad en cada momento. Se trata de un aspecto que puede chocar con las posturas más integristas dentro del derecho de daños, pero que realmente es una necesidad social.

Por último, me gustaría hacer hincapié en algo que ya se ha comentado en diferentes momentos del TFG, y que es la inestabilidad de la cuestión investigada, la cual ha cambiado de criterios en numerosas ocasiones y ninguna de ellas con una contundencia clara que haya logrado disipado todas las dudas al respecto.

Si juntamos esta volatilidad en los criterios aplicados sobre la cuestión con los inminentes cambios que los avances tecnológicos van a promover, es probable que la manera en la que entendamos los accidentes de tráfico y los seguros sea diferente por lo que la puerta de cambios en esta materia parece estar abierta de par en par.

7. BIBLIOGRAFÍA

Libros

Badillo Arias, J.A., *La Responsabilidad Civil automovilística. El hecho de la circulación*. Editorial Aranzadi, primera edición, 2016, vía Thomson Reuters ProView en el capítulo “Introducción”.

Reglero Campos, L.F. (Director), Badillo Arias, J.A. (Coordinador), Fernández Martín, M.J., Fuentes Camacho, V., González Barrios, I., Veiga Copo, A., *Accidentes de circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*. Editorial Aranzadi, tercera edición, 2013, vía Thomson Reuters ProView en el capítulo II, punto VI.

Sánchez Calero, F. (Director), Tirado Suárez, F.J., Fernández Rozas, J.C., Tapia Hermida, A.J., Fuentes Camacho, V., *Ley de Contrato de Seguro. Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, y a sus modificaciones*. Editorial Aranzadi, cuarta edición, 2010, p. 443-465.

Veiga Copo, A., *Tratado del Contrato de Seguro, Tomo I*. Editorial Aranzadi, cuarta edición, 2016, p.533, 639-640.

Veiga Copo, A., *Tratado del Contrato de Seguro, Tomo II*. Editorial Aranzadi, cuarta edición, 2016, p.416.

Yzquierdo Tolsada, M., *El Seguro de Responsabilidad Civil ante los Daños Causados Intencionadamente (con una particular atención al seguro de los administradores societarios, ante el concurso de acreedores culpable)*. Editorial Civitas, primera edición, 2013. Encontrado vía Thomson Reuters ProView en el capítulo II.

Publicaciones jurídicas y revistas

Arquillo Colet, B., *Acción directa en el seguro de responsabilidad civil y daños dolosos de vigilantes de seguridad*. Revista InDred 2/2006, Barcelona.

Badillo Arias, J.A., El dolo y la culpa grave en el Contrato de Seguro. Revista de Estudios Jurídicos UNESP, 2010, p. 87-112.

Isern Salvat, M.R. Las condiciones generales del contrato de seguro. Revista de Derecho Mercantil nº 292, 2014, p.457-488.

Lamberti, Gatteschi, Demartini, Pellissier, Gómez, Santamaria. *Blockchain Can Work for Car Insurance*. IEEE Consumer Electric Magazine. Julio 2018, p.72-81.

López García de la Serrana, J., *Consideraciones sobre la diferenciación entre cláusulas delimitadoras y limitadoras del riesgo, con especial mención a las cláusulas lesivas o sorpresivas*. Revista Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil num.104, mayo-agosto 2017, p. 104-128.

Nakamoto, S., *Bitcoin: A peer-to-peer electronic cash system*. Bitcoin.org, White Paper, 2008, p. 1-9

Soto Nieto, F., Daños originados por actuación dolosa del asegurado, Diario de la Ley Nº 7872, 2012.

Jurisprudencia

Acuerdo de la Sala Segunda del Tribunal Supremo en pleno no jurisdiccional, de 14 de diciembre de 1994.

Acuerdo de la Sala Segunda del Tribunal Supremo en pleno no jurisdiccional, de 6 de marzo de 1997.

Acuerdo de la Sala Segunda del Tribunal Supremo en pleno no jurisdiccional, de 24 de abril de 2007, n. 1/2007 (JUR 2007/130518).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo, de 20 de julio de 2005, n. 631/2005 (RJ 2005/5099).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo, de 9 de junio de 2006, n. 639/2006 (RJ 2006/8202).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo, de 11 de septiembre de 2006, n. 853/2006 (RJ 2006/6576).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo, de 22 de diciembre de 2008, n. 1029/2008 (RJ 2009/161).

Sentencia de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, de 10 de julio de 1995, n. 858/1995 (RJ 1995/5438).

Sentencia de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, de 12 de noviembre de 1994, n. 1971/1994 (RJ 1994/8917).

Sentencia de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, de 8 de abril de 2002, n. 612/2002 (RJ 2002/5093).

Sentencia de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, de 7 de febrero de 2001, n. 144/2001 (RJ 2001/358).

Sentencia de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, de 23 de junio de 2004, n. 773/2004 (RJ 2004/5446).

Sentencia de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, de 4 de noviembre de 1998, n. 1310/1998 (RJ 1998/7777).

Sentencia de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, de 29 de mayo de 1997, n. 179/1997 (RJ 1997/3637).

Sentencia de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, de 24 de octubre de 1997, n. 770/1997 (RJ 1997/7768).

Sentencia de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, de 8 de mayo de 2007, n. 427/2007 (RJ 2007/2873).

Sentencia de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, de 10 de mayo de 2007, n. 437/2007 (RJ 2007/4732).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo, de 9 de marzo de 2012, n. 155/2012 (RJ 2012/5441).

Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo, de 22 de diciembre de 2008, n. 1029/2008 (RJ 2009/161).

Sentencia de la Sección Octava de la Audiencia Provincial de Barcelona, de 2 de marzo de 2005, n. 279/2005 (ARP 2005/273).

Sentencia de la Sección Segunda de la Audiencia Provincial de Madrid, de 30 de junio de 2006, n. 266/2006 (JUR 2007/26358).

Páginas web

http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/alcohol.pdf. Consultada el día 2 de marzo de 2019.

García Sampere, A., *¿Vehículos autónomos en la carretera?*. Revista de la Dirección General de Tráfico, 9 de agosto de 2016. Extraído el día 16 de marzo vía <http://revista.dgt.es/es/motor/noticias/2016/0809-Vehiculos-autonomos.shtml#.XKxIc-szZ0s>

ANEXO 1: LEGISLACIÓN

Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro (BOE 17 de octubre de 1980).

Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (BOE 5 de noviembre de 2004).

Decreto 632/1968, de 21 de marzo, Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (BOE 8 de abril de 1968, vigente hasta el 06 de noviembre de 2004).

Código Civil de 1889.

Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (BOE 13 de septiembre de 2008).

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 (BOE 23 de septiembre de 2015).