



UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

CAMPUS MARÍA ZAMBRANO

**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES, JURÍDICAS Y DE LA
COMUNICACIÓN**

GRADO EN DERECHO

TRABAJO FIN DE GRADO

**EL CONTRATO DE SEGURO: UNA ESPECIAL ALUSIÓN
AL SEGURO DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A
MOTOR**

Realizado por **IVÁN DAMYANOV IVANOV**

Tutelado por **MARÍA FLORA MARTÍN MORAL**

Fecha de la convocatoria: 01-07-2023

Curso 2022/2023

RESUMEN

El presente trabajo versa sobre el contrato de seguro, sus características y elementos para incidir posteriormente en el seguro de circulación de vehículos a motor. El estudio se centra en analizar las principales normas reguladoras del seguro automovilístico y examinar los aspectos más relevantes que conforman su marco legal, tales como el seguro obligatorio de automóviles o las causas de exoneración de la responsabilidad civil. También se persigue estudiar la institución del Consorcio de Compensación de Seguros, mostrando así su importancia en el sector asegurador.

PALABRAS CLAVE

Contrato de seguro, circulación, vehículo a motor, seguro obligatorio, entidad aseguradora, perjudicado, indemnización, daños

ABSTRACT

This paper deals with the insurance contract, its characteristics and elements to subsequently influence motor vehicle circulation insurance. The study focuses on analyzing the main regulatory standards of motor insurance, as well as examining the most relevant aspects that make up its legal framework, such as compulsory motor insurance or causes of exemption from civil liability. It also seeks to study the institution of the Insurance Compensation Consortium, thus showing its importance in the insurance sector.

KEY WORDS

Insurance contract, circulation, motor vehicle, compulsory insurance, insurance company, injured, indemnity, damage

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	6
2.	EL CONTRATO DE SEGURO	7
2.1.	Concepto.....	7
2.2.	Características.....	7
2.3.	La póliza de seguro	8
2.4.	El riesgo.....	9
2.5.	El interés asegurado.....	10
2.6.	El pago de la prima	11
2.7.	Los seguros obligatorios.....	13
2.8.	Clasificación de los contratos de seguro	14
2.8.1.	El seguro de daños.....	14
2.8.2.	El seguro de personas.....	15
3.	EL SEGURO EN LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR	16
3.1.	Legislación aplicable.....	16
3.1.1.	Marco normativo europeo.....	17
3.1.1.1.	Directiva 72/166 CEE, de 24 de abril de 1972.....	17
3.1.1.2.	Directiva 84/5 CEE, de 13 de diciembre de 1983.....	18
3.1.1.3.	Directiva 90/232 CEE, de 14 de mayo de 1990	19
3.1.1.4.	Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de mayo de 2000.....	19
3.1.1.5.	Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2005.....	20
3.1.2.	Marco normativo español.....	20
3.1.2.1.	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.....	20
3.1.2.2.	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	21

3.2. Concepto de vehículo a motor	22
3.3. Concepto de hecho de la circulación	23
3.3.1. Daños causados por vehículo estacionado	24
3.3.2. Daños causados al vehículo parado con el motor en marcha	25
3.4. Sujetos en el seguro obligatorio	25
3.4.1. El tomador.....	25
3.4.2. El asegurado	26
3.4.3. El asegurador.....	26
3.4.4. El perjudicado	27
3.5. Causas de exoneración de la responsabilidad civil.....	27
3.5.1. Culpa exclusiva del perjudicado	28
3.5.2. Fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo	29
3.5.3. El hecho de un tercero	30
3.5.4. Concurrencia de culpas.....	30
3.6. El riesgo en el contrato de responsabilidad civil en la circulación de	
vehículos a motor	31
3.7. La acción directa y de repetición	31
3.7.1. La acción directa del perjudicado	31
3.7.2. La acción de repetición del asegurador	33
3.7.2.1. Daños causados dolosamente.....	33
3.7.2.2. Conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas	
tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas.....	34
3.7.2.3. Contra el tercero responsable de daños.....	34
3.7.2.4. Contra el tomador del seguro o asegurado en el caso de conducción de	
vehículo por quien carezca del permiso de conducir.....	34
3.7.2.5. Cualquier otro supuesto en que proceda la repetición con arreglo a las	
leyes	35
3.7.2.6. Plazo de prescripción	35
3.8. El consorcio de compensación de seguros	35
3.8.1. El CCS como fondo de garantía	36
3.8.1.1. Indemnización por siniestro de vehículo desconocido	36
3.8.1.2. Indemnización por siniestro de vehículo no asegurado	37

3.8.1.3.	Indemnización por siniestro de vehículo robado	38
3.8.1.4.	Indemnización de los daños cuando exista controversia entre el CCS y la entidad aseguradora	39
3.8.1.5.	Indemnización por siniestro causado por vehículo asegurado por entidad aseguradora declarada en concurso de acreedores o en situación de liquidación	39
3.8.2.	El CCS como asegurador directo	40
4.	CONCLUSIONES	41
5.	BIBLIOGRAFÍA	43

1. INTRODUCCIÓN

El contrato de seguro se constituye como el principal mecanismo para hacer frente a los riesgos que existen sobre una persona o sus bienes. Esta modalidad de contrato va a suponer para la persona asegurada una mayor seguridad en el desempeño de una actividad o profesión.

A lo largo de la historia, los mayores avances tecnológicos podrían ser los producidos en el ámbito de los medios de transporte aéreos, terrestres o marítimos. No obstante, de todos los medios de transporte, son los vehículos a motor los más utilizados en la sociedad moderna. Son muchas las personas que acuden a este medio de transporte, ya sea para el transporte de personas o para el transporte de mercancías.

La circulación de los vehículos a motor, como cualquier otro medio de transporte supone una serie de riesgos. Para hacer frente a estos riesgos será necesario que cada vehículo a motor disponga de un seguro para resarcir, en su caso, cualquier daño que se derive de la circulación. Es esta la principal función del seguro de circulación de vehículos a motor.

Uno de los principales objetivos del trabajo consiste en explicar el contrato de seguro, sus elementos y modalidades, así como las principales disposiciones de la norma específica reguladora del contrato de seguro, la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro. Para lograr comprender en profundidad esta modalidad de contrato he elegido un seguro en concreto. Así, otro de los principales objetivos del trabajo es indagar en el seguro de circulación de vehículos a motor, y profundizar en el análisis de las normas aplicables, los presupuestos para su contratación, así como todos aquellos rasgos característicos que lo distinguen de otros seguros.

Para la realización este estudio ha sido necesario acudir a la normativa tanto europea como interna que constituyen el marco regulatorio del contrato de seguro y del seguro de circulación de vehículos a motor. Asimismo, en la investigación se han incorporado distintas opiniones doctrinales reflejadas en los manuales, monografías y artículos doctrinales utilizados. Además, se ha hecho uso de la jurisprudencia española con el fin de mostrar los criterios de solución judicial para la casuística en el derecho de circulación.

2. EL CONTRATO DE SEGURO

2.1. Concepto

El contrato de seguro presentó en su origen auténticas dificultades para su definición, en especial debido a su contenido heterogéneo¹. Entre la doctrina existían dos posturas diferentes: los partidarios de la teoría unitaria, y los defensores de la teoría dualista.

- La teoría unitaria se basaba en que todo contrato de seguro tenía el propósito de resarcir un daño experimentado por el asegurado a través de una indemnización.
- Mientras que la teoría dualista diferenciaba los seguros en los que el daño podía resarcirse a través de una indemnización, por ejemplo, los seguros que cubrían daños patrimoniales, de los seguros en los que la función de resarcimiento no existe, sino que existe un propósito de ahorro o capitalización, como pueden ser los seguros de personas o seguros de vida.²

Actualmente, la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro (en adelante, LCS) opta por el criterio dualista, definiendo en su artículo 1 el contrato de seguro como “*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, dentro de los límites pactados, el daño producido al asegurado o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones convenidas*”.

2.2. Características

El contrato de seguro se caracteriza por ser un contrato:

¹ BADILLO ARIAS, José Antonio. et al. *GPS Derecho de la circulación*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2020. p.21.

² EMBID IRUJO, José Miguel. “Comentario al art.1 LCS”. *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, 2002, pp. 56-61.

- Aleatorio, porque las partes ignoran si se producirá el siniestro, o por lo menos, en qué momento tendrá lugar³.
- Consensual, puesto que se requiere el consentimiento de ambas partes contratantes, que se efectuará a través de una oferta de contrato por el asegurador, y la aceptación del asegurado.
- Bilateral, debido a que ambas partes tienen obligaciones recíprocas, reguladas en la sección tercera de la LCS.
- Oneroso, porque se realiza a través del pago de una prima por el asegurado, comportando la debida indemnización del asegurador en caso de siniestro.
- De duración continuada, ya que sus obligaciones se prolongan en el tiempo.
- De adhesión, ya que el tomador del seguro podrá únicamente aceptar o rechazar las condiciones generales ofertadas por la entidad aseguradora. Así, la aseguradora mantiene esa posición de superioridad frente al asegurado, imponiéndole unas cláusulas prefijadas⁴.

2.3. La póliza de seguro

La póliza de seguro es, sin lugar a duda, el documento más importante del contrato de seguro. Es la voluntad de las partes contratantes la que se configura como el motor del negocio jurídico contractual y como tal debe exteriorizarse mediante el instrumento idóneo para ser conocido y tenido en cuenta⁵. Pues todo contrato necesita de una forma para celebrarse y aparecer así en el mundo del derecho⁶. La póliza de seguro cumple la función que el artículo 5 de la LCS requiere para todo contrato de seguro. Consiste en la entrega de un documento en el que se recojan las cláusulas y condiciones de la relación jurídica entre la entidad aseguradora y el tomador.

³ TIRADO SUÁREZ, Francisco Javier. “Coloquios sobre seguros privados: hacia una nueva regulación del contrato de seguro”. *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 140-141, 1976, pp. 371-374.

⁴ CAMPUZANO LAGUILLO, Ana Belén. “Los contratos de seguro”. *GPS Contratos Mercantiles Guía Profesional 2020*, 2020, pp. 467-502.

⁵ VEIGA COPO, Abel Benito. “Contrato de seguro”. *Tratado de Contratos 5 Tomos*, 2022, pp. 6521-6947.

⁶ DÍEZ-PICAZO, Luis. *Fundamentos del Derecho Civil Patrimonial*. Madrid: Cívitas, 1993, p. 248.

Entre la doctrina existía la controversia de si la póliza de seguro tiene carácter *ad probationem* o *ad solemnitatem*. Es decir, si la póliza de seguro se configura como medio de prueba de la existencia de la relación jurídica o si se trata de un requisito formal necesario para la validez del contrato de seguro. El Tribunal Supremo termina con este debate al considerar que la forma exigida en el artículo 5 de la LCS no es un requisito *ad solemnitatem*, pues el contrato de seguro será válido si se prueba por cualquier medio su existencia y contenido (STS 1123/2004, 30 de noviembre de 2004).

El artículo 9 de la LCS establece una clasificación de las pólizas dependiendo de cómo se designe al titular del derecho contenido en el contrato de seguro. Las pólizas pueden ser nominativas, cuando se designe expresamente a una persona en concreto; a la orden, cuando el titular sea el último tenedor de la póliza; o al portador, cuando la mera posesión de la póliza lo configura como su titular.

Asimismo, existe un contenido mínimo sobre la que se debe expresar toda póliza de seguro. El listado de indicaciones se recoge en el artículo 8 de la LCS: El nombre, apellidos y domicilio de las partes contratantes; el concepto del seguro; el riesgo que cubre el contrato de seguro; la designación de los objetos asegurados, así como su situación; el alcance de la cobertura; el importe de la prima, recargos e impuestos; el vencimiento de las primas, lugar y forma de pago; la duración del contrato; y el nombre y tipo de mediador, en caso de que lo hubiera.

2.4. El riesgo

El riesgo se define como la probabilidad en un contrato de seguro de que se produzca un evento o acontecimiento futuro e incierto que genere un daño o perjuicio⁷. El contrato de seguro tiene como propósito asegurar los daños y perjuicios cuando exista un riesgo. Se podría decir que el contrato de seguro es el antídoto del riesgo⁸. Se considera por tanto

⁷ SÁNCHEZ CALERO, Fernando. y TIRADO SUÁREZ, Francisco Javier. *Ley de contrato de seguro: comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre y a sus modificaciones*. Navarra: Aranzadi, 2010, p. 115.

⁸ URÍA, Rodrigo, MENÉNDEZ MENÉNDEZ, Aurelio, y ALONSO SOTO, Ricardo José. “El contrato de seguro en general”. *Curso de derecho mercantil: Vol. 2: La contratación mercantil. Derecho de los valores. Derecho concursal. Derecho de la navegación*, 2006, pp.599-630.

un elemento esencial del seguro, ya que, de no existir un riesgo, no existiría la necesidad de contratar el seguro.

El cometido de las entidades aseguradoras consiste en seleccionar pormenorizadamente los riesgos que están dispuestas a cubrir. En ocasiones, incluso se excluyen tantos riesgos que desvirtúan la razón de ser del seguro. Distinto sucede en los seguros multirriesgo hogar, o en los de seguro marítimo, donde el riesgo es difícil de prever y se apoyan en el principio de la universalidad del riesgo. Ello significa que el seguro cubrirá todo tipo de riesgo, salvo los que se hayan excluido en la póliza⁹.

2.5. El interés asegurado

El objeto del contrato de seguro es el interés sobre los bienes o personas aseguradas y no los bienes o personas en sí¹⁰. Se define el interés asegurado como la relación jurídica-económica entre una persona y un bien, la cual es susceptible de valoración económica, por lo que su pérdida o minusvaloración deberá ser compensada por la indemnización del seguro¹¹.

Con el transcurso del tiempo, el valor del interés puede cambiar. Por tanto, se pueden distinguir tres etapas del valor del interés durante la vigencia de un contrato de seguro¹²:

- el valor inicial, que tiene lugar en el momento de la celebración del contrato;
- el valor final, que tiene lugar en el momento inmediatamente anterior al siniestro;
- y el valor residual, que tendrá lugar con posterioridad al siniestro

De entre ellos, el valor del interés que se tomará como referencia en un siniestro será el valor final. Así lo establece el artículo 26 de la LCS.

⁹ VEIGA COPO, Abel Benito. *op.cit.* p. 658

¹⁰ CAMPUZANO LAGUILLO, Ana Belén. *op.cit.* p. 478

¹¹ SÁNCHEZ CALERO, Fernando, y TIRADO SUÁREZ, Francisco Javier. *op.cit.* p. 386

¹² CAMPUZANO LAGUILLO, Ana Belén. *op.cit.* p. 479

No se debe confundir el valor del interés con la suma asegurada. De acuerdo con el artículo 27 de la LCS, la suma asegurada representa el límite máximo de la indemnización a pagar por el asegurador en cada siniestro. La suma asegurada la fijará el asegurado en atención al valor del interés, lo que determinará en gran parte la prima del contrato.

Por tanto, tenemos por un lado el valor de la relación económica entre una persona y el bien y, por otro lado, el límite máximo de indemnización que el asegurador va a cubrir. Dependiendo de la relación que tengan el valor del interés y la suma asegurada nos encontraremos ante tres situaciones diferentes:

- Situación de infraseguro: Se produce cuando la suma asegurada es inferior al valor del interés. Es decir, cuando el asegurador va a cubrir un objeto garantizado por una cuantía inferior a la de su valor real.
- Situación de sobreseguro: Se produce cuando la suma asegurada es superior al valor del interés. Es decir, el asegurador va a cubrir un objeto garantizado por una cuantía superior a la de su valor real.
- Situación de seguro pleno: Se produce cuando coinciden la suma asegurada y el valor del interés. Por tanto, el asegurador va a pagar una indemnización que se corresponde con el valor que tenía el objeto.

2.6. El pago de la prima

El pago de la prima es la obligación principal del tomador. La prima se define por la prestación dineraria que realiza el tomador del seguro al asegurador por la cobertura del riesgo que se fija en un contrato. La cuantía será la fijada al principio de la relación contractual, sin perjuicio de que pueda ser posteriormente aumentada o disminuida cuando exista acuerdo entre ambas partes. El importe de la prima se acuerda en base a la libre voluntad de las partes. No obstante, en la mayoría de los casos lo fija el asegurador en atención a las tablas de tarifa que dispone.

La obligación de pago de la prima debe realizarse en el lugar, tiempo y forma que se hubiera pactado en la póliza¹³. En caso de no determinarse el lugar de pago, el artículo 14 de la LCS establece que será en el domicilio del tomador del seguro.

La prima puede ser única o periódica. Cuando se trata de una prima única, el tomador realiza un único pago que produce la eficacia del seguro para todo el tiempo que dura el contrato. En cambio, la prima periódica se da sobre todo en los seguros duraderos o de tracto sucesivo, donde se van a producir sucesivas primas durante la vigencia del contrato de seguro. En ambos casos se permite el pago de la prima a plazos (STS 897/2004, 16 de Septiembre de 2004).

Tanto si se trata de prima única, o periódica, la obligación de pago debe realizarse de forma anticipada a la cobertura del riesgo¹⁴. De acuerdo con Garrigues, el nacimiento de la obligación del asegurador dependerá del pago de la prima¹⁵. Será la prima única o la prima primera la que dará lugar al inicio de la cobertura del riesgo. El artículo 14 de la LCS establece que será exigible el pago de la primera prima una vez firmado el contrato.

Seguidamente, en el artículo 15 de la LCS se regula el incumplimiento del pago de la prima. Dependiendo del momento en que se produzca el impago, se distinguen dos situaciones:

- Impago de prima única o primera prima periódica. En estos supuestos, el asegurador podrá optar por la resolución del contrato, o por exigir el pago de la prima en vía ejecutiva. En caso de producirse el siniestro durante el período de impago de la prima, el asegurador quedará liberado de la obligación de indemnización. No siempre quedará liberado de esta obligación de indemnización. Pues el asegurador y el tomador pueden haber acordado que la eficacia del contrato de seguro se iniciara con anterioridad al pago de la prima.

¹³ VEIGA COPO, Abel Benito. *op.cit.* p. 6773

¹⁴ VEIGA COPO, Abel Benito. *op.cit.* p. 6776

¹⁵ GARRIGUES, Joaquín. *El contrato de seguro terrestre*. Madrid: J. Garrigues, 1982, p. 107.

Por tanto, se habrá de estar a las concretas relaciones pactadas y a las voluntades de las partes.¹⁶

- Impago de prima periódica posterior a la primera. En estos supuestos, la cobertura del siniestro quedará suspendida a partir del mes desde la fecha de vencimiento de la prima periódica. Es decir, se otorga al asegurado un mes “de gracia” para el pago de la prima. En caso de no realizarse, el contrato queda suspendido y, por tanto, el asegurado no estará obligado a la indemnización. El hecho de quedar liberado de la indemnización no significa que no deba cumplir con el resto de los deberes derivados de la relación contractual.¹⁷ Se entiende que la suspensión de la cobertura del siniestro sólo genera efectos inter-partes, de manera que el asegurador estará obligado frente a la acción directa del perjudicado¹⁸. Cuando la cobertura se encuentre en suspenso, reanudará sus efectos a las veinticuatro horas del día en que el tomador realice el pago de la prima.

Por último, el artículo 15 de la LCS establece que el contrato se entenderá extinguido cuando hayan transcurrido 6 meses desde la fecha de vencimiento de la prima sin que el asegurador la hubiera reclamado.

2.7. Los seguros obligatorios

Se definen por seguros obligatorios todos aquellos que se exigen por disposición legal a las personas que sean titulares de determinados bienes, o ejerzan una determinada actividad, con independencia del destinatario o beneficiario de la misma¹⁹.

Los seguros obligatorios tienen por propósito cubrir la responsabilidad civil para el ejercicio de actividades especialmente peligrosas. Algunos ejemplos de seguros obligatorios

¹⁶ OLIVER PASTOR, Antonio Luis. “El incumplimiento del pago de la prima”. *Diario La Ley*, núm. 7571, 2011, pp. 6-11.

¹⁷ VÁZQUEZ CUETO, José Carlos. *La obligación de pago de la prima en la ley del contrato de seguro*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2007, p. 240.

¹⁸ VÁZQUEZ CUETO, José Carlos (2007). *op.cit.* p. 315

¹⁹ CAMPUZANO LAGUILLO, Ana Belén (2020). *op.cit.* p. 278.

conocidos por antonomasia son el seguro obligatorio de automóvil, el de navegación aérea, o el de caza. El consorcio de compensación de seguros (en adelante, CCS) gestiona un registro de seguros obligatorios donde se informa sobre cada uno de los seguros obligatorios existentes en España.

2.8. Clasificación de los contratos de seguro

En materia de seguros, se pueden distinguir dos grandes bloques en atención al bien sometido a riesgo. Esta distinción la realiza la propia LCS, donde dedica un título entero para cada uno de ellos. De esta manera, en el Título II de la LCS se regulan los seguros de daños y en el Título III se regulan los seguros de personas.

2.8.1. El seguro de daños

El seguro de daños o seguro de indemnización efectiva se define como la modalidad de seguro que pretende el resarcimiento patrimonial del daño sufrido por el asegurado, bien sea por el deterioro o pérdida de un bien concreto, por la pérdida de derechos o expectativas, o por el nacimiento de deudas²⁰.

Para la determinación del daño sufrido se atenderá al valor final del interés asegurado. La indemnización por parte del asegurador no puede ser superior al valor real del daño, de manera que la situación del asegurado no puede ser más favorable tras la indemnización que la que tenía antes del siniestro²¹. El artículo 26 de la LCS prohíbe precisamente el enriquecimiento injusto del asegurado.

Los seguros de daños se pueden clasificar en tres tipos:

- Seguros de cosas: Son aquellos en que el daño consiste en la destrucción o pérdida de la cosa. Dentro de esta clasificación destacan los seguros de incendios, de robo y de transporte.

²⁰ DE ÁNGULO RODRÍGUEZ, Luis y MALDONADO MOLINA, Francisco Javier. “Seguro de daños. Teoría general.”. *Derecho mercantil. Vol. 9º, Los contratos de seguro*, 2013, pp. 85-106.

²¹ SÁNCHEZ CALERO GUILARTE, Juan. y SÁNCHEZ CALERO, Fernando. *Instituciones de Derecho Mercantil*. Navarra: Aranzadi, 2015, p. 520.

- Seguros de lucro cesante: Son aquellos seguros que cubren los aumentos patrimoniales que hubiera tenido un asegurado de no haberse producido el siniestro. El seguro de lucro cesante conocido por antonomasia es el seguro de pérdida de beneficios por interrupción de la empresa.
- Seguros de patrimonio: Son aquellos seguros que tienen por finalidad la defensa del patrimonio del asegurado. En la LCS se regulan específicamente los seguros de responsabilidad civil, de crédito, de caución y de reaseguro.

2.8.2. El seguro de personas

El seguro de personas es el contrato de seguro que tiene como objeto de cobertura los riesgos relativos a la persona humana²². El artículo 80 de la LCS establece que los seguros sobre las personas comprenden todos los riesgos que puedan afectar a la existencia, integridad corporal o salud del asegurado.

En esta modalidad de seguros no se atiende al mismo principio indemnizatorio que al de los seguros de daños. Al tratarse de la vida e integridad de una persona, no es posible calcular el daño producido por el siniestro. Pues el valor de una vida no puede calcularse de forma exacta. La cuantía de la indemnización deberá determinarse en la póliza del seguro de acuerdo con la voluntad de las partes. En la mayoría de los casos, son las entidades aseguradoras las que fijan la cuantía de la indemnización de acuerdo con factores objetivos, mientras que el tomador del seguro únicamente se limita a la aceptación del contrato.

La principal característica de los seguros de personas es que la contratación se puede realizar por una persona individual o por un grupo determinado de personas. El artículo 81 de la LCS señala que *el contrato puede celebrarse con referencia a riesgos relativos a una persona o aun grupo de ellas. En caso de tratarse de un grupo, debe estar delimitado por alguna característica común extraña al propósito de asegurarse*. En muchos casos, el tomador del seguro será un empresario interesado en que sus trabajadores estén asegurados. en este supuesto, la característica en común será la

²² MENÉNDEZ MENÉNDEZ, Aurelio. et al. *Lecciones de derecho mercantil*. Madrid: Civitas, 2020, p. 331.

de pertenecer a la plantilla de trabajadores de la empresa. Aunque se tratara de un grupo, existirá una relación aseguradora con cada una de las personas incluidas en el seguro²³.

Asimismo, el artículo 82 de la LCS establece que *en los seguros de personas el asegurador, aun después de pagada la indemnización, no puede subrogarse en los derechos que le corresponden al asegurado contra un tercero como consecuencia del siniestro. Se exceptúa de lo dispuesto en el párrafo anterior lo relativo a los gastos de asistencia sanitaria.*

Se entiende de este precepto que se refiere a aquellos casos en que se indemniza al asegurado cuando el responsable del siniestro es un tercero. El artículo 43 de la LCS sí reconoce esta facultad a las entidades aseguradoras de los seguros de daños.

Por último, cabe mencionar que la LCS regula específicamente los seguros de personas más frecuentes en la práctica. Estos son el seguro de vida, el seguro de accidentes, el seguro de enfermedad y asistencia sanitaria, y el seguro de decesos y dependencia.

3. EL SEGURO EN LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR

El seguro en la circulación de vehículos a motor tiene por objeto cubrir los riesgos derivados de la conducción de vehículos a motor, en la que el asegurador deberá indemnizar al conductor que sufra alguna de las consecuencias procedentes de la circulación de dichos vehículos.

En todos los Estados miembros de la Unión Europea se exige un seguro obligatorio que los conductores deberán contratar para cubrir en un accidente los daños que puedan causar a terceros. No obstante, dependiendo de las condiciones que se hubieren pactado en la póliza de seguro, el asegurador deberá cubrir otros gastos como pueden ser la reparación del vehículo del asegurado, o el robo de este.

3.1. Legislación aplicable

²³ SÁNCHEZ CALERO GUILARTE, Juan. y SÁNCHEZ CALERO, Fernando. *op.cit.* p.554

La regulación del seguro en la circulación de vehículos a motor en España ha sido el resultado de un recorrido legislativo condicionado por las constantes directivas europeas a causa de la adhesión de España a la Unión Europea.

En la actualidad, se rige por distintas normas, destacando entre ellas el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (en adelante, TRLRCSCVM), y el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (en adelante, RSOA).

3.1.1. Marco normativo europeo

De acuerdo con la exposición de motivos de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos a motor, el crecimiento de la economía española en los años 60 causa un gran progreso en el sector industrial y automovilístico. Debido a un aumento de tráfico y, por tanto, también de accidentes en la circulación, al gobierno franquista se le plantea el problema de resolver la responsabilidad civil y penal que se derivan de estos accidentes. Para ello fue necesario una normativa que permitiera una respuesta procesal rápida y eficaz.

Se aprueba así el Decreto 632/1968, de 21 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos a motor. (en adelante, Decreto 632/1968). Esta norma supone el inicio de la regulación de responsabilidad civil automovilística en España.

No obstante, en 1986 España se adhiere a la Unión Europea y se ve en la obligación de adaptar su sistema de responsabilidad civil al Derecho Europeo, lo que repercutirá asazmente en la regulación de la responsabilidad civil automovilística en España.

3.1.1.1. Directiva 72/166 CEE, de 24 de abril de 1972

La Directiva 72/166 CEE, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros, sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como el control de la obligación de asegurar

esta responsabilidad (en adelante, Directiva 72/166 CEE) se transpone por el Real Decreto Legislativo 1301/1986, de 28 de junio, por el que se adapta el Texto Refundido de la ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor al ordenamiento jurídico comunitario (en adelante, RDL 1301/1986).

Esta Directiva establece en su artículo tercero la obligación a los estados miembros de disponer de un seguro obligatorio para cada vehículo a motor en circulación.

Asimismo, el contrato de seguro deberá cubrir los daños que se produzcan por el asegurado en territorio de otro Estado miembro. Por ejemplo, si un asegurado en España causa un accidente en Francia, el seguro que tuviere deberá responder también en este caso por el daño causado.

Para comprobar que los vehículos procedentes de otros Estados miembros disponían de seguro, se realizaban controles en las fronteras requiriendo la entonces denominada “Carta Verde”. En el artículo segundo de la Directiva 72/1966 CEE se impone a los Estados que dejen de realizarse estos controles transfronterizos. Actualmente, este documento todavía existe, pero con la denominación de Certificado Internacional de Seguros, y con él se consigue probar de la existencia de un seguro fuera del espacio económico europeo.

Esta Directiva es esencial para circular con seguridad por toda la comunidad europea. No sólo como conductor del vehículo, sino también como víctima en un accidente. Pues independientemente de si el vehículo es nacional o extranjero, está obligado a disponer de un seguro que cubra el daño producido.

3.1.1.2. Directiva 84/5 CEE, de 13 de diciembre de 1983

Al igual que la Directiva 72/166 CEE, la Directiva 85/5 CEE, de 13 de diciembre de 1983, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de los vehículos automóviles (en adelante, Directiva 84/5 CEE), se transpone por el RDL 1301/1986.

En la Directiva 84/5 CEE se establece en el artículo primero la obligación de que los seguros cubran obligatoriamente los daños materiales y los daños corporales. Y además se

exige la creación de un organismo que tenga una finalidad similar a la que el Consorcio de Compensación de Seguros realizaba en España, por lo que únicamente fue necesario revisar y ampliar sus funciones.

3.1.1.3. Directiva 90/232 CEE, de 14 de mayo de 1990

La Directiva 90/232 CEE, de 14 de mayo de 1990, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (en adelante, Directiva 90/232 CEE), se transpone a través de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados (en adelante, LOSSP).

Consiste básicamente en ampliar el sistema obligatorio del seguro, y completar a su vez los defectos y lagunas que tenían las directivas anteriores.

3.1.1.4. Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de mayo de 2000

La directiva 2000/26 CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y por la que se modifican las directivas 73/239/CEE y 88/357/CEE del Consejo (en adelante, Directiva 2000/26 CE), se transpone a través de la Ley 44/2002, de 22 de noviembre, de Medidas de Reforma del Sistema Financiero.

Esta directiva tiene por objeto garantizar una indemnización rápida y justa a las víctimas de accidentes de tráfico en Estados miembros diferentes al de su residencia.

Para ello, obliga a los estados miembros a integrar en su derecho interno la posibilidad de interponer una acción directa de los perjudicados frente a las aseguradoras del vehículo responsable del accidente.

A modo de facilitar la interposición de la acción directa, se obliga a los estados miembros a designar organismos de información y de indemnización. Los organismos de información servirán para identificar con mayor facilidad al vehículo responsable y a su entidad aseguradora, mientras que los organismos de indemnización deberán resarcir a los

perjudicados en caso de que no les sea posible identificar a los responsables o si éstos no formulan una respuesta motivada.

En España, la función del organismo de información la realiza el Consorcio de Compensación de Seguros (en adelante, CCS), mientras que la función del organismo de indemnización la efectúa la Oficina Española de Aseguradoras de Automóviles (en adelante, OFESAUTO).

3.1.1.5. Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2005

La directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2005, por la que se modifican las Directivas 72/166/CEE, 84/5/ CEE, 88/357/CEE y 90/232/CEE del Consejo y la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (en adelante, Directiva 2005/14/ CE) se transpone a través de la Ley 21/2007, de 11 de julio, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y el texto refundido de la Ley de ordenación y supervisión de los seguros privados, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre.

Su función es modificar las directivas anteriores tratando de reforzar nuevamente la protección a los perjudicados en un accidente. En esta ocasión lo hace al incrementar los importes mínimos de cobertura del seguro obligatorio. En los daños personales, la cobertura mínima será de 1.000.000 de euros por víctima o 5.000.000 de euros por siniestro, independientemente del número de las víctimas, y la cobertura mínima por daños materiales será de 1.000.000 de euros por siniestro, con independencia del número de víctimas.

3.1.2. Marco normativo español

3.1.2.1. 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

Como se observa, el gran número de textos legales aprobados para transponer directivas generan un marco normativo disperso y confuso. Es por ello por lo que se aprueba un texto refundido que deroga el antiguo Decreto 632/1968, incorporando también las continuas modificaciones que se realizaron sobre el mismo.

El TRLRCSVM se estructura en cuatro títulos. El primero de ellos se denomina “Ordenación Civil”; el segundo título se refiere al “Ordenamiento Procesal Civil”; el título tercero “De los siniestros ocurridos en un Estado distinto al de residencia del perjudicado, en relación con el aseguramiento obligatorio”; y, por último, el título cuarto referido al “Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación”

Si bien su contenido ha sido objeto de varias reformas, las más importantes son la Ley 21/2007 que incorporaba la Directiva 2005/14/CE; y la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación (en adelante, Ley 35/2015), que añade el mencionado Título Cuarto.

3.1.2.2. 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

El Real Decreto 1507/2008 tiene por finalidad la aprobación de un Reglamento que sustituya al que fue aprobado por el Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, por el que se aprueba el Reglamento sobre la responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. Esta norma tiene por objeto la regulación del seguro obligatorio en la circulación de vehículos a motor.

El Reglamento es la regulación concreta de la obligación que realiza la directiva 72/166/CEE a los Estados miembros de crear un seguro obligatorio para cada vehículo a motor en circulación. Se determinan por tanto las coberturas mínimas que debe tener toda póliza de seguro. No obstante, el tomador puede aumentar estas coberturas a través de un seguro voluntario de responsabilidad civil. Lo que implica que el seguro concertado con la entidad aseguradora podrá cubrir sumas superiores a los exigidos para el seguro obligatorio, así como otros supuestos no considerados hechos de circulación contenidos en la póliza de

seguro. Por ejemplo, los daños causados a terceros cuando el vehículo se encontraba en reposo.

3.2. Concepto de vehículo a motor

Para la aplicación del régimen de responsabilidad civil contenido en el TRLRCSCVM se requiere la concurrencia de dos presupuestos. El primero de ellos es que se trate de un vehículo a motor; y el segundo es que se produzca durante el hecho de la circulación.

La Directiva 72/166 CEE entiende en su artículo primero por vehículo a motor “*todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea, así como los remolques, incluso los no enganchados*”. Se trata de una definición básica del concepto que servirá a los Estados miembros como directriz para crear su propia definición.

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

Como se puede comprobar, se ajusta a la definición de la Directiva y, además, se establece en el apartado siguiente la exclusión de esta consideración a los ferrocarriles, tranvías y otros vehículos que circulen por vías que le sean propias; los vehículos a motor eléctricos que tengan la consideración de juguetes; y a las sillas de ruedas.

Especial mención merece el asunto de las bicicletas eléctricas, los *segways*, y los patinetes eléctricos que tan presentes están en la sociedad. Actualmente, se regulan como vehículos de movilidad personal y, por tanto, no se les aplica el TRLRCSCVM. Sin embargo, en la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la

Directiva 2009/103/CE, se ha discutido la posibilidad de que estos vehículos se encuentren dentro del ámbito de aplicación de la Directiva y se consideren, por tanto, vehículos a motor. Ello sin perjuicio de que los Estados miembros puedan excluirlos del seguro obligatorio.

Personalmente, mi postura concuerda con la enmienda tercera a la Propuesta de Directiva 2009/103/CE, la cual argumenta lo siguiente: *“Algunos vehículos de motor, como las bicicletas eléctricas y los Segways, son más pequeños y, por lo tanto, son menos susceptibles que otros de provocar daños corporales o materiales significativos. Sería desproporcionado e inadecuado de cara al futuro incluirlos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/103/CE, ya que impondría la obligación de contar con un seguro caro y excesivo para estos vehículos”*.

3.3. Concepto de hecho de la circulación

Como se mencionaba anteriormente, el hecho de la circulación es el otro requisito que se exige para la aplicación del sistema de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. Por su numerosa casuística, el hecho de la circulación ha generado grandes dificultades para su interpretación.

El RSOA lo define en su artículo segundo de la siguiente manera: *“se entienden por hechos de la circulación los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común”*.

En el apartado segundo se excluye de la consideración de hecho de circulación a los siguientes: a los realizados para la celebración de pruebas en circuitos especialmente destinados al efecto para dichas pruebas; a los destinados para la realización de tareas industriales o agrícolas; y a los vehículos a motor que se desplacen por vías o terrenos que no les sean de aplicación lo dispuesto en el artículo 1 del RSOA.

Por último, en el apartado tercero se excluye de la consideración de hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y bienes. En todo caso, sí será hecho de la circulación la

utilización de un vehículo a motor en cualquiera de las formas descritas en el Código Penal (en adelante, CP) como conducta constitutiva de delito contra la seguridad vial, incluido el supuesto previsto en el artículo 382 de dicho CP.

Al referirnos a delitos dolosos, se debe entender únicamente los que se realizaran con dolo directo. Así cabe mencionar el parecer del Tribunal Supremo sobre esta cuestión: “*El seguro obligatorio tiende a proteger a las víctimas de los daños causados por una conducta de riesgo como es la circulación de vehículos de motor; pero es el legislador, que lo establece como elemento de protección, quien ha decidido excluir de su ámbito indemnizatorio a las víctimas de acciones dolosas en las que el vehículo haya sido utilizado como instrumento directo*” (STS 1077/2009, 3 de noviembre de 2009).

En el ámbito del “hecho de la circulación” existen una serie de supuestos que han sido analizados jurisprudencialmente por su concreta complejidad.

3.3.1. Daños causados por vehículo estacionado

El primer supuesto a analizar es el de un vehículo que, estando estacionado, termina generando un daño a un tercero. Debido a que el concepto de “hecho de la circulación” no se limita únicamente al vehículo en movimiento, puede dar lugar a la aplicación del seguro de responsabilidad civil incluso estando estacionado o parado²⁴.

En la STS 674/2019, de 17 de diciembre de 2019, un vehículo estacionado en el garaje de una vivienda se incendia, generando daños en el inmueble. Dado que el vehículo estuvo estacionado de forma permanente, se considera que el incendio no se produce durante el “hecho de la circulación”.

Diferente es el supuesto de la STS 1116/2008, de 2 de diciembre de 2008, donde un conductor de un autobús realiza una parada para cenar y el vehículo que se encontraba estacionado en el aparcamiento se incendia, extendiéndose el fuego al resto de vehículos contiguos. En esta ocasión, al tratarse de una parada en un trayecto, sí se incluye en el ámbito del “hecho de la circulación”.

²⁴ HURTADO YELO, Juan José. “La parada en ruta y su consideración como hecho de la circulación”. *Tráfico y Seguridad Vial*, núm. 193, 2015, pp. 29-34.

Se observa, por tanto, que el criterio para determinar el “hecho de la circulación” en los vehículos estacionados dependerá del tiempo y contexto en que se encuentre estacionado. Se debe analizar si el estacionamiento es permanente o transitorio²⁵.

3.3.2. Daños causados al vehículo parado con el motor en marcha

En ocasiones, al tratarse de vehículos de transporte público, como pueden ser los autobuses, deben realizar paradas para la recogida de pasajeros. Durante esas paradas, que serán largas o cortas dependiendo del retraso del autobús, pueden causarse daños a las personas que suben o bajan del vehículo.

Durante una parada de autobús, es posible que uno de los pasajeros colisione con las puertas, o incluso quede aprisionada por la fuerza que emplean, generándole así una lesión. En estos casos, se entiende que la subida y bajada de personas de un vehículo a motor forma parte del riesgo creado por la conducción de vehículos y, por tanto, se incluye dentro del ámbito de “hecho de la circulación” (SAP de Barcelona 126/2011, 22 de Marzo de 2011).

En cambio, no se puede considerar “hecho de la circulación” las lesiones que se deriven de la propia mecánica del vehículo, como puede ser introducir los dedos en el espacio entre el marco y la puerta (SAP de Vizcaya 155/2009, 29 de febrero de 2009).

3.4. Sujetos en el seguro obligatorio

3.4.1. El tomador

El tomador será el conductor del vehículo que está obligado a suscribir el seguro. En el artículo 2 del TRLRCSCVM se establece que, en caso de ser propietario de algún vehículo a motor, se deberá concertar un contrato por cada vehículo que se posea. La póliza de dicho seguro deberá cubrir por lo menos, la responsabilidad civil obligatoria. En caso de que el contrato de seguro se hubiere suscrito por una persona con interés en el aseguramiento, el propietario no estará obligado a realizar dicho contrato.

²⁵ FERNÁNDEZ LAGO, Belén María. “El hecho de la circulación”. *Tráfico y Seguridad Vial*, núm. 172, 2013, pp. 67-76.

Esta obligación existe siempre y cuando el vehículo a motor tenga estacionamiento habitual en España. El mencionado artículo 2 del TRLRCSVM regula también el concepto de estacionamiento habitual en torno a la matrícula del vehículo a motor. En caso de ser matrícula española, o en caso de no tener matrícula, pero que lleve placa de seguro o signo distintivo expedido en nuestro país, se considerará que tiene estacionamiento habitual en España.

3.4.2. El asegurado

Es la persona responsable de los daños y perjuicios al tercero. Si bien la persona que figure en la póliza del seguro será el asegurado, también lo será la persona que condujera cuando se produce el accidente de circulación. Es decir, podrá ser cualquier persona, con independencia de la relación que tuviera con el propietario del vehículo. No obstante, no será considerado asegurado la persona que posea el vehículo como consecuencia de una conducta constitutiva de delito, como puede ser el robo del vehículo.

En conformidad con el artículo 1.1 del TRLRCSVM, el conductor del vehículo responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1902 y siguientes del Código Civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal, y según lo dispuesto en esta ley. El seguro tiene por finalidad cubrir esta responsabilidad civil de la que tiene que responder el asegurado.

3.4.3. El asegurador

Las entidades aseguradoras se regulan en el artículo 5 del RSOA. Se dispone en el artículo que podrán suscribir esta modalidad de seguro las entidades aseguradoras que dispongan de autorización correspondiente del Ministerio de Economía y Hacienda, o que, estando domiciliadas en un país del Espacio Económico Europeo, ejerzan su actividad en España.

Tal y como establece el artículo 4.2 del Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de ordenación y supervisión de los seguros privados, en caso de que la entidad aseguradora no disponga de la debida autorización administrativa, el contrato que se hubiera suscrito se considerará nulo de pleno derecho. Ello no significa que la entidad aseguradora no esté obligada a prestar la

indemnización en caso de siniestro, pues deberá además responder por los daños y perjuicios que se hubieren ocasionado. Serán solidariamente los administradores que hubieren permitido la realización de estos contratos los que deban responder de las consecuencias.

3.4.4. El perjudicado

Es la persona que se trata de proteger y beneficiar a través del seguro obligatorio de circulación. Puede ser cualquier persona, excepto el conductor que causa el accidente.

Debido a la distinción entre los daños personales y materiales que se pueden producir a razón de un accidente, se pueden diferenciar dos tipos de perjudicados:

- los perjudicados por daños personales, que serán todos aquellos que hubieren sufrido daños corporales a causa del hecho de la circulación. El artículo 36 del TRLRCSCVM dispone que tienen la condición de sujetos perjudicados la víctima del accidente y las categorías de perjudicados que se recogen en el artículo 62 cuando la víctima hubiere fallecido. Dichas categorías autónomas son el cónyuge viudo, los ascendientes, los descendientes, los hermanos y los allegados. En caso de que hubiere una persona ejerciendo las funciones de forma continuada de alguna de estas categorías por incumplimiento o inexistencia de éstos, podrán quedar incluidos como perjudicados.
- Y los perjudicados por daños materiales, que lo será cualquier persona que sufra un daño en sus bienes por razón del hecho de la circulación.

3.5. Causas de exoneración de la responsabilidad civil

El artículo 1 del TRLRCSCVM establece que el conductor de vehículos a motor será 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. Sin embargo, no siempre deberá responder de los daños producidos en las personas a causa de la conducción. En el mismo artículo 1 se establecen una serie de supuestos en que el conductor del vehículo quedará exonerado de la responsabilidad civil.

3.5.1. Culpa exclusiva del perjudicado

Una de las causas de exoneración de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor es la culpa exclusiva del perjudicado. Así lo reconoce expresamente el artículo 1 del TRLRCSCVM.

Un sector de la doctrina ha criticado el uso de la expresión “culpa exclusiva del perjudicado”, pues entiende que la expresión adecuada es “culpa exclusiva de la víctima”. Como podemos comprobar, proponen la sustitución del término “perjudicado” por el de “víctima”. La víctima es aquella persona que participa en el accidente derivado del hecho de la circulación y que, en caso de sobrevivir al mismo, será también perjudicado de los daños producidos. Sin embargo, en caso de fallecimiento de la víctima, los perjudicados serían los familiares de la víctima. Es lógico entender que los familiares considerados perjudicados, en ningún momento han participado en el accidente. Es por ello, que la causa de exoneración debe referirse a la culpa exclusiva de la víctima, y no del perjudicado²⁶.

Será el juez quien determine si efectivamente existió culpa exclusiva de la víctima. A través de la jurisprudencia es posible establecer dos presupuestos para la aplicación de esta causa de exoneración de responsabilidad civil.

- De acuerdo con el TS y la Audiencia Provincial de Barcelona, debe existir culpa única y exclusiva de la víctima (STS 6956/2005, de 27 de enero de 2005) (SAP de Barcelona 436/2009, 16 de Julio de 2009). Esto es, que no puede haber intervención culpable por persona que no sea la víctima en el accidente. En caso de intervenir el asegurado, aunque se tratase de una culpa leve, ya no se podría aplicar esta causa de exoneración. Pues nos encontraríamos más bien ante una concurrencia de culpas.
- La conducta del agente debe ser irreprochable. El conductor del vehículo deberá demostrar que su conducta fue la más diligente en el momento en que se produjeron los hechos. Esta conducta diligente no sólo se refiere a cumplir las

²⁶ BADILLO ARIAS, José Antonio. et al. *op.cit.* p.69.

normas de tráfico, sino que va más allá. Pues se entiende que el conductor debe realizar aquella maniobra que, conforme a la técnica y a la experiencia, sea la más oportuna y eficaz para evitar que se produzca el daño (STS 522/1969, 10 de julio de 1969).

3.5.2. *Fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo*

El artículo 1 del TRLRCSCVM establece también como causa de exoneración de responsabilidad civil la fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo, no considerándose casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de algunas piezas o mecanismos.

Para comprender esta causa de exoneración de responsabilidad civil es necesario distinguir fuerza mayor de caso fortuito. Para ello se atenderá a los siguientes criterios:

- Nexo causal: En el caso fortuito no se rompe el elemento entre la acción y resultado, mientras que en la fuerza mayor sí rompe con el nexo causal entre el resultado y el hecho o actividad que lo ha provocado²⁷. Es decir, el caso fortuito se producirá en relación con un riesgo propio e intrínseco a la conducción y al vehículo, como puede ser la inutilización de los frenos, mientras que la fuerza mayor es un evento o acontecimiento extrínseco a la conducción y al vehículo, como puede ser un terremoto o una inundación.
- Irresistibilidad: El caso fortuito se podría haber evitado si fuera previsible, pero el caso de fuerza mayor no era posible evitarlo de ninguna manera.

Al referirnos a una fuerza mayor externa a la conducción, es habitual suponer que se refiere a las condiciones meteorológicas. Sin embargo, cuando se trate de meras circunstancias meteorológicas adversas, como pueden ser la niebla o la lluvia, no será posible alegar esta causa de exoneración de responsabilidad civil. Pues a todo conductor se le exige adoptar las precauciones necesarias para tener el control de los movimientos del vehículo que pilota, evitando posibles y previsibles riesgos, de manera que, al no prever lo que era

²⁷ REGLERO CAMPOS, Luis Fernando. *Accidentes de circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*. Navarra: Aranzadi, 2004, p. 255.

fácilmente previsible, prevenible y evitable, y al causar perjuicios a terceras personas, su conducta se considera imprudente (STS 431/1997, 24 de mayo de 1997).

3.5.3. El hecho de un tercero

El hecho de un tercero como causa de exoneración de la responsabilidad civil no se prevé expresamente en el TRLRCSCVM. Pues al tratarse de la intervención de un tercero en un accidente, para que opere la causa de exoneración será necesario que se produzcan los requisitos de irresistibilidad, imprevisibilidad y exterioridad en el hecho de circulación. Como se observa, son los mismos que los exigidos para la causa de fuerza mayor. Es por ello por lo que se puede deducir que el motivo por el que el artículo 1 del TRLRCSCVM no hace referencia a esta causa de exoneración es porque se integra en el ámbito de aplicación de la fuerza mayor.

Por lo general, cuando interviene un tercero en un accidente de circulación, el asegurado podrá repetir contra éste. Esta facultad de repetición se producirá tanto si existe culpa exclusiva del tercero como si existe concurrencia de culpas. En estos casos, la intervención del tercero forma parte del ámbito del riesgo circulatorio. Pues es común que en un accidente la responsabilidad recaiga sobre más de una persona.

Sin embargo, cuando nos referimos a esta causa de exoneración de responsabilidad no aludimos a aquellos supuestos en que la intervención del tercero forma parte del riesgo típico del hecho de la circulación (SAP de Alicante 21120/1999, 10 de junio de 1999), sino que debe tratarse de un hecho externo, como puede ser el lanzamiento de piedras desde lo alto de un puente, que termina alcanzando a uno, y éste a su vez choca con otro vehículo.

3.5.4. Concurrencia de culpas

Por último, la ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación (en adelante, Ley 35/2015), ha modificado el artículo 1 del TRLRCSCVM en relación con la concurrencia de culpas.

Se entiende que existe concurrencia de culpas cuando en la conducta negligente del causante de un accidente, se produce una acción u omisión igualmente culposa por parte de la víctima que lo padece²⁸. El nuevo apartado segundo del artículo 1 establece un límite del 75% de reducción de la indemnización cuando exista concurrencia de culpas con la víctima. Para entender que la víctima ha contribuido en la producción o agravación del daño se atenderá al incumplimiento de la normativa de seguridad y, en especial, a la falta de uso o uso inadecuado del cinturón, casco y otros elementos protectores.

3.6. El riesgo en el contrato de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor

Especial atención merecen los riesgos en un contrato de responsabilidad civil. Pues como en todo contrato de seguro de daños, el asegurador indemniza al asegurado por el suceso ocurrido y éste, a su vez, indemniza a terceros perjudicados. En esta modalidad de seguros, más que una función reparadora, aparenta tener una función preventiva, ya que su finalidad principal es proteger el patrimonio del asegurado²⁹.

Esta protección debe ser efectiva y no verse alterada por los intereses de las aseguradoras. Es decir, cuando los daños producidos a un tercero superen los límites económicos que cubren el seguro, el resto deberá resarcirlo el asegurado con su patrimonio propio. En vista de que las aseguradoras podrían aprovechar esta circunstancia para disminuir los límites que cubre el seguro, la Directiva 2005/14/ CE establecía unos mínimos que debía cubrir todo seguro obligatorio de automóviles. Actualmente, el TRLRCSCVM establece en su artículo 4.2 a) y b) que la cobertura del seguro obligatorio será de 70 millones de euros por siniestro al tratarse de daños a las personas, con independencia del número de víctimas, y de 15 millones de euros por siniestro cuando se trate de daños en los bienes.

3.7. La acción directa y de repetición

3.7.1. La acción directa del perjudicado

²⁸ LLAMAS POMBO, Eugenio. *Manual de Derecho civil*. Madrid: Wolters Kluwer, 2021, p.79.

²⁹ VEIGA COPO, Abel Benito. *op.cit.* p.6556.

El artículo 76 de la LCS regula la acción directa que tiene el perjudicado contra el asegurador. El precepto tiene el siguiente tenor literal: *El perjudicado o sus herederos tendrán acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar, sin perjuicio del derecho del asegurador a repetir contra el asegurado, en el caso de que sea debido a conducta dolosa de éste, el daño o perjuicio causado a tercero. La acción directa es inmune a las excepciones que puedan corresponder al asegurador contra el asegurado. El asegurador puede, no obstante, oponer la culpa exclusiva del perjudicado y las excepciones personales que tenga contra éste. A los efectos del ejercicio de la acción directa, el asegurado estará obligado a manifestar al tercero perjudicado o a sus herederos la existencia del contrato de seguro y su contenido.*

Se configura, por tanto, como un derecho propio del perjudicado, derivado de un suceso que determina al asegurado como responsable de los daños causados³⁰. Ante esta acción, en los seguros de suscripción obligatoria, el asegurador dispondrá de una serie de excepciones oponibles al perjudicado. Como tal, serán las exclusiones de la cobertura del seguro obligatorio recogidas en el art. 5 del TRLRCSCVM. Por tanto, el asegurador no tiene la obligación de indemnización cuando se dan los siguientes supuestos:

- Daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o fallecimiento del conductor del vehículo causante del accidente.
- Daños en los bienes sufridos por el vehículo asegurado
- Daños causados por robo del vehículo.

La prescripción de la acción directa será de un año (art. 7 del TRLRCSCVM). Es un plazo de prescripción menor al de dos años que establece el artículo 23 de la LCS para los contratos de seguro de daños.

El *dies a quo* de este plazo de un año para ejercer la acción directa no se especifica en el TRLRCSCVM. Se debe acudir, por tanto, al artículo 1968.2 del Código Civil (en adelante, CC). En el mismo, se especifica que la acción de exigir responsabilidad civil prescribe por el transcurso de un año, desde que lo supo el agraviado. Se requiere un conocimiento cierto, seguro y exacto de la situación en que el agraviado se encuentra, sólo así se podrá concretar el daño sufrido por el perjudicado (SAP de Badajoz 333/2009, 4 de noviembre de 2009). Así

³⁰ VEIGA COPO, Abel Benito. *op.cit.* p.6842.

pues, el inicio de la prescripción de la acción directa del perjudicado será la fecha en que conociera de las lesiones y secuelas ocasionadas, así como los datos fácticos del siniestro³¹.

3.7.2. *La acción de repetición del asegurador*

La acción de repetición es la facultad que tienen las entidades aseguradoras para resarcirse de lo pagado al perjudicado en determinados supuestos, bien determinados por la ley, o por pacto entre las partes³². Por lo general, consiste en repetir en todos aquellos supuestos en los que el asegurador ha indemnizado al perjudicado, sin que estuviera obligado frente al asegurado³³.

Una vez que la entidad aseguradora satisface la indemnización al perjudicado podrá ejercitar la acción de repetición contra el conductor, el propietario del vehículo causante y el asegurado. Las causas de repetición son las enumeradas en el artículo 10 del TRLRCSCVM, sin perjuicio de las que puedan pactar entre las partes.

3.7.2.1. *Daños causados dolosamente*

Del artículo 10 apartado a) del TRLRCSCVM se puede extraer que el asegurado dispondrá de un derecho de repetición contra el conductor, asegurado, o propietario del vehículo, si el daño causado fuera debido a la conducta dolosa de cualquiera de ellos.

En esta previsión se puede apreciar una contradicción en la normativa automovilística. Es debido a que en el artículo segundo apartado tercero del RSOA se excluye como hecho de circulación a los vehículos a motor que sean utilizados para la comisión de delitos dolosos³⁴.

³¹ HURTADO YELO, Juan José. “La prescripción de acciones en siniestralidad vial”. *Práctica de Tribunales*, núm. 148, 2021, pp. 15-19

³² PÉREZ HUREÑA, Antonio Alberto. “La Prescripción de la acción de repetición en el caso del delito contra la seguridad vial”. *Boletín de Derecho de la Circulación*, núm. 62, 2012, pp.1-7.

³³ PERÁN ORTEGA, Juan. *La responsabilidad civil y seguro*. Madrid: Tecnos, 1998, p. 128.

³⁴ REGLERO CAMPOS, Luis Fernando. *op.cit.*, p. 599.

3.7.2.2. Conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas

De acuerdo con el mismo artículo 10 apartado a) del TRLRCSCVM, la entidad aseguradora dispone de la facultad de repetición cuando el daño se debiera a la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas.

La facultad de repetición puede efectuarse contra el conductor, el asegurado o el propietario del vehículo. Si bien esta facultad es clara cuando se realiza contra el conductor, no lo es cuando se trata del propietario o el asegurado. Se entiende que podrá dirigirse frente a ellos únicamente en el supuesto de que existiera una imputación culpable³⁵. Esto es, cuando el estado de embriaguez del conductor fuera resultado de la conducta del asegurado o del propietario, incluyéndose también haberle permitido conducir con conocimiento del estado en que se encontraba.

3.7.2.3. Contra el tercero responsable de daños

Según recoge el artículo 10 apartado b) del TRLRCSCVM, el asegurador, una vez efectuado el pago de indemnización, podrá repetir contra el tercero responsable de daños. Por tanto, la acción de repetición consistirá en el pago de la indemnización al asegurado para posteriormente repetir contra el tercero responsable del accidente.

Podrán tener la consideración de tercero todo aquel cuya responsabilidad civil no se encuentre amparada por el seguro obligatorio responsable del accidente.

3.7.2.4. Contra el tomador del seguro o asegurado en el caso de conducción de vehículo por quien carezca del permiso de conducir.

En concordancia con el artículo 10 apartado c) del TRLRCSCVM, una vez que la entidad aseguradora realiza el pago, podrá repetir contra el tomador o el asegurado por causas derivadas del contrato de seguro en caso de conducción del vehículo sin permiso de conducir.

³⁵ REGLERO CAMPOS, Luis Fernando. *op.cit.*, pp.595-599

Entiende Reglero Campos que se trata de una previsión innecesaria dado que en el artículo 10 apartado d) se recoge la posibilidad de repetición en cualquier otro supuesto en el que proceda la repetición con arreglo a las leyes³⁶.

3.7.2.5. Cualquier otro supuesto en que proceda la repetición con arreglo a las leyes

Como se mencionaba anteriormente, el artículo 10 apartado d) reserva la posibilidad de las entidades aseguradoras a dirigirse contra el conductor, asegurado o propietario del vehículo en cualquier otro supuesto en que proceda la repetición con arreglo a las leyes. Por lo general, serán todos aquellos supuestos recogidos en el RSOA y en la LCS en que le corresponda al asegurador liberarse del pago de la indemnización.

3.7.2.6. Plazo de prescripción

El artículo 10 del TRLRCSVM establece para la acción de repetición un plazo de prescripción de un año desde que se hizo el pago al perjudicado.

No existe mayor problema en los supuestos en que la aseguradora paga al perjudicado a través de un único abono, ya que la fecha de inicio de la prescripción será la fecha en que se realiza.

Sin embargo, sí presentan complicaciones los supuestos en que se realizan abonos sucesivos para el pago de la indemnización. Ello genera la incertidumbre de si la fecha de inicio de la prescripción es desde el pago del primer abono, o desde la del pago último.

Del análisis de la STS 12/2013, de 21 de enero, se concluye que el inicio del plazo de prescripción se produce desde la fecha del primer abono, siempre que se conozca del importe total de lo debido, intereses incluidos³⁷

3.8. El consorcio de compensación de seguros

³⁶ REGLERO CAMPOS, Luis Fernando. *op.cit* p. 602

³⁷ HURTADO YELO, Juan José. “El dies a quo en la prescripción de la acción de repetición de la compañía de seguros”. *Tráfico y Seguridad Vial*, núm. 172, 2013, pp. 15-18.

El consorcio de compensación de seguros es una entidad pública empresarial que opera en España con personalidad jurídica propia para la consecución de una serie de fines en el ámbito del sector asegurador. Este organismo tiene un patrimonio propio e independiente al del Estado y se encuentra adscrito al Ministerio de Economía y Hacienda.

Respecto a su régimen jurídico, el CCS dispone de un estatuto propio aprobado por el Real Decreto Legislativo 7/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido del Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros (en adelante, ELCCS), y se rige también por otras normas, como la LOSSP o la LCS.

En cuanto a sus funciones en lo que respecta al seguro obligatorio de circulación de vehículos a motor, el CCS actuará como fondo de garantía cuando se den unas determinadas circunstancias, y como asegurador directo para prestar cobertura cuando los titulares de los vehículos sean entes públicos.

3.8.1. El CCS como fondo de garantía

El artículo 11.1 del TRLRCSCVM establece una serie de supuestos en que el Consorcio de Compensación de Seguros deberá indemnizar hasta el límite cuantitativo del aseguramiento obligatorio. En la mayoría de las ocasiones esta obligación de indemnizar tiene por finalidad que el perjudicado no se encuentre desamparado por la especial particularidad del siniestro.

3.8.1.1. Indemnización por siniestro de vehículo desconocido

De acuerdo con el apartado a) del mencionado artículo 11 del TRLRCSCVM, el CCS deberá indemnizar a quienes hubieran sufrido daños personales, por siniestros ocurridos en España, en aquellos casos en que el vehículo causante sea desconocido.

Como se observa, la indemnización será únicamente sobre los daños personales que sufra el perjudicado, excluyéndose así los daños materiales. No obstante, el párrafo segundo del mismo apartado establece la posibilidad de reclamar los daños materiales cuando del siniestro se hubieran derivado daños personales significativos, tales como la muerte, la incapacidad

permanente, o incapacidad temporal que requiera, al menos, una estancia hospitalaria superior a siete días.

El principal motivo por el que el legislador opta por excluir la indemnización por los daños materiales es debido al cúmulo de fraudes de ley que se podrían producir dada la facilidad de simular daños por vehículo desconocido³⁸. Entiendo que cuando existen daños personales significativos, los daños materiales quedan a un segundo plano o, por lo menos, tendrán menor importancia, y como consecuencia de ello, se disminuye considerablemente la posibilidad de perpetrar fraudes de ley. De todas formas, es al perjudicado a quien le corresponde probar que el siniestro fue causado por un vehículo desconocido, de lo contrario supondría una carga excesiva para el CCS (SAP de Madrid 318486/2008, 10 de septiembre de 2008).

3.8.1.2. Indemnización por siniestro de vehículo no asegurado

Según el apartado b) del artículo 11.1 del TRLRCSVM corresponde al CCS, dentro del ámbito territorial y hasta el límite del aseguramiento obligatorio, indemnizar los daños en las personas y en los bienes ocasionados por un vehículo con estacionamiento habitual en España, así como los ocasionados dentro del territorio español a personas con residencia habitual en España o a bienes de su propiedad situados en España con un vehículo con estacionamiento habitual en un tercer país no firmante del acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio económico europeo y de otros Estados asociados, cuando dicho vehículo no estuviera asegurado.

Esta disposición tiene por finalidad indemnizar a aquellas personas que hubieran sufrido daños personales o materiales por un vehículo no asegurado y con estacionamiento habitual en España e indemnizar a aquellos residentes españoles que hubieran sufrido daños por vehículos no asegurados de terceros países. Es decir, cuando se trata de un vehículo con estacionamiento habitual en España es indiferente la residencia del perjudicado, mientras que cuando se trata de vehículos de terceros países, se refiere únicamente a los residentes españoles.

³⁸ REGLERO CAMPOS, Luis Fernando. *op.cit* p. 692

3.8.1.3. Indemnización por siniestro de vehículo robado

El apartado c) del artículo 11.1 del TRLRCSCVM establece que el CCS está obligado a indemnizar cuando se ocasionen daños personales o materiales en España por un vehículo que se encuentre asegurado y haya sido objeto de robo o robo de uso. En su párrafo segundo se extiende esta obligación también a aquellos daños ocasionados en otro Estado por vehículo con estacionamiento habitual en España que hubiera sido robado o robado de uso, siempre y cuando el fondo nacional de garantía del Estado en que se ha producido el siniestro no asuma funciones de indemnización en daños producidos por vehículos robados.

Para comprender con mayor detalle el término robo y el de robo de uso, el artículo 5.3 del TRLRCSCVM nos remite al Código Penal.

En el artículo 237 del CP se señala que se considera robo el apoderamiento con ánimo de lucro de las cosas muebles ajenas empleando fuerza en las cosas, o violencia o intimidación en las personas, ya sea para cometer el delito, o para proteger la huida. Por tanto, el siniestro producido por una conducta concordante con la aquí tipificada supondrá para el perjudicado la posibilidad de reclamar directamente del Consorcio de Compensación de Seguros la correspondiente indemnización por los daños personales y materiales que se hubieran ocasionado.

En cuanto al robo de uso, el artículo 244 del CP lo define como la sustracción o utilización sin la debida autorización de un vehículo a motor ajeno, sin ánimo de apropiárselo cuando se haya utilizado fuerza en las cosas, o violencia o intimidación en las personas, y se hubiera restituido, directa o indirectamente, en un plazo no superior a 48 horas. En este caso se diferencia del robo en su ánimo, ya que en el robo de uso la intención no es apropiarse del vehículo, sino únicamente hacer uso de éste. En el supuesto de que el autor del delito supere las 48 horas sin restituir el vehículo, se considerará que existe un ánimo de apropiarse definitivamente del mismo, sin admitir prueba en contrario³⁹.

El hurto o hurto de uso es un delito que si bien no se encuentra incluido en el apartado c) del artículo 11.1 mencionado, presenta ciertas similitudes con el robo o robo de uso. Por

³⁹ SOTO NIETO, Francisco. “El Consorcio de Compensación de Seguros y el robo de uso”. *Diario LaLey*, núm. 2, 2004, pp. 1548-1551.

ello, es conveniente distinguir ambos delitos. La principal diferencia, y la que va a determinar si nos encontramos ante un delito u otro va a ser la fuerza, violencia o intimidación empleada. Pues en el hurto la sustracción se va a realizar sin utilizar ningún tipo de violencia.

3.8.1.4. Indemnización de los daños cuando exista controversia entre el CCS y la entidad aseguradora

El apartado d) del artículo 11.1 del TRLRCSCVM obliga a indemnizar los daños personales y materiales dentro del ámbito del aseguramiento de suscripción obligatorio al Consorcio de Compensación de Seguros en aquellos supuestos en que surgiera controversia con la entidad aseguradora acerca de cuál de las entidades debe indemnizar al perjudicado.

Esta disposición viene a cumplir el mandato que la Directiva 90/232 CEE que llama los Estados miembros a establecer un sistema de resolución de controversias entre el CCS y las entidades aseguradoras e indemnizar con la mayor brevedad posible al perjudicado. La solución que se adopta en el TRLRCSCVM es que sea el CCS quien indemnice al perjudicado y, posteriormente, en caso de haber sido la entidad aseguradora la obligada a indemnizar, el CCS podrá repetir contra la misma, reclamando también los intereses legales.

Para comprender cuándo el perjudicado puede reclamar al CCS es necesario determinar cuando existe la controversia con la entidad aseguradora. Es el artículo 20.2 del RSOA el que establece que existirá controversia cuando la entidad aseguradora presente ante el CCS requerimiento motivado en relación con el siniestro o el perjudicado presente reclamación ante el CCS a la que acompañe justificación de que la entidad aseguradora rehúsa hacerse cargo del siniestro, y el Consorcio estimase que no le corresponde el pago.

3.8.1.5. Indemnización por siniestro causado por vehículo asegurado por entidad aseguradora declarada en concurso de acreedores o en situación de liquidación

En el apartado e) del artículo 11.1 del TRLRCSCVM se establece la obligación del CCS de indemnizar los daños personales y materiales cuando la entidad española aseguradora del vehículo con estacionamiento habitual en España hubiera sido declarada judicialmente en concurso de acreedores o, habiendo sido disuelta y encontrándose en situación de insolvencia, estuviera sujeta a un procedimiento de liquidación intervenida o ésta hubiera sido asumida por el propio CCS.

Una vez que la entidad aseguradora entra en fase de liquidación, se producirá el vencimiento anticipado de las pólizas de seguro. Es entonces cuando el CCS deberá indemnizar hasta el límite del seguro obligatorio los daños personales y materiales que se hubieran causado por vehículo asegurado hasta la fecha del vencimiento anticipado. Para aquellos casos en los que se produce un siniestro con posterioridad a la fecha del vencimiento anticipado de las pólizas, también deberá indemnizar el CCS, en aplicación del apartado b) del artículo 11.1 del TRLRCSCVM mencionado con anterioridad para los supuestos de vehículos sin seguro⁴⁰.

3.8.2. El CCS como asegurador directo

Como se mencionaba con anterioridad, el CCS además de actuar como fondo de garantía, también desempeñará las funciones propias de un asegurador al asumir la contratación de cobertura de las obligaciones derivadas de la responsabilidad civil del Estado, comunidades autónomas, corporaciones locales y organismos públicos dependientes de o vinculados a cualquiera de ellos, siempre y cuando, soliciten concertar seguro con el Consorcio. Se trata de una obligación que fija el artículo 11.1 a) del ELCCS hasta el límite fijado para el seguro de suscripción obligatorio. El apartado segundo permite superar este límite en caso de que no se encuentren entidades aseguradoras dispuestas a concertar el seguro.

Asimismo, de acuerdo con el apartado b) del mencionado artículo 11.1 del ELCCS, el CCS deberá asumir la función de asegurador cuando las contrataciones de cobertura de riesgos no hubieran sido aceptadas por las entidades aseguradoras. Es decir, el CCS actuará como organismo de última instancia para los casos en que las entidades aseguradoras no deseen concertar el seguro. No obstante, el CCS sólo podrá responder hasta el límite indemnizatorio fijado para el seguro obligatorio.

Por tanto, actuará como asegurador directo hasta el límite del seguro obligatorio:

- Cuando se asuma la cobertura de las obligaciones de responsabilidad civil del Estado y de los demás entes públicos.

⁴⁰ BADILLO ARIAS, José Antonio. et al. *op.cit.* p. 474.

- Cuando se traten de particulares cuya cobertura de riesgo no sea aceptada por las entidades aseguradoras.

Y, además, podrán suscribir seguro voluntario (es decir, superando los límites del seguro obligatorio) en relación con los vehículos cuya obligación de responsabilidad civil sea del Estado y demás entes públicos, cuando las entidades aseguradoras no acepten contraer dicho seguro voluntario.

Cuando el CCS actúe como asegurador directo tendrá también acción de repetición en la misma forma en que lo haría una entidad aseguradora. Asimismo, la prescripción de la acción de repetición también será de un año desde la fecha en que se hizo el pago al perjudicado (Art. 11.3 y 11.4 TRLRCSCVM).

Entiendo que la finalidad del CCS en su función de asegurador directo consiste en resolver el problema que se produce cuando los particulares o los entes públicos no encuentran una entidad aseguradora dispuesta a ofrecerles la cobertura del seguro obligatorio. Tratándose de un seguro preceptivo para la circulación de vehículos a motor se debe ofrecer a todo propietario de vehículo la posibilidad de contraerlo. Al asumir el CCS esta función se evita que los responsables de siniestros se excusen en que las entidades aseguradoras no aceptaban la cobertura de los riesgos.

4. CONCLUSIONES

- Para la correcta comprensión del trabajo es esencial no confundir el seguro de circulación de vehículos a motor del seguro de accidentes. Pues el seguro de accidentes va a tener por objetivo indemnizar al asegurado por los daños personales que hubiera sufrido a causa del accidente, mientras que el seguro de circulación va a tener por objetivo resarcir a la persona perjudicada en un siniestro cuando el asegurado tuviera alguna responsabilidad. Es decir, el derecho de accidentes es un seguro de personas, mientras que el de circulación es un seguro de daños.

- El seguro de circulación de vehículos a motor se ve notoriamente influenciado por la entrada de España a la Unión Europea. Son hasta cinco directivas las que repercuten sobre

la que era la norma reguladora de este seguro (el Decreto 632/1968). Todas ellas tienen como fin establecer un sistema unificado de regulación del seguro obligatorio en todo el espacio económico europeo. De forma que, si un nacional español fuera causante de un siniestro derivado de la circulación de un vehículo a motor en otro Estado miembro, el seguro del nacional español tendrá que indemnizar en la misma forma que si se hubiera producido en España. Del mismo modo, si el perjudicado es el nacional español, tendrá derecho a la indemnización en el plazo más breve posible. Para ello, cada Estado miembro deberá otorgar a una institución específica las funciones de información e indemnización al perjudicado. Estas funciones en España las realizan el Consorcio de Compensación de Seguros y OFESAUTO, respectivamente.

- Para que el seguro de circulación de vehículos a motor responda por los daños creados por el asegurado, estos daños se deben producir a causa del vehículo a motor y durante el hecho de la circulación. Estos son los dos presupuestos para que la entidad aseguradora sea la obligada a resarcir los daños. En ocasiones, es especialmente dificultoso determinar si el siniestro se ha producido durante la circulación o no, debiendo analizar cada caso de manera individualizada y acudiendo en algunas ocasiones a la jurisprudencia análoga.

- Cuando se produce un siniestro, el perjudicado del mismo tendrá acción directa frente a la entidad aseguradora del causante del siniestro, la cual deberá indemnizar, aunque no tuviera la obligación de hacerlo. Una vez indemnizado al perjudicado, el asegurador podrá ejercer la facultad de repetición frente al asegurado siempre que se produzcan algunas de las causas enumeradas en el mencionado artículo 10 del TRLRCSCVM. En mi opinión, esta facultad de repetición puede suponer auténticas dificultades para el asegurado, pues nos encontramos ante un contrato de adhesión donde las entidades aseguradoras se encontrarán en una posición dominante frente a la posición débil del asegurado. Es absurdo no pensar que las entidades aseguradoras pueden aprovechar esta posición para tratar de repetir frente al asegurado, aunque no corresponda. Se daría de esta forma una inversión del rol de la entidad aseguradora: si bien su función es preservar el patrimonio del asegurado ante un siniestro que pueda generar responsabilidad frente a un tercero, en estos casos es la propia entidad aseguradora la que amenaza al patrimonio del asegurado.

- Por último, quiero destacar las funciones que realiza el Consorcio de Compensación de Seguros, que como se observa a lo largo del trabajo, es indispensable para los supuestos

en que un perjudicado, por las circunstancias propias del siniestro, se encuentra desamparado. Se podría considerar al CCS como la institución que sustenta el sistema asegurador para aquellos casos de siniestros extraordinarios.

5. BIBLIOGRAFÍA

- BADILLO ARIAS, José Antonio. et al. *GPS Derecho de la circulación*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2020.
- CAMPUZANO LAGUILLO, Ana Belén. “Los contratos de seguro”. *GPS Contratos Mercantiles Guía Profesional 2020, 2020*, pp. 467-502.
- DE ÁNGULO RODRÍGUEZ, Luis y MALDONADO MOLINA, Francisco Javier. “Seguro de daños. Teoría general.”. *Derecho mercantil. Vol. 9º, Los contratos de seguro*, 2013, pp. 85-106.
- DíEZ-PICAZO, Luis. *Fundamentos del Derecho Civil Patrimonial*. Madrid: Cívitas, 1993.
- EMBID IRUJO, José Miguel. “Comentario al art.1 LCS”. *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, 2002, pp. 56-61.
- FERNÁNDEZ LAGO, Belén María. “El hecho de la circulación”. *Tráfico y Seguridad Vial* núm. 172, 2013, pp. 67-76.
- GARCÍA GIL, Francisco Javier. *Las pólizas de seguro*. Madrid: LaLey, 2011.
- GARRIGUES, Joaquín. *El contrato de seguro terrestre*. Madrid: J. Garrigues, 1982.
- HURTADO YELO, Juan José. “El dies a quo en la prescripción de la acción de repetición de la compañía de seguros”. *Tráfico y Seguridad Vial*, núm. 172, 2013, pp. 15-18.

- HURTADO YELO, Juan José. “La parada en ruta y su consideración como hecho de la circulación”. *Tráfico y Seguridad Vial*, núm. 193, 2015, pp. 29-34.
- HURTADO YELO, Juan José. “La prescripción de acciones en siniestralidad vial”. *Práctica de Tribunales*, núm. 148, 2021, pp. 15-19.
- LLAMAS POMBO, Eugenio. *Manual de Derecho civil*. Madrid: Wolters Kluwer, 2021.
- MENÉNDEZ MENÉNDEZ, Aurelio. et al. *Lecciones de derecho mercantil*. Madrid: Cívitas, 2020.
- OLIVER PASTOR, Antonio Luis. “El incumplimiento del pago de la prima”. *Diario La Ley*, núm. 7571, 2011, pp. 6-11.
- PERÁN ORTEGA, Juan. *La responsabilidad civil y seguro*. Madrid: Tecnos, 1998.
- PÉREZ HUREÑA, Antonio Alberto. “La Prescripción de la acción de repetición en el caso del delito contra la seguridad vial”. *Boletín de Derecho de la Circulación*, núm. 62, 2012, pp.1-7.
- REGLERO CAMPOS, Luis Fernando. *Accidentes de circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*. Navarra: Aranzadi, 2004.
- SÁNCHEZ CALERO, Fernando. y TIRADO SUÁREZ, Francisco Javier. *Ley de contrato de seguro: comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre y a sus modificaciones*. Navarra: Aranzadi, 2010.
- SÁNCHEZ CALERO GUILARTE, Juan. y SÁNCHEZ CALERO, Fernando. *Instituciones de Derecho Mercantil*. Navarra: Aranzadi, 2015.
- SOTO NIETO, Francisco. “El Consorcio de Compensación de Seguros y el robo de uso”. *Diario LaLey*, núm. 2, 2004, pp. 1548-1551.

- TIRADO SUÁREZ, Francisco Javier. “Coloquios sobre seguros privados: hacia una nueva regulación del contrato de seguro”. *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 140-141, 1976, pp. 371-374.

- URÍA, Rodrigo, MENÉNDEZ MENÉNDEZ, Aurelio, y ALONSO SOTO, Ricardo José. “El contrato de seguro en general”. *Curso de derecho mercantil: Vol. 2: La contratación mercantil. Derecho de los valores. Derecho concursal. Derecho de la navegación*, 2006, pp.599-630.

- VÁZQUEZ CUETO, José Carlos. *La obligación de pago de la prima en la ley del contrato de seguro*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2007.

- VEIGA COPO, Abel Benito. “Contrato de seguro”. *Tratado de Contratos 5 Tomos*, 2022, pp. 6521-6947.