



Universidad de Valladolid

Facultad de Derecho

*“Responsabilidad civil por daños causados
por especies cinegéticas: especial referencia a
los causados en accidentes de tráfico”*

Departamento de Derecho Civil

Tutelado por:

Fernando Crespo Allúe

Presentado por:

Víctor González Coria

Valladolid, a siete de mayo a de dos mil veinticuatro.

RESUMEN

El presente trabajo de fin de grado tiene como objeto el estudio acerca de la responsabilidad civil por daños causados por especies cinegéticas haciendo especial referencia a los causados en accidentes de tráfico. Asimismo, haremos mención a la evolución legislativa que se ha ido desarrollando en nuestro país hasta la fecha actual, al igual que hablaremos sobre la diferente regulación existente en las comunidades autónomas. Además, analizaremos en profundidad los sujetos responsables en este tipo de siniestros al igual que las posibles vías de reclamación cuando dichos daños son causados por especies cinegéticas en accidentes de tráfico. Finalmente, trataremos la importante diferenciación en relación con los animales que deben ser calificados como especies cinegéticas y aquellos que no cuentan con dicha denominación.

ABSTRACT

The purpose of this final degree project is to study civil liability for damages caused by game species, making special reference to those caused in traffic accidents. Likewise, we will mention the legislative evolution that has been developed in our country to date, as well as talk about the different regulations that exist in the autonomous communities. In addition, we will analyze in depth the parties responsible in this type of accident as well as the possible avenues of claim when said damages are caused by game species in traffic accidents. Finally, we will discuss the important differentiation in relation to the animals that must be classified as game species and those that do not have this designation.

PALABRAS CLAVE

Especie cinegética, jabalí, vías señalizadas, legislación autonómica, aprovechamiento cinegético, reclamación de responsabilidad patrimonial, reclamación extrajudicial, coto privado de caza, caza mayor/menor, titularidad de la vía.

KEY WORDS

Game species, wild boar, marked routes, regional legislation, hunting use, property liability claim, extrajudicial claim, private hunting reserve, large/small game, ownership of the track.

ABREVIATURAS

AP: Audiencia Provincial.

Art: Artículo.

BOCYL: Boletín Oficial de Castilla y León.

BOE: Boletín Oficial del Estado.

CC: Código Civil.

CCAA: Comunidades Autónomas

CE: Constitución Española

FD: Fundamentos de derecho

INAGA: Instituto Aragonés de Gestión Ambiental

LC: Ley 1/1970, de 4 de abril, de Caza.

LESPRE: Listado de Especies Silvestres en régimen de Especial Protección

LJR: Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

PAC: Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

RC: Reglamento para la ejecución de la Ley de Caza de 4 de abril de 1970.

RFEC: Real Federación Española de Caza.

SAN: Sentencia de la Audiencia Nacional.

SAP: Sentencia de la Audiencia Provincial.

STS: Sentencia del Tribunal Supremo.

STSJ: Sentencia del Tribunal Superior de Justicia.

TC: Tribunal Constitucional

TRLTCVMSV: Texto Refundido de la Ley sobre tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	6
2. EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y NORMATIVA EN LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR ESPECIES CINEGÉTICAS. LEGISLACIÓN Y JURISPRUDENCIA.	8
2.1. Artículos 148 y 149 de la Constitución Española	8
2.2. Artículos 1905 y 1906 del Código Civil	9
2.3. Artículo 33 de la Ley 1/1970, de 4 de abril de Caza	11
2.4. Coordinación entre ambas normas	14
2.5. Artículo 35b del reglamento de la Ley de Caza	14
2.6. Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.	15
2.6.1. Reforma de la Ley 19/2001	16
2.6.2. La Segunda Reforma por la Ley 17/2005	17
2.6.3. La última reforma por la Ley 6/2014	19
3. DIFERENTES REGULACIONES SEGÚN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA.	20
4. DELIMITACIÓN CONCEPTUAL DE LAS ESPECIES DE CAZA MAYOR. REFERENCIA AL RÉGIMEN DE ANIMALES BAJO POSESIÓN DEL HOMBRE Y A LOS ANIMALES SALVAJES. ESPECIES NO CINEGÉTICAS.....	Error! Bookmark not defined.
4.1. De la importancia del origen del animal causante del siniestro	Error! Bookmark not defined.
4.2. Especies cinegéticas	Error! Bookmark not defined.
5. SUJETOS RESPONSABLES	27
5.1. Responsabilidad del conductor del vehículo	28
5.2. Responsabilidad del titular del aprovechamiento cinegético	29
5.3. Responsabilidad del titular de la vía pública	33
5.4. Responsabilidad del titular de la vía pública, al margen de la concurrencia de alta siniestralidad.	38
5.5. Responsabilidad en el supuesto de autopistas	42
6. CAUCES O VÍAS DE RECLAMACIÓN DE LOS DAÑOS CAUSADOS POR ESPECIES CINEGÉTICAS EN LOS SUPUESTOS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO.....	44
6.1. Reclamaciones ante el titular del aprovechamiento cinegético	44
6.2. Reclamaciones ante el titular de la vía.....	45
7. CONCLUSIONES.....	46

8. JURISPRUDENCIA.....	48
9. LEGISLACIÓN	49
10. BIBLIOGRAFÍA.....	51

1. INTRODUCCIÓN.

Uno de los supuestos cada vez más frecuentes para los conductores en nuestro país es la irrupción en las carreteras de animales, un peligro que en no pocas ocasiones conlleva la producción de accidentes de tráfico contra animales o especies cinegéticas más específicamente, siendo esta casuística el objeto del presente trabajo de fin de grado. Al ser un supuesto tan común y a la vez un peligro patente y manifiesto para la seguridad vial se han elaborado muchos estudios y medidas para tratar de reducir la incidencia de tal hecho en la siniestralidad vial.

Analizando el “VI Informe del Centro de Estudios y Opinión PONLE FRENO – AXA de Seguridad Vial sobre accidentes con animales¹” en el que se estudian los siniestros con animales (2018-2022) llegamos a la conclusión de que, en los últimos años, los accidentes de tráfico causados por especies cinegéticas han sufrido un importante incremento en nuestro país, más específicamente, podemos decir que se han duplicado en los últimos cinco años. El año 2022 terminó siendo el año con la siniestralidad más alta en los últimos años respecto a siniestros debidos a colisiones con animales, con un incremento de un 92% en cinco años, hecho que supone duplicar los datos del 2018 e incrementarse en un 147% respecto a 2013.

Igualmente cabe destacar el estudio elaborado por la entidad Línea Directa Aseguradora² de cuyos datos y estadísticas cabe extrapolar las siguientes consideraciones en orden a la entidad y alcance de dicha problemática vial, en concreto: durante el período comprendido entre los años 2017 á 2021 se produjeron 11.400 accidentes de tráfico provocados por animales, o, que menos del 6% de dichos accidentes llegaron a ser indemnizados a los perjudicados por

¹ VI Informe del centro de Estudios y Opinión PONLE FRENO – AXA de Seguridad Vial sobre accidentes con animales

²<https://www.google.es/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://www.lineadirectaaseguradora.com/documents/652707/656056/Animales%2Ben%2Bla%2Bcarretera%2Bpeligro%2Bmortal.%2BAccidentalidad%2Bcontra%2Banimales%2Ben%2Blas%2Bcarreteras%2Bspa%25C3%25B1olas%2B%25282017-2021%2529%2Bdef.pdf/efbd568-40b6-4978-6aa6-0a75aab9ce62%3Ft%3D1666358708363&ved=2ahUKewjhz9LbwKqFAxXRV6QEHYrQBzQQFnoECBAQAQ&usg=AOvVaw1xIObV-URiY7sKhpycAapg>

parte de los dueños de dichos animales, mientras que -previamente al cambio legislativo que luego será comentado- dicho porcentaje indemnizatorio ascendía al 43%.

Respecto a las especies causantes de estos siniestros podemos destacar el protagonismo del jabalí ya que este fue el que más siniestros provocó el año pasado, acaparando el 45% de la siniestralidad, habiéndose incrementado un 9% más que el año anterior. La segunda especie que más siniestros acapara según este estudio es el corzo con un 23% de la siniestralidad, seguido por el perro que ocupa el 15%. La suma de estos tres animales representa el 84,5% del total de los siniestros recogidos por el Centro de Estudios y Opinión PONLE FRENO – AXA.

Dicho estudio también analiza las comunidades autónomas en las que más siniestros con especies cinegéticas, observándolo apreciamos que la comunidad autónoma que lidera la estadística es la nuestra, ya que Castilla y León abarca el 23,4% de la totalidad de los siniestros, seguido por Galicia que ocupa el 17,4% y de Cataluña con un 9,2%. Profundizando un poco más encontramos que la provincia de Burgos es la que más abarca con un 6,3%, seguido de Ourense (4,9%) y A Coruña (4,8).

Teniendo presente dicha problemática y tras la entrada en vigor en 2014 de la disposición adicional novena de Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo³, por el que se aprueba el Texto Articulado de la ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, el presente trabajo de fin de grado tiene por objeto el estudio del régimen de imputación de la responsabilidad por los daños sufridos en los accidentes causados por especies cinegéticas, tanto los aspectos puramente teóricos como por ejemplo con el estudio de la evolución legislativa o jurisprudencial tanto los aspectos prácticos poniendo ejemplos.

³ Disposición adicional novena del Real Decreto Legislativo 339/1990 de 2 de marzo por el que se aprueba el Texto Articulado de la ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial.

2. EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y NORMATIVA EN LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR ESPECIES CINEGÉTICAS. LEGISLACIÓN Y JURISPRUDENCIA.

A lo largo de los años la responsabilidad civil por daños causados por especies cinegéticas ha ido variando debido a la evolución y modificaciones de la propia legislación, a través de las variaciones a la hora de atribuir dicha responsabilidad a unos sujetos u a otros. En este apartado iremos observando dicha evolución empezando por los artículos 148 y 149 de la Constitución Española y terminando en la reforma de la Ley de Tráfico que dio lugar a la Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modificaba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

2.1. Artículos 148 y 149 de la Constitución Española.

Antes de entrar a analizar más profundamente la regulación específica de esta responsabilidad civil, hemos de mencionar determinados artículos de nuestra Constitución que son las bases para luego desarrollar la legislación reguladora de dicha responsabilidad en lo que se refiere a las competencias relativas a las materias que posteriormente serán desarrolladas.

Así el artículo 149.1.21ª se nos dice lo siguiente: *“Ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma; régimen general de comunicaciones; tráfico y circulación de vehículos a motor; correos y telecomunicaciones; cables aéreos, submarinos y radiocomunicación”*

Observando dicho artículo vemos como la competencia en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor se atribuye en exclusiva al Estado, atribuyendo a este todas las competencias para su posterior desarrollo legislativo, desarrollo que posteriormente analizaremos dentro de este capítulo.

Pero sin embargo la competencia en materia de caza no se atribuye al Estado como la anteriormente mencionada, sino que se atribuye a las Comunidades Autónomas como se establece en el artículo 148.1.11ª: *“La pesca en aguas interiores, el marisqueo y la acuicultura, la caza y la pesca fluvial.”* Todo ello sin perjuicio de las normas de protección de medio ambiente que son competencia exclusiva del Estado como así establece el artículo 149.1.23ª: *“Legislación básica sobre protección del medio ambiente, sin perjuicio de las facultades de las Comunidades Autónomas de*

establecer normas adicionales de protección. La legislación básica sobre montes, aprovechamientos forestales y vías pecuarias”.

Dicha situación resulta cuanto menos curioso, debido a que dos materias que son objetivo principal del presente trabajo tienen su competencia atribuida a diferentes sujetos como acabamos de mencionar, por lo que en determinadas situaciones la coordinación entre ambas no resulta sencilla como explicaremos posteriormente.

2.2. Artículos 1905 y 1906 del Código Civil.

Analizando más en profundidad la regulación de este tipo de responsabilidad hemos de empezar mencionando dos artículos del Código (en adelante CC) que son muy importantes en el posterior desarrollo de la legislación. En primer lugar, encontramos el artículo 1905 en el cual se nos dice lo siguiente: *“El poseedor de un animal, o el que se sirve de él, es responsable de los perjuicios que causare, aunque se le escape o extravíe. Sólo cesará esta responsabilidad en el caso de que el daño proviniera de fuerza mayor o de culpa del que lo hubiese sufrido”.* En dicho artículo se nos establece la responsabilidad del poseedor del animal que causare perjuicios a otro, pero se descarta la aplicación de este dentro de la materia que estamos tratando principalmente por dos motivos, en primer lugar, porque el titular de un coto de caza no posee dichos animales, y, en segundo lugar, debido a que existe un artículo específico en el mismo CC en el que se regula más en profundidad y de forma diferente la materia que nos ocupa.

En concreto dicho artículo es el 1906, en el cual se nos establece que: *“El propietario de una heredad de caza responderá del daño causado por ésta en las fincas vecinas, cuando no haya hecho lo necesario para impedir su multiplicación o cuando haya dificultado la acción de los dueños de dichas fincas para perseguirla.”*

Analizando ambos, podemos observar como el artículo 1905 establece una responsabilidad objetiva mientras que el artículo 1906 establece una responsabilidad subjetiva ya que no es suficiente la producción de los daños, sino que esta está condicionada a que el propietario de dicha heredad no haya hecho lo necesario para impedir la multiplicación o haya dificultado la acción de los dueños de las fincas vecinas para perseguirla. En dicha atribución de responsabilidad cabría la responsabilidad tanto por omisión como por acción, pero si no se diese ninguna de las dos no cabría dicha atribución.

Para contextualizar este artículo tenemos que explicar de dónde viene ese carácter objetivo de la responsabilidad que hemos mencionado anteriormente, acudiendo al artículo 1902 del CC en el que se nos dice: “*El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado*”.

Dicha responsabilidad aquiliana, en nuestro sistema normativo y posterior desarrollo jurisprudencial viene basada en el principio de la culpa sin la cual no deviene la consiguiente obligación y así, si analizamos este artículo podemos darnos cuenta cómo el artículo 1906 viene a desarrollar lo mismo aplicando los mismos principios de responsabilidad por culpa. A diferencia de dicho principio, el artículo 1905 se torna como norma específica y por ende preferente a la propia responsabilidad extracontractual que de forma genérica regula el artículo 1902, siendo reseñable entre muchas otras la interpretación del primero de tales preceptos que, por ejemplo, contiene la Sentencia Núm. 93/2016, de 13 de abril de la Sección Primera de la Audiencia Provincial de Valladolid⁴ cuya fundamentación, por su brillantez, hemos de transcribir, cuando dice:

“Aunque en la demanda se invoca primordialmente el artículo 1902 del Código Civil, debe aplicarse el artículo 1905 del mismo Código, por su carácter más específico. Este establece que el poseedor de un animal, o quien se sirve de él, es responsable de los perjuicios que cause a terceros, aunque se le escape o extravíe, cesando la responsabilidad sólo en supuestos de fuerza mayor o culpa exclusiva de la víctima. Este precepto con precedentes remotos en la romana “actio de pauperie (si quadrupes pauperiem fecisse dicetur, actio ex lege duodecim tabularum descendit”. Digesto 9.1.1) y en la legislación alfonsina, que ya reguló acerca de “como es tenuto el señor del caballo o de otras bestias mansas de pechar el daño que alguna dellas fizieren” (Ley 22, título 15, de la Partida 7ª), contempla una responsabilidad de carácter no culpabilística, sino por mero riesgo, inherente a la posesión o utilización de un animal (doméstico o no). Responsabilidad que se produce en principio por el mero hecho de causarse el daño; exonerándose esa responsabilidad sólo en los singulares casos de fuerza mayor (excluyéndose el caso fortuito), y la culpa exclusiva del perjudicado. No importa si el poseedor adoptó o no todas las medidas necesarias para intentar evitar que el animal causase daño. Desde el momento en que lo causa, se responde; cualquiera que fuere la diligencia empleada por su poseedor. La responsabilidad viene anudada a la posesión o utilización del semoviente, y no de modo necesario a su propiedad, por lo que basta la explotación en beneficio propio para que surja esa obligación de resarcir. Como el poseedor del animal responde del daño causado aún en el supuesto de que mediare caso fortuito. Obviamente se trata de responsabilidad objetiva, exigible aunque no exista culpa y por lo tanto aunque el semoviente se evada a pesar de que la cerca o valla reúna las condiciones que se entendieron adecuadas según una previsión

⁴ ROJ SAP VA 375/2016 – ECLI:ES:APVA:2016:375

ordinaria, pues expresamente se prevé en el precepto “aunque se le escape o extravíe”. La responsabilidad de carácter objetivo que impone el artículo 1905 del Código Civil no permite más interpretación que la literal, bastando que un animal causa daño para que nazca la responsabilidad de su dueño o poseedor, abstracción hecha de su culpa o negligencia; pues se imputa ala responsabilidad al poseedor del animal por los perjuicios “que causare”, y es arbitrario distinguir entre las acciones del animal para eximir de responsabilidad al poseedor o a quien se sirve de él; basta que el daño esté causado por el animal, que a él se le pueda atribuir, y en el caso de autos ha sido la invasión repentina de la calzada, supuesto de responsabilidad según el precepto citado...”

Antes de abordar la siguiente normativa debemos de aclararlo que se entiende por heredad de caza ya que el CC no lo especifica. Acudiendo al diccionario de la Real Academia Española, observamos que una heredad se nos define como “*porción de terreno cultivado perteneciente a un mismo dueño*”⁵, por lo que si aplicamos esta definición a una heredad de caza nos estaremos refiriendo a aquella porción de terreno dedicado a la actividad cinegética perteneciente al mismo dueño, no obstante la doctrina ha clarificado este término estableciendo que a efectos de la atribución de dicha responsabilidad, para que un terreno sea considerado heredad de caza no es necesario una declaración administrativa previa como tal, sino que es suficiente con que en dicho terreno se practique la actividad de caza de manera habitual, sin ser necesario que dicho terreno se encuentre diferenciado por carteles que indiquen que nos encontramos ante una explotación cinegética⁶.

Destacable es que el CC señala como único posible responsable al propietario de los terrenos, en ningún momento se pronuncia sobre una posible responsabilidad del titular del aprovechamiento cinegético, como si lo harán en otras leyes que analizaremos.

2.3. Artículo 33 de la Ley 1/1970, de 4 de abril de Caza.

Como vamos a analizar, esta Ley de Caza (en adelante LC) regula de forma distinta a la explicada anteriormente del CC la posible responsabilidad objeto del presente trabajo.

⁵ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, Diccionario de la lengua... Op.cit., pág.1199

⁶ GALLEGOS DOMÍNGUEZ. I., Responsabilidad civil extracontractual por daños causados por animales, J.M. Bosh, Barcelona, pág. 183

Esta responsabilidad se regula en su artículo 33, en el que se nos dice lo siguiente: “1. Los titulares de aprovechamientos cinegéticos, definidos en el artículo 6 de esta Ley, serán responsables de los daños originados por las piezas de caza procedentes de los terrenos acotados. Subsidiariamente, serán responsables los propietarios de los terrenos.

2. La exacción de estas responsabilidades se ajustará a las prescripciones de la legislación civil ordinaria, así como la repetición de responsabilidad en los casos de solidaridad derivados de acotados constituidos por asociación.

3. De los daños producidos por la caza procedente de Refugios, Reservas Nacionales y Parques Nacionales y de los que ocasione la procedente de terrenos de caza controlada responderán los titulares de los aprovechamientos de caza y subsidiariamente el Servicio de Pesca Continental, Caza y Parques Nacionales.

4. En aquellos casos en que la producción agrícola forestal o ganadera de determinados predios sea perjudicada por la caza, el Ministerio de Agricultura, a instancia de parte, podrá autorizar a los dueños de las fincas dañadas, y precisamente dentro de éstas, a tomar medidas extraordinarias de carácter cinegético para proteger sus cultivos.

5. Todo cazador estará obligado a indemnizar los daños que causare con motivo del ejercicio de la caza, excepto cuando el hecho fuera debido únicamente a culpa o negligencia del perjudicado o a fuerza mayor. En la caza con armas, si no consta el autor del daño causado a las personas, responderán solidariamente todos los miembros de la partida de caza.”

Como podemos observar, en la LC se responsabiliza al titular del aprovechamiento cinegético o subsidiariamente al propietario independientemente de culpa o negligencia que pudieran tener en la producción de los daños, es decir, se atribuye una responsabilidad objetiva en la que no se aprecia los requisitos que se exigían en el CC a la hora de dicha atribución.

Este precepto legal rige en todas las Comunidades Autónomas en las que no existe una legislación específica de caza, y también en aquellas en las que, existiendo dicha regulación específica de caza, no regulan la materia específica de la responsabilidad extracontractual.

La adecuada interpretación del mencionado artículo junto con las diferentes regulaciones autonómicas ha dado lugar a una abundante jurisprudencia y a una gran cantidad de debates sobre varios de los aspectos fundamentales de dicho precepto, entre los que destaca la correcta interpretación de “procedente de los terrenos acotados”.

Respecto a este primer debate tenemos dos posturas muy diferenciadas. En primer lugar, encontramos los que consideran que dicha expresión hace referencia a que el animal “salga”,

es decir, a donde estuviese el animal en el momento previo a su irrupción en la calzada, mientras que en segundo lugar, encontramos aquellos que entienden la procedencia de los terrenos acotados como la procedencia del animal desde el lugar en donde tienen su hábitat natural, como así lo defiende la Sentencia de Sección primera de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo de fecha 22 de diciembre de 2006⁷.

El gran problema de estas situaciones es que es demasiado complicado probar el lugar de origen del animal, por lo que surgían muchos problemas en la práctica.

La interpretación jurisprudencial del mencionado artículo no solo trajo consigo la mencionada controversia si no otras, como, por ejemplo, que sucedía en los accidentes provocados por una especie de caza mayor proveniente de un coto de caza menor. Respecto a esta cuestión existen varias posturas, una de ellas es la de la aplicación literal del artículo 33 de la LC, ya que en este artículo no se especifica la clase de coto de donde el animal procede, por lo que, si la propia Ley no distingue, el intérprete tampoco debe de hacerlo, esta postura la defiende entre otras la Sentencia de Sección primera de Sala de lo Contencioso del Tribunal Superior de Justicia de La Rioja en fecha 23 de diciembre de 2002⁸.

Mientras que otras sentencias como la de la Sección segunda de la Audiencia Provincial de Gerona en fecha 23 de enero de 1999 defiende una postura contraria en los siguientes términos: *“Si se trata de un terreno acotado para un tipo de caza como es la caza mayor, es normal que sus titulares, que se benefician y aprovechan de la riqueza cinegética de caza mayor, respondan de los daños que los animales, incardinables en dicha categoría, según el art. 4 de la Ley de Caza, produzcan, pero si se trata de un terreno en que los titulares del coto sólo tienen derecho a cazar y beneficiarse de las piezas de caza menor, no debe alcanzarles la responsabilidad por los daños que ocasionen las especies de animales de caza mayor, sobre los que en principio no dispondrían de facultades para impedir su multiplicación o para adoptar otras medidas dirigidas a suprimir o limitar la capacidad dañina”*

Por último cabe mencionar respecto a este precepto, que a quien habrá que atribuir esta responsabilidad es al titular del aprovechamiento cinegético ya que, independientemente de las características particulares del coto de caza, la declaración del mismo lleva a su vez consigo la esencia del derecho de caza de las especies cinegéticas que existan en ese coto de caza, por lo que un daño causado por un animal que proceda del mismo deberá ser asumido por el que es quien a la vez obtiene el beneficio y la explotación de dicho coto.

⁷ STS 8680/2006 – ECLI:ES:TS: 2006:8680

⁸ STSJ LR 968/2002 – ECLI: ES: TSJLR: 2002: 968

2.4. Coordinación entre ambas normas.

Analizando la distinta regulación adoptada en ambas leyes, observamos que ambas mantienen discrepancias, por lo que ha existido un largo debate acerca de cuál debe de prevalecer.

Pero dentro de la LC encontramos la Disposición Final Tercera en la que introduce Clausulas Derogatorias, y dentro de la misma deroga cuantas disposiciones se opongan a lo establecido en la presente Ley, por lo que se entiende que entre esas disposiciones se encuentra el artículo 1906 del CC explicado con anterioridad, entre otros motivos cabe resaltar el principal que es la posterioridad y especialización de la LC frente a los mencionados artículos del CC.

Existieron numerosos debates, pero la Sentencia de la Sala primera de lo Civil del Tribunal Supremo de fecha 27 de mayo de 1985⁹ confirmo que entre las disposiciones que se derogan en la Disposición final tercera se debe de entender derogado el artículo 1906 del CC ya que su criterio individualista y subjetivo se opone al criterio objetivo de la LC

2.5. Artículo 35.b del Reglamento de la Ley de Caza.

Mediante el Decreto 506/1971, de 25 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley de Caza de 4 de abril de 1970, se introduce un artículo cuyo objetivo era radicar uno de los principales problemas que establecía el artículo 33 de la LC que era la determinación del punto por el cual irrumpió el animal en la calzada así como la verdadera procedencia del animal, para tratar de solucionar dicho problema este reglamento nos establece lo siguiente en su artículo 35.b: *“En los casos en que no resulte posible precisar la procedencia de la caza respecto a uno determinado de los varios acotados que colinden con la finca, la responsabilidad por los daños originados en la misma por las piezas de caza será exigible solidariamente de todos los titulares de acotados que fueren colindantes y subsidiariamente de los dueños de los terrenos.”*

Por lo que según el citado artículo en los supuestos en los que no se pueda determinar con exactitud el origen del animal causante se aplicará una responsabilidad solidaria de los titulares de los aprovechamientos cinegéticos de los cotos colindantes. Lo fundamental en estas situaciones es demostrar en que punto accedió el animal a la carretera. Si el punto en el

⁹ STS 1872/1985 - ECLI:ES:TS: 1985:1872

que accedió se encuentra dentro de los límites de un coto no hay problema, este surge cuando el punto por el que accedió dicho animal a la vía no se encuentra dentro de los límites de un coto de caza. La solución para este problema es la proximidad, es decir, cuanto más próximo se encuentre ese punto a un determinado coto de caza, más probable será que dicho animal provenga de ese coto, como así lo determina la Sentencia de la Sección Primera de lo Civil de la Audiencia Provincial de Salamanca de fecha 30 de julio de 2010¹⁰.

Muchas veces se aplica este tipo de responsabilidad ya que probar que el animal proviene de determinado coto es una tarea muy complicada debido a que normalmente lo que se tiene son indicios, no certezas, por lo que se aplica este tipo de responsabilidad para salvar la mencionada dificultad probatoria, aunque luego en la práctica no es tan sencillo aplicar este tipo de responsabilidad.

Cabe reseñar para concluir lo que establece la Sentencia de la Sección Primera de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo en fecha 30 de octubre de 2000¹¹, y es que ha de entenderse la procedencia en sentido amplio como zonas donde viven los animales en libertad y que abandonan para introducirse en fincas privadas, por lo que no solo se tienen que tener en cuenta el coto de salida sino también el coto de entrada en las fincas, a raíz del cual se ha ido introduciendo en uno u en otro coto de caza.

2.6. LEY DE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL.

En virtud del art. 149.1.21 de la Constitución Española, el Estado tiene competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Sin embargo, no fue hasta el año 2001 – anteriormente no existía una norma de tráfico expresamente dirigida a regular los supuestos de accidentes de circulación en los que se ven implicadas especies cinegéticas – cuando se publicó por primera vez una Ley que regulada la responsabilidad en los accidentes provocados por especies que irrumpen en la calzada repentinamente.

La tendencia de los tribunales en un primer momento era hacer responsables a los titulares de cotos de caza o, en su defecto, a los propietarios de terrenos colindantes con las vías, pese a que el sector de la caza veía más conveniente atribuir la responsabilidad a los conductores.

¹⁰ SAP SA 403/2010 – ECLI:ES:APSA:2010:403

¹¹ STS 7831/2000 – ECLI:ES:TS:2000:7831

Pero a partir del año 2001 el panorama legislativo en esta materia cambió significativamente, con la última de las reformas en esta materia, la cual se encuentra vigente en la actualidad.

2.6.1. Reforma de la Ley 19/2001.

El continuo crecimiento del número de accidentes de tráfico por irrupción en la calzada de piezas cinegéticas y la imperiosa necesidad de aminorar la responsabilidad de los titulares de los cotos de caza y/ terrenos de aprovechamiento cinegético, hizo necesaria la aprobación de la reforma de la Ley de Tráfico, que llegó con la entrada en vigor de la Ley 19/2001, de 19 de diciembre, que reforma del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTCVMSV), aprobado por Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, que incorporaba la Disposición Adicional Sexta, cuya redacción principal decía:

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

Era la primera vez que la redacción de una norma ponía el foco en la conducta del conductor del vehículo y no tanto en el titular del aprovechamiento cinegético, aunque éste siguiera siendo el principal responsable. Un cambio significativo en la normativa que inició el proceso de la práctica total exoneración de los titulares de los cotos de caza en este tipo de accidentes. Así cuando del atestado policial, o de otros medios, se probase que la causa del accidente radicase en el incumplimiento de las normas de circulación por parte del conductor del vehículo – como, por ejemplo, un exceso de velocidad o una distracción –, el titular del coto de caza debía quedar total o parcialmente exonerado de responsabilidad civil extracontractual por los daños que hubiera podido provocar el animal.

En realidad, el hecho de atribuir la responsabilidad al conductor del vehículo no es más que aplicar la causa de exoneración de la culpa exclusiva de la víctima, exonerando de responsabilidad al que desarrolla una actividad que conlleva unos riesgos, como lo es el titular del coto o del terreno de aprovechamiento cinegético.

Sin embargo, en la práctica, la citada reforma del año 2001 tuvo poco alcance, especialmente por la dificultad que muchas veces conlleva probar que la infracción cometida por el conductor es la causa exclusiva del accidente, así pues, la línea que se marcaba no se correspondería con la que seguiría el legislador en las siguientes reformas que se sucedieron.

2.6.2. *La segunda reforma por la Ley 17/2005.*

Cuatro años más tarde se aprobó la Ley 17/2005, de 19 de julio La ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial¹². En la Disposición Adicional Novena se estableció lo siguiente: *“En accidentes de tráfico ocasionados por atropello de especies cinegéticas será responsable el conductor del vehículo cuando se le pueda imputar incumplimiento de las normas de circulación. Los daños personales y patrimoniales en estos siniestros, sólo serán exigibles a los titulares de aprovechamientos cinegéticos o, en su defecto, a los propietarios de los terrenos, cuando el accidente sea consecuencia directa de la acción de cazar o de una falta de diligencia en la conservación del terreno acotado. También podrá ser responsable el titular de la vía pública en la que se produce el accidente como consecuencia de su responsabilidad en el estado de conservación de la misma y en su señalización.”*

Inicialmente la presente reforma fue gratamente acogida por los titulares de los aprovechamientos cinegéticos ya que gracias a ella se atenuaba su responsabilidad en estas situaciones en perjuicio de los conductores y de los titulares de las vías donde se producían estos accidentes.

Esta reforma trajo consigo varias y significativas novedades. En primer lugar, encontramos que se limitaba a dos supuestos en los que se podría atribuir la responsabilidad a los titulares de los cotos en accidentes de circulación. Estos titulares responderán de esta responsabilidad en los supuestos en los que el accidente sea debido a una falta de diligencia en la conservación del terreno acotado, es decir, cuando existe una omisión de esas acciones de conservación que se deberían de llevar a cabo para mantener dichos terrenos en una situación de adecuado mantenimiento.

El otro supuesto en el que sería atribuible dicha responsabilidad a los titulares del coto se da en los supuestos en los que el accidente de circulación es consecuencia directa de la acción de caza, es decir, cuando existe una acción concreta de caza. Por lo que, con estos dos

¹² Ley 17/2005, de 19 de julio La ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial BOE núm.172, de 20 de julio de 2005.

supuestos, comparándoles con la regulación existente en 2001, se están limitando las situaciones en las que les sería atribuible la responsabilidad a los titulares de los cotos de caza.

Otra novedad que trajo esta reforma se aprecia en que, con la anterior regulación, el incumplimiento de las normas de circulación por el conductor se percibía como una causa de exoneración en favor del titular del coto de caza, cuya prueba le correspondía a este, pero con la introducción de esta reforma desaparece esta consideración al titular del coto y con la existencia del incumplimiento de las normas de circulación del conductor del vehículo es suficiente para atribuir la responsabilidad a este.

Al igual que si observamos la redacción de esta Disposición Adicional Novena y la comparamos con la anterior podemos observar cómo desaparece el término de “causa suficiente” a la hora de redactar la imputabilidad de la responsabilidad al conductor del vehículo, por lo que podríamos pensar que ante un incumplimiento de cualquier norma de circulación se le podría atribuir dicha responsabilidad al conductor, independientemente de que dicha infracción sea causa o no de la producción de dicho accidente. Pero la jurisprudencia se ha encargado de disipar esa posibilidad estableciendo como requisito básico para que se de esta responsabilidad que exista una relación de causalidad entre el incumplimiento de la norma de circulación y el daño causado.

Finalmente, esta reforma no dejó conforme al sector de caza debido a que los pronunciamientos contradictorios de las distintas Audiencias Provinciales crearon una gran inseguridad jurídica mientras que seguían dejando descontentos a los titulares de los cotos de caza que seguían viéndose perjudicados por esta regulación.

Una sentencia que recoge muy bien estos pronunciamientos contradictorios es la Sentencia 130/2009 del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León de fecha 22 de mayo de 2009¹³. En su Fundamento de Derecho Cuarto recoge a la perfección las posturas contradictorias seguidas por las diferentes Audiencias Provinciales, de un lado tenemos a alguna como la de Burgos o la de Ávila que entienden que los titulares de los cotos de caza deben de seguir respondiendo de manera objetiva conforme a la LC, mientras que otras como las Audiencias

¹³ STSJ CYL 1310/2009 - (ECLI:ES:TSJCYL: 2009:3198)

Provinciales de Lugo o Barcelona defendían que se debía de aplicar esta reforma del año 2005 al ser una ley posterior y especializada.

2.6.3. *La última reforma por la Ley 6/2014.*

Las quejas en el entorno de la caza seguían siendo frecuentes como consecuencia del objetivo evidente de los tribunales de imputar la responsabilidad a los titulares de los cotos de caza o terrenos de aprovechamiento cinegético.

Como consecuencia a antedicha posición, los titulares de los terrenos y cotos colindantes a las vías decidieron constituir un grupo, la Real Federación Española de Caza (RFEC) en aras de reivindicarse y conseguir una solución más beneficiosa que no les perjudicara.

Finalmente, y, tras varias presiones por parte de la Federación¹⁴, se aprobó la última reforma de la Ley de Tráfico, dando lugar a la Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el Texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Así, modificando lo que antes se recogía en la Disposición Adicional Novena, actualmente la norma prevé en la Disposición Adicional Séptima del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, la atribución de la responsabilidad por los daños causados en colisiones contra especies cinegéticas al conductor del vehículo sin necesidad de que medie negligencia o culpa expresa en el deber de diligencia del mismo. Es decir, se considera dicho siniestro, como un hecho de la circulación, y no como un aspecto imputable a la titularidad del coto.

Se trata de un sistema que, en contra de lo que sucedía anteriormente, trata de buscar en la mayor medida la imputación de la responsabilidad a los conductores, algo que ha traído como consecuencia constantes críticas hacia la citada reforma, interesando en este punto mencionar que estas podrían haber sido menores si los seguros de responsabilidad civil de los vehículos tuvieran como cobertura obligatoria aquella que amparase los daños ocasionados por la colisión contra especies cinegéticas. Mientras que en el año 2005 la Ley establecía que los conductores solo responderían en aquellos supuestos en los que mediase una falta de diligencia en la conservación del terreno o existiese una acción de caza, con ésta última reforma se restringe en mayor grado esa responsabilidad exigiendo que solo responderán si

¹⁴ STS (RJ 247/2016) - Fundamento jurídico 2º.

se trata de una acción colectiva de caza mayor que se haya realizado el mismo día o hubiera concluido dentro de las doce horas anteriores al siniestro.

3. DIFERENTES REGULACIONES SEGÚN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA.

El artículo 148.1 de la Constitución Española expresa claramente que las Comunidades Autónomas - en adelante, CCAA - podrán asumir competencias en distintos ámbitos, entre otros, en materia de caza. Este hecho ocasiona que, en virtud de sus respectivos Estatutos de Autonomía, prácticamente todas las CCAA - salvo algunas excepciones - hayan aprobado y promulgado sus propias Leyes de Caza.

En primer lugar, Cataluña y Madrid han sido las dos únicas CCAA que han optado por no dictar su propia ley de caza, rigiéndose consecuentemente de manera íntegra en esta materia por la Ley de Caza de 1970.

En segundo lugar, nos encontramos con algunas CCAA que, aun habiendo legislado en materia de caza, en la misma no se recoge precepto alguno que haga referencia a la imputación de responsabilidad por los daños ocasionados por especies cinegéticas en accidentes de circulación. Así, por ejemplo, Murcia – la Ley 7/2003, de 12 de noviembre, de Caza y Pesca Fluvial de la Región de Murcia – es la única Comunidad Autónoma que, aun habiendo legislado en materia de caza, no hace referencia alguna a dicha responsabilidad por accidentes contra piezas cinegéticas.

En tercer lugar, las restantes CCAA, que sí han legislado en materia de caza imponiendo una regulación sobre la responsabilidad por daños ocasionados en accidentes contra especies cinegéticas:

- ANDALUCÍA

La Comunidad Autónoma de Andalucía regula la caza en la Ley 8/2003, de 28 de octubre, de la Flora y la Fauna Silvestre.

Concretamente en su artículo 34, contempla de forma específica la responsabilidad de los titulares de los aprovechamientos por los daños causados a personas, bienes y explotaciones agrarias por especies cinegéticas, estableciendo que estas deben encuadrarse en el plan técnico y deben proceder de los citados aprovechamientos cinegéticos.

- **CASTILLA Y LEÓN**

La Comunidad Autónoma de Castilla y León regula la caza en la Ley 4/2021, de 1 de junio, de Caza y de Gestión Sostenible de los Recursos Cinegéticos de Castilla y León, remitiéndose en su artículo 11 a la normativa estatal de tráfico en lo relativo a la responsabilidad por los accidentes de tráfico provocados por especies cinegéticas.

- **CASTILLA- LA MANCHA**

La Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha ha promulgado la Ley 3/2015, de 5 de marzo, de Caza de Castilla-La Mancha, remitiéndose en su artículo 8 a la normativa estatal de tráfico.

- **ISLAS BALEARES**

En las Islas Baleares, la Ley 6/2006, de 12 de abril, sobre Caza y Pesca Fluvial también efectúa una remisión expresa a la legislación civil y de tráfico en su artículo 50 precisando en este caso que, la responsabilidad queda limitada a los casos en los que no se pueda imputar a culpa o negligencia del perjudicado, ni a fuerza mayor.

- **GALICIA**

La Comunidad Autónoma de Galicia regula la caza en Ley 13/2013, de 23 de diciembre, de caza de Galicia, en cuyo artículo 62 hace una remisión expresa a la legislación de tráfico para la responsabilidad por los accidentes de tráfico causados por la irrupción de especies cinegéticas en la calzada.

- **CANARIAS**

En Canarias rige la Ley 7/1998, de 6 de julio, de Caza de Canarias, en cuyo art. 32.3, se establece un régimen de responsabilidad en la misma línea que el artículo 33 de la L.C.

- **VALENCIA**

La Comunidad Autónoma de Valencia se rige en materia de caza por la Ley 13/2004, de 27 de diciembre, de caza de la Comunidad Valenciana.

Esta Ley diferencia en su artículo 41, los daños producidos a cultivos o inmuebles, con respecto de los de distinta naturaleza. Para este último tipo de daños, la responsabilidad se

imputa a los titulares de los aprovechamientos, pero siempre y cuando que el animal sea susceptible de aprovechamiento cinegético en tal terreno.

- **ARAGÓN**

La Comunidad Autónoma de Aragón también ha promulgado una ley que regula la caza, concretamente la Ley 1/2015, de 12 de marzo, de Caza de Aragón. En ella se ha regulado la responsabilidad en accidentes de tráfico resultantes de acción colectiva de caza en el artículo 70, sin remitirse a la normativa estatal. En ella se atribuye, en primer lugar, la responsabilidad por el accidente contra una especie cinegética, al conductor.

En segundo lugar, la Administración de Aragón decide hacerse cargo de las indemnizaciones a favor de los perjudicados cuando el animal atropellado sea una especie de caza mayor, siempre y cuando el perjudicado, mediante dolo, culpa o negligencia, no haya contribuido a la producción del daño, cuando el accidente no sea consecuencia de la acción directa de cazar o sea consecuencia de una acción de caza colectiva realizada o bien en la modalidad «al salto» en coto o zona no cinegética o bien exclusivamente en una zona no cinegética. Finalmente, también atribuye responsabilidad al titular de la vía pública en la que se produzca el accidente como consecuencia de no haber reparado la valla de cerramiento o por no haber señalado un tramo en el que es previsible la existencia de animales sueltos.

Observando dicha regulación llegamos a la conclusión de que es un sistema construido en la misma línea que la última reforma de 2014 de la Ley de tráfico.

- **ASTURIAS**

El principado de Asturias reguló la materia en la Ley 2/1989, de 6 de junio, de Caza, estableciendo en su artículo 38 la responsabilidad de los titulares del aprovechamiento cinegético especial - sea privado o público - por los daños ocasionados por especies cinegéticas.

Sin distinguir entre daños agrarios o de otra naturaleza, Asturias ha optado por un régimen de responsabilidad parecido al del artículo 33 de la L.C, atribuyéndose la responsabilidad para indemnizar por daños causados en siniestros provocados tanto por animales no cinegéticos, como por especies cinegéticas procedentes de zonas donde no se permita la caza.

- **EXTREMADURA**

La Comunidad de Extremadura, mediante la Ley 14/2010, de 9 de diciembre, de caza de Extremadura, regula la responsabilidad por daños producidos por especies cinegéticas en su artículo 68.

Lo curioso de este territorio en la regulación en materia de caza, a diferencia del resto de Comunidades Autónomas, es que Extremadura lo hace únicamente desde su perspectiva como Administración. Es decir, se responsabiliza de acuerdo con lo recogido en la Ley de tráfico estatal y especifica que, en este tipo de siniestros, sólo se hará cargo de los daños causados por especies cinegéticas procedentes de *«terrenos integrados en reservas de caza, en cotos regionales de caza, en refugios para la caza constituidos de oficio en terrenos de titularidad pública, o en zonas de caza limitada cuya gestión se haya reservado la Administración pública, siempre que en cualquiera de estos casos se trate de terrenos sin valla cinegética o no se hayan adoptado medidas para reducir el exceso de carga cinegética de los terrenos correspondientes»*.

- **LA RIOJA**

La Comunidad Autónoma de La Rioja mediante la Ley 8/2022, de 24 de junio, de caza y gestión cinegética de la Rioja, regula la responsabilidad derivada de daños producidos por piezas de caza en el artículo 12 remitiéndose a la legislación estatal.

- **CANTABRIA**

En la Comunidad Autónoma de Cantabria se mantiene en vigor la Ley 12/2006, de 17 de julio, de Caza de Cantabria.

En su artículo 63.5, se prevé expresamente el supuesto de responsabilidad por daños a causa de accidentes de circulación por atropello de especies cinegéticas, remitiéndose a lo establecido en la legislación estatal.

- **NAVARRA**

La Comunidad foral de Navarra implementa su propia regulación en materia de accidentes de circulación con la Ley Foral 17/2005, de 22 de diciembre, de Caza y Pesca de Navarra.

El artículo 86.1 de dicha ley se remite íntegramente a la normativa estatal de tráfico

- **PAÍS VASCO**

El País Vasco, con la Ley 2/2011, de 17 de marzo, de caza regula la Responsabilidad Civil derivada de los daños originados por las piezas de caza, recoge en su art. 53, para el supuesto

de accidentes de circulación contra especies cinegéticas, la remisión directa a la Ley sobre Tráfico («o *normativa que lo sustituya*»), como han hecho otras.

Como podemos observar bastantes Comunidades Autónomas legislan en materia de caza y en dicha legislación en la materia de accidentes de tráfico causados por la irrupción de especies cinegéticas optan por hacer una remisión prácticamente íntegra a la normativa estatal de tráfico y/o civil. Pero a su vez, otras han legislado sobre dicha materia de forma diferenciada a la normativa estatal.

En virtud del art. 148.1.11º C.E, las leyes de caza autonómicas pueden regular elementos de Derecho público tales como la obtención de la licencia de caza, la clasificación de los terrenos cinegéticos, los periodos hábiles de caza o las infracciones y sanciones administrativas¹⁵, entre otros. Pero, en virtud del art. 149.1.8 CE, las CCAA no pueden regular aspectos de Derecho privado reservados a la regulación estatal, como es la responsabilidad por daños causados por las piezas de caza. En este punto es en lo que algunas CCAA puedan estar extralimitándose, imponiéndose un debate doctrinal a tal efecto.

Si bien es evidente la problemática, la jurisprudencia no se ha detenido mucho a discutir las distintas posibilidades planteadas, aceptando la competencia autonómica sin cuestionarse la constitucionalidad del precepto¹⁶

4. ESPECIES CINEGÉTICAS Y NO CINEGÉTICAS. ESPECIAL REFERENCIA AL LOBO.

Antes de entrar en detalle acerca de la especial situación en la que se encuentra la caza del lobo en nuestro país, hemos de hacer dos importantes referencias.

En primer lugar, debemos hacer constar lo que se entiende por acción de caza, acto que se define en el artículo 2 de la Ley 1/1970, de 4 de abril, de Caza, en la que se nos define de la siguiente manera: “ *Se considera acción de cazar la ejercida por el hombre mediante el uso de artes, armas o medios apropiados para buscar, atraer, perseguir o acosar a los animales definidos en esta Ley como piezas de caza, con el fin de darles muerte, apropiarse de ellos o de facilitar su captura por tercero*”

¹⁵ CABALLERO LOZANO, José María (2004), “Responsabilidad civil cinegética en Castilla y León”, en *Revista jurídica de Castilla y León*, nº2, 1 de octubre de 2004, pág.192.

¹⁶ CABALLERO LOZANO, José María (2004), “Responsabilidad civil cinegética en Castilla y León”, en *Revista jurídica de Castilla y León*, nº2, pág.193.

En segundo lugar, hay que especificar lo que se consideran especies cinegéticas y especies no cinegéticas. Dicha diferenciación no se puede hacer en términos absolutos a la hora de referirnos al territorio nacional, ya que la competencia para especificar lo que se debe de entender por caza mayor y por caza menor corresponde a las Comunidades Autónomas.

Ciñéndonos a nuestra Comunidad Autónoma, hay que hacer mención al Decreto 32/2015, de 30 de abril, por el que se regula la conservación de las especies cinegéticas de Castilla y León, su aprovechamiento sostenible y el control poblacional de la fauna silvestre. Mas específicamente, en su artículo 13¹⁷, mediante el cual se enumeran las especies que son consideradas como especies de caza mayor, dentro de las mismas destacan por ser las más frecuentes (como ya se ha reseñado en el apartado 1º del presente trabajo) el jabalí, el ciervo y el corzo, y otros como la cabra montesa o el gamo.

Entre dichas especies cinegéticas consideradas de caza mayor se encuentra el lobo. Esta especie ha sido protagonista de una importante variante introducida en el año 2021. Hasta el mencionado año el lobo era considerado especie cinegética en las poblaciones de lobos situados al norte del río Duero, más específicamente en las Comunidades Autónomas de Castilla y León, Galicia, Asturias y Cantabria. Las poblaciones de estos que se encuentran al sur del río Duero estaban incluidos en el Listado de Especies Silvestres en régimen de Especial Protección (en adelante LESPRES), y a partir de la entrada en vigor el 22 de septiembre de 2021, de la Orden TED/980/2021, de 20 de septiembre, por la que se modificaba el Anexo del Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas, el lobo dejó de ser considerado como “objeto cinegético”, y consecuentemente se prohibió su caza.

A tenor de lo explicado, la situación de la caza del lobo en los territorios situados al norte del río Duero cambió drásticamente, permitiéndose su caza con determinadas y especiales excepciones, las cuales se resumen en tres condiciones, en primer lugar que no exista otra solución satisfactoria a la hora de erradicar los problemas que dicho animal genera, en segundo lugar, que la caza del animal no afecte negativamente al estado de conservación

¹⁷ Artículo 13 del Decreto 32/2015, de 30 de abril, por el que se regula la conservación de las especies cinegéticas de Castilla y León, su aprovechamiento sostenible y el control poblacional de la fauna silvestre. (Publicado en el BOCYL, el 4 de mayo de 2015).

favorable de la especie, y en tercer lugar, si se demuestra de manera efectiva la existencia de importantes perjuicios para el ganado afectado por sus ataques atendiendo a posibles daños recurrentes o significativos.

Este cambio fue mal acogido en las cuatro Comunidades Autónomas afectadas por dicha modificación argumentando los más que previsibles efectos negativos que dicha modificación lleva consigo, sobre todo para la ganadería.

Unos pocos meses antes de la entrada en vigor de la mencionada directiva, se acababa de aprobar la Ley 4/2021, de 1 de julio, de Caza y de Gestión Sostenible de los Recursos Cinegéticos de Castilla y León, contradiciendo dicha directiva al introducir al lobo entre las especies cazables, exactamente en los apartados 2.a) y 8 del artículo 38 de la mencionada ley autonómica, en los cuales se menciona que la cacería de dicho animal requerirá autorización de la Consejería competente de nuestra Comunidad Autónoma.

Pero como llama la atención, dicha directiva europea y la recién mencionada legislación autonómica se contradicen, por lo que el presidente del Gobierno interpuso un recurso de inconstitucionalidad contra estos los artículos mencionados, el cual se resolvió mediante la Sentencia del Tribunal Constitucional 99/2022, de 13 de julio¹⁸ mediante la cual se declara la inconstitucionalidad de las menciones al lobo como especie cazable dentro de la ley autonómica, ya que dichas consideraciones “vulneran el orden constitucional” porque “rebajan el nivel de protección medioambiental”.

Dicha sentencia del Tribunal Constitucional no dejó muy satisfecho a la Junta de Castilla y León, ya que seguía sin compartir la introducción del lobo a la LESPRES.

Tema similar al recientemente explicado es la sentencia 222/2024 de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo de fecha 8 de febrero¹⁹, mediante la cual se confirma la nulidad del Decreto 10/2018 de especies cinegéticas de Castilla y León, en la misma se desestima el recurso de casación interpuesto por la Comunidad Autónoma de Castilla y León contra una sentencia dictada por el TSJ de Castilla y León en la que se

¹⁸ STS 99/2022 ECLI:ES:TC:202:99

¹⁹ STS 222/2024 – LALEY 16613/2024

estima las pretensiones postuladas por el Partido Contra el Maltrato Animal declarando la nulidad del citado Decreto.

Los principales motivos por los cuales se desestiman dicho recurso de casación se basan no proporcionar suficiente información del expediente administrativo a los miembros del Pleno del Consejo Regional de Medio Ambiente de Castilla y León para emitir su informe, privando a estos de la posibilidad de asesorar con razonamientos sobre la oportunidad y legalidad de lo que se proponía en dicho Decreto. Dicho incumplimiento se pone en relación con los principios de transparencia y buena administración que se exigen en el ámbito administrativo.

5. SUJETOS RESPONSABLES

Tras lo expuesto resulta evidente que la posible responsabilidad que se deriva de un accidente de tráfico causado por una pieza cinegética es una responsabilidad en principio ex lege dado que así viene dispuesto en la norma legal siendo consecuente con la naturaleza de dicha responsabilidad así definida acudir al texto legal para su determinación.

Dentro de dicho iter, la regulación específica sobre dicha materia ha de primar respecto de cualquier otra referencia legal, ciñéndose la misma al ámbito de lo dispuesto en la actual Disposición Adicional Séptima del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, norma la cual dispone que:

“Disposición adicional séptima. *Responsabilidad en accidentes de tráfico por atropellos de especies cinegéticas.*

En accidentes de tráfico ocasionados por atropello de especies cinegéticas en las vías públicas será responsable de los daños a personas o bienes el conductor del vehículo, sin que pueda reclamarse por el valor de los animales que irrumpen en aquéllas.

No obstante, será responsable de los daños a personas o bienes el titular del aprovechamiento cinegético o, en su defecto, el propietario del terreno cuando el accidente

de tráfico sea consecuencia directa de una acción de caza colectiva de una especie de caza mayor llevada a cabo el mismo día o que haya concluido doce horas antes de aquél.

También podrá ser responsable el titular de la vía pública en la que se produzca el accidente como consecuencia de no haber reparado la valla de cerramiento en plazo, en su caso, o por no disponer de la señalización específica de animales sueltos en tramos con alta siniestralidad por colisión de vehículos con los mismos. “

La exégesis de dicho precepto, al que se remiten la mayoría de las normativas de carácter autonómico conforme las competencias transferidas a dichas entidades autonómicas, ha de iniciarse contemplando el supuesto genérico que establece dicha responsabilidad, esto es, la responsabilidad resulta atribuible al conductor del vehículo.

5.1. Responsabilidad del conductor del vehículo.

Dicho régimen de responsabilidad establecido con ocasión de la reforma introducida por la Ley 6/2014, de 7 de abril, a diferencia del anterior en el que se exigía la concurrencia de algún tipo de infracción en la conducción por parte del conductor del vehículo, sin embargo ahora se establece una responsabilidad cuasi-objetiva, fijándose como regla general que siempre, salvo las excepciones posteriormente examinadas, el conductor del vehículo será responsable de dicho accidente y de sus consecuencias, exonerándole eso sí, de hacer frente a la posible indemnización del valor de las piezas de caza intervinientes en dicho accidente viario.

Dicho régimen, en la práctica va a conllevar el hecho de que, producido un accidente viario con la intervención de un vehículo de motor, y una pieza cinegética, pudiera darse perfectamente el supuesto de que los daños materiales sufridos por el vehículo, así como en su caso, los daños personales sufridos por el conductor del mismo, no serán indemnizados por ningún tercero, a salvo de las coberturas o garantías que se tuvieran concertadas al amparo del seguro, no ya obligatorio, sino al amparo de las coberturas de carácter voluntario que hubieren sido concertadas en relación con el aseguramiento de dicho vehículo.

Es decir, si respecto de dicho vehículo, hubiere sido concertada, dentro del ámbito del aseguramiento voluntario, garantía alguna que amparase el hecho de dicho accidente con especie cinegética, en tal caso, y conforme los términos pactados al amparo de la Ley

50/1980, de 8 de octubre, del Contrato de Seguro, podría darse el caso de que dicho conductor/propietario del vehículo fuere indemnizado por su propia aseguradora respecto de dichos daños materiales. O, en cuanto a las posibles lesiones o daños personales habría de atenderse igualmente a las coberturas de accidentes que integrasen dicho aseguramiento para poder tener derecho a percibir cualesquiera prestaciones, siempre y cuando así se hubiere pactado en el contrato de seguro.

Cuestión diferente es la referida a los ocupantes del vehículo accidentado por mor de la intervención de dicha pieza cinegética, dado que, en tal caso, y concurriendo su condición de terceros a efectos del seguro de suscripción obligatoria de responsabilidad civil que debe acompañar a todo vehículo de motor, en tal caso, dichos terceros sí serán indemnizados por parte de la entidad aseguradora del vehículo por las lesiones o daños sufridos como consecuencia de dicho accidente.

Pero, al margen de dichos supuestos de aseguramiento, bien pudiera darse el caso no infrecuente en el que, siendo responsable el conductor del vehículo -como regla general- no fueren indemnizados los daños sufridos por dicho accidente cinegético.

5.2. Responsabilidad del titular del aprovechamiento cinegético.

He aquí la primera de las excepciones que, respecto del régimen general de responsabilidad antedicho, establece la norma anteriormente transcrita, esto es, se exceptiona aquéllos supuestos en los que dicho accidente de tráfico fuere consecuencia directa de una acción de caza colectiva de una especie de caza mayor llevada a cabo el mismo día o que hubiere concluido doce horas antes de la producción de dicho accidente.

Nuevamente el legislador, a pesar de concretar determinados requisitos que han de concurrir, establece normativamente la necesidad de una causalidad “directa” entre acción de caza y producción del accidente viario, aunque la práctica procesal y jurisprudencial viene a establecer casi una presunción de ambas si concurrieren en el espacio temporal concretado por dicha norma. Es decir, ¿cuándo podría entenderse que no existe dicha relación causal directa entre la acción de caza y el accidente? ... pues bien, hay supuestos en los que, por ejemplo, la extensión espacial del coto de caza o zona cinegética es tal que, por su magnitud, no puede presumirse el hecho de que la acción de caza hubiere provocado la huida de las

piezas cinegéticas a puntos tan distantes respecto de aquél en el que sobreviene el accidente circulatorio, y como tal no concurriría dicha relación directa.

Ya examinando el supuesto contemplado en la norma como excepción al régimen general de responsabilidad del conductor, han de concurrir varios requisitos tales como:

- En primer lugar, que se trate de una acción de caza **colectiva**, referencia con la cual se excluyen aquellas acciones de caza en las que participa un único cazador. Dichas modalidades vienen, en mayor o menor medida, definidas legalmente en muchas de las normativas autonómicas, y referidas a la caza mayor pueden enumerarse las **monterías** (cacería colectiva practicada con ayuda de perros y/o batidores con el fin de levantar las piezas de caza mayor existentes en una determinada extensión de terreno y obligarlas a dirigirse hacia los cazadores que fueron previamente colocados en puestos fijos distribuidos en armadas de cierre y/o traviesas, cortaderos o escapes); la modalidad de **gancho o batida** (cacería colectiva practicada con ayuda de perros y/o batidores con el fin de levantar las piezas de caza mayor existentes en una determinada extensión de terreno y obligarlas a dirigirse hacia los cazadores que, en número máximo de veinte fueron previamente colocados en puestos fijos distribuidos en armadas de cierre, traviesas, cortaderos o escapes; en tal caso, el número conjunto de cazadores de los puestos fijos y batidores no podrá ser superior a treinta, y el número de perros autorizados no podría ser superior a treinta); la modalidad **en mano** (practicada por un conjunto de dos a seis cazadores, auxiliados por un máximo de diez perros, quiénes a pie y formando una cuadrilla, buscan y siguen coordinada y activamente a las piezas de caza mayor en un determinado terreno con la finalidad de su captura).²⁰

En relación con dichas modalidades colectivas, con referencia a la normativa autonómica de Castilla y León, ha de citarse lo dispuesto en el artículo 38 de la Ley 4/2021 de 1 de julio, de Caza y de Gestión Sostenible de los Recursos Cinegéticos de Castilla y León.

²⁰ Definiciones recabadas de la web <https://medioambiente.jcyl.es/web/es/caza-pesca/modalidades-caza-mayor.html> de la Junta de Castilla y León.

- En segundo lugar, dicho precepto establece que, además de una acción de caza colectiva, ha de tratarse de caza mayor. Respecto de las especies cinegéticas que integran dicha caza mayor, ha de acudirse igualmente a las respectivas normas autonómicas, si bien ciñéndonos nuevamente al ámbito autonómico de Castilla y León, la relación de las especies de caza mayor la encontramos en el Anexo I de la anterior Ley 4/2021 ya referenciada, el cual enumera las siguientes especies: lobo (*canis lupus*) al norte del río Duero, el jabalí (*sus scrofa*), el ciervo o venado (*cervus elaphus*), el gamo (dama dama), el corzo (*capreolus capreolus*), el rebeco (*rupicapra pirenaica parva*), la cabra montés (*capra pirenaica victoriae*) y el muflón (*ovis gmelini*).
- En tercer y último lugar, dicha excepción -además de los precedentes- precisa concurra el hecho de que la acción de caza hubiere sido desarrollada el mismo día del accidente de circulación, o, que hubiere concluido, como máximo, doce horas antes de dicho accidente.

La determinación horaria del hecho como tal del accidente de circulación, bien puede acreditarse habitualmente mediante la intervención de la autoridad competente en materia de seguridad vial, ya fuere la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil competente territorialmente, bien fuere la de otros miembros de las cuerpos y fuerzas de seguridad de las comunidades autónomas o entidades locales.

En cuanto a la posible concreción del horario durante el cual se desarrolla dicha acción de caza, ha de atenderse a las respectivas normativas autonómicas y su desarrollo, las cuales vienen a coincidir que el horario de caza, con carácter general, es el comprendido desde una hora antes de la salida del sol hasta una hora después de su puesta, tomando del almanaque las horas del orto y del ocaso.

Dicho horario, igualmente ha de contemplarse conforme dichas normativas autonómicas, alguna de las cuales (p.e. Castilla y León, Galicia, etc ...) exigen la comunicación y/o autorización previa a su desarrollo, así como la posterior comunicación a las entidades autonómicas competentes, del resultado efectivo de dicha acción de caza, constanding en tales casos de forma oficial tanto la realización efectiva de la acción de caza, su resultado, así como la relación de intervinientes y el horario de inicio y finalización de dicha modalidad de caza.

Otras comunidades autónomas, por ejemplo, Cataluña contempla la obligación de llevar a cabo el correspondiente libro de batidas, sometido a la supervisión administrativa, en el cual se hace constar igualmente un registro consecutivo de dichas acciones de caza constando el horario de su desarrollo.

Así pues, en el supuesto de concurrir tales requisitos, podemos afirmar que se exceptiona la regla general de responsabilidad ya enunciada -la del conductor del vehículo- y se hace responsable al titular del aprovechamiento cinegético, o en su defecto, al propietario del terreno.

Este matiz o la atribución subjetiva de dicha responsabilidad, también ha de ser objeto de mención. Y ello porque, una cuestión es la titularidad del terreno cinegético, y otra la titularidad del aprovechamiento cinegético.

Efectivamente, en muchas ocasiones, la titularidad dominical del terreno cinegético puede no ser coincidente con el titular de su aprovechamiento cinegético; véase por ejemplo el hecho de que los terrenos cinegéticos resultan de titularidad pública al pertenecer a entidades, por ejemplo, de naturaleza local (Ayuntamientos, etc ...), mientras que dichos entes suelen arrendar, ceder o transmitir el aprovechamiento cinegético a asociaciones de cazadores, clubs deportivos, particulares, personas jurídicas o en definitiva, personas de diversa naturaleza, siendo en todo caso, éstos últimos, los titulares del aprovechamiento cinegético, los responsables y obligados a la indemnización en los supuestos que venimos analizando como excepción al régimen general de responsabilidad atribuible al conductor de un vehículo.

A título de ejemplo, en Castilla y León, la Junta autonómica dispone de un Registro de Cotos de Caza de dicho ámbito territorial, regulado por la Orden MAM/63/2006 de 18 de enero, disponiendo con carácter público la relación de cotos de caza, su ubicación referida a términos municipales, así como sus titulares y, en su caso, arrendatarios de dichos terrenos cinegéticos.²¹

A modo de conclusión, respecto de dicha posible responsabilidad del titular del aprovechamiento cinegético con ocasión de un accidente de circulación en el que hubiere

²¹ <https://medioambiente.jcyl.es/web/es/caza-pesca/registro-cotos-dependientes-direccion.html>

intervenido una pieza de caza, han de concurrir los requisitos analizados para que, en el supuesto del ejercicio de acciones judiciales por parte del perjudicado de dicho accidente, pudiere ser estimado y obviado así el régimen general de responsabilidad establecido en el precepto del que dimanen las presentes consideraciones.

5.3. **Responsabilidad del titular de la vía pública.**

Nos encontramos aquí, ante la segunda excepción a la responsabilidad genérica del conductor del vehículo, dado que pudiere darse la responsabilidad del titular de la vía donde sobreviene el accidente circulatorio en dos posibles supuestos:

1. En primer lugar, refiere dicho precepto “... *se produzca el accidente como consecuencia de no haber reparado la valla de cerramiento en plazo ...*”.

Ciertamente la existencia de cerramientos colindantes con la vía destinada al tráfico rodado parte de una premisa normativa, dado que el mismo no es obligatorio y depende, como casi siempre, de las diferentes normativas estatal, autonómica o locales, tanto referido al ámbito de carreteras como de otros posibles ámbitos de actuación.

Pero es que, además, dicha previsión establece el hecho de que, la reparación de dicha valla o cerramiento no hubiere sido realizado en plazo. Este requisito adicional nos remite a la casuística de cada caso en concreto; esto es, si no existe obligación de cerramiento, mal puede establecerse de forma apriorística, un plazo en el que hubiera de ser reparado en caso de presentar algún tipo de defecto o anomalía, y sólo atendiendo al caso concreto de su existencia y estado -en el momento de sobrevenir dicho accidente- pudiere terminar por atribuirse responsabilidad al titular de la vía.

En este punto, es frecuente -al objeto de acreditar este último punto- acudir a las empresas concesionarias o adjudicatarias de los servicios de mantenimiento de las vías públicas para advenir el tipo de intervenciones y/o actuaciones en dichos cerramientos, quiénes elaboran partes diarias de recorridos o actuaciones al objeto de dicho mantenimiento constanding actuaciones concretas sobre posibles defectos o anomalías de los cerramientos adyacentes a la plataforma destinada al tráfico rodado.

2. En segundo lugar, esta segunda excepción invoca la posible responsabilidad del titular de la vía en aquellos supuestos en los que éste no disponga de señalización específica de animales sueltos en tramos con alta siniestralidad por colisión de vehículos con las piezas de caza.

Nuevamente la exégesis de dicho supuesto previsto normativamente nos lleva a establecer o analizar los dos requisitos que habrían de concurrir para derivar dicha responsabilidad al titular de la vía pública, esto es:

- En primer lugar, la **ausencia de señalización específica de animales sueltos**. Dicha señalización tiene su concreción en la Orden del Ministerio de Fomento FOM/534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la Instrucción de Carreteras, Norma 8.1-IC que reseña la señal de peligro vertical de nomenclatura P-24 (Punto 7.11.2) “ Presencia de animales sueltos, referida expresamente como: *“La presencia de animales sueltos (al atravesar la carretera, cotos, reservas, parques nacionales, etc) se advertirá mediante la señal P-24, complementada, en su caso, por un panel indicativo de la longitud afectada”*.

Ciertamente el legislador, al momento de regular dicha posible responsabilidad del titular de la vía pública donde sobreviene el accidente con intervención de pieza cinegética, fija en primer lugar un requisito de naturaleza objetiva, esto es, la existencia o inexistencia de dicha señalización de peligro con la finalidad de que, el conductor del mismo, pudiera ser conocedor de dicho peligro o riesgo y, consecuentemente, adaptar su conducción a la previsión del peligro así advertido o anunciado.

La existencia de dicha señalización, en los supuestos en los que se concreta tal riesgo o peligro, son habitualmente reseñados por los miembros de las



fuerzas y cuerpos de seguridad intervinientes en dichos accidentes, sin perjuicio que, durante el trámite administrativo en los que pudiere solicitarse la responsabilidad de dicha naturaleza, sea habitual contar con un informe de la demarcación territorial de carreteras competente

en el que se incluya la referencia a la existencia o inexistencia de dicha señalización, así como la fecha de su implementación y demás circunstancias.

En cuanto al presente requisito ha de mencionarse, por un lado la obligación del titular de la vía de proceder a su señalización y mantenimiento en condiciones de seguridad, tal y como establecen el artículo 21.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, y, el artículo 139.1 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, cuyo apartado primero establece: *“1. Corresponde al titular de la vía la responsabilidad de su mantenimiento en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales. También corresponde al titular de la vía la autorización previa para la instalación en ella de otras señales de circulación. En caso de emergencia, los agentes de la autoridad podrán instalar señales circunstanciales sin autorización previa.”*

Esta ausencia de señalización también ha de considerarse en atención a la relación causal que ha de existir entre el anormal funcionamiento de un servicio público y el daño cuya indemnización se postula en el ámbito administrativo por cuanto, cuando se trata de un comportamiento activo de la administración, en dichos casos la doctrina jurisprudencial precisa la efectiva relación causal entre dicho funcionamiento y el daño producido sin deber jurídico de soportarlo, mientras que -como sucede en el objeto del presente apartado- se trata de un comportamiento pasivo u omisivo (ausencia de señalización), se da la imputación objetiva de la lesión cuando existe un deber jurídico de actuar por parte de cualesquiera administración pública. Dicho deber jurídico de actuar, en esos supuestos, deviene o se da por su competencia, esto es, por su obligación de mantener la vía en las mejores condiciones de seguridad para el tráfico rodado, con señales de advertencia (señal P-24) y conforme la Instrucción de Carreteras anteriormente reseñada.

- En segundo lugar, tal responsabilidad exige -según dicho precepto- que la ausencia de señalización concorra en un tramo de **alta siniestralidad** por colisión de vehículos con animales salvajes.

Cabe aquí reprochar al legislador la falta de concreción de dicho concepto jurídico, indeterminado tal y como viene recogido. Efectivamente introduce un concepto no definido normativamente, lo cual obliga a su interpretación jurisprudencial en orden a poder determinar cuándo o en qué supuestos nos hallamos ante un tramo de alta siniestralidad.

Siendo necesario integrar dicho concepto jurídico indeterminado, hemos de acudir a la doctrina jurisprudencial, citándose entre otras:

- Sentencia de la Sección Octava de la Audiencia Nacional de fecha 24 de mayo de 2019 (Recurso Núm. 1290/2017) ²² en cuya fundamentación se refiere literalmente que: *“El criterio establecido por el Ministerio de Fomento para determinar un tramo de carretera convencional como de “alta siniestralidad” por la presencia de especies cinegéticas se produce cuando en un tramo de 1 km de longitud se hayan producido tres o más accidentes por atropellos de dichas especies, considerando el período de los últimos 5 años”*. ²³

Siendo dicha referencia bastante clara y precisa, sin embargo, en el propio ámbito de la competencia de la Audiencia Nacional (por referirse a vías circulatorias de titularidad estatal), existen discrepancias por los propios Juzgados Centrales de lo Contencioso-Administrativo, pudiendo citarse:

- Sentencia Núm. 56/2022, de 27 de abril, dictada por el Juzgado Central de lo Contencioso-Administrativo Núm. Ocho

²² ROJ SAN 2324/2019 – ECLI:ES:AN:2019:2324

²³ Dicho criterio es, por ejemplo, seguido en idénticos términos por parte del Juzgado Central de lo Contencioso-Administrativo Núm. Uno en Sentencia núm. 164/2022, de 25 de noviembre, o, por la Sentencia del Juzgado Central de lo Contencioso-Administrativo Núm. Cuatro en Sentencia Núm. 114/2021 de fecha 5 de noviembre de 2021, ambas no disponibles o recopiladas en CENDOJ.

(Procedimiento Abreviado Núm. 183/2021 – Magistrado Excmo. D. Celestino Salgado Carrero)²⁴ cuya fundamentación refiere: “... *Con arreglo a estas bases, en pronunciamientos al respecto por estos Juzgados (por ejemplo, Sentencias 6/2021, de trece de enero de dos mil veintiuno, 117/2017, de fecha trece de noviembre de dos mil diecisiete, 19/2018, de doce de febrero del dos mil dieciocho y 73/2018, de veintiocho de mayo del dos mil dieciocho, dictadas por éste que resuelve en autos de PA 121/20, 55/2017, 113/2017 y 19/2018, respectivamente; Sentencia 105/2016, de fecha 22 de septiembre de 2016, dictada por el Juzgado de los de igual clase nº 6, en autos de PA 63/2016, Ilmo. Sr. D. Luis Carlos de Rozas Curiel), se ha fijado como criterio que no puede considerarse, en principio, que concurre alta accidentabilidad cuando el tramo considerado excede de +/- 2 KM. Al del p.k en que el accidente ocurre, o cuando el número de accidentes previos en un lapso temporal máximo de cinco años no exceda al menos la cifra de cinco.*”.

Pero es que, dicha jurisprudencia resulta aún más contradictoria cuando, abandonando el ámbito estatal o de vías de titularidad estatal, pasamos a examinar la doctrina jurisprudencial de los diferentes Tribunales Superiores de Justicia y Juzgados de lo Contencioso-Administrativo, en concreto:

- Sentencia Núm. 537/2023, de 9 de noviembre, de la Sala de lo Contencioso del Tribunal Superior de Justicia de Murcia, la cual aprecia dicha alta siniestralidad: “*tomando como eje el lugar en el que se produjo el siniestro, en un margen de 5 kilómetros se han producido, al menos, otros 5 accidentes más por atropello de jabalí desde 2013 hasta 2016*”.²⁵, y ello a pesar de que sí existía señalización de tramo, no puntual, de peligro por la posible presencia de especies cinegéticas.
- Sentencia Núm. 5108/2020, de 11 de diciembre, de la Sala de lo Contencioso del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, la cual expresa en su fundamentación: “... *“En el período de tiempo en que se produjo el accidente, este tramo no estuvo identificado como de alta siniestralidad*

²⁴ Sentencia no indexada en CENDOJ

²⁵ ROJ: STSJ MU 2113/2023 – ECLI:ES:TSJMU:2023:2113

*(según estudio publicado por el mismo Departamento en octubre de 2016). Es más, en la carretera C-44 no consta ningún tramo de alta siniestralidad por este concepto, por lo que esta carretera no sale en el informe en el que se recogen estos tramos conflictivos y donde cabe tomar medidas. La señalización sólo es necesaria cuando se trate de zona con paso frecuente de animales. Y se entiende como trámites de concentración de accidentes con ungulados aquellos tramos de carretera que tenga una tasa superior a 3 accidentes por kilómetro en el período de estudio con una separación máxima entre dos puntos de colisión sucesivos inferior a 500 metros”.*²⁶

En definitiva y bajo el estricto marco de dicha normativa, según su redacción, habrá de estarse a la labor integradora, y dispar, de la doctrina jurisprudencial en orden a integrar o establecer la pauta de lo que ha de entenderse como “alta siniestralidad” referido a un tramo de vía pública.

5.4. Responsabilidad del titular de la vía pública, al margen de la concurrencia de alta siniestralidad.

He aquí, algo más o menos novedoso en la materia, y es que a pesar de la claridad de la norma en cuanto a exigir la ausencia de señalización y, en concurrencia, el hecho de tratarse de un punto o tramo de alta siniestralidad comienza a abrirse paso la “vía” jurisprudencial abierta por mor de la Sentencia Núm. 112/2018, de fecha 17 de octubre de 2018, del Pleno del Tribunal Constitucional resolviendo la cuestión de inconstitucionalidad planteada por el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo Núm. Uno de Logroño que sometió a dicho control constitucional el sistema de responsabilidad patrimonial de las administraciones públicas en supuestos de accidentes de tráfico por atropello de especies cinegéticas.²⁷

Este iter jurisprudencial, si bien refrenda la constitucionalidad del régimen de responsabilidad establecido por el legislador en la norma objeto de estudio, abre la puerta a la posibilidad de que -al margen de los así regulados- concurriera cualquier otro título de imputación de responsabilidad hacia la administración pública que permitiese concluir en la responsabilidad patrimonial ex. artículo 106.2 de la Constitución Española.

²⁶ ROJ: STSJ CAT 7210/2021 – ECLI:ES:TSJCAT:2020:10407

²⁷ ECLI:ES:TC:2018:112

Basta acudir a los últimos párrafos de su fundamentación previa al Fallo y acoger dicha interpretación cuando afirma: *“Bajo esta comprensión del precepto cuestionado, una vez excluida la concurrencia del supuesto de responsabilidad expresamente previsto en el párrafo segundo de la disposición (acción de caza mayor), el órgano judicial actuante debe aún examinar el supuesto de hecho que se le plantea, de acuerdo con las reglas generales de la responsabilidad patrimonial que sean aplicables. Y, en un caso como el presente, en el que existe una actividad administrativa o de servicio público, tales reglas generales son las contenidas en los artículos 139 y ss. de la Ley 30/1992, en vigor al tiempo de los hechos (arts. 32 y ss. de la Ley 40/2015).*

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

Ciertamente el máximo intérprete de nuestra Constitución refrenda la constitucionalidad de la norma, pero afirma la compatibilidad de dicho régimen de responsabilidad respecto de la posible concurrencia y consiguiente responsabilidad de la administración por otros títulos de imputación no contemplados en la norma específica y sí en el régimen de la responsabilidad administrativa por el funcionamiento anormal de los servicios públicos.

Tal vez aún no ha sido interpelada en demasía la jurisdicción contencioso-administrativa por otros posibles títulos de imputación al margen de la disposición adicional séptima tan mencionada, pero sí existen supuestos en los que los Juzgados y Tribunales han ampliado u obviado alguno de dichos requisitos ya expresados anteriormente para concluir en la existencia de responsabilidad patrimonial de la administración. En concreto vamos a citar dos posibles supuestos, el primero ya contrastado o corroborado por algún fallo judicial, y otro segundo pendiente de su examen en el ámbito jurisdiccional, en concreto:

1. Existen dos Sentencias muy próximas en el tiempo, y dictadas por la Sala de lo Contencioso de la Audiencia Nacional, en las cuales aun no citando dicha Sentencia del Tribunal Constitucional, vienen a admitir la responsabilidad patrimonial del titular

de la vía, en este caso, el Ministerio de Fomento dada la titularidad estatal de la vía, y consecuente con el órgano jurisdiccional citado, en supuestos en los que no existiendo señalización de peligro P-24, no estima necesario concorra el requisito de alta siniestralidad dado que, la sola existencia de un coto de caza adyacente o colindante con la vía destinada al tráfico rodado, es motivo suficiente para, dando cumplimiento a la obligación del titular de la vía, implantar dicha señalización independientemente se trate o no de un tramo de alta siniestralidad, y ello por la previsión razonable de que la existencia de dicho coto adyacente, será causa del trasiego o paso de especies cinegéticas, siendo éste un riesgo evidente para la seguridad vial que, al menos habría de ser advertido mediante dicha señalización.

En concreto, la Sentencia de la Sala de lo Contencioso de la Audiencia Nacional de fecha 3 de junio de 2021 ²⁸, viene a establecer en su fundamentación jurídica que: *“...ha quedado acreditada la existencia de un coto del que deriva la posible presencia de animales sueltos, siendo necesaria la instalación de la señal de peligro P-24, con independencia de la frecuencia de accidentes producidos por irrupción de animales en la vía. No está por tanto, justificado que el Ministerio de Fomento no procediera a la instalación de señales P-24 de “Paso de animales en libertad”.*

En estas circunstancias la Sala concluye, con la parte actora, que en el supuesto enjuiciado concurren todos los elementos previstos en el ordenamiento jurídico para que sea procedente la declaración de responsabilidad patrimonial de la Administración pretendida.

El accidente y los daños corporales y materiales del mismo tienen relación de causalidad con la actuación administrativa que debió asegurar el mantenimiento de las vías públicas en unas mínimas condiciones de seguridad, en este caso, debió haber instalado la referida señal a fin de que quienes transitan por esa vía tuvieran adecuado conocimiento de los peligros existentes en dicho lugar por la previsible ocurrencia de la presencia de animales provenientes del coto adyacente en la vía.” ²⁹

Es decir, que prescindiendo del requisito de la alta siniestralidad establecido por el legislador, concurriría la responsabilidad patrimonial del titular de la vía cuando, existiendo un coto o zona cinegética próxima o adyacente a la vía, el titular de la misma no procede a la advertencia del peligro que supone la previsible presencia de

²⁸ ROJ SAN 2775/2021 – ECLI:ES:AN:2021:2775

²⁹ En el mismo sentido la Sentencia de la Sala de lo Contencioso de la Audiencia Nacional de fecha 4 de junio de 2021 (ROJ SAN 2761/2021 – ECLI:ES:AN:2021:2761).

animales salvajes que procedentes de dicho coto, atraviesen la plataforma viaria creando de tal forma un riesgo patente para la seguridad vial de los usuarios de dicha vía pública, independientemente -como se reitera- del número de accidentes que pudieren haberse producido en dicho punto o tramo de la carretera.

Dicho criterio de imputación se ve además refrendado por el tenor de lo dispuesto en la Instrucción de Carreteras del Ministerio de Fomento, norma 8.1 – IC, la cual referida a la señal P-24 se regula en términos de imposición u obligación la necesidad de señalización y advertencia de dicho peligro por cuanto, según incluso ha sido ya expresado, refiere dicha norma que, al atravesar la carretera cotos, reservas, parques nacionales, etc.... se “**advertirá**” mediante la señal P-24, esto es, la imperatividad de dicha obligación provocaría que el actuar omisivo de la administración titular de la vía al no implantar dicha señalización, bastaría para imputarle la responsabilidad pretendida por tales hechos.

2. Cabría igualmente apuntar otro título de imputación, respecto del cual se desconoce la existencia de refrendo jurisprudencial, y ello relativo a las normas sobre carreteras que, en concreto, vienen establecidas para aquéllas de titularidad estatal.

Me refiero en concreto a la normativa contenida en el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado, cuyo artículo 15 establece que, la gestión de la seguridad en las carreteras incluirá la identificación y tratamiento de los tramos de concentración de accidentes (TCA) y de los tramos de alto potencial de mejora de la seguridad (TAPM) y ello con una periodicidad de 3 años; asimismo, el artículo 18 de la misma norma establece la obligación, del titular de la vía, de proceder a realizar inspecciones de seguridad viaria de forma y manera periódica.

Pues bien, esta especie de “auditoría” de seguridad a la que el titular de la vía viene obligado por mor de dicha regulación, en ningún momento ha sido esgrimida o argumentada por la dirección letrada del Estado en orden a justificar su cumplimiento, siendo probable y más que previsible, la ausencia de dichas inspecciones, estudios y tratamiento impuesto por la norma, extremo que -igualmente por el carácter omisivo del actuar administrativo impuesto por la norma-

pudiera derivar en la afirmación de concurrir dicha responsabilidad patrimonial cuando no hubiere practicada y efectiva dicha gestión de la seguridad en las infraestructuras viarias del estado.

5.5. **Responsabilidad en el supuesto de autopistas.**

Nos referimos en este apartado a aquellos supuestos en los que, el accidente de tráfico con intervención de especie cinagética sobreviene en una vía rápida o autopista de peaje en el que el usuario de esta ha abonado la contraprestación o peaje por la utilización de dicha vía rápida.

En este orden de cosas ha de mencionarse lo dispuesto en la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.

Efectivamente la explotación de dichas vías, en régimen de concesión administrativa, impone o traslada a la empresa concesionaria una serie de obligaciones derivadas de la condición de vía rápida y necesidad de adecuar su mantenimiento y vigilancia a las mayores condiciones de seguridad que precisa la circulación desarrollada en dicha vía. En concreto el artículo 27 de dicha ley, dispone: “... *Primero. El concesionario deberá conservar la vía, sus accesos, señalización y servicios reglamentarios en perfectas condiciones de utilización.*

Segundo. La continuidad en la prestación del servicio le obligará, especialmente a:

- a) Facilitarlo en condiciones de absoluta normalidad, suprimiendo las causas que originen molestias, incomodidades, inconvenientes o peligrosidad a los usuarios de la vía, salvo que la adopción de medidas obedezca a razones de seguridad o de urgente reparación.*
- b) Limitar las explotaciones de las áreas de servicio de forma que no interfieran la libre y normal circulación.*
- c) Prestarlo ininterrumpidamente durante las veinticuatro horas del día, salvo supuestos excepcionales debidos acaso fortuito o fuerza mayor, en cuyo caso deberá adoptar las medidas de emergencia que el Ministerio de Obras Públicas le imponga para lograr la reanudación inmediata del servicio y sin derecho a indemnización alguna.”*

Sin perjuicio de la casuística que genera también la incidencia de las piezas cinagéticas en dichas vías rápidas, cabe reseñarse -entre muchas otras- la doctrina contenida en la Sentencia

Núm. 267/2018, de fecha 28 de septiembre dictada por la Sección Segunda de la Excm. Audiencia Provincial de León, cuya fundamentación refiere: ³⁰

“SEGUNDO.- La parte recurrente invoca, en apoyo de sus pretensiones la doctrina establecida por la Audiencia Provincial de Oviedo que ha sido examinada en la sentencia del Tribunal Supremo de fecha 3 de junio de 2016, que viene a decir entre otras en Sentencia de la Sección 4 de Oviedo, del 16 de febrero de 2018, con relación a accidentes similares al presente, derivados de la presencia de animales en la calzada, bien en autovías, bien en autopistas, esta Sala se ha venido pronunciando en numerosas resoluciones (así, sentencias de 14 de julio de 2017, Jurisprudencia citada STS, Sala de lo Civil, Sección 1ª, 14-07-2017 (rec. 3/2016), 26 de mayo de 2010, 17 de febrero Jurisprudencia citada SATS, Sala de lo Civil Sección 1ª, 17-02-2011 (rec. 1503/2007), 27 de octubre y 16 de noviembre de 2011, y 18 de marzo de 2015) insistiendo en la obligación que tienen estas empresas concesionarias del mantenimiento de las vías públicas de asegurar que se encuentren en un estado que garantice una circulación fluida, rápida y con el menor riesgo posible; obligación que debe exigirse con un rigor más extremo en el caso de autopistas y autovías por la mayor velocidad y condiciones de seguridad que permite. Igualmente se ha razonado que la irrupción y presencia de animales en el interior de la calzada es evidentemente contraria a esas condiciones mínimas que debe reunir para la circulación de vehículos y que, como quiera que se produzca con relativa frecuencia, al menos en el ámbito de esta Comunidad, no cabe calificar tales hechos como imprevisibles.

Consecuencia de todo lo anterior es que quien tiene a cargo la obligación de mantener en buen estado esas vías, que se revela que no pudo lograrse, será quien debe acreditar cumplidamente que agotó la diligencia para evitar esta clase de sucesos; lo que es al mismo tiempo consecuencia de que “es quien se beneficia de una determinada explotación que entraña un riesgo, quien habrá de correr con las consecuencias perjudiciales que origine”, y de la regla sobre carga de la prueba que atribuye ésta a quien dispone de mayor facilidad probatoria (artículo 217 de la Ley de Enjuiciamiento Civil. “

En el mismo sentido la Sentencia de la Audiencia Provincial de Pamplona Núm. 25/2018, de 25 de enero ³¹ la cual, de forma particular viene a especificar la preferencia de aplicación del régimen de responsabilidad establecido, en el ámbito contractual, por la normativa reguladora de dichas vías rápidas, antes de la aplicación de la normativa contenida en la disposición adicional séptima que venimos considerando a lo largo del presente trabajo, y ello por el principio de especialidad de la norma aplicable.

³⁰ ROJ SAP LE 1003/2018 – ECLI:ES:APLE:2018:1003

³¹ ROJ SAP NA 311/2018 – ECLI:ES:APNA:2018:311

6. CAUCES O VÍAS DE RECLAMACIÓN DE LOS DAÑOS CAUSADOS POR ESPECIES CINEGÉTICAS EN LOS SUPUESTOS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO.

6.1. Reclamaciones ante el titular del aprovechamiento cinegético.

Ya fueron expuestos con anterioridad los requisitos que precisaba dicha responsabilidad en orden a la concurrencia de la relación causal directa entre la acción de caza colectiva de especie cinegética de caza mayor y, la producción del accidente.

En tales supuestos resultaría responsable el titular del aprovechamiento cinegético pudiendo deducirse la correspondiente pretensión indemnizatoria ante la Jurisdicción civil conforme las normas procedimentales que, en función de la cuantía reclamada, derivasen en los trámites del juicio verbal civil o del juicio ordinario, siendo competente territorialmente conforme fuero de ocurrencia de dicho accidente de circulación y norma específica.

Por otro lado, la práctica forense obedece a una casuística diversa siendo en la mayoría de las ocasiones las entidades aseguradoras de las asociaciones o clubs de cazadores quiénes asumen las consecuencias de dichas pretensiones indemnizatorias dado que, aun no siendo obligatorio el concierto o suscripción de un seguro de responsabilidad civil, sí es frecuente y habitual la intervención de aseguradoras en nombre de los titulares de dichos aprovechamientos cinegéticos.

Igualmente es habitual encontrarnos con contratos de seguro suscritos por el propietario del automóvil que, al margen de la cobertura de suscripción obligatoria de responsabilidad civil, contienen otras coberturas de carácter voluntaria que amparan los hechos objeto del presente trabajo y que, tras su previa indemnización por parte de dicha entidad aseguradora, acaban dichas entidades subrogándose en la acción indemnizatoria que correspondería al perjudicado por dicho accidente, accionando dichas aseguradoras en vía de subrogación al amparo de lo dispuesto en el artículo 43 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, del Contrato de Seguro frente a los titulares de dicho aprovechamiento.

La carga probatoria que será exigida al actor que deduce dicha pretensión se ciñe a los presupuestos o requisitos de dicho régimen de responsabilidad, esto es, la parte demandante habrá de acreditar no sólo el hecho del accidente de circulación el cual cabe probarse merced a los atestados de la fuerza actuante, o mediante los servicios de asistencia en carretera que probablemente hubieren asistido el vehículo accidentado, sino además habrá de acreditarse en pro del éxito de su acción, la concurrencia espacio-temporal de la acción de caza, esto es que ésta se llevó a cabo el mismo día del accidente, siendo su inicio previo al accidente, o bien que hubiere concluido dicha acción de caza durante las doce horas anteriores al accidente. Dicha prueba, habitualmente se obtiene de los organismos administrativos competentes en materia de caza y sobremanera acudiendo a la necesidad, en la mayoría de los casos, de autorización o comunicación de la acción de caza colectiva, así como de comunicación de su resultado, extremos que serán solicitados en trámite de prueba mediante lo dispuesto en los artículos 332 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, o vía interrogatorio de persona jurídica, sin perjuicio de articular la solicitud de exhibición documental de la asociación o club demandado ex. artículo 328 de la Ley procesal civil al ser parte demandada en el procedimiento.

6.2. **Reclamaciones ante el titular de la vía.**

Cuestión diferente resulta aquéllos supuestos en los que la reclamación se articule frente al titular de la vía en casos de ausencia de señalización y concurrencia de alta siniestralidad (o no, conforme lo anteriormente expuesto), todo ello en el ámbito de la responsabilidad patrimonial de la administración pública que corresponda.

La titularidad de la vía es, efectivamente, la referencia subjetiva que impone la obligación de mantenimiento y señalización de la vía para garantizar, en la medida de lo posible, la seguridad vial y de los usuarios de dicho servicio público.

A tenor de ello, dicha pretensión dirigida frente al titular de la vía debe articularse inicialmente en el ámbito administrativo conforme la solicitud de responsabilidad patrimonial de la administración que lo fuere también titular de dicha vía, y ello en el plazo de un año cuyo cómputo iniciaría en la fecha de ocurrencia del accidente para el supuesto de los daños materiales, y siendo *dies a quo* -para el supuesto de los daños personales- aquél en el que se produzca la estabilización lesional del perjudicado concretándose el alcance de las

consecuencias de las lesiones que hubiere sufrido como consecuencia de dicho accidente viario.

El inicio de dicho trámite administrativo a solicitud del interesado dispondrá de un período de tramitación que, salvo excepción normativamente prevista, será de seis meses para su resolución, transcurridos los cuales cabría el silencio administrativo como terminación del procedimiento de dicha naturaleza y con la consiguiente posibilidad de acudir a la vía jurisdiccional.

En este punto cabría referirse a la excepción, respecto del sentido de dicho silencio administrativo que, por ejemplo, se contempla en la normativa autonómica de Aragón, cuyo trámite ha de seguirse imperativamente ante el Instituto de Medio Ambiente de Aragón (INAGA) asumiendo dicha administración los supuestos de concurrencia de acción de caza y en el que, normativamente, se prevé – no ya como titular de la vía, sino para los supuestos de que concurriera dicha acción de caza, un silencio administrativo de carácter positivo o estimatorio de la pretensión indemnizatorio.

Finalizada dicha vía administrativa, bien fuere mediante resolución expresa de carácter desestimatorio, bien fuere en vía de silencio administrativo, cabría acudir ante la jurisdicción contencioso-administrativa para la impugnación del acto administrativo desestimatorio de la pretensión indemnizatoria deducida, viniendo dada la competencia territorial en función o atención a la titularidad estatal, autonómica o local de la vía donde hubiere sobrevenido dicho accidente circulatorio.

7. CONCLUSIONES

Nos encontramos ante una materia que, legal y jurisprudencialmente, ha tenido unos cambios radicales de criterios en orden a la derivación de la responsabilidad que, en el ámbito viario o circulatorio, pudieren originarse por las piezas o animales de caza.

Tal es así que, con la normativa sectorial de la caza podríamos encontrarnos ante regímenes de responsabilidad cuasi-objetivos, y ante la regulación específica de los accidentes de tráfico causados en tales circunstancias, se produjo un giro normativo que, inicialmente, fue mitigado por la interpretación de los Juzgados y Tribunales para, finalmente y en la

actualidad, encontrarnos ante la responsabilidad del conductor del vehículo, salvo las excepciones que han sido el objeto principal del presente estudio.

Fue reseñable la Sentencia del Tribunal Constitucional Núm. 112/2018 de 17 de octubre, ya referenciada que, concluyendo en la adecuación de dicha normativa a nuestra Constitución, sin embargo abrió la puerta a la posible inclusión de cualquier otro título de imputación que, frente a la administración, tuviere acogida en el artículo 106 de la magna norma referido al funcionamiento anormal de los servicios públicos, sin embargo, dicha brecha del muro legislativo no ha alcanzado, hoy en día, un desarrollo o avance que mitigue, conforme expongo en términos de opinión personal, el escaso ámbito indemnizatorio que sobreviene cada vez que ocurre un accidente circulatorio causados por especies cinegéticas.

Por último, como venía anunciando, en cuanto a mi opinión respecto de la producción de este tipo de siniestro y la imputación de responsabilidad por los daños producidos en los mismos, he de apuntar o manifestar ciertas consideraciones, en concreto:

La actividad cinegética, como tal, siempre ha tenido un grado de acogimiento importante que conlleva a su vez una actividad económica con un beneficio económico para quién resulta ser titular de un terreno con aprovechamiento cinegético.

La única obligación que conlleva dicho aprovechamiento se centra en la elaboración y llevanza a cabo de un plan de ordenación cinegética por parte de dicho titular, con la supuesta supervisión de la administración pública competente que, en la práctica, se limita a puntuales acción de caza para el control poblacional de las especies cinegéticas, medida que en la práctica resulta insuficiente para paliar o controlar la superpoblación que, determinadas especies cinegéticas como por ejemplo el jabalí, es patente, notoria y conocida.

No en pocas ocasiones, se ha demostrado que la instalación de sistemas acústicos o luminosos destinados a impedir o reducir el trasiego de dichas especies atravesando vías destinadas al tráfico rodado, pudieran ser efectivas o al menos paliativas de dicha problemática, con la contraposición de aquéllos que alegan el hecho de que tales medidas impediría un normal trasiego y reproducción de las especies.

Dicho interés económico subyacente, posiblemente – y esto es una opinión personal – ha motivado los cambios legislativos que han venido sucediéndose en la regulación examinada, y por ello igual que inicialmente casi siempre se determinaba la responsabilidad de quién obtenía dicho beneficio económico y con ello era difícil su “supervivencia” e incluso el aseguramiento de su responsabilidad, en la actualidad se ha tendido por parte del legislador

a exonerar o mitigar dicha responsabilidad, trasladando a las víctimas de dichos accidentes las consecuencias de un hecho lesivo que, en ocasiones, va más allá de meros daños materiales, afectando incluso a la integridad personal de dichas víctimas que, no en pocas ocasiones, pueden verse obligados a soportar tales consecuencias sin posibilidad de reclamación ninguna, a pesar insisto, del beneficio económico que otros obtienen por la explotación cinegética de un terreno.

8. JURISPRUDENCIA

TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

- TC 99/2022, ECLI:ES:TC:2022:99

TRIBUNAL SUPREMO

- STS 1872/1985 ECLI:ES:TS: 1985:1872
- STS 7831/2000 ECLI: ES: TS: 2000: 7831
- STS 8680/2006 ECLI: ES: TS: 2006: 8680
- STS RJ 247/2016
- STS 222/2024 – LA LEY 16613/2024

TRIBUNALES SUPERIORES DE JUSTICIA

- STSJ LR 968/2002 ECLI: ES: TSJRL: 2002: 968
- STSJ PV 3869/2008 ECLI: ES: TSJPV: 2008: 3869
- STSJ CYL 1310/2009 ECLI: ES: TSJCYL: 2009: 3198
- STSJ CAT 7210/2021 ECLI: ES: TSJCAT: 2021: 10407
- STSJ AR 921/2023 ECLI: ES: TSJAR: 2023:912
- STSJ MU 2113/2023 ECLI: ES: TSJMU: 2023: 2113

AUDIENCIA NACIONAL

- ROJ SAN 2324/2019 ECLI: ES: AN: 2019: 2324
- ROJ SAN 2775/2021 ECLI: ES: AN: 2021: 2775
- ROJ SAN 2761/2021 ECLI: ES: AN: 2021: 2761

AUDIENCIAS PROVINCIALES

- SAP SA 403/2010 ECLI: ES: APSA: 2010: 403
- SAP O 1058/2011 ECLI: ES: APO: 2011: 1058
- ROJ SAP VA 375/2016 – ECLI:ES:APVA:2016:375
- SAP LE 1003/2018 ECLI: ES: APLE: 2018: 1003
- SAP NA 311/2018 ECLI: ES: APNA: 2018: 311

9. LEGISLACIÓN

- Real Decreto de 24 de Julio de 1889 por el que se publica el Código Civil.
- Decreto 506/1971, de 25 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley de Caza de 4 de abril de 1970.
- Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.
- BOE-A-1978-31229 en el que se publica la Constitución Española.
- Ley 5/1997, de 24 de abril, de protección de los animales de compañía.
- Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa
- Ley 7/1998, de 6 de julio, de Caza de Canarias.
- Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social.
- Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil.
- Ley 19/2001, de 19 de diciembre, de reforma del texto articulado de la - Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo.
- Ley 5/2002, de 23 de mayo, de Protección de los Animales en la Comunidad Autónoma de Extremadura.
- Real Decreto Legislativo 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.
- Ley 7/2003, de 12 de noviembre, de Caza y Pesca Fluvial de la Región de Murcia.
- Ley 8/2003, de 28 de octubre, de la Flora y la Fauna Silvestre.

- 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.
- Ley 13/2004, de 27 de diciembre, de caza de la Comunidad Valenciana.
- Ley Foral 17/2005, de 22 de diciembre, de Caza y Pesca de Navarra.
- Ley 7/2005, de 27 de diciembre, de modificación de la Ley 5/2002, de 23 de mayo, de protección de los animales en Extremadura
- Ley 6/2006, de 12 de abril, sobre Caza y Pesca Fluvial.
- Ley 12/2006, de 17 de julio, de Caza de Cantabria.
- Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias.
- Ley 14/2010, de 9 de diciembre, de caza de Extremadura.
- Ley 10/2012, de 20 de noviembre, por la que se regulan determinadas tasas en el ámbito de la Administración de Justicia y del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses.
- Ley 10/2013, de 19 de diciembre, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental
- Ley 13/2013, de 23 de diciembre, de caza de Galicia.
- Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.
- Ley 1/2015, de 12 de marzo, de Caza de Aragón.
- Decreto 32/2015, de 30 de abril, por el que se regula la conservación de las especies cinegéticas de Castilla y León, su aprovechamiento sostenible y el control poblacional de la fauna silvestre.
- Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.
- Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.
- Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Orden TED/980/2021, de 20 de septiembre, por la que se modificaba el Anexo del Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies

Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas

- Ley 1/2021, de 11 de febrero, de simplificación administrativa del Gobierno de Aragón
- Ley 4/2021, de 1 de julio, de Caza y de Gestión Sostenible de los Recursos Cinegéticos de Castilla y León.

10. BIBLIOGRAFÍA

ENLACES INTERNET

- VI Informe del Centro de Estudios y Opinión PONLE FRENO – AXA de Seguridad Vial sobre accidentes con animales disponible en:
https://compromiso.atresmedia.com/documents/2023/03/30/2520A327-2FF4-4D41-9C93-EB6990D8038B/informecolisionesvehiculosanimales_2023.pdf
- Real Federación de Caza (2013), Responsabilidad de accidentes de tráfico con fauna silvestre. Más de 20 años trabajando por y para los cazadores. disponible en:
http://www.fecaza.com/component/content/article/2505-responsabilidad-de-accidentes-de-trafico-con-fauna-silvestre.html#.U_OHniie2_V
- Definiciones disponibles en: web <https://medioambiente.jcyl.es/web/es/caza-pesca/modalidades-caza-mayor.html> de la Junta de Castilla y León.
- Relación de los cotos de caza en la Comunidad Autónoma de Castilla y León disponible en: <https://medioambiente.jcyl.es/web/es/caza-pesca/registro-cotos-dependientes-direccion.html>

LIBROS

- BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO et al. (2013), *Comentarios al Código Civil*, Tomo IX, Tirant lo Blanch, Valencia.
- DOMÍNGUEZ MARTÍNEZ, P. *Comentario al artículo 1973 CC. Grandes tratados. Comentarios al Código Civil*. Editorial Aranzadi, S.A. Enero, de 2009.
- GALLEGOS DOMÍNGUEZ. I., *Responsabilidad civil extracontractual por daños causados por animales*. J.M. Bosh, Barcelona, 1997.

- YZQUIERDO TOLSADA, Mariano (2015), *Responsabilidad civil extracontractual, Parte general: Delimitación y especies. Elementos. Efectos o consecuencias*; Dykinson, Madrid.

ARTÍCULOS DE REVISTA

- CABALLERO LOZANO, José María (2004), “Responsabilidad civil cinegética en Castilla y León”, en *Revista jurídica de Castilla y León*, nº2
- LLAMAS POMBO. E., “El nuevo régimen de responsabilidad civil por atropello de especies cinegéticas”, en Javier LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA (Coordinador), *Ponencias XIV Congreso Nacional sobre responsabilidad civil y derecho de circulación*, Sepín, Madrid, 2014.