

Roj: **STS 2551/2008 - ECLI:ES:TS:2008:2551**Id Cendoj: **28079110012008100276**Órgano: **Tribunal Supremo. Sala de lo Civil**Sede: **Madrid**Sección: **1**Fecha: **20/02/2008**Nº de Recurso: **5400/2000**Nº de Resolución: **113/2008**Procedimiento: **CIVIL**Ponente: **MARIA ENCARNACION ROCA TRIAS**Tipo de Resolución: **Sentencia**Resoluciones del caso: **STS 2551/2008,**  
**SAP B 12284/2000**

## SENTENCIA

En la Villa de Madrid, a veinte de Febrero de dos mil ocho.

Visto por la Sala Primera del Tribunal Supremo, integrada por los Excmos. Sres. Magistrados indicados al margen, el recurso de casación interpuesto, por RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE), representada por el Procurador de los Tribunales D. Manuel Lanchares Perlado contra la Sentencia dictada, el día 13 de octubre de 2000, por la Sección 1ª de la Audiencia Provincial de Barcelona en el rollo de apelación nº 662/98, que resolvió el recurso de apelación interpuesto en su día contra la Sentencia que había pronunciado, el Juzgado de Primera Instancia número Uno de los de Mollet de Vallés. Es parte recurrida CATALANA OCCIDENTE, S.A. DE SEGUROS Y REASEGUROS, representada por la Procuradora de los Tribunales Dª. Katuska Marín Martín.

## ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. Ante el Juzgado de Primera Instancia número 1 de Mollet del Vallés, interpuso demanda de juicio ordinario de menor cuantía la entidad CATALANA OCCIDENTE, S.A. DE SEGUROS Y REASEGUROS, contra RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (R.E.N.F.E.), en reclamación de cantidad. El suplico de la demanda es del tenor siguiente: "... dicte sentencia por la que se condene a dicha demandada a satisfacer a mi principal la suma reclamada de CATORCE MILLONES CUARENTA Y CINCO MIL SEISCIENTAS CUARENTA Y UNA PESETAS, con los intereses legales en la forma en que vienen reclamados, y costas causadas".

Admitida a trámite la demanda fue emplazada la demandada, alegando la representación de RENFE los hechos y fundamentos de derecho que estimó de aplicación al caso, para terminar suplicando: "...dictar sentencia desestimando la demanda, absolviendo a la Red de la pretensión en su contra deducida con imposición de costas a la parte actora por imperativo legal". Asimismo en dicho escrito formuló demanda reconventional, alegando los hechos y fundamentos de derecho que estimó de aplicación para terminar suplicando: "... se dicte Sentencia por la que se condene a la demandada a indemnizar a RENFE en la cantidad de 9.800.000 Pts. con sus intereses, a contar desde la fecha en que los daños fueron peritados e imponiendo las costas a la demandada reconventional desestime la demanda con expresa imposición de costas a la parte actora".

De la demanda reconventional se acordó conferir traslado a la actora, a fin de que dentro del término de 10 días la conteste, presentándose escrito por la representación de Catalana Occidentales, S.A. de Seguros y Reaseguros, alegando los hechos y fundamentos de derecho que estimó de aplicación para terminar suplicando: "...dicte sentencia desestimando la demanda reconventional y condenando en costas a la adversa".





Contestada la demanda y la reconvencción y dados los oportunos traslados, se acordó convocar a las partes a la Comparecencia prevista en la Ley de Enjuiciamiento Civil, y celebrada ésta en el día y hora señalados, con asistencia de las partes y habiéndose solicitado el recibimiento del pleito a prueba, se practicó la que propuesta por las partes, fue declarada pertinente y con el resultado que obra en autos.

El Juzgado de Primera Instancia nº 1 de Mollet, dictó Sentencia, con fecha 31 de marzo de 1998, y con la siguiente parte dispositiva: " FALLO: Que estimando la demanda deducida por la Procuradora SRA. COLOMINA debo CONDENAR Y CONDENAR a RENFE, a que abone a la actora la cantidad de 14.045.641.- ptas. más los intereses legales desde la fecha de la interposición de la demanda y las costas y Desestimando la Demanda Reconvenccional Debo Absolver a Catalana de Occidente de todos los pedimentos deducidos en su contra con imposición de costa a la actora reconvenccional".

Por la representación de CATALANA OCCIDENTE, se presentó escrito solicitando aclaración de sentencia, dictándose con fecha 4 de abril de 1998 Auto que contiene el particular del tenor literal siguiente: "DISPONGO: Rectificar el fallo dispositivo de la Sentencia en el sentido que los intereses devengaran desde la fecha de 9 de Enero de 1989".

SEGUNDO. Contra dicha Sentencia interpuso recurso de apelación RENFE. Sustanciada la apelación, la Sección Primera de la Audiencia Provincial de Barcelona dictó Sentencia, con fecha 13 de octubre de 2000, con el siguiente fallo: "...Que ESTIMANDO PARCIALMENTE el recurso de apelación interpuesto por la representación de R.E.N.F.E. contra la Sentencia dictada en fecha 31 de marzo de 1998 por el Sr. Juez del Juzgado de Primera Instancia número 1 de Mollet del Valles en los autos de los que el presente rollo dimana, en cuanto el devengo de intereses debe iniciarse en el momento en que Catalana de Occidente, S.A., indemnizó a los perjudicados, CONFIRMANDO en todos los demás puntos la Sentencia impugnada, con imposición de las costas de estaalzada a la parte recurrente". Por el lltmo. Sr. D. Eloy Mendaña Prieto se emitió Voto Particular a dicha Sentencia considerando que no resultó probada la diligencia del conductor del camión.

TERCERO. RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE), representada por el Procurador de los Tribunales D. Manuel Lanchares Perlado formalizó recurso de casación contra la Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 1ª, con fundamento en los siguientes motivos:

Primero: Con fundamento en el número 4º del artículo 1.692 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, infracción por aplicación indebida de los arts. 1902 y 1903, en relación con los arts. 1101 y 1104 del C.C. y de la jurisprudencia que los interpreta y aplica.

Segundo: Con fundamento en el número 4º del artículo 1.692 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, aplicación indebida de los arts. 1902 y 1903 del C.C. y de la jurisprudencia que los aplica.

Tercero: Infracción de las normas existentes en materia de pasos a nivel en la fecha del accidente, fundamentalmente del decreto 24.22 de 1978 de 25 de agosto.

Cuarto: Con fundamento en el número 4º del artículo 1.692 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, aplicación indebida de los arts. 1902 y 1903 en relación con los arts. 1101 y 1104 del C.C. y de la jurisprudencia que los interpreta y aplica, en relación al 43 del contrato de seguro y art. 7.b de la Ley sobre Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor.

CUARTO. Admitido el recurso y evacuado el traslado conferido al respecto, la Procuradora Dª. Katuska Marín Martín, en nombre y representación de CATALANA OCCIDENTE, S.A. DE SEGUROS Y REASEGUROS, impugnó el mismo, solicitando se declarase no haber lugar al recurso.

QUINTO. Se señaló como día para votación y fallo del recurso el treinta de enero de dos mil ocho, en que el acto tuvo lugar.

Ha sido Ponente el Magistrado Excmo. Sra. Dª. ENCARNACIÓN ROCA TRÍAS

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. El resumen de los hechos es el siguiente:

1º El 5 enero 1989, sobre las 10'50 horas, se produjo una colisión en un paso a nivel sin barreras, que atravesaba un camino vecinal, entre un tren que circulaba en dirección Puigcerdá y un camión propiedad de la empresa L'Habitatge que atravesaba dicho camino. En el momento en que se produjo el accidente, había una niebla muy intensa, que impedía la visibilidad entre cinco y doce metros de distancia, según diversos testimonios.

2º Resulta probado que el tren circulaba a una velocidad de 73 Km/hora, estando permitido en aquel tramo una velocidad de 90 Km/hora; se ignora la velocidad a la que circulaba el camión.





3º El accidente produjo daños en el camión y la muerte del interventor de RENFE que, pese a la prohibición, viajaba en aquel momento en la cabina del tren.

4º CATALANA OCCIDENTE S.A. había asegurado a la empresa L'HABITATGE, S.A. y en virtud de tal seguro, le pagó la cantidad de 5.045.641 ptas. (30.324,91 euros) por los daños sufridos por el camión. Asimismo, pagó 9.000.000 ptas. (54.091,09 euros) a la viuda e hijo del interventor fallecido.

5º CATALANA OCCIDENTE, S.A. demandó a RENFE, al haberse subrogado en las acciones que su asegurada podía ostentar contra la demandada, en virtud de lo dispuesto en los artículos 43 LCS y 7 b) de la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. Pidió la condena de la demandada porque, a su parecer, había concurrido una conducta culposa del maquinista al no reducir la velocidad a pesar de la espesa niebla, no usar el silbato al pasar por el paso a nivel y la presencia indebida del interventor en la cabina. Pidió que se condenara a RENFE por culpa del empleado y por culpa propia al mantener este tipo de pasos a nivel, existiendo relación de causalidad entre el daño y la conducta de la demandada.

RENFE alegó que las diligencias penales seguidas después del accidente resultaron absolutorias y que el tren circulaba a menor velocidad a causa de la niebla. Al mismo tiempo formuló reconvencción por entender que concurría culpa del conductor del camión en la producción del accidente.

6º La sentencia del Juzgado de 1ª Instancia nº 1 de Mollet, de 31 marzo 1998, declaró que, de acuerdo con las reglas de la carga de la prueba y valorándola en su conjunto, quedaba acreditado que el camión fue arrollado por el tren; que no se había probado la diligencia del maquinista y por ello debía imputársele una conducta omisiva porque si hubiera aminorado la velocidad, hubiera dado tiempo al camión de salir de la vía. En consecuencia, estimó la demanda y desestimó la reconvencción.

7º La sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, sección 1º, de 13 octubre 2000, confirmó la sentencia apelada. Consideró que ni el conductor del tren implicado ni RENFE, "propietaria del tren y responsable del trazado, actuaron con la diligencia debida" que requerían las circunstancias, no pudiendo imputarse negligencia alguna al conductor del camión. Además entendió que la existencia de pasos a nivel sin barreras, "comporta un grave peligro para personas y vehículos especialmente en los lugares en que existe un tránsito regular y en los que con frecuencia se dan condiciones de visibilidad deficiente como ocurre en el lugar del siniestro, en el que como mínimo se ha producido un accidente cinco años antes del que originó el presente litigio"; ello lleva a la Sala sentenciadora a concluir que "dada la situación de riesgo previo creado por la entidad demandada, al mantener un paso sin barreras en un cruce con un camino vecinal, ésta sólo puede exonerarse de responsabilidad si prueba que el accidente fue debido a fuerza mayor o culpa exclusiva de la víctima", lo que al no haberse probado, produce la desestimación del recurso en lo relativo al asunto planteado. Uno de los magistrados formuló un voto particular en el sentido que, dadas las circunstancias, debía atribuirse responsabilidad al conductor del camión y por ende a la compañía aseguradora, ya que dicho conductor no actuó diligentemente.

Contra esta sentencia interpone RENFE un recurso de casación dividido en cuatro motivos, todos ellos amparados en el artículo 1692, 4 LEC

SEGUNDO. El primer motivo del recurso de casación denuncia la aplicación indebida de los artículos 1902 y 1903, en relación con los artículos 1101 y 1104 CC y de la jurisprudencia que los aplica e interpreta, que, sin embargo, no cita. Ataca la inversión de la carga de la prueba impuesta a quien ejercita una actividad de riesgo. Dice que no se ha probado que la conducta del conductor del camión fuese diligente; que estaba afectado por una señal de STOP, lo que significaba que debía ceder el paso a los trenes y que en la prueba practicada no aparece que el camión hubiera cumplido tal obligación. Por ello no cabe negar que el conductor no tuviese ningún tipo de culpa y que intentar atravesar la vía en las circunstancias concurrentes era una imprudencia.

Este motivo se va a estudiar conjuntamente con el segundo que denuncia la aplicación indebida de los artículos 1902 y 1903 CC y también de la jurisprudencia que los aplica, que tampoco está citada. Dice que no cabe erigir el riesgo como fundamento único de la obligación de indemnizar, ni exigir con excesivo rigor la diligencia de previsibilidad de resultado. Insiste en que la causa del accidente fue la omisión de la diligencia necesaria por parte del conductor del camión para evitar un suceso posible, prevenible y previsible.

Estos dos motivos no se estiman.

Bajo la apariencia de la infracción de las disposiciones reguladoras de la responsabilidad extracontractual, ambos motivos se dirigen fundamentalmente a discutir los hechos que se han considerado probados en la sentencia recurrida. Como ha reiterado esta Sala, no puede atacarse la prueba si no es a través del error de derecho en la apreciación de la prueba, lo que no ha ocurrido en el presente recurso.





La Sala de instancia consideró probados como hechos determinantes del accidente producido entre el camión asegurado por la recurrente y el tren que la velocidad a que este circulaba era excesiva y ello a pesar de que era inferior a la máxima permitida, debido a las circunstancias meteorológicas adversas y la proximidad del paso a nivel sin barreras; ello se considera como un indicio de la negligencia en que incurrió RENFE, hechos probados que convenientemente valorados en la sentencia recurrida, llevan a la conclusión de que "[e]l conductor del tren no actuó con la diligencia que requerían las circunstancias y que debe considerarse responsable a la entidad en la que prestaba sus servicios". Esta conclusión no es ilógica, ni arbitraria, por lo que no puede acogerse la tesis de la recurrente, que pretende que volvamos a examinar la prueba y declaremos que la causa del accidente no se debió a la probada negligencia del conductor que produce la responsabilidad de la empresa que lo tenía contratado, hoy recurrente.

Para acabar el razonamiento desestimatorio debe añadirse que no se trata en este caso de la inversión de la carga de la prueba, sino de la prueba real y efectiva de los hechos ocurridos, por lo que no puede alegarse la infracción del artículo 1902 CC, ya que no tiene nada que ver con los argumentos utilizados por la recurrente.

TERCERO. El motivo tercero denuncia la infracción de las normas existentes en materia de pasos a nivel en la fecha del accidente, fundamentalmente el Decreto 2422 de 1978, de 25 agosto. Esta infracción está implícita en la sentencia, que tiene en cuenta la falta de diligencia que debe achacarse a RENFE al mantener un paso a nivel sin barrera, creando una situación especial de riesgo que el conductor no puede evitar. Concluye que el paso estaba perfectamente señalizado, la detención del camión era obligatoria y no se ha probado en modo alguno que el conductor del camión se detuviera.

El motivo no se estima

En materia de accidentes de tren existe una jurisprudencia que considera que RENFE responde por razón del riesgo creado, especialmente en lo relativo al mantenimiento de pasos a nivel sin barreras. Resulta significativa la sentencia de 20 octubre 1998 que afirma que "Por todo ello, se desprende que el ferrocarril discurre por lugar peligroso, curva sin visibilidad, paso a nivel sin barreras, a pesar de la insistente petición de los ciudadanos, sólo atendida después del accidente, lo que por si solo es ya omisión suficiente para entender, que sin inversión de la carga de la prueba, se llega a la lógica conclusión de que la empresa ferroviaria, que como todo ente colectivo, actúa a través de sus órganos rectores, ha incurrido en el ámbito del artículo 1902, puesto que probada la omisión de diligencia y el daño, es evidente que hubo relación de causa a efecto entre aquella y éste" y ello sin olvidar la jurisprudencia que obliga a compensar las conductas de los implicados en un accidente o declarar la culpa exclusiva de la víctima (como la STS de 19 enero 2007).

En este recurso, si bien el paso a nivel estaba perfectamente señalizado, las circunstancias meteorológicas obligaban a extremar las precauciones, como aseveró la sentencia recurrida y la propia recurrente afirma que no se ha probado que el camión se hubiera detenido en la señal que le obligaba. En este punto, la recurrente está haciendo supuesto de la cuestión, porque pretende imponer sus propias conclusiones acerca de la prueba practicada, contrarias a las de la sentencia recurrida.

CUARTO. En el cuarto motivo se denuncia la aplicación indebida de los artículos 1902 y 1903 CC, en relación con los artículos 1101 y 1104 CC y la jurisprudencia que los aplica e interpreta, en relación con el artículo 43 LCS y 7 b) Ley Responsabilidad civil en la Circulación de Vehículos a Motor. Dejando de lado que de nuevo el recurrente deja de citar las sentencias que a su parecer deben considerarse como infringidas, lo que demuestra su defectuosa técnica casacional, este motivo intenta recuperar la argumentación del voto particular formulado en la sentencia recurrida, que considera que la única infracción que puede atribuirse al maquinista es la de circular a una velocidad inadecuada. A continuación, pone de relieve que la relación de causalidad se rompe por la actuación del conductor del camión que estaba cruzando la vía sin respetar la prioridad de paso que siempre tiene el tren, puesto que si este hecho no se hubiera producido, la velocidad incorrecta no habría provocado la colisión. Por ello, rota la relación de causalidad, no se puede imputar a la velocidad inadecuada la causación de la colisión. Añade al final de sus razonamientos que la responsabilidad del conductor del camión queda demostrada, además, porque la aseguradora recurrida indemnizó no sólo a su propio asegurado, sino a la esposa e hijo del interventor de RENFE fallecido, lo que a su parecer, "deja sin cobertura legal la pretensión de la aseguradora".

El motivo no se estima

De nuevo en este motivo la recurrente pretende que se revise la prueba producida, en este punto, en relación a la relación de causalidad, para lo que deben darse por reproducidos los argumentos que se han expuesto en los anteriores Fundamentos.

Respecto del problema de la asunción por la aseguradora de la indemnización a los familiares del interventor de RENFE fallecido en el accidente, esta es una cuestión nueva que no se ha planteado antes ni en la contestación





a la demanda, en la que se admite la legitimación de CATALANA OCCIDENTE para reclamar ejerciendo por subrogación la acción del artículo 43 LCS , ni en la reconvención, en la que sólo se pretendió atribuir la responsabilidad al conductor del camión, que de acuerdo con la sentencia recurrida, no ha quedado probada.

QUINTO. La desestimación de los motivos del recurso de casación formulado por RENFE determina la del propio recurso y la procedencia de imponer las costas de este recurso a la parte recurrente.

Por lo expuesto, en nombre del Rey y por la autoridad conferida por el pueblo español

### FALLAMOS

1º Se desestima el recurso de casación presentado por la representación procesal de RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE) contra la Sentencia de la Sección 1ª de la Audiencia Provincial de Barcelona, de fecha trece de octubre de dos mil en el rollo de apelación nº 662/98.

2º Confirmar la sentencia recurrida en todos sus extremos, incluido lo relativo a las costas.

3º Imponer las costas causadas por este recurso a la parte recurrente.

Líbrese a la mencionada Audiencia la certificación correspondiente, con devolución de los autos y rollo de apelación remitidos.

Así por esta nuestra sentencia, que se insertará en la COLECCIÓN LEGISLATIVA pasándose al efecto las copias necesarias, lo pronunciamos, mandamos y firmamos .- FRANCISCO MARÍN CASTÁN.- JOSÉ RAMÓN FERRÁNDIZGABRIEL .- ENCARNACIÓN ROCA TRÍAS .- Rubricado. PUBLICACIÓN.- Leída y publicada fue la anterior sentencia por el EXCMA. SRA. Dª. Encarnación Roca Trías, Ponente que ha sido en el trámite de los presentes autos, estando celebrando Audiencia Pública la Sala Primera del Tribunal Supremo, en el día de hoy; de lo que como Secretario de la misma, certifico.

