

InDret

Canvi de via

*Interlocutòria de la Sala de Conflictes de Competència del Tribunal
Suprem de 17 de desembre de 2001*

Carlos Gómez Ligüerre
Facultat de Dret
Universitat Internacional de Catalunya

Working Paper núm: 109
Barcelona, octubre de 2002

www.indret.com

El 17 de desembre de 2001, la Sala Especial de Conflictes de Competència del Tribunal Suprem dictà una interlocutòria que dona notícia d'alguns dels problemes que planteja el sistema vigent de repartiment d'assumptes entre ordres jurisdiccionals potencialment competents per resoldre un plet de responsabilitat civil extracontractual.

La interlocutòria dedica poca atenció als fets que la motivaren i que resumeixo a continuació. El 8 d'agost de 1998 un menor d'edat que era a la estació de ferrocarrils de Sants (Barcelona) acompanyat de la seva mare caigué quan volia agafar el tren. La interlocutòria no especifica ni l'edat del menor ni les lesions que patí ni les circumstàncies en què es produí l'accident. La mare, en nom i representació del seu fill, interposà una demanda de reparació de danys davant la jurisdicció civil contra RENFE i la seva companyia asseguradora, Mapfre S.A. La interlocutòria tampoc no especifica la quantia demandada. No obstant l'anterior, sí que descriu minuciosament el complex *iter* processal que seguí el cas. El Jutjat de Primera Instància núm. 20 de Barcelona declarà la seva falta de jurisdicció, ja que la demanda s'havia dirigit contra una entitat pública, RENFE, i contra una de privada, Mapfre S.A. De conformitat amb l'article 9.4 LOPJ, la jurisdicció competent havia de ser la contenciosa administrativa que coneixerà «(...) de las pretensiones que se deduzcan en relación con la responsabilidad patrimonial de las Administraciones públicas y del personal a su servicio, cualquiera que sea la naturaleza de la actividad o el tipo de relación de que se derive. Si a la producción del daño hubieran concurrido sujetos privados, el demandante deducirá también frente a ellos su pretensión ante ese orden jurisdiccional».

El Jutjat Central del Contenciós rebé l'assumpte i declarà al seu torn la falta de competència de la jurisdicció contenciós administrativa en considerar que la presència d'una companyia asseguradora aconsellava que l'assumpte es resolgués davant la jurisdicció civil.

Un cop retornat el cas a l'origen, el Jutjat de Primera Instància núm. 20 de Barcelona elevà les actuacions a la Sala especial de Conflictes de Competència del Tribunal Suprem per a què, d'acord amb les previsions de l'article 47 LOPI, declarés quina jurisdicció havia de ser la competent.

La Sala de Conflictes, en ponència de José María Álvarez-Cienfuegos, hagué de resoldre dues qüestions. La primera referida a la naturalesa jurídica –pública o privada- de RENFE. La segona, que únicament tenia sentit si es considerava que la naturalesa jurídica de RENFE era la pròpia de l'Administració pública, plantejava la discussió, ja coneguda pels lectors d'InDret, sobre la jurisdicció competent per jutjar la seva asseguradora, Mapfre S.A.

La primera qüestió planteja l'aspecte més sorprenent del cas. **Ha de respondre RENFE pels danys que causi d'acord amb el règim de responsabilitat patrimonial de les Administracions públiques?** Fins ara, les coses no han estat així. La Companyia és una entitat de dret públic que actua en règim d'empresa mercantil, amb submissió a l'ordenament jurídic privat. Així ho disposa l'article 175 de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'Ordenació dels Transports Terrestres i ho recorda l'article 53 de la Llei 6/1997, de 14 d'abril, d'Organització i Funcionament de l'Administració General de l'Estat. De conformitat amb això, sempre s'havia entès que RENFE responia dels danys que causava d'acord amb el principi general de culpa del Codi civil davant de la jurisdicció també civil.

La Sala de Conflictes va concloure, tanmateix, que RENFE és una Administració pública, sotmesa a l'ordenament jurídic públic i, per tant, a la regla de responsabilitat objectiva prevista als articles 139 i següents de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de Règim Jurídic de les Administracions Públiques i del Procediment Administratiu Comú i a la competència de la jurisdicció contenciosa administrativa. Sembla, per tant, que a partir

d'ara totes les reclamacions de danys causats per RENFE hauran de presentar-se davant la jurisdicció contenciosa administrativa després del corresponent procediment administratiu.

La jurisdicció competent per a resoldre la demanda presentada per l'actora havia de ser – tot fa indicar- la jurisdicció contenciosa administrativa. No obstant això, aquest no és el final del cas que ens ocupa. Un cop resolta la primera qüestió en el sentit ja exposat, la Sala de Conflictes s'enfrontà a la segona de les qüestions plantejades: **Pot la jurisdicció contenciosa administrativa condemnar la companyia asseguradora d'una Administració pública?** L'esmentat article 9.4 LOPJ imposa la competència d'aquesta jurisdicció en tots els casos en què una Administració i un particular concorren en la causació del dany: quelcom que, per definició, mai no succeirà amb una companyia d'assegurances. Tanmateix, reconèixer la competència a l'ordre civil, com ha fet el Jutjat Central del Contenciós, suposa contrariar el mandat legal de reservar a la jurisdicció contenciosa administrativa tots els assumptes en què es demandi una Administració pública. Per una altra banda, per determinar si la companyia asseguradora ha de pagar la prima, el jutge civil hauria de decidir sobre la responsabilitat de l'Administració, quelcom que sembla una desmesura després de les reformes legals esmentades.

La Sala de Conflictes s'acollí a la *vis atractiva* de la jurisdicció civil prevista a l'article 9.2 LOPJ, que estableix que corresponen a la jurisdicció civil totes les matèries «(...) que no estén atribuidas a otro orden jurisdiccional». Davant el dubte, ve a dir la Sala de Conflictes, la competència és de la jurisdicció civil.

En els darrers mesos, diverses Audiències Provincials han arribat a la mateixa conclusió en casos semblants. Per exemple, la SAP Badajoz, 26.10.2001, la SAP Guadalajara, 11.1.2001 i la Interlocutòria de l'Audiència de Madrid de 25.1.2001, declararen la competència de la jurisdicció civil en casos similars. Això no obstant, també la SAP Màlaga, 9.1.2001, per exemple, declarà incompetent la jurisdicció civil per enjudiciar un cas en què es demanà l'Administració i la seva asseguradora. La confusió exigia un pronunciament més contundent de la Sala de Conflictes.

La solució és materialment correcta però formalment confosa. El problema competencial que plantegen les demandes contra les companyies asseguradores de l'Administració pública no deriva d'una falta de definició legal, sinó precisament de les deficiències de les previsions legals sobre competència de la jurisdicció contenciosa administrativa.

El conflicte desapareix si, d'acord amb el criteri legal tradicional, es considera RENFE com una entitat subjecta al dret privat que, en solitari o en companyia d'altres entitats, respon dels danys causats davant l'ordre jurisdiccional civil. La solució de la Sala de Conflictes planteja més problemes que no en resol: deixa sense resposta la delicada qüestió sobre la jurisdicció competent en els casos en què es demanda la companyia asseguradora de l'Administració pública; i planteja una discussió –la de la naturalesa jurídica de RENFE– que pot tenir efectes perversos en els casos en què es demandi la Companyia. Estan les arques de l'Estat preparades per assumir la responsabilitat objectiva de RENFE? Té sentit que a Espanya els accidents aeris, per exemple, siguin competència de la jurisdicció civil però que els ferroviaris ho siguin de la contenciosa administrativa? Que ho jutgi el lector.

[Auto](#)