

InDret

Cambio de vía

*Auto de la Sala especial de Conflictos de Competencia del Tribunal
Supremo de 17 de diciembre de 2001*

Carlos Gómez Ligüerre
Facultad de Derecho
Universidad Pompeu Fabra

Working Paper n^o: 109
Barcelona, octubre de 2002
www.indret.com

El 17 de diciembre de 2001, la Sala Especial de Conflictos de Competencia del Tribunal Supremo dictó un Auto que da razón de algunos de los problemas que plantea el sistema vigente de reparto de asuntos entre órdenes jurisdiccionales potencialmente competentes para enjuiciar un pleito de responsabilidad civil extracontractual.

El Auto dedica escasa atención a los hechos que lo motivaron y que resumo a continuación. El 8 de agosto de 1998 un menor de edad que estaba en la estación de ferrocarriles de Sants (Barcelona) en compañía de su madre cayó al ir a tomar un tren. El Auto no especifica ni la edad del menor ni las lesiones finalmente sufridas ni las circunstancias en que se produjo el accidente. La madre, en nombre y representación de su hijo, interpuso una demanda de reparación de daños ante la jurisdicción civil contra RENFE y su compañía aseguradora, Mapfre S.A. El Auto tampoco especifica la cuantía demandada. Sin embargo, describe minuciosamente el complejo *iter* procesal que siguió el caso. El Juzgado de Primera Instancia núm. 20 de Barcelona declaró su falta de jurisdicción, pues la demanda se había dirigido contra una entidad pública, RENFE, y otra de naturaleza privada, Mapfre S.A. Conforme al artículo 9.4 LOPJ, la jurisdicción competente debía ser la contencioso-administrativa, pues ésta conoce (...) *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 Juzgado Central de lo Contencioso recibió el asunto, pero declaró a su vez la falta de competencia de la jurisdicción contencioso-administrativa pues consideró que la presencia de una compañía aseguradora aconsejaba que el asunto se ventilase ante la jurisdicción civil.

Devuelto el caso al origen, el Juzgado de Primera Instancia núm. 20 de Barcelona elevó las actuaciones a la Sala especial de Conflictos de Competencia del Tribunal Supremo para que, de acuerdo con las previsiones del artículo 47 LOPJ, declarara qué jurisdicción debía ser la competente.

La Sala de Conflictos, en ponencia del Magistrado José María Álvarez-Cienfuegos, hubo de resolver dos cuestiones. La primera referida a la naturaleza jurídica –pública o privada- de RENFE. La segunda, que sólo tenía sentido si se consideraba que la naturaleza jurídica de RENFE era la propia de una Administración pública, planteaba la discusión, ya conocida por los lectores de InDret, sobre la jurisdicción competente para enjuiciar a su aseguradora, Mapfre S.A.

La primera cuestión plantea el aspecto más sorprendente del caso. **¿Debe RENFE responder de los daños que cause de acuerdo con el régimen de responsabilidad patrimonial de las Administraciones públicas?** Hasta ahora, las cosas no han sido así. La Compañía es una entidad de derecho público que actúa en régimen de empresa mercantil, con sometimiento al ordenamiento jurídico privado. Así lo dispone el artículo 175 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y lo recuerda el artículo 53 de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado. Conforme a ello, siempre se había entendido que RENFE respondía de los daños que causaba conforme al principio general de culpa del Código civil ante la jurisdicción también civil.

La Sala de Conflictos concluyó, sin embargo, que RENFE es una Administración pública, sometida al ordenamiento jurídico público y, por tanto, a la regla de responsabilidad objetiva prevista en los artículos 139 y ss. de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo

Común y a la competencia de la jurisdicción contencioso-administrativa. Parece, por tanto, que a partir de ahora todas las reclamaciones de daños causados por RENFE deberán presentarse ante la jurisdicción contencioso-administrativa tras el correspondiente procedimiento administrativo.

La jurisdicción competente para resolver la demanda presentada por la actora debía ser – parece- la jurisdicción contencioso-administrativa. Sin embargo, no es ése el final del caso que nos ocupa. Resuelta la primera cuestión en el sentido ya expuesto, la Sala de Conflictos se enfrentó con la segunda: **¿Puede la jurisdicción contencioso-administrativa condenar a la compañía aseguradora de una Administración pública?** El citado artículo 9.4 LOPJ impone la competencia de esa jurisdicción en todos los casos en que una Administración y un particular concurren en la causación del daño: algo que, por definición, nunca ocurrirá con una compañía aseguradora. Sin embargo, reconocer la competencia al orden civil, como hizo el Juzgado Central de lo Contencioso, supone contrariar el mandato legal de reservar a la jurisdicción contencioso-administrativa todos los asuntos que se demande a una Administración pública. Por otra parte, para determinar si la compañía aseguradora debe pagar la prima, el juez civil debería decidir sobre la responsabilidad de la Administración, algo que parece un desafuero tras las reformas legales citadas.

La Sala de Conflictos se acogió a la *vis atractiva* de la jurisdicción civil prevista en el artículo 9.2 LOPJ. En su virtud, corresponden a la jurisdicción civil todas las materias (...) *que no estén atribuidas a otro orden jurisdiccional*. Ante la duda, viene a decir la Sala de Conflictos, la competencia es de la jurisdicción civil.

A la misma conclusión han llegado en los últimos meses varias Audiencias Provinciales en casos similares. Así, por ejemplo, la SAP Badajoz, 26.10.2001, la SAP Guadalajara, 11.1.2001 y el Auto de la Audiencia de Madrid de 25.1.2001, declararon la competencia de la jurisdicción civil en casos similares. Sin embargo, también por ejemplo, la SAP Málaga, 9.1.2001, declaró incompetente a la jurisdicción civil para enjuiciar un caso en que se demandó a la Administración y a su aseguradora. La confusión exigía un pronunciamiento más contundente de la Sala de Conflictos.

La solución es materialmente correcta pero formalmente confusa. El problema competencial que plantean las demandas contra las compañías aseguradoras de la Administración pública no deriva de una falta de definición legal, sino precisamente de las deficiencias de las previsiones legales sobre competencia de la jurisdicción contencioso-administrativa.

El conflicto desaparece si, de acuerdo con el criterio legal tradicional, se considera a RENFE como una entidad sujeta al derecho privado que, en solitario o en compañía de otras entidades, responde de los daños causados ante el orden jurisdiccional civil. La solución de la Sala de Conflictos plantea más problemas que los que resuelve: deja sin solución la delicada cuestión sobre la jurisdicción competente en los casos en que se demanda a la compañía aseguradora de la Administración pública; y da pie a una discusión –la de la naturaleza jurídica de RENFE- que puede tener efectos perversos en los casos en que se demande a la Compañía, ¿Están las arcas del Estado preparadas para asumir la responsabilidad objetiva de RENFE? ¿Tiene sentido que en España los accidentes aéreos, por ejemplo, sean competencia de la jurisdicción civil pero que los ferroviarios lo sean de la contencioso-administrativa? Juzgue el lector.

[Auto](#)