



REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE CAZA

Memorando

Para: GRUPOS PARLAMENTARIOS SENADO

De: REAL FEDERACION ESPAÑOLA DE CAZA

Fecha: 11 de febrero de 2009

Asunto: ATROPELLO DE PIEZAS DE CAZA

TEXTO VIGENTE

La disposición adicional novena de la Ley 17/2005, de 19 de julio. Responsabilidad en accidentes de tráfico por atropellos de especies cinegéticas, dispone:

“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 aprovechamiento 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”.



REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE CAZA

TEXTO DE LA MODIFICACIÓN QUE SE PROPONE

- 1.- De los daños causados como consecuencia de atropello de especies de caza en carreteras de cualquier orden, responderá la aseguradora del vehículo siniestrado o, en su caso, el conductor del mismo. A estos efectos, si así los estiman, las aseguradoras podrán introducir las oportunas modificaciones en sus pólizas de seguro obligatorio de accidentes.***
- 2.- También podrá ser responsable la Administración titular de la vía pública en la que se produzca el accidente por la falta de señalización, cuanto ésta sea evidente.***
- 3.- Podrá exigirse esta responsabilidad a la Administración pública competente en materia cinegética cuando, previa solicitud del titular del acotado, deniegue o impida la toma de medidas por parte de aquel titular para evitar que se produzcan estos accidentes.***
- 4.- En ningún caso podrá exigirse responsabilidad alguna a los titulares de los terrenos o acotados colindantes, salvo que mediara notoria culpa o negligencia grave en la causación del atropello.***

I.- CRITICA DEL ACTUAL SISTEMA QUE JUSTIFICA LA MODIFICACIÓN

Se establece la siguiente cadena de responsabilidad:

- Es responsable el conductor **cuando se le pueda imputar el incumplimiento de las normas de circulación.**
- Es responsable el titular–propietario del coto–finca **cuando el accidente sea consecuencia directa de la acción de cazar.**
- El mismo cuando el accidente sea consecuencia de una **falta de diligencia en la conservación del terreno acotado.**
- Es responsable el titular de la vía pública si el accidente se produce como **consecuencia del estado (mal estado) de conservación de la misma.**



REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE CAZA

- Al mismo titular si el accidente se produce **por la señalización (inexistente, mala o defectuosa) de la vía pública.**
- Concurrencia de culpas y causas (titular de la vía, titular del coto y conductor, simultáneamente).

Semejante atribución de responsabilidades es, sencillamente, un disparate inadmisibles en la mayoría de los casos, que ha dado lugar a una jurisprudencia contradictoria que impide establecer criterios estables y da lugar a una inseguridad jurídica evidente.

1º) Responsabilidad del conductor por incumplimiento de normas de la circulación.

Habida cuenta de los lugares y horas en que suelen producirse estos atropellos, es difícilísimo –quizá imposible en la mayoría de los casos–, probar que, en efecto, el conductor ha incumplido alguna norma de la circulación como consecuencia de la cual se ha producido el accidente. Tendrá que darse una relación directa entre el incumplimiento y el accidente, pues no vale cualquier incumplimiento.

2º) Responsabilidad del titular del coto por la acción de cazar:

- A) La acción de cazar, ¿de quién? ¿Del titular del coto? ¿Del propietario de la finca? ¿De unos terceros cazadores? ¿Del arrendatario del derecho de caza? ¿De un cazador furtivo? ¿A qué distancia del punto del accidente ha de estarse practicando la caza para que resulte responsable el titular del coto?.
- B) La relación entre la acción de cazar y el atropello ha de ser directa. Ahora bien, si se está cazando torcaces y como consecuencia directa de los tiros huye un jabalí y causa un accidente, ¿es ésta una acción directa? ¿Será directa un acción de caza realizada a varios kilómetros del accidente?.
- C) Se da el supuesto de que el acotado puede estar sólo autorizado para la caza menor y, por tanto, la acción de cazar ejerce sólo respecto de las especies menores. Si de esta acción de cazar, perfectamente legítima y autorizada, resulta directamente un atropello causado por una pieza mayor, el responsable puede ser también el titular del coto, lo cual es totalmente inadmisibles.

3º) La falta de diligencia en la conservación del coto.

¿Qué significa “falta de diligencia” nada menos que en la conservación -siempre compleja- de un acotado? ¿En qué grado ha de producirse la falta de diligencia? ¿Quién la mide y cómo se mide? ¿Qué relación hay entre la diligencia o su falta y el plan técnico de caza? ¿Cómo se prueba, en rigor, la falta de diligencia?.

De otra parte, en sentido positivo, si se ha cumplido en todos sus extremos el plan técnico de caza no puede darse “falta de diligencia”, aunque se haya producido un atropello.

4º) El estado de conservación de la carretera.



REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE CAZA

Ha de entenderse que el mal estado de conservación de la carretera es causa directa del accidente. Esto es, no de cualquier mal estado ha de derivarse responsabilidad para el titular de la carretera, lo cual nos lleva a las interrogantes sobre el estado de la carretera. ¿Baches, grandes, pequeños o regulares? ¿arenillas, aceites u objetos en la calzada?.

De otra parte, ¿no serán algunos de estos elementos causa suficiente para que el conductor reduzca la marcha proporcionalmente y así evitar el accidente, y si no lo hace podrá ser responsable?.

5º) La defectuosa o inexistente señalización de la carretera como determinante de la responsabilidad en el titular de la vía.

La señalización –aquí– ha de tener relación con la posibilidad del atropello, y sólo se nos ocurren dos posibilidades respecto de las que pueda decirse que la señalización es defectuosa o inexistente: la señal de limitación incorrecta o inexistente de velocidad y la inexistencia de señal anunciando animales salvajes.

Ahora bien, habrá que probar la relación causal entre la señalización y el atropello:

- Si existe la correcta señalización, pero la incumple el conductor, la responsabilidad puede ser de éste.
- Si la señalización es defectuosa –¿?–, la responsabilidad podrá recaer en el titular de la vía.
- Si la señalización no existe, el titular de la vía no puede ser responsable de los daños del atropello, pues si no existe es, en principio, porque el tramo no debe estar señalizado (esto es lo que alegará el titular de la vía). Tratándose aquí no de un hecho físico preexistente (una curva, por ejemplo), sino de un hecho aleatorio, fortuito, poco probable, es prácticamente imposible imputar responsabilidad alguna si el titular de la vía entiende que ese tramo no está señalizado sencillamente porque no debe estarlo.

6º) Concurrencia de culpas y causas

Aquí se comprueba, una vez más la total inseguridad jurídica del sistema vigente, pues pueden darse conjuntamente las siguientes circunstancias.

El conductor incumple normas; la acción de cazar influye en el accidente; existe falta de diligencia en la conservación del coto; la vía está mal conservada; la señalización de la vía no es correcta; si se dan todas esas circunstancias –o algunas de ellas– conjuntamente, ¿quién ha de responder de los daños? ¿Cómo se dilucida esta responsabilidad? ¿Qué parte asume cada cual?.

7º) Así las cosas, la jurisprudencia actual no puede ser más contradictoria e insegura, puramente casuística, de modo que no es posible tomarla en consideración a la hora de guiarse por ella para formular una propuesta de modificación del texto legal.



REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE CAZA

II.- ARGUMENTOS DE ORDEN PRÁCTICO QUE JUSTIFICAN LA MODIFICACIÓN.

- 1.- Es una obviedad que los animales carecen de razón y, por tanto, no están facultados para decidir si pueden o no pueden, cuándo y por donde pueden cruzar una carretera sin peligro alguno. No pueden prevenir ni evitar el accidente.
- 2.- Es obvio, asimismo, que el conductor de un vehículo, incluso al margen de las señales de tráfico, puede decidir su forma de conducir, elegir la velocidad que convenga, frenar o no frenar, etc.. Siempre puede prevenir el accidente y, muchas veces puede evitarlo.
- 3.- Al titular del coto le es prácticamente imposible prevenir y evitar estos accidentes:
 - Se trata de animales salvajes que no pueden ser controlados ni individual, ni colectivamente, o su control es difícilísimo.
 - En la mayoría de los casos –desde luego no para la caza menor– los cerramientos cinegéticos no son obstáculo para las piezas de caza mayor. Muchos de estos accidentes se producen no obstante estar instalado el cerramiento.
 - El establecer barreras (cerramientos) para evitar los accidentes, además de no ser eficaces según lo dicho, dividen propiedades privadas que pueden ser unidades agropecuarias de gestión y que, por ello, pueden presentar dificultades para su explotación y no interesar nada a su propietario.
 - La instalación de todo tipo de cerramientos no depende de la voluntad de propietario de la finca, sino de que la Administración lo autorice o no lo autorice. En muchos casos –quizá la mayoría– estos cerramientos no se autorizan por motivos medioambientales, o bien porque la superficie cercada es inferior a la mínima exigida. Incluso en algunas Comunidades los cerramientos cinegéticos obligatoriamente han de *“permitir la circulación de la fauna cinegética”*.
 - El altísimo coste del cerramiento es otro dato a tomar en consideración.
- 4.- Parece obvio también, que la Administración pública competente en materia de caza puede hacer mucho para prevenir y evitar el accidente permitiendo a los titulares de los acotados tomar aquellas medidas (control de poblaciones, cerramientos, olores, efectos luminosos) que se encaminen a que el accidente no se produzca.
- 5.- Otra cuestión que ha de analizarse detenidamente es la definición o identificar del perjudicado:
 - Hasta ahora, sin mayor análisis se ha dado por supuesto que es la pieza de caza la que causa los daños, no obstante resultar esta muerta en casi todos los casos.
 - Es evidente que el coche y sus ocupantes sufren los daños, pero también lo es que el titular del coto sufre otro daño por la eliminación de una pieza cuya caza le está reservada en exclusiva. Esta pieza tiene un valor fijado, precisamente, por la Administración en el correspondiente baremo.



REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE CAZA

- Así pues y habida cuenta de que la pieza de caza –contrariamente a lo que ocurre con el conductor– carece de voluntad y razón para prevenir y evitar el accidente, parece:
 - 1º) Que el responsable del daño ha de ser aquel que puede preverlo y evitarlo, es decir, el conductor, que es tanto como decir la Compañía de Seguros. Muy excepcionalmente, podrían serlo el titular de la vía y el titular del coto, si mediara, por acción y omisión, culpa o negligencia grave.
 - 2º) Que hay dos sujetos que sufren el daño: el conductor y el titular del coto.
 - 3º) No se explica muy bien por qué, hasta ahora, el responsable del daño es el titular del coto.
 - 4º) ¿Por qué la víctima (perjudicado) ha de ser sólo el conductor y no el titular del coto?.
- 6.- Problemas cuando el terreno colindante con la carretera es, por ejemplo, una vía pecuaria, etc. En todo caso, el “*terreno colindante*” es siempre la zona de dominio público de la carretera, de modo que el animal pieza de caza procede siempre de una zona pública.
- 7.- En algunas Comunidades Autónomas (ej. Aragón) se exige que los cerramientos de los cotos sean permeables a todo tipo de fauna, es decir, también para la cinegética. Así, estos cerramientos nunca impedirán los posibles accidentes.
- 8.- Dificultad para determinar la procedencia del animal, es decir, dificultad para concretar el término “*procedencia*”: ¿Qué significa “*procedencia*”? ¿De dónde procede realmente el animal causante del atropello?. O, como dice una Sentencia (A.P. Álava, 16-05-08), ¿Por procedencia ha de entenderse lugar del que “*sale*” en el acto de la colisión el animal? ¿Qué relación tiene el hábitat natural del animal con la procedencia de éste?. Como la casuística es múltiple, casi infinita, baste señalar aquí a modo de resumen que el animal puede tener su origen en cotos varios kilómetros distantes de la carretera; hasta llegar al punto del accidente haber atravesado varios cotos a uno solo; llevar viviendo –incluso meses– en los alrededores de la carretera; proceder de un terreno público o privado; provenir de un coto sólo de caza menor, siendo la pieza accidentada de caza mayor, y viceversa; etc.

CONCLUSIONES

El animal no puede hacer nada para evitar el accidente. Contrariamente, el conductor, salvo excepciones, puede hacer mucho para prevenir y evitar el atropello.



REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE CAZA

El titular del coto no puede hacer lo necesario para prevenir o evitar el accidente.

La procedencia como una causa determinante de la responsabilidad ha de rechazarse del plano, además de por lo dicho, porque está pensada exclusivamente para los daños causados por la caza en la agricultura.

En la línea de doctrina y la jurisprudencia, que se encaminan a la responsabilidad objetiva derivada del uso, se trata aquí, en definitiva, de objetivar lo más posible la responsabilidad. La objetividad es la que da la seguridad jurídica.

El responsable de los daños, tanto propios como en el titular del coto ha de ser el conductor, esto es, la Compañía de Seguros y, en su caso, la Administración cinegética o, en otro caso, la Administración titular de la vía.