



RESPONSABILIDAD CIVIL DEL CONSORCIO EMPRESAS CONSTRUCTORAS A FAVOR DE RENFE. ACCIÓN DIRECTA E INTERESES DE DEMORA SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL ART. 20 LCS. DÍA INICIAL DEL DEVENGO*

STS (Sala 1ª) 57/2024 de 18 enero (JUR 2024, 25774)

Pilar Domínguez Martínez
Profesora Titular de Derecho civil
Centro de Estudios de Consumo
Universidad de Castilla-La Mancha

Fecha de publicación 13 de marzo de 2024

1. RESUMEN

El Tribunal Supremo confirma la decisión de la Audiencia, declarando la responsabilidad de un consorcio de empresas constructoras, condenando pagasen 13,4 millones de euros a Renfe. debido a un retraso de 42 días en el tráfico ferroviario ocasionado por el colapso de un túnel en Hospitalet (Barcelona) el 20 de octubre de 2007, resultado de una mala ejecución de obra.

En cuanto a la condena a las compañías aseguradoras, además de excluir la causa justificada de exoneración del art. 20.8 Ley de Contrato de Seguro (LCS), establece de forma rotunda el TS que, el cálculo de los intereses de demora según el art. 20 LCS debe ser tenido en cuenta a partir del 30 de octubre de 2009, que es la fecha en la que concluyó el procedimiento administrativo de determinación de responsabilidad, en lugar de la fecha del siniestro.

* Trabajo realizado en el marco del Proyecto de Investigación PID2021-128913NB-I00, del Ministerio de Ciencia e Innovación y la Agencia Estatal de Investigación (AEI) cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) titulado “Protección de consumidores y riesgo de exclusión social: seguimiento y avances”, dirigido por Ángel Carrasco Perera y Encarna Cordero Lobato y en el marco de las Ayudas para la realización de proyectos de investigación aplicada, en el marco del Plan Propio de investigación, cofinanciadas en un 85% por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), para el proyecto titulado “Modelos jurídicos eficientes de consumo sostenible”, con Ref.: 2022-GRIN-34487 dirigido por Ángel Carrasco Perera y Ana I. Mendoza Losana y, en el marco del Proyecto de Investigación SBPLY/23/180225/000242 “El reto de la sostenibilidad en la cadena de suministros y la defensa del consumidor final” cofinanciadas por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, en el marco del Programa Operativo de Castilla-La Mancha 2021-2027 dirigido por Ángel Carrasco Perera y Ana Carretero García.



2. ANTECEDENTES

El 20 de octubre de 2007, durante la construcción de la plataforma de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa por la UTE Hospitalet (formada por OHL y AGOSH), se produjo un hundimiento en el túnel del Gornal, afectando al andén de la estación de ferrocarril de Bellvitge. Este incidente desencadenó un proceso administrativo que concluyó con la declaración de responsabilidad de la UTE por parte de ADIF en 2009, confirmada judicialmente en 2011. El hundimiento causó la suspensión del servicio ferroviario hasta febrero de 2008. Renfe demandó a la UTE y a sus aseguradoras, reclamando 13.473.063,69 € por daños, basándose en la mala praxis en la ejecución de la obra que llevó al desplazamiento y rotura de elementos estructurales del túnel. Se consideró impermeabilización defectuosa y se identificaron problemas específicos en las juntas entre bataches del túnel, lo que causó filtraciones de agua. La responsabilidad inicial de estos problemas se atribuyó a la UTE y específicamente a la decisión de Rodio, una empresa subcontratada, de realizar inyecciones de mortero.

El Juzgado de Primera Instancia estimó parcialmente la demanda, rechazando las excepciones de falta de legitimación activa y prescripción de la acción. Se estableció la responsabilidad de la UTE por el accidente, la existencia de una relación causal entre el hundimiento del túnel y los daños subsiguientes, incluyendo la paralización del tráfico ferroviario. Sin embargo, redujo la cantidad de indemnización solicitada, condenando a OHL y AGOSH y a las aseguradoras a pagar 3.250.829,04 €.

Interpuesto el recurso de apelación por Renfe, la decisión de la Audiencia Provincial fue mantener lo establecido en primera instancia sobre legitimación activa y prescripción, sin embargo, modificó la interpretación sobre la cobertura del seguro. La Audiencia consideró el incidente como un único siniestro a efectos de cobertura de las pólizas y aumentó la indemnización a 13.473.063,69 €, hasta el límite dentro de la cobertura acordada en el seguro.

Las partes demandadas interpusieron contra la Sentencia de la Audiencia Provincial recursos extraordinarios por infracción procesal y de casación.

3. RECURSOS POR INFRACCIÓN PROCESAL

3.1. Cosa juzgada y carga de la prueba

El primer motivo en el recurso de infracción procesal alegado por la UTE, sobre la aplicación incorrecta de la cosa juzgada respecto a la duración del periodo de suspensión del tráfico ferroviario debido al hundimiento de un túnel, que la sentencia recurrida fijó



en 42 días, fue desestimado. El TS entendió que no hubo una aplicación errónea de la cosa juzgada, ya que la Audiencia Provincial no invocó esta institución para determinar la duración del periodo indemnizable, sino que utilizó los argumentos de otras sentencias como parte de su valoración probatoria.

También fue desestimado el segundo motivo de infracción procesal, sobre la incorrecta aplicación de las normas sobre la carga de la prueba, conforme al artículo 217 LEC. La parte recurrente argumenta que la Audiencia Provincial erró al atribuirles las consecuencias de no haber acreditado con precisión el daño, cuando era Renfe la que disponía de toda la información necesaria para hacerlo y dicha información no estaba disponible en archivos públicos. Según el TS, la infracción del artículo 217 de la LEC solo se produce si la sentencia resuelve en base a hechos no probados y si se atribuyen las consecuencias de esa falta de prueba a la parte a la que no le correspondía probarlos, de acuerdo con las reglas del artículo 217 y la jurisprudencia correspondiente. En este caso, la sentencia recurrida no aplica las reglas de la carga de la prueba ni fundamenta su decisión en el artículo 217 de la LEC.

3.2. Valoración errónea de prueba documental

Por su parte, el TS inadmitió del mismo modo el recurso extraordinario por infracción procesal, alegado por HDI, referido a una valoración errónea de la prueba documental por parte de la Audiencia Provincial. HDI argumentaba que el contrato de transacción de 2016 entre OHL y HDI fue mal interpretado por la Audiencia, que no reconoció que la suma asegurada de la póliza de 24 millones de euros ya estaba agotada con los pagos previos y el abono de 6.869.880,85 € establecido en la transacción, y que por lo tanto no debería haber cobertura de seguro para la reclamación de Renfe. Sin embargo, a juicio del TS, el control de la valoración de la prueba en un recurso de este tipo es excepcional y solo procede si hay un error fáctico patente y verificable en la valoración de la prueba. Señaló que la interpretación del contenido de los documentos es una cuestión de valoración jurídica, no un error fáctico, y que cualquier disputa sobre la interpretación del contrato de transacción y sus efectos en los límites de la indemnización debería plantearse en un recurso de casación, no en uno por infracción procesal. Además, se indicó por el TS que el acuerdo transaccional entre OHL y HDI no afecta a terceros como Renfe que no fueron parte en la transacción.

3.3. Vulneración del derecho a impugnar una sentencia y efecto de cosa juzgada

Se desestimó de la misma manera el primer motivo del recurso extraordinario por infracción procesal presentado por AIG, sobre la vulneración del derecho a impugnar una sentencia que favorecía a Renfe, argumentando que la Audiencia había malinterpretado



su impugnación como dirigida contra codemandados, no contra Renfe. El TS argumentó que la impugnación fue desestimada no solo por la cosa juzgada sino también porque no se había disputado que se trataba de un único siniestro. Además, se indicó que AIG no tenía un interés legítimo para impugnar, ya que la sentencia de primera instancia no les imponía ningún pago. Por estas razones, el recurso de AIG fue desestimado.

El segundo motivo de infracción procesal presentado por AIG cuestionaba la aplicación del efecto positivo de cosa juzgada de decisiones anteriores que determinaron la responsabilidad de la UTE en un siniestro. AIG argumentaba que no podía aplicarse cosa juzgada de un procedimiento en el que no fue parte y que pruebas periciales sugerían la existencia de tres siniestros, no uno. Sin embargo, el TS concluyó que la sentencia no violaba las normas de cosa juzgada ya que AIG, como aseguradora solidaria, estaba legalmente ligada a los resultados de los procesos previos que involucraban.

4. Recursos de casación

4.1. Daño resarcible. Derecho de compensación

Se desestima por el TS el primer motivo de casación planteado por OHL y AGOSH, sobre la inexistencia de derecho a la compensación por parte de Renfe por los daños sufridos debido a la suspensión del tráfico ferroviario, ya que conforme al art. 34.2 Ley del Sector Ferroviario (LSF)¹, las empresas ferroviarias no pueden exigir compensación cuando la infraestructura se vuelve inutilizable y el servicio es suspendido por ADIF.

Sin embargo, el TS estableció que ello no les impide buscar compensación de terceros responsables de los daños, como en este caso, donde el daño fue causado por el hundimiento de un túnel debido a una mala ejecución de obra. Por tanto, las reglas generales de responsabilidad civil aplican, permitiendo a Renfe demandar a los responsables del daño.

4.2. ¿Interrupción abusiva del plazo de preinscripción?

El TS también desestima el segundo motivo del recurso de casación interpuesto por OHL y AGOSH, sobre el abuso de derecho de Renfe al interrumpir la prescripción de la acción de manera abusiva. Sostuvieron que Renfe tardó nueve años tras la determinación de responsabilidad para ejercer su acción y mantuvo la acción viva de manera artificial mediante el envío repetitivo de burofaxes.

¹ Ley 38/2015, de 29 de septiembre. BOE núm. 234, de 30/09/2015.



Señala el TS que el abuso del derecho exige una actuación que, aunque parezca correcta, en realidad sea una extralimitación que la ley no protege y que cause un daño. El retraso desleal, según la jurisprudencia, se considera abusivo cuando el titular del derecho no lo ejerce durante un largo período, creando la expectativa legítima en la otra parte de que no se ejercerá el derecho².

Sin embargo, el TS concluyó que no había tal retraso desleal porque la reiteración de las reclamaciones de Renfe indicaba una intención clara de buscar indemnización, y no había creado una expectativa legítima de no reclamación por parte de los responsables o sus aseguradoras. Además, las acciones de Renfe, incluyendo la determinación de responsabilidad por parte de ADIF y los procesos judiciales, demostraban actividad, no pasividad.

4.3. *Interpretación literal del contrato de transacción*

El primer motivo de casación de OHL y AGOSH basado en la alegación de que la Audiencia Provincial no interpretó correctamente el contrato de transacción de acuerdo con su literalidad, fue desestimado. En el motivo se argumentaba que tras los pagos realizados por HDI, se habría agotado la suma asegurada en la póliza. Sin embargo, el TS confirma lo establecido por la Audiencia sobre la base de la interpretación sistemática, conforme art. 1285 y que a interpretación de los contratos debe buscar la intención real de las partes y que la interpretación literal es el punto de partida, a menos que los términos no sean claros y necesiten de una interpretación más detallada usando otros criterios hermenéuticos³. Además, señala el TS que la revisión en casación de la interpretación de los contratos solo procede cuando hay un error legal en la interpretación o si el razonamiento es ilógico o arbitrario⁴. Por todo ello, el TS confirma la decisión de la Audiencia, entendiendo la interpretación del contrato se hizo conforme a su literalidad. La transacción entre OHL y HDI no liberaba a OHL de responsabilidades frente a Renfe, que no formó parte de la transacción, y no consta que la UTE Hospitalet hubiera cumplido la resolución administrativa de indemnizar a ADIF.

² A tal efecto, el TS cita las SSTs (Sala 1ª) 159/2014, de 3 de abril, y 474/2018, de 20 de julio, 994/2002, de 22 de octubre, 872/2011 de 12 de diciembre, 300/2012, de 15 de junio, 530/2016, de 13 septiembre, y 148/2017, de 2 de marzo, entre otras.

³ Arts. 1281 y 1282 CC.

⁴ SSTs (Sala 1ª) 294/2012, de 18 de mayo, 27/2015, de 29 de enero, 13/2016, de 1 de febrero, y 1577/2023, de 15 de noviembre, 524/2013, de 23 de julio, y 252/2014, de 14 de mayo, 198/2021, de 26 de marzo, y 1577/2023, de 15 de noviembre, entre otras.



4.4. *Suma asegurada como límite de la cobertura del seguro de responsabilidad civil*

El segundo motivo de casación interpuesto por OHL y AGOSH también desestimado por el TS, se refiere a si HDI fue condenada a pagar una cantidad que excede el límite de la póliza de seguro, lo que la parte recurrente considera una infracción de los 1 y 27 LCS y un posible enriquecimiento injusto de AIG. La parte recurrente sostiene que AIG, y no HDI, debería ser responsable de cualquier cantidad que exceda el límite de cobertura de la póliza de HDI.

El TS reitera que la suma asegurada en un contrato de seguro es el límite máximo de la indemnización que el asegurador debe pagar por cada siniestro, según los arts. 27 y 73 LCS. Se refiere el TS a la Jurisprudencia previa, según la cual, las cláusulas que establecen la suma asegurada delimitan el riesgo y no limitan los derechos del asegurado, siendo oponibles incluso al tercero perjudicado en seguros de responsabilidad civil⁵. Precisamente, conforme al artículo 27 LCS, aunque los seguros de responsabilidad civil se categorizan generalmente como seguros de daños, su esencia principal es proteger el patrimonio del asegurado responsable frente a deudas derivadas de indemnizaciones a terceros perjudicados. Esta naturaleza implica que el monto de la indemnización solo se determina al liquidarse el siniestro, lo cual lleva a la necesidad de establecer un límite de suma asegurada por siniestro.

En situaciones donde los daños tienen una causa común y podrían originar múltiples reclamaciones, las aseguradoras utilizan cláusulas de "unidad de siniestro" o "siniestros en serie" para definir todos los eventos relacionados como un único siniestro. Esto establece un tope a la responsabilidad máxima del asegurador, aplicando el límite de suma asegurada al total de las reclamaciones y no a cada una individualmente. Esta disposición actúa como una excepción al derecho del tercero perjudicado de ejercer la acción directa contra el asegurador cuando el límite de la suma asegurada se ha agotado por los pagos ya realizados. En el caso objeto de litigio, OHL tenía tres pólizas de seguro, cada una con distintos límites de cobertura, conocidas como "capas". La sentencia recurrida mantiene que no está probado que HDI haya excedido el límite de su cobertura y, por lo tanto, no se justifica la acusación de enriquecimiento injusto de AIG.

⁵ De este modo, se refiere a SSTS (Sala 1ª) 82/2012, de 5 de marzo, 417/2013, de 27 de junio, y 727/2013, de 12 de noviembre.



4.5. *Procedencia de la acción directa*

En el recurso de la aseguradora AIG, se alega que Renfe no debería ejercer acción directa contra AIG porque los daños materiales los sufrió ADIF y los de Renfe eran indirectos (pérdida de ingresos, coste de trasbordos y devolución de billetes), no cubiertos por la póliza. Sin embargo, declara el TS, conforme al art. 73 LCS, que las excepciones personales que el asegurador tenga contra el asegurado no son oponibles al tercero perjudicado, pero sí lo son las excepciones objetivas como el alcance de la cobertura “(..). y, en general, todos los hechos impeditivos objetivos que deriven de la ley o de la voluntad de las partes del contrato de seguro (..)”⁶. La póliza entre OHL y AIG cubría daños corporales, materiales y pérdidas económicas directas o derivadas de estos, incluyendo las pérdidas económicas sufridas por Renfe debido a la paralización de la actividad ferroviaria.

El TS concluye que los daños reclamados por Renfe están cubiertos por la póliza, ya que constituyen pérdidas económicas derivadas de la paralización de su actividad mercantil, lo cual encaja en las coberturas de daños patrimoniales directos o indirectos previstos en la póliza. Por tanto, el motivo de casación de la aseguradora se desestima.

4.6. *Intereses de demora del art. 20.8 LCS. Causa justificada de exoneración y día inicial del cómputo*

El tercer motivo de casación cuestiona la aplicación de los intereses del artículo 20.8 LCS, argumentando que la Audiencia Provincial no consideró justificada la exoneración de estos intereses para HDI, máxime cuando la cuantificación del daño no se determinó hasta este procedimiento y era razonable la oposición de la aseguradora. Este motivo se resuelve junto con otros motivos del recurso de casación de AIG por similares fundamentos.

Se argumenta por la aseguradora que debería haberse justificado la exoneración de estos intereses debido a discrepancias sobre la cuantificación de daños y su distribución entre aseguradoras, así como por la demora de Renfe en presentar su demanda. Estos motivos se plantean de manera subsidiaria, sugiriendo que el inicio

⁶ A tal respecto, vid. SSTS (Sala 1ª) 200/2015, de 17 de abril, con cita de las de 26 de noviembre de 2006, 8 de marzo de 2007 y 23 de abril de 2009; y STS (Sala 1ª) de pleno 321/2019, de 5 de julio. Señala el TS que “el perjudicado no puede alegar un derecho al margen del propio contrato” (SSTS (Sala 1ª) 730/2018, de 20 de diciembre, que cita las sentencias 1166/2004, de 25 de noviembre; 268/2007, de 8 de marzo; 40/2009, de 23 de abril; 200/2015, de 17 de abril; y 484/2018, de 11 de septiembre).



de la mora debió establecerse en la fecha en que se resolvieron las dudas sobre el alcance del siniestro con la sentencia de segunda instancia, y no antes.

La Sala recuerda su consolidada jurisprudencia⁷, tomando como referente y más reciente, la STS (Sala 1ª) 234/2021, de 29 de abril, según la cual, los intereses del artículo 20 LCS tienen un carácter sancionador y que las causas justificadas para exonerar dicho deber deben interpretarse restrictivamente para evitar el uso del proceso judicial como medio para retrasar el pago a los perjudicado⁸. La exoneración solo es aplicable en casos donde realmente exista una incertidumbre que requiera resolución judicial para aclarar la obligación de indemnizar⁹. La mera judicialización de la reclamación, en ausencia de una oposición razonable y basada en dudas legítimas, no exime automáticamente del pago de intereses. La decisión de acudir a los tribunales debe estar justificada por circunstancias convincentes que soporten la negativa de la aseguradora a indemnizar puntualmente.

Concretamente, la STS (Sala 1ª) 317/2018, de 30 de mayo (RJ 2018, 2338) establece que únicamente se justifica la exoneración de los intereses conforme al artículo 20.8 LCS cuando es necesaria la intervención judicial para determinar el derecho a indemnización, y la oposición de la aseguradora es razonable debido a la incertidumbre existente. Este criterio se ha reafirmado en varias sentencias posteriores¹⁰.

En este caso particular, Renfe inició un procedimiento administrativo para determinar la responsabilidad del siniestro, que concluyó el 30 de octubre de 2009 con una resolución de ADIF atribuyendo la responsabilidad a la UTE y sus aseguradoras. La sentencia considera que el devengo de intereses conforme al artículo 20 de la LCS no puede iniciarse antes de la conclusión de este procedimiento administrativo.

⁷ Se cita entre otras muchas, las SSTs (Sala 1ª) 252/2018, de 10 de octubre; 56/2019, de 25 de enero, 556/2019, de 22 de octubre; 570/2019, de 4 de noviembre, 47/2020, de 22 de enero y 419/2020, de 13 de julio.

⁸ SSTs (Sala 1ª) 743/2012, de 4 de diciembre; 206/2016, de 5 de abril; 514/2016, de 21 de julio; 456/2016, de 5 de julio; 36/2017, de 20 de enero; 73/2017, de 8 de febrero; 26/2018, de 18 de enero; 56/2019, de 25 de enero; 556/2019, de 22 de octubre y 419/2020, de 13 de julio, entre muchas otras.

⁹ SSTs (Sala 1ª) 252/2018, de 10 de octubre; 56/2019, de 25 de enero, 556/2019, de 22 de octubre; 570/2019, de 4 de noviembre, 47/2020, de 22 de enero y 419/2020, de 13 de julio.

¹⁰ SSTs (Sala 1ª) 56/2019, de 25 de enero; 556/2019, de 22 de octubre y 116/2020, de 19 de febrero, entre otras.



Dado que las aseguradoras no tomaron las medidas adecuadas tras la resolución de ADIF, se considera que han incurrido en mora no justificable desde la fecha de la resolución, el 30 de octubre de 2009. Por tanto, los recursos de casación de HDI y AIG se estiman en cuanto a la fijación del inicio del cómputo de los intereses del artículo 20 de la LCS en esa fecha.