

...en materia de seguros

LA CARGA MEDIANTE EL SISTEMA HIDRÁULICO DE UN CAMIÓN, NO ES "HECHO DE LA CIRCULACIÓN" PARA EL SEGURO OBLIGATORIO

Sentencia de 21 de mayo de 2026 de la Sala Primera del Tribunal Supremo.

Ponente: Excm.a. Raquel Blázquez Martín.

**Javier López García
de la Serrana**

Abogado –
Doctor en Derecho.
Director de HispaColex

1.- INTRODUCCIÓN

El concepto jurídico de "hecho de la circulación" constituye la piedra angular sobre la que pivota la operatividad del Seguro de Responsabilidad Civil Obligatoria. La delimitación de este concepto ha sido objeto de una profunda evolución normativa y jurisprudencial, culminando recientemente con la entrada en vigor de la Ley 5/2025, de 24 de julio. Esta norma, que modifica sustancialmente el TRLRCSVM y la Ley 20/2015, de 14 de julio, ha completado la transposición de la Directiva (UE) 2021/2118, por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles.

La reforma de 2025 introduce una definición ad hoc de la "circulación de un vehículo", entendiéndola como toda utilización que sea conforme con la función del vehículo como medio de transporte en el momento del accidente, con independencia de sus características o del terreno. Esta precisión normativa es vital para resolver supuestos de "uso polivalente", donde un vehículo puede actuar simultáneamente como medio de transporte y como maquinaria de trabajo. La sentencia analizada aborda precisamente esta dicotomía, determinando si un accidente ocurrido durante la carga de mercancía mediante un mecanismo hidráulico del propio camión debe quedar amparado por el seguro obligatorio o si, por el contrario, constituye una actividad ajena al riesgo circulatorio.

2.- SUPUESTO DE HECHO

Los hechos se remontan al 13 de julio de 2016, aproximadamente a las 11:00 horas, en una finca rústica situada entre las localidades de Villadiego y Villanoño, en la provincia de Burgos. El perjudicado, se encontraba en dicho lugar con el fin de auxiliar a un amigo y vecino, en las labores de carga de una partida de pacas de paja-forraje que este último había adquirido.

Para la ejecución de estas tareas se empleó un camión de transporte de mercancías, propiedad de otro vecino, el demandado. Este vehículo presentaba una configuración polivalente: además de su función de transporte, contaba con un brazo mecánico eleva-pacas acoplado al chasis. Este mecanismo de carga semiautomática operaba mediante una bomba hidráulica que se servía de la fuerza motriz del propio camión. Por tanto, para que el brazo pudiera subir y bajar las plataformas de carga, era requisito indispensable que el camión permaneciera detenido, pero con el motor en marcha.

La dinámica de trabajo consistía en lo siguiente: mientras unas personas situadas a pie de tierra colocaban las pacas sobre el recogedor del brazo mecánico, el demandante se encontraba en la parte superior de la caja del camión (a unos 3 metros de altura) para ir acomodando la mercancía. En un momento determinado, el mecanismo que accionaba el brazo, el cual estaba siendo controlado por el propietario del vehículo demandado, sufrió una aceleración repentina y anó-

mala. Esto provocó que una de las pacas subiera a una velocidad muy superior a la habitual, saliendo despedida e impactando violentamente contra el reclamante. El golpe causó que éste se precipitara al vacío desde lo alto del camión, sufriendo lesiones gravísimas.

El lesionado interpuso demanda de juicio ordinario contra el propietario y conductor del camión y contra su entidad aseguradora, Allianz Compañía de Seguros y Reaseguros S.A.. La pretensión económica ascendía a la suma de 1.048.911,07 euros, más los intereses del artículo 20 de la LCS.

Por un lado, se invocó la responsabilidad objetiva derivada del riesgo creado por la conducción, al amparo del artículo 1 del TRLRCSCVM, sosteniendo que las operaciones de carga son inherentes a la función de transporte del vehículo. Subsidiariamente, se alegó la responsabilidad extracontractual por culpa o negligencia del artículo 1902 del CC, imputando al conductor una manipulación negligente de los mandos del camión que provocó la aceleración del brazo hidráulico.

Las partes demandadas articularon estrategias de defensa divergentes, lo que complicó el debate sobre la cobertura del seguro:

a) El propietario/conductor negó su responsabilidad subjetiva, afirmando que él no activó el mecanismo en el momento del golpe y que la víctima no había adoptado medidas de autoprotección. No obstante, su defensa se centró en ratificar que el siniestro era un "hecho de la circulación", pretendiendo con ello que, en caso de condena, la aseguradora Allianz asumiera la totalidad de la indemnización bajo la cobertura del Seguro Obligatorio (SOA).

b) La aseguradora codemandada se opuso frontalmente a la calificación de "hecho de la circulación". Argumentó que el camión no operaba como medio de transporte, sino como maquinaria de trabajo agrícola, lo que excluía el siniestro del ámbito del SOA según el artículo 2.2.b) del Reglamento del Seguro Obligatorio. Asimismo, alegó la excepción de litisconsorcio pasivo necesario (al no haberse demandado al comprador de la paja) y, de forma crucial, invocó que su responsabilidad en el seguro voluntario para operaciones de carga estaba limitada contractualmente a 150.000 euros, siendo ésta una cláusula delimitadora del riesgo.

El Tribunal de Instancia dictó sentencia estimando parcialmente la demanda. El juzgador consideró que el accidente sí constituía un hecho de la circulación, basándose en que el mecanismo elevador requería que el motor del vehículo estuviera encendido para

funcionar, existiendo por tanto una conexión directa con el riesgo propio del vehículo a motor. Bajo esta premisa de responsabilidad objetiva, condenó solidariamente al propietario y a la entidad aseguradora al pago de 894.804,52 euros, más los intereses moratorios del artículo 20 de la LCS. Frente a dicha resolución, se interpuso por la aseguradora recurso de apelación. Sus motivos se centraron en la infracción de la normativa sobre el concepto de "hecho de la circulación" y en la validez de las limitaciones cuantitativas de la póliza voluntaria.

La Audiencia Provincial de Burgos (Sección 2ª), en su sentencia 314/2021, de 20 de septiembre, revocó parcialmente la resolución de instancia tras un exhaustivo análisis de la jurisprudencia del TJUE. Los puntos clave de su decisión fueron:

a) Exclusión del SOA: La Audiencia determinó que el camión se utilizaba "única y exclusivamente como maquinaria de trabajo" en el momento del accidente. Al estar el vehículo inmovilizado y su motor dedicado solo a suministrar energía al brazo hidráulico para una tarea agrícola, se aplicó la excepción del artículo 2.2.b) del Reglamento del Seguro Obligatorio.

b) Responsabilidad por culpa: Al decaer la responsabilidad objetiva del TRLRCSCVM, la Sala analizó la responsabilidad bajo el artículo 1.902 del CC. Concluyó que el codemandado fue negligente, pues como único ocupante de la cabina, solo él pudo provocar el acelerón del motor que disparó la velocidad del brazo mecánico.

c) Limitación de la aseguradora: Al no ser un hecho de la circulación cubierto por el SOA, la responsabilidad de Allianz quedó circunscrita a la póliza de seguro voluntario. La Audiencia validó la cláusula que limitaba la cobertura para "responsabilidad civil en la carga" a 150.000 euros, calificándola como una cláusula delimitadora del riesgo plenamente oponible.

En consecuencia, la Audiencia Provincial de Burgos mantuvo la condena frente al propietario/conductor por el total de la indemnización, pero limitó la responsabilidad solidaria de Allianz a los citados 150.000 euros.

Frente a dicha sentencia, se interpuso por el codemandado en su doble condición de parte recurrente y recurrida, recurso extraordinario por infracción procesal que se articuló a través de un motivo único, al amparo del artículo 469.1.2º de la LEC, por vulneración del deber de congruencia de las resoluciones judiciales, regulado en el artículo 218.1 de la LEC, en relación con los artículos 465.5 y 456.1 de la misma ley. Igualmente, presentó recurso de casación al amparo del artículo

477.1 de la LEC, alegando la infracción del artículo 1.1 del TRLRCSCVM.

Por otro lado, por el demandante se interpuso recurso de casación basado en un único motivo por infracción de la normativa sustantiva, concretamente del artículo 1.1 del TRLRCSCVM y del artículo 2 del Reglamento del Seguro Obligatorio.

3.- ARGUMENTACIÓN JURÍDICA

En cuanto al recurso por infracción procesal del codeemandado, denunció la vulneración del deber de congruencia de las sentencias (artículo 218.1 de la LEC). Sostenía el recurrente que la Audiencia Provincial había introducido una "tercera vía" al condenarle por responsabilidad extracontractual subjetiva (artículo 1902 del Código Civil), cuando, a su juicio, la demanda se centraba exclusivamente en el riesgo de la circulación.

La Sala Primera desestima este motivo y recuerda que el principio de congruencia exige una correlación entre los pedimentos y el fallo, pero no una identidad absoluta con los argumentos de las partes. En el caso concreto, el Tribunal Supremo verifica que en la página 32 de la demanda se invocó expresamente el artículo 1902 del CC, que igualmente en la demanda se describía con precisión que el demandado era quien activaba el mecanismo y que la aceleración súbita fue la causa del golpe.

Por tanto, la responsabilidad por culpa o negligencia formó parte del debate desde el inicio. Al decaer la calificación de "hecho de la circulación", el Tribunal de apelación no sólo podía, sino que debía analizar la responsabilidad subjetiva del conductor para no dejar la pretensión de la víctima sin respuesta, respetando así el principio de contradicción.

En cuanto al recurso de casación formulado por el codeemandado, éste pretendía, que se revocara la sentencia recurrida y se declarara que el siniestro sí era un "hecho de la circulación", con el objetivo de que la aseguradora Allianz respondiera solidariamente de la totalidad de la indemnización (más de 800.000 euros) y no solo del límite de 150.000 euros de la cobertura voluntaria.

Sin embargo, el Tribunal Supremo aplica de forma rigurosa su doctrina consolidada (citando, entre otras, la STS 386/2023, de 21 de marzo), que establece que un codeemandado no puede utilizar el recurso de casación para solicitar la condena de otro codeemandado. La legitimación para recurrir en casación busca la propia absolución o la mejora de la posición jurídica del

recurrente, pero no puede servir para alterar la relación jurídica entre el demandante y otro codeemandado si el primero ha consentido la sentencia. Al no haber recurrido el demandante la limitación de la responsabilidad de Allianz en los términos que interesaban al codeemandado, este último carece de legitimación para pretender una condena mayor para la aseguradora. Por tanto, el recurso es declarado inadmisibile.

En lo que aquí interesa, esto es, el recurso de casación del demandante, se denunciaba la infracción del artículo 1.1 del TRLRCSCVM y del artículo 2 del RSORCCVM. Su tesis era que, al estar el camión con el motor en marcha y ser el brazo mecánico una pieza indisoluble del chasis, la operación de carga debía considerarse una función habitual del vehículo como medio de transporte.

La Sala Primera, para resolver esta cuestión, realiza un análisis profundo de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), dado que se trata de una materia armonizada por la Directiva 2009/103/CE. Los puntos clave del razonamiento son:

a) Concepto Autónomo: El concepto de "circulación de vehículos" no depende de la normativa nacional de cada Estado miembro, sino que es un concepto autónomo del Derecho de la UE que debe interpretarse de forma finalista.

b) El "criterio de la función principal": El Tribunal Supremo se apoya en la STJUE de 28 de noviembre de 2017 (C-514/16). Establece que, ante vehículos de uso polivalente (transporte y maquinaria), lo determinante es la función que el vehículo desempeña en el momento preciso del accidente.

Si el vehículo se utiliza principalmente como medio de transporte, es hecho de la circulación (incluso si está parado, cargando o descargando, o si el daño lo causa la apertura de una puerta). Sin embargo, si el vehículo se utiliza única y exclusivamente como maquinaria de trabajo, generando fuerza motriz para accionar un accesorio ajeno a la función de transporte, queda excluido del SOA.

Aplicando la anterior doctrina al caso concreto, se debe considerar que el camión estaba detenido y su motor funcionaba exclusivamente para suministrar energía hidráulica al brazo eleva-pacas. Por ello, la sentencia concluye que el mecanismo actuaba como una herramienta de trabajo agrícola, de forma análoga a una bomba de pulverización acoplada a un tractor. No había una "intervención real de la función del camión como medio de transporte".

Asimismo, se añade que esta interpretación es coherente con el artículo 2.2.b) del Reglamento del Seguro Obligatorio, que excluye los daños derivados de tareas industriales o agrícolas por vehículos especialmente destinados a ello. La Sala Primera rechaza el argumento del recurrente de que la carga no es una tarea agrícola, señalando que la recogida de productos del campo es parte intrínseca de dicha actividad.

Finalmente, la Sala menciona que, aunque la Ley 5/2025 ha introducido una definición legal de "hecho de la circulación" que refuerza esta visión funcional, dicha norma no es aplicable por razones temporales, pero la interpretación conforme al Derecho de la Unión ya obligaba a llegar a la misma conclusión desestimatoria.

4.- LEGISLACIÓN Y JURISPRUDENCIA CITADAS

Artículos 1 del TRLRCSCVM.

Artículo 2 del Reglamento del Seguro Obligatorio.

Artículo 1.902 del Código Civil.

Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

Ley 5/2025, de 24 de julio, que modifica el TRLRCSCVM y la Ley 20/2015, de 14 de julio.

SSTJUE de 4 de septiembre de 2014 (C-162/13); 28 de noviembre de 2017 (C-514/16), 15 de noviembre de 2018 (C-648/2017), 20 de junio de 2019 (C-100/18), y de 30 de marzo de 2023 (C-618/21).

SSTS núm. 386/2023, de 21 de marzo; y núm. 581/2026, de 15 de abril.

CONCLUSIÓN:

La resolución de este litigio por parte de la Sala Primera del Tribunal Supremo marca un hito fundamental en la delimitación del riesgo cubierto por el SOA, aportando una claridad necesaria para el sector asegurador y para los operadores jurídicos. El eje central de la decisión reside en la consolidación definitiva del criterio funcional frente al criterio meramente cinético o de movimiento. Ya no basta con que un vehículo a motor esté presente en el lugar del siniestro, o incluso que su motor esté en marcha, para que automáticamente se active la cobertura del seguro de automóviles. Lo determinante es la finalidad primordial que el vehículo desempeñaba en el preciso instante del accidente.

Esta distinción es vital en el caso de los vehículos de uso polivalente, tan comunes en los sectores industrial y agrícola. La doctrina establecida clarifica que, cuando un vehículo se despoja de su función de transporte para actuar exclusivamente como una fuente de energía o como una base para el accionamiento de maquinaria de trabajo, el riesgo generado se desplaza fuera del ámbito de la seguridad vial. Al hacerlo, el Tribunal protege la naturaleza misma del SOA, evitando que este se convierta en una suerte de seguro de responsabilidad civil general que cubra cualquier contingencia económica derivada de una explotación empresarial o laboral. Esta resolución resulta de gran interés, pues, aunque se dicta bajo el imperio de la normativa anterior, realiza una interpretación conforme al Derecho de la Unión que es la que finalmente ha cristalizado en la Ley 5/2025. Lejos de ser un pronunciamiento obsoleto, confirma que el legislador español, al transponer la Directiva (UE) 2021/2118, ha seguido la senda marcada por el TJUE y ahora ratificada por nuestro Tribunal Supremo: el seguro de automóvil protege frente al riesgo del tráfico, no frente al riesgo de la explotación económica de maquinaria autopropulsada cuando ésta actúa como tal. Esta alineación garantiza que, a pesar del cambio legislativo, los criterios para distinguir entre "vehículo-transporte" y "vehículo-máquina" mantengan una continuidad lógica y jurídica, evitando contradicciones entre la jurisprudencia y el nuevo texto del artículo 1 del TRLRCSCVM.

En definitiva, nos hallamos ante un pronunciamiento que actúa como un dique de contención frente a interpretaciones excesivamente expansivas del hecho de la circulación. Al centrar el análisis en la función del vehículo, el Tribunal Supremo garantiza un equilibrio necesario: se protege a la víctima cuando el daño es fruto del riesgo del tráfico, pero se preserva la coherencia del sistema de seguros al exigir que los riesgos industriales y agrícolas sean cubiertos por sus cauces específicos.