

SUPUESTOS DE CONTRATO DE SEGURO MÚLTIPLE O CUMULATIVO

Ángel Muñoz Marín

Fiscal. Fiscalía General del Estado

EXTRACTO

En el caso de un accidente laboral es posible la existencia de más de un contrato de seguro que cubra el mismo riesgo, en cuyo caso nos encontraríamos en presencia del denominado seguro múltiple o cumulativo, el cual no cabe confundirlo con el coaseguro, ya que ambos se rigen por reglas diferentes.

Palabras clave: responsabilidad civil; contrato de seguro; seguro múltiple; coaseguro.

Fecha de entrada: 15-10-2017 / Fecha de aceptación: 27-10-2017

ENUNCIADO

Sobre las 02,00 horas del día 5 de mayo de 2017, Juan, trabajador de la empresa A, se encontraba en compañía de su compañero Antonio realizando las tareas de recogida de basura en la calle XX de la localidad YY, tarea para la cual utilizaban un camión marca X, del cual este último era el conductor. En un momento determinado, finalizada la tarea y cuando se dirigían a llevar el camión a cocheras, ante la existencia de unas obras en la calzada, Antonio inicia la marcha atrás. Como quiera que dicha acción resultaba complicada, deciden que Juan se apea del vehículo y proceda a ayudarle a efectuar la maniobra mediante las correspondientes indicaciones a pie de calle, para lo cual se sitúa cerca de la parte trasera del camión, ligeramente escorado hacia la derecha. Las indicaciones que realizaba Juan eran seguidas por Antonio a través de los retrovisores, en concreto por el retrovisor derecho. Tras realizar varios movimientos marcha adelante y marcha atrás, Antonio perdió momentáneamente la visión de Juan y creyendo que se había retirado de las inmediaciones del vehículo volvió a iniciar la marcha hacia atrás del camión, momento en que golpeó a Juan, que había permanecido detrás del vehículo, aprisionándolo contra la pared.

Como consecuencia del golpe, Juan sufrió lesiones que precisaron además de una primera asistencia, tratamiento médico, ingreso hospitalario durante 30 días, así como diversas secuelas, entre las cuales se encuentra el acortamiento en 3 cm de la pierna izquierda, cicatrices que le ocasionan un perjuicio estético moderado y dolores importantes en caso de permanecer mucho tiempo de pie, lo cual supone una incapacidad permanente total.

La empresa A tenía concertado un seguro patronal con la compañía C, con un límite de 150.000 euros. Asimismo, el camión marca X tenía un seguro obligatorio por accidentes de circulación con la Compañía Z. Asimismo la empresa A tenía concertado un seguro de convenio con la empresa E.

Cuestiones planteadas:

- ¿Qué problemas puede plantear la existencia de los tres contratos de seguro?

SOLUCIÓN

Para resolver la cuestión planteada hay que partir del hecho de que el accidente se produce por la utilización de un vehículo que pudiéramos denominar como industrial durante la jornada

del trabajo, tanto del conductor –Juan– como del trabajador lesionado –Antonio–. Nos encontramos pues ante un accidente laboral. La novedad radica en la existencia de una pluralidad de seguros, en este caso tres, que parecen cubrir el mismo riesgo:

El seguro que da cobertura a la responsabilidad civil patronal, el cual tiene como objetivo la protección de la empresa frente a las posibles reclamaciones derivadas de la producción de un accidente laboral. Por su parte, el denominado seguro de convenio es un seguro de carácter obligatorio, en tanto en cuanto es establecido por el convenio colectivo, aun cuando no todos los convenios lo recogen. Su finalidad es cubrir los accidentes que pueda sufrir un trabajador en el ejercicio de su actividad laboral. En este tipo de seguros, las cantidades o capitales que recibirán los trabajadores vienen establecidas en el propio convenio. A título de ejemplo señalar que el Convenio General de la Construcción vigente en el 2017 establece en su artículo 65 una indemnización en caso de muerte, incapacidad permanente o gran invalidez por accidente laboral o enfermedad profesional de 47.000 euros, mientras que la cantidad en caso de incapacidad permanente total derivada de accidente laboral o enfermedad profesional será de 28.000 euros. Finalmente, el seguro de circulación, el cual puede ser obligatorio o voluntario, y que a tenor de lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, «es aquel por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura a indemnizar, dentro de los límites pactados, el daño producido al asegurado o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones convenidas».

¿Responden todos los seguros del accidente acaecido?

En el caso del seguro de convenio, no hay duda alguna, ya que ante el hecho objetivo del accidente, si así se estableciera en el convenio aplicable al sector o a la empresa, la compañía de seguros estaría obligada al pago de la cantidad pactada. Por ello, en primer lugar respondería este seguro, ya que el mismo no busca responsabilidades, sino que ante el dato o hecho objetivo del accidente, se abona la cantidad establecida. En los otros dos seguros, sí se que se buscarían responsabilidades y responsables. Así la SAP de Madrid (3.ª) n.º 352/2016, de 13 de junio afirma que «habiendo sido declarado en situación de invalidez permanente total el trabajador siniestrado, riesgo cubierto acaecido, debe responder la entidad aseguradora al amparo del artículo 117 del texto punitivo hasta el límite de la indemnización legalmente establecida o convencionalmente pactada, al haber asumido el riesgo de las responsabilidades pecuniarias derivadas de la actividad de transporte de mercancías desarrollada por la empresa tomadora del seguro».

Cuestión distinta es si la cantidad abonada en virtud del seguro de convenio se descontaría a la cantidad que posteriormente se debiera abonar en razón de la cobertura establecida en los otros dos seguros. Aquí la praxis de las audiencias provinciales no es unánime, por ello la SAP de Málaga (1.ª) n.º 307/2015, de 11 de mayo considera que son compatibles las indemnizaciones derivadas del seguro de convenio con las debidas por el resto de compañías aseguradoras, con la siguiente argumentación: «Considerando perfectamente compatible la indemnización recibida en virtud del convenio colectivo, con la debida por las aseguradoras condenadas, pues si bien es cierto que de responsabilidad civil se trata, teniendo la misma naturaleza, la civil que la contemplada en la

sentencia penal, la causa productora de la misma es totalmente distinta, y lo cierto es que el convenio del sector de la construcción a que se refiere el apelante no alude a la responsabilidad civil derivada de delito, señalando expresamente "cualesquiera otras indemnizaciones civiles", considerando este tribunal, que si el convenio quisiera haber incluido tal responsabilidad, *ex delicto*, lo hubiese hecho de forma expresa [...] el carácter cumulativo de las indemnizaciones por los daños y perjuicios causados por la comisión de un delito y la percepción de la suma asegurada en un contrato de seguro colectivo de accidentes, tratándose de hechos jurídicos distintos; una cosa es la responsabilidad *ex delicto* y otra la contraprestación por un contrato de seguro concertado en base al convenio colectivo en el ámbito laboral ante determinados siniestros, la indemnización concedida en virtud de este último no excluye ni afecta al derecho del perjudicado a percibir íntegramente el resarcimiento derivado de la responsabilidad *ex delicto* [...]».

En sentido similar se manifiesta la SAP de La Coruña (2.ª) n.º 245/2012, de 13 de junio. Otro sector entiende que solo serían descontables en aquellos casos en que así se establezca en el respectivo convenio colectivo, y en tal sentido se posiciona la SAP de Palencia (1.ª) n.º 8/2015, de 24 de marzo cuando considera: «En cuanto a petición de descuento de las cantidades percibidas por la perjudicada en concepto de seguro de convenio, entendemos que dicho descuento solo es procedente cuando el convenio en cuestión lo contemple, como lo hace en la actualidad el Convenio General de la Construcción, publicado en el BOE de 15 de marzo de 2012, mas debemos de recordar que el supuesto que aquí estudiamos sucedió en el mes de mayo del año 2011, y por tanto no es de aplicación lo establecido en el convenio aludido. Además el carácter de mejora laboral supone que salvo el acuerdo normativo que hemos dicho, la misma no puede quedar en entredicho por la percepción de indemnizaciones en concepto de daños y perjuicios derivadas de evento dañoso». En este sentido se manifiesta igualmente la SAP de Vizcaya (2.ª) de 30 de junio de 2014.

Entendemos que la doctrina más ajustada a la literalidad de la norma (convenio colectivo) sería el de proceder al descuento en el caso de que así lo estableciera el respectivo convenio colectivo (el Convenio General de la Construcción vigente en el 2017, así lo establece en su artículo 65.3: «Las indemnizaciones previstas en los apartados b) y c) de este artículo serán consideradas a cuenta de cualesquiera otras cantidades que pudieran ser reconocidas como consecuencia de la declaración de la responsabilidad civil de la empresa por la ocurrencia de alguna de las contingencias contempladas en este artículo, debiendo deducirse de estas en todo caso habida cuenta de la naturaleza civil que tienen las mismas y ambas partes le reconocen»), y en el supuesto de que el convenio colectivo no recogiera esta compensación de cantidades lo procedente sería la compatibilidad entre ambas indemnizaciones.

El siguiente punto a debatir es determinar es si vista la dinámica del accidente, este puede tener la consideración de accidente de circulación, para lo cual haremos un breve viaje por la normativa legal que pueda arrojar luz a tal cuestión. El artículo 1.1 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor establece que el conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación. Por su parte, el artículo 1.6

de la citada norma dispone que, reglamentariamente, se definirán los conceptos de vehículos a motor y hecho de la circulación, a los efectos de esta ley. En todo caso, no se considerarán hechos de la circulación los derivados de la utilización del vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes.

Debemos pues acudir al artículo 2 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, que en su ordinal primero considera como hechos de la circulación «los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común. Por su parte, el ordinal segundo letra b) establece que no se entenderán hechos de circulación los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello, sin perjuicio de la aplicación del apartado 1 en caso de desplazamiento de esos vehículos por las vías o terrenos mencionados en dicho apartado cuando no estuvieran realizando las tareas industriales o agrícolas que les fueran propias. A mayor abundamiento, continúa el precepto señalando que en el ámbito de los procesos logísticos de distribución de vehículos, se consideran tareas industriales las de carga, descarga, almacenaje y demás operaciones necesarias de manipulación de los vehículos que tengan la consideración de mercancía, salvo el transporte que se efectúa por las vías a que se refiere el apartado 1.

El camión, no cabe duda, tiene la condición de vehículo industrial y habrá de aclararse a los efectos contemplados en el artículo 2.2 b) del Real Decreto 1507/2008 si en el momento del accidente estaba realizando o no una tarea industrial. En caso afirmativo parece que la dicción del citado precepto no deja demasiado margen a la duda, ya que la exclusión del seguro obligatorio se produciría en el caso de que el vehículo industrial estuviera realizando tareas industriales que le fueran propias. Si por el contrario no se encontrara inmerso en tales tareas el suceso, sí se encontraría bajo el paraguas de la protección del seguro obligatorio.

En el caso planteado y a tenor del sustrato fáctico parece deducirse que en el momento del accidente el vehículo no circulaba realizando una actividad industrial, sino que dicha tarea había concluido. Por ello, aunque pueda considerarse que estamos ante un accidente laboral (accidente en misión), ello no excluye que nos encontremos en presencia de un accidente de circulación y por ello cubierto por el seguro obligatorio concertado con la compañía Z. Ello supone que tanto el seguro de responsabilidad patronal como el seguro de circulación darían cobertura al accidente acaecido.

La siguiente cuestión a dilucidar es si nos encontramos ante el denominado «seguro múltiple» o ante un supuesto de «coaseguro». Para ello acudiremos a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, que en sus artículos 32 y 33 recoge ambos supuestos. El artículo 32 contiene el caso del seguro múltiple, teniendo tal consideración: «Cuando en dos o más contratos estipulados por el mismo tomador con distintos aseguradores se cubran los efectos que un mismo riesgo puede producir sobre el mismo interés y durante idéntico periodo de tiempo el tomador del seguro o el asegurado deberán, salvo pacto en contrario, comunicar a cada asegurador los demás

seguros que estipule. Si por dolo se omitiera esta comunicación, y en caso de sobreseguro se produjera el siniestro, los aseguradores no están obligados a pagar la indemnización». Por su parte, el artículo 33 describe el denominado coaseguro que se produce «cuando mediante uno o varios contratos de seguros, referentes al mismo interés, riesgo y tiempo, se produce un reparto de cuotas determinadas entre varios aseguradores, previo acuerdo entre ellos y el tomador; cada asegurador está obligado, salvo pacto en contrario, al pago de la indemnización solamente en proporción a la cuota respectiva». En el coaseguro por tanto hay un único contrato de seguro, mientras que en el seguro múltiple existen varios contratos de seguro.

Al referirse a los mismos, la SAP de Asturias (5.^a) n.º 308/2012, de 13 de julio, afirma que mientras en el seguro múltiple o cumulativo –art. 32– concurre una pluralidad de contratos de seguro celebrados por un tomador con varios aseguradores, en el coaseguro –art. 33– son varias las aseguradoras que se ponen de acuerdo para realizar un reparto de cuotas sobre un mismo interés, riesgo y tiempo y, por ello, en el caso del coaseguro existe un único contrato con varias aseguradoras, mientras que en el seguro múltiple son dos o más los contratos realizados por el mismo tomador.

Por su parte, la SAP de Madrid (11.^a) n.º 142/2011, de 3 de marzo, entiende que los requisitos esenciales del seguro múltiple serían los siguientes:

- La preceptiva existencia de una pluralidad de contratos de seguros.
- Que los contratos estén suscritos por el mismo tomador con aseguradores distintos.
- Que la pluralidad de contratos no debe responder a un previo reparto de cuotas determinadas entre varios aseguradores.
- Que los contratos deben cubrir los efectos que un mismo riesgo pueda producir sobre el mismo interés y durante idéntico contenido de tiempo.
- Que la obligación de indemnizar debe surgir en todos los contratos simultáneamente con la realización del siniestro.

Otra de las diferencias que existen entre ambas figuras, tal y como recoge la citada SAP de Asturias (5.^a) n.º 308/2012, radicaría en que mientras que en caso del coaseguro la responsabilidad de las diversas aseguradoras es de carácter mancomunado, por lo que se puede exigir a cada compañía de seguros por separado en la proporción que ostentan en el seguro, si estuviéramos en presencia de un seguro múltiple o cumulativo, la responsabilidad sería solidaria y, por ende, el asegurado podría exigir a cualquiera de ellas el total de la indemnización, sin perjuicio de la acción de repetición que tendrá la aseguradora que haya abonado la indemnización.

Con respecto a esta última afirmación, no hay que obviar que el artículo 32 de la Ley 50/1980 dispone que «los aseguradores contribuirán al abono de la indemnización en proporción a la propia suma asegurada, sin que pueda superarse la cuantía del daño. Dentro de este límite el asegurado puede pedir a cada asegurador la indemnización debida, según el respectivo contrato. El asegu-

rador que ha pagado una cantidad superior a la que proporcionalmente le corresponda podrá repetir contra el resto de los aseguradores».

Se podría discernir sobre la posibilidad de que el seguro de convenio pudiera ser encuadrado junto con los otros dos seguros (patronal y de circulación) en el denominado seguro múltiple, sin embargo, si, por ejemplo, tomamos en consideración lo dispuesto en el artículo 65.3 del Convenio General de la Construcción (aunque no es aplicable a nuestro supuesto), en el sentido de que las cantidades que se abonen en deferencia al mismo «serán consideradas a cuenta de cualesquiera otras cantidades que pudieran ser reconocidas como consecuencia de la declaración de la responsabilidad civil de la empresa por la ocurrencia de alguna de las contingencias contempladas en este artículo, debiendo deducirse de estas en todo caso habida cuenta de la naturaleza civil que tienen las mismas y ambas partes le reconocen», parece indicar que producido el percance con las consecuencias descritas en el artículo 65.1, el seguro de convenio abona la cantidad estipulada, sin posibilidad de repetición contra las demás compañías que tengan asegurado el riesgo, ni que el pago se haga en proporción a la suma asegurada. Parece tener la consideración de un seguro autónomo desde esta perspectiva.

En virtud de todo lo recogido en los párrafos anteriores, habría que concluir que en el caso de los seguros de responsabilidad patronal y del seguro obligatorio de circulación de vehículos a motor nos encontraríamos en presencia de un supuesto de seguro múltiple, en virtud de lo cual cada una de las aseguradoras respondería en proporción a la suma asegurada, siendo la responsabilidad solidaria. En el caso de que alguna de ellas haya abonado una cantidad superior a la que le correspondiera, podrá reclamar a la otra por dicho exceso. A ello habría que añadir que las cantidades abonadas en virtud del seguro de convenio podrían ser descontadas de las cantidades a abonar por las otras dos aseguradoras en el caso de que así lo estableciera el convenio colectivo que obligara a la contratación de tal seguro.

Sentencias, autos y disposiciones consultadas:

- Ley 50/1980 (LCS), arts. 1, 32 y 33.
- Real Decreto Legislativo 8/2004 (TR de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor), arts. 1.1 y 1.6.
- Real Decreto 1507/2008 (Rgto. del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor), art. 2.
- SAP de Madrid (11.ª) núm. 142/2011, de 3 de marzo y SAP de Asturias (5.ª) núm. 308/2012, de 13 de julio.