

CONTRATO DE DEPÓSITO Y RESPONSABILIDAD ANTE EL INCENDIO DE VEHÍCULO DEPOSITADO

M.^a DEL MAR CABREJAS GUIJARRO
*Magistrada del Juzgado n.º 55
de Primera Instancia de Madrid*

Extracto:

DIVERSAS responsabilidades pueden entrar en juego ante el incendio espontáneo de un vehículo depositado en una nave tras ser trasladado a la misma como consecuencia del estado en que quedó en un accidente de circulación. Se plantea en el presente caso la posible responsabilidad del titular o conductor del vehículo siniestrado, de la compañía de seguros de responsabilidad civil del vehículo y del titular de la nave depositaria.

Palabras clave: contrato de depósito, incendio de vehículo depositado, hecho de la circulación, responsabilidad del seguro.

Abstract:

RESPONSIBILITIES that can exist in the spontaneous fire of a vehicle deposited in a ship after being moved to the same one as consequence of the condition in which it stayed in a traffic accident. There appears in the present case the possible responsibility of the holder or driver of the damaged vehicle, of the insurance company of civil responsibility of the vehicle and of the holder of the ship depositary.

Keywords: deposit agreement, vehicle fire deposited, made from circulation, liability insurance.

ENUNCIADO

Habiéndose producido un incendio espontáneo en un vehículo depositado en una nave tras su traslado como consecuencia de un accidente de circulación, el titular de una nave colindante que se vio perjudicada por el humo generado interpone demanda de acción resarcitoria a fin de que se depuren responsabilidades; a tal fin se analiza la posible responsabilidad del titular de la nave depositaria, del conductor del vehículo accidentado, y finalmente de la compañía aseguradora del vehículo siniestrado.

CUESTIONES PLANTEADAS:

1. Responsabilidad titular del vehículo.
2. Responsabilidad entidad depositaria.
3. Responsabilidad compañía aseguradora vehículo: hecho de la circulación.

SOLUCIÓN

En el presente caso, la entidad titular de un local inicia una acción resarcitoria contra el titular del local contiguo, cuyo objeto social se constituía en el depósito de vehículos accidentados hasta traslado a un taller u otro destino final, por los daños causados como consecuencia del incendio espontáneo de uno de los vehículos depositados.

Hemos de comenzar por establecer cuáles son los hechos no controvertidos, reconocidos por todas las partes y que asientan los presupuestos de la responsabilidad a determinar.

En primer lugar, es un hecho aceptado que el vehículo propiedad del codemandado D. «RRR», matrícula xxx sufrió el 14 de julio de 2009 un accidente de circulación en el que resultó dañado el frontal del mismo; que la entidad titular del local donde se inició el incendio, a través de un empleado, recogió dicho vehículo y lo trasladó a una nave donde fue depositado, cerrando las instalaciones y quedando sin vigilancia hasta que, aproximadamente unas dos horas después, tuvieron conocimien-

to del incendio que se inició en el interior del propio vehículo, afectando el humo que se produjo a las instalaciones de la entidad asegurada.

Por lo que a la responsabilidad del conductor y titular del vehículo se refiere y la consiguiente de su aseguradora, ha de ser descartada por las razones que se exponen a continuación.

Como recuerda la Audiencia Provincial de Madrid, Sección 13.^a, en Sentencia de 20 de febrero de 2008: «La responsabilidad surge por el acaecimiento de resultados dañosos a consecuencia de la circulación, no aquellos otros en los que de cualquier modo haya tenido intervención un vehículo de motor. Los daños han de provenir de un vehículo en movimiento o puesto en situación de circular, que también comprende el instante inmediatamente anterior y el posterior al inicio o la conclusión de la marcha mientras aquel está bajo el control y la disponibilidad de uso de su conductor, porque maniobras como la apertura de una puerta sin cerciorarse de la posibilidad de hacerlo, la mera detención en un lugar inadecuado o el desplazamiento del vehículo después de haber parado por no accionar el freno u otros instrumentos que lo impiden, en cuanto originadoras de un riesgo, quedan comprendidas dentro del concepto de "hecho de la circulación"; pero no aquellas que se producen después de que el vehículo ha sido correctamente aparcado o estacionado, el conductor no se halla en su interior y surgen de modo espontáneo por el desarrollo de actividades totalmente ajenas e independientes de la circulación del vehículo y que generalmente se deben a la naturaleza misma de las cosas o al riesgo inmanente de la máquina. El legislador, lo que quiere cubrir son los riesgos de la circulación de los vehículos, como masa en movimiento, no los daños producidos por aquellos de cualquier modo. En los supuestos en los que se ha producido el incendio de un vehículo aparcado, no son considerados como hechos de la circulación en las Sentencias de 16 de julio de 1999, de 19 de septiembre de 2000 (rollo 774/1999) y de 20 de diciembre de 2004.

En el mismo sentido, la Sentencia de 8 de marzo de 2006 de la Sección 11.^a de la Audiencia Provincial de Barcelona, y la del Tribunal Supremo en su Sentencia de 10 de octubre de 2000, al resolver en casación la reclamación de las indemnizaciones procedentes de los daños originados por el incendio de un vehículo aparcado en la vía pública, donde se declaró que «nada de ello tiene que ver con la circulación de vehículos, es decir, no es un accidente surgido con ocasión de la circulación, por lo que está fuera de lugar acudir a su legislación específica para resolver el problema de la imputación de daños», y añade: «No puede apreciarse que la actitud del propietario del vehículo donde se originó haya sido negligente, pues es del todo imprevisible que un vehículo, en estado normal o usual de conservación y de no excesiva antigüedad, se incendie a consecuencia de un cortocircuito o de cualquier otro motivo que el sujeto ignoraba por completo, ya que en la conciencia y conocimiento de cualquier persona normal no es pensable siquiera que un vehículo en circunstancias de conservación también normales pueda siquiera incendiarse, y mucho menos propagarse a otros bienes de ajena propiedad causando como consecuencia daños de la entidad de los indicados».

Finalmente la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor de 21 de marzo de 1968, modificada por la Ley de 8 de noviembre de 1995, en el artículo 1 dispone que el conductor de un vehículo a motor es responsable de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación. Concepto que se reiteró en el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y en la Ley 21/2007, de 11 de julio, que modificó el texto refundi-

do. A su vez, el artículo 3 del Reglamento sobre Responsabilidad Civil y Aseguramiento, aprobado por Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, define como hecho de la circulación los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el artículo anterior (incluye los remolques y semirremolques, estén o no enganchados), tanto por garajes o aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común. Pero en el número 2, párrafo segundo, precisa que no se entenderán hechos de la circulación los derivados de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello, sin perjuicio de la aplicación del apartado 1 en caso de circulación por las vías o terrenos mencionados en dicho apartado.

De lo expuesto se desprende con claridad la ausencia de responsabilidad del titular del vehículo incendiado y por ende de su compañía de seguros, al haber salido de su ámbito de control el referido vehículo cuando se incendió, ya que se encontraba depositado en las instalaciones de la entidad codemandada, a quien se entregó para tal fin a cambio de la correspondiente remuneración.

Ha de analizarse a continuación la responsabilidad de la entidad depositaria.

Es doctrina reiterada de las Audiencias Provinciales en los casos como el que nos ocupa que el incendio ocurrió una vez depositado el vehículo en las instalaciones de la entidad codemandada, por lo que ha de afirmarse que tal evento se produjo en el círculo de la actividad empresarial de una persona, sometido al control y vigilancia de la misma, razón por lo que es a la codemandada a la que le incumbe, para exonerarse de responsabilidad, la prueba de un suceso extraño a su empresa (SSTS de 22 de mayo de 1999, de 31 de enero de 2000 y de 20 de diciembre de 2004). Indica la Sentencia del Tribunal Supremo de 24 de julio de 2003 que es aplicable la doctrina jurisprudencial de la Sentencia del Tribunal Supremo de 27 de enero de 1994, que el artículo 1.769 del Código Civil establece una presunción *iuris tantum*, de culpa del depositario en el supuesto de pérdida del vehículo, por lo que corresponde al depositario actual acreditar que la destrucción del vehículo por el fuego es totalmente ajena a su actuación.

Añade dicha resolución que la previsibilidad del resultado es el presupuesto lógico y psicológico de la evitabilidad del mismo (Sentencia de 9 de abril de 1963). La diligencia exigible ha de determinarse en principio, según la clase de actividad de que se trate y de la que puede y debe esperarse de una persona normalmente razonable y sensata perteneciente a la esfera técnica del caso. La medida de la diligencia exigible es variable para cada caso; según el artículo 1.104 del Código Civil, dependerá de la naturaleza de la obligación y ha de corresponder a las circunstancias de las personas, del tiempo y del lugar. Según el mismo artículo, cuando la obligación no exprese la diligencia que ha de prestarse en su cumplimiento, se exigirá la que correspondería a un buen padre de familia. Es, por tanto, una medida que atiende a un criterio objetivo y abstracto, exigible según las circunstancias. Es la diligencia que dentro de la vida social puede ser exigida en una situación concreta a personas razonables y sensatas correspondientes al sector del tráfico o de la vida social cualificadas por la clase de actividad a enjuiciar. Según este criterio objetivo, ha de determinarse si el agente ha obrado con el cuidado, atención o perseverancia exigibles, con la reflexión necesaria y el sacrificio de tiempo precisos. Al respecto no es pues decisiva la individualidad del agente, sino las circunstancias que determinarán la medida necesaria de diligencia y cautela, lo cual apunta también a un crite-

rio de valoración de la culpa civil, facultad de moderación de la responsabilidad que procede de la diligencia, concedida a los tribunales según los casos por el artículo 1.103 del Código Civil. Pero también ha de tenerse en cuenta un aspecto subjetivo, en cuanto a si al sujeto que obra le es posible prever las circunstancias del caso concreto.

En el presente caso, el representante legal de la entidad reconoció que el vehículo tras ser depositado quedó en la nave cerrada, sin vigilancia; se hizo especial hincapié en la existencia de un protocolo en el que se exige como medida esencial desconectar la batería, aclarándose por un empleado que, cuando no pueden hacerlo, rompen sus cables; se asegura que tal medida se adoptó, mas se aclara que la persona que se encargó de realizar el traslado y el depósito no ha podido ser localizada, de tal forma que nadie estaba presente y por tanto se afirma que la medida se ha adoptado porque se confía en que se haya adoptado; de lo expuesto se colige que la parte demandada no ha acreditado haber adoptado todas las medidas necesarias, en tanto no ha probado la desconexión efectiva de la batería, dejando el vehículo depositado en una nave sin vigilancia alguna, por lo que las consecuencias del incendio cuyo resarcimiento se reclama en la presente litis no se habrían producido si dicha vigilancia hubiera existido, al haber podido apagar el referido incendio con los extintores que destacaron poseer en el local. Efectivamente, lo que ha quedado probado es la omisión culpable por culpa *in vigilando* sobre los vehículos depositados entre los que estaba el que se incendió. Es el demandado, por tener la disponibilidad de la fuente de prueba al ser el propietario de la nave donde se depositó el vehículo, con los deberes de conservación y vigilancia, el único que podría suministrar los elementos de prueba sobre dicha vigilancia, y no lo ha hecho. Esta inversión de la carga de la prueba en los casos de incendio es constante y mantenida en el propio Tribunal Supremo en Sentencias de 31 de enero de 2000, de 2 de junio de 2004, de 3 de febrero y de 20 de mayo de 2005, y de 5 de marzo de 2007, entre otras varias. Insiste esta última en que el control que todo poseedor ejerce o puede ejercer sobre las cosas que utiliza, unido a las dificultades de lograr la prueba de la concurrencia de los factores que posibilitan imputarle la pérdida o destrucción de aquellas, así como a la admisibilidad de un grado de razonable probabilidad cualificada, sin precisión de certeza absoluta, para considerar lograda la reconstrucción procesal de la relación causal, han llevado, con carácter general, a rechazar una equiparación entre desconocimiento de la causa del incendio y caso fortuito, y a aplicar con criterios correctores las reglas sobre la carga de la prueba en este tipo de casos. En igual sentido, las Sentencias de 2 de junio de 2004 y de 20 de mayo de 2005 reiteran que, en supuestos de un incendio, no cabe exigir al actor que demuestre que la causa del mismo es imputable al demandado, sino que, acreditado que se produjo en el ámbito de la actividad empresarial de este, es el mismo quien debe demostrar los hechos o circunstancias que le liberen de responsabilidad.

SENTENCIAS, AUTOS Y DISPOSICIONES CONSULTADAS:

- Código Civil, arts. 1.902 y siguientes.
- SSTS de 31 de enero de 2000, de 2 de junio de 2004, de 3 de febrero y de 20 de mayo de 2005, y de 5 de marzo de 2007.
- SAP de Madrid, Secc. 13.ª, de 20 de febrero de 2008.