

COBERTURA DEL SEGURO EN LOS INCENDIOS DE VEHÍCULOS. HECHO DE LA CIRCULACIÓN

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

Extracto:

LA consideración como hecho de la circulación del suceso consistente en el incendio espontáneo de un vehículo cuando el mismo se halla estacionado es requisito imprescindible para que la compañía de seguros que cubre su responsabilidad civil pueda ser condenada a resarcir los daños causados.

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

Abstract:

CONSIDERATION as «the act of driving» the event consisting in the spontaneous burning of a vehicle when it is parked is a prerequisite to the insurance company that covers your liability may be sentenced to offset the damage caused.

Keywords: warehouse vehicle, fire vehicle, act of driving, insurance contract.

ENUNCIADO

El acaecimiento de incendios espontáneos en vehículos estacionados ha dado lugar a una doctrina inicialmente consolidada sobre la imposibilidad de calificar tal situación como un hecho de la circulación, lo que imposibilitaba la reclamación de los daños causados por tal suceso a la compañía aseguradora de la responsabilidad civil de vehículo; esta doctrina ha cambiado recientemente, cambio que es objeto de desarrollo en el presente caso práctico.

CUESTIONES PLANTEADAS:

Incendio de vehículo estacionado: hecho de la circulación y cobertura del seguro de uso vehículo de motor.

SOLUCIÓN

Producido un incendio espontáneo en un garaje donde un vehículo permanecía estacionado, causando daños a las instalaciones comunitarias así como a otros vehículos, se plantea la cuestión de si la compañía aseguradora del vehículo incendiado ha de cubrir la responsabilidad civil por hallarse el hecho incluido en la cobertura del seguro de la responsabilidad derivada del uso y circulación de vehículos de motor, lo que precisa como requisito imprescindible que el incendio pueda incardinarse en un hecho de la circulación, y sobre tal cuestión, varias han sido las posturas doctrinales.

Sobre su no consideración como un hecho de la circulación podemos destacar la Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, Sección 13.ª, de 20 de febrero de 2008, donde se establecía que: «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 mar-

cha 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. Lo que el legislador 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 hemos considerado que se tratase de un hecho de la circulación en las Sentencias de 16 de julio de 1999, 19 de septiembre de 2000 (rollo 774/99) y 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. El Tribunal Supremo en la 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, declaró que "nada de ello tiene que ver con la circulación de vehículos; 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, de otro lado 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 refundido. A su vez, el artículo 3 del Reglamento sobre Responsabilidad Civil y Seguro, 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».

Como ejemplo de la doctrina expuesta podemos citar además la Sentencia de la Sección 1.^ª de la Audiencia Provincial de Navarra de 19 de mayo de 2006, de la Sección 2.^ª de la Audiencia Provincial de Ourense de 31 de marzo de 2006, de la Sección 4.^ª de la Audiencia Provincial de Asturias de

25 de octubre de 2007, de la Sección 1.^a de la Audiencia Provincial de Barcelona de 7 de octubre de 2008 y de la Sección 3.^a de la Audiencia Provincial de Castellón de 3 de diciembre de 2008.

Así, tal postura doctrinal se fundamentaba esencialmente en la Sentencia del Tribunal Supremo de 2 de diciembre de 2008, que estableció que: «De todos los materiales estudiados, hasta aquí debe llegarse a una conclusión con respecto a lo que debe entenderse por hecho de la circulación: la regla general consiste en atribuir esta categoría a las situaciones en las que el vehículo se encuentra en movimiento, de modo que cuando está estacionado de forma permanente (caso de la Sentencia de 10 de octubre de 2000), o bien cuando está siendo utilizado de forma distinta a la que resulta el uso natural de un vehículo (casos de las Sentencias de 4 de julio de 2002 y 29 de noviembre de 2007), no nos hallamos ante un hecho de la circulación. A esta regla se le debe añadir la que ahora se formula en el caso de que el vehículo se halle aparcado por una parada efectuada durante un trayecto, ya sea por exigencias del propio trayecto, ya sea por exigencias legales, para facilitar el debido descanso del conductor: en estos casos se trata de un hecho de la circulación, por lo que debe declararse la doctrina de acuerdo con la que a los efectos de la interpretación del artículo 1 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, contenida en la disposición adicional octava de la Ley 30/1995, los siniestros ocurridos durante una parada en la ruta seguida por el vehículo constituyen hechos de la circulación y, por tanto, están incluidos en el ámbito del seguro de responsabilidad civil contratado».

Pues bien, no obstante lo expuesto, y ante las situaciones reiteradas que se han ido produciendo, con resoluciones que seguían incardinando otros supuestos diversos de incendios de automóviles cuando se hallaban estacionados, la doctrina establecida del Tribunal Supremo sufrió una clara variación que se plasmó en la reciente Sentencia de 6 de febrero de 2012 en la que se establece que el estacionamiento puede considerarse como un hecho de la circulación a los efectos de la cobertura del seguro de responsabilidad civil de vehículos de motor; así se establece que: «Con respecto a lo que debe entenderse por hecho de la circulación, de lo afirmado por esta Sala en Sentencia del Tribunal Supremo de 2 de diciembre de 2008, recurso número 4017/2001 (en un intento de fijar doctrina uniforme ante la casuística existente en esta materia), se desprende que, si la regla general es considerar como tal las situaciones en las que el vehículo se encuentra en movimiento, no obstante lo anterior, ningún obstáculo legal ni –como veremos– jurisprudencial existe, para calificar también como hechos de la circulación los siniestros que acontezcan durante paradas ocasionales en la ruta seguida por el vehículo –ya sea por exigencias del propio trayecto, ya sea por exigencias legales, para facilitar el debido descanso del conductor–, ni para considerarlos incluidos en el ámbito del seguro obligatorio de responsabilidad civil (como acontecería de haberse producido con el vehículo en marcha y circulando).

Según esta interpretación, no cabe deducir automáticamente la inexistencia de riesgo derivado de su conducción de la simple constatación de que el vehículo se encuentre parado. Este razonamiento se explica por el propio espíritu y finalidad protectora de la víctima o perjudicado del artículo 1.1 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor de 1995 (en vigor cuando ocurrió el accidente), según el cual "el conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción del mismo, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación", en la medida que la eficacia del precepto se hace

depender de que los daños personales o materiales se ocasionen "con motivo de la circulación", en el sentido, no de que se produzcan estando el vehículo a motor en movimiento –aun cuando esto sea lo más común–, sino incluso cuando no lo esté, por ser suficiente con que tales daños o lesiones deriven del riesgo creado con su conducción, situación que, por las razones que seguidamente se expondrán, también comprende la del vehículo estacionado al constituir el aparcamiento o la simple parada una maniobra más de la conducción. En esta misma línea interpretativa se encuentra la circunstancia, puesta de manifiesto por algunas Audiencias Provinciales, al señalar que, aunque la reforma del Real Decreto de 1968 llevada a efecto por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, eliminó de su denominación el término "Uso", sin embargo se mantuvo el mismo espíritu de protección global de la víctima frente a los riesgos derivados tanto de la conducción en sentido estricto como del uso de los vehículos a motor... La duda que pudiera subsistir tras la lectura de los anteriores preceptos acerca de la posibilidad de compatibilizar la situación de aparcamiento o estacionamiento del vehículo con el concepto de hecho de la circulación se resuelve acudiendo a las previsiones del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, que aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico de Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, habida cuenta que la situación de aparcamiento o estacionamiento está expresamente regulada en la Sección 7.ª, Capítulo II del Título II, artículos 38 y siguientes. En virtud de los razonamientos expuestos, resulta razonable concluir que el estacionamiento o aparcamiento de un vehículo merece la consideración de hecho de la circulación, por extenderse esta situación a cualquiera que derive del uso del vehículo. De esta forma, el riesgo objeto de aseguramiento obligatorio debe comprender, además del ligado a su desplazamiento, también el eventual riesgo que para terceros puede derivar de su responsabilidad, por razón del empleo de sustancias inflamables y de elementos eléctricos para su normal funcionamiento. Esta conclusión se alinea con el criterio seguido mayoritariamente por las Audiencias Provinciales (entre las más recientes, SSAP de Álava, Secc. 1.ª, de 10 de mayo de 2011, y Barcelona, Secc. 14.ª, de 18 de marzo de 2011). De ahí que la jurisprudencia existente en sentido contrario no constituya un precedente y merezca ser objeto de una interpretación muy restrictiva y resulte inhábil para resolver correctamente supuestos distintos de los enjuiciados, caracterizados, como común denominador, por contemplar a un vehículo que se hallaba definitivamente fuera de la circulación.

Ejemplo de ello es la Sentencia del Tribunal Supremo de 10 de octubre de 2000, recaída en un caso en que el vehículo se encontraba estacionado de forma permanente (así lo afirma expresamente la STS de 2 de diciembre de 2008, rec. núm. 4017/2001), y las Sentencias del Tribunal Supremo de 4 de julio de 2002 y 29 de noviembre de 2007, dictadas en supuestos en que estaba siendo usado de forma distinta a lo que ha de considerarse el uso normal de un vehículo».

SENTENCIAS, AUTOS Y DISPOSICIONES CONSULTADAS:

- SAP de Madrid, Secc. 13.ª, de 20 de febrero de 2008.
- SSTS de 2 de diciembre de 2008 y 6 de febrero de 2012.