

EL INCENDIO DE UN VEHÍCULO ESTACIONADO COMO HECHO DE LA CIRCULACIÓN A EFECTOS DE SU COBERTURA POR EL SEGURO OBLIGATORIO

M.^a DEL MAR CABREJAS GUIJARRO
Magistrada

Palabras clave: seguro obligatorio del automóvil, hecho de la circulación, cobertura.

ENUNCIADO

Habiéndose producido un incendio en un vehículo y habiendo dañado tal incendio a un vehículo contiguo o a una vivienda cercana, se plantea la cuestión de si dichos daños causados han de ser cubiertos por el seguro obligatorio de responsabilidad concertado, por tratarse de un hecho de la circulación, o queda excluido del mismo.

CUESTIONES PLANTEADAS:

Cobertura del seguro obligatorio.

SOLUCIÓN

La cuestión planteada, la cobertura del seguro obligatorio de los daños causados como consecuencia de un incendio ocurrido en un vehículo estacionado ha dado lugar a dos planteamientos jurisprudenciales.

La primera, más minoritaria, la encontramos en Sentencias como la de la Audiencia Provincial de Les Illes Balears, Sección 5.^a, que en Sentencia de 18 de enero de 2007 estableció que: «Acer-

ca de las consecuencias, origen y causa en los incendios de vehículos, como hecho de circulación o no, habrá de estarse a cada caso concreto, como reiteradamente ha señalado este Tribunal. Así, en la Sentencia de esta Sala, de fecha 19 de octubre de 2005 se señalaba que: Sobre la calificación de hecho de circulación en este supuesto específico, conviene recordar lo que ha de entenderse "con motivo de la circulación", pues todas aquellas indemnizaciones que no vengan "ocasionadas con motivo de la circulación" no podrán tramitarse por este proceso. Como en todos los supuestos opinables, dos son los criterios que han de barajarse: el primero, amplio, comprende dentro del concepto a todo daño que se produzca con motivo de la circulación, por lo que puede identificarse "motivo de la circulación" con "accidente de circulación", de suerte que todos los daños ocasionados en los automóviles o con los automóviles son susceptibles de integrar el objeto de este proceso. El segundo, que puede denominarse restrictivo, defiende que solo es aplicable este procedimiento a los supuestos en que el accidente se ha provocado por: "... una anomalía reprochable en el arte de la conducción automovilística generadora de una culpa penal o meramente civil, o al menos susceptible de poder abrir paso a la responsabilidad objetivizada sancionada legal o jurisprudencialmente..."; o lo que es lo mismo, en este procedimiento solo tendrían cabida los daños ocasionados por un reprochable comportamiento del conductor en el seno de la dinámica circulatoria. Los daños ocasionados por el mal estado de la calzada no pueden ser incluidos, ni tampoco la rotura de elementos o partes del vehículo por la existencia de baches puede ser susceptible de ser llevada por este proceso, porque tales daños no están motivados por la relación directa con la circulación. Por la misma razón no pueden ser incluidos dentro de este concepto los daños ocasionados a un vehículo por el incendio de otro vehículo estando los dos estacionados sin que el causante del incendio tuviese el motor en marcha: este hecho, en principio, no se puede considerar como "un hecho ocurrido con motivo de circulación". Cuestión diferente sería si el vehículo causante del incendio que luego se propaga tenía el motor en marcha. Si así fuese, y por esta circunstancia se produjese el incendio, se podría entender que el hecho se ha producido como consecuencia de la circulación por ser un hecho incluíble dentro del "uso" de vehículo de motor. Esta ambigüedad nos debe llevar a la defensa de una teoría maximalista con la única condición de que exista una obligada conexión entre el hecho productor de los perjuicios y el hecho del uso y circulación de vehículos de motor, por lo que se considera equiparable a estos efectos jurídicos la expresión legislativa "con motivo de la circulación" con la expresión vulgar y práctica de "hecho de la circulación". En consecuencia, todos los daños ocasionados por un hecho de la circulación pueden ser canalizados por el proceso del automóvil si aquellos tienen su origen relevante en el uso del vehículo de motor y la participación de este no es meramente contingente»; y como se indicaba en las Sentencias de esta Sala, de fecha 23 de septiembre de 2005 que «el supuesto de autos no es un hecho derivado de la circulación de vehículos de motor. Al respecto, parece oportuno recordar la Sentencia de la Sección Cuarta de esta Audiencia Provincial de 13 de mayo de 2002 en la que, reiterando el criterio expuesto en otras anteriores, se declaró que esta Sala no puede sino compartir los razonamientos del Juez *a quo* quien no ha hecho más que seguir el criterio seguido por esta misma Sala en sus Sentencias de 22 de julio y 19 de octubre de 1998 y 21 de junio de 1999, en las cuales se establecía que el estacionamiento de un vehículo, además de un hecho típico de la circulación y como tal regulado por el Reglamento General de la Circulación, es o constituye un uso propio del automóvil, necesario en todo discurrir de la circulación como antecedente y subsiguiente necesario de ella pues, tanto antes como después de realizar un desplazamiento físico en el espacio, se procede por los conductores a estacionar o aparcar el vehículo. Incluso en la segunda sentencia citada, se consideró como hecho de la circulación el incendio producido en un aparcamiento sito en una urbanización pri-

vada, tras detener y apagar el motor, al tratarse de una zona transitable aunque privada, especialmente destinada a la circulación de vehículos».

Por el contrario, su no inclusión en el concepto de hechos de la circulación, como mayoritaria doctrina puede aparecer representada por la Sentencia de la Audiencia Provincial de Vizcaya, Sección 4.ª, de 1 de marzo de 2001, que estableció que: «Sentado lo anterior, el paso siguiente es determinar si el daño causado a un tercero por un vehículo aparcado que, por causas desconocidas, se incendia, está cubierto por el seguro obligatorio del vehículo incendiado, o, en este caso, por el Consorcio de Compensación de Seguros ante la desaparición de la aseguradora que emitió el certificado del SOA; para resolver el dilema, es preciso recordar que con arreglo al artículo 1.º de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor, «el conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción del mismo, de los daños causados en las personas y en los bienes con motivo de la circulación»; este tipo de responsabilidad es el que subyace a toda la regulación del seguro obligatorio; así lo indicaba la Sentencia del Tribunal Supremo de 21 de julio de 1989 cuando explicaba que la responsabilidad en este ámbito se apoya en la aplicación de la teoría del riesgo en materia de circulación por el uso de vehículos a motor, ingenio mecánico que, como es conocido, genera la creación de peligros graves; la frecuencia del uso de los automóviles y la cotidiana y numerosa materialización de los riesgos de su manejo, han determinado el nacimiento de la obligación de indemnizar por quienes se benefician de su utilidad y su consiguiente responsabilidad en los daños causados, salvo culpa exclusiva de la víctima (no concurrente en este caso) o fuerza mayor extraña a la conducción o funcionamiento del vehículo que no consista en los defectos de este, rotura de alguna de sus piezas, etc. Pero el ámbito del seguro obligatorio no es otro que el del fenómeno circulatorio a motor, en el que pueden ocurrir accidentes que produzcan daños a personas que circulan o se mueven dentro de ese mismo ámbito o a sus bienes. Es decir, lo que se trata de cubrir es fundamentalmente el accidente de circulación: hechos dañosos relacionados directamente con el movimiento de los vehículos a motor. Así lo viene a indicar, por ejemplo, la Sentencia del Tribunal Supremo de 1 de marzo de 1982 que, al hablar de las acciones que pueden asistir a los perjudicados, declara que de todo evento dañoso acaecido a causa de la circulación de vehículos de motor, pueden nacer dos acciones civiles perfectamente diferenciadas, como lo son la especial ejecutiva, exclusivamente contra el seguro obligatorio, y la ordinaria de reclamación de daños y perjuicios, ambas compatibles, si bien ofrecen características distintas una y otra, pues la cuantía de la indemnización exigible por la primera está limitada legalmente, es de naturaleza objetiva y va dirigida contra la compañía que responde del seguro obligatorio, mientras que la acción ordinaria tiene su base en la culpa extracontractual y se dirige contra el autor del acto causante de los daños que son objeto de reclamación o contra la persona que viene obligada a responder por los actos culposos de otra, al amparo de los artículos 1.902 y 1.903 del Código Civil o contra la compañía de seguros con la que los anteriores hayan concertado póliza voluntaria asegurando el riesgo de su responsabilidad civil, sin que la cantidad a reclamar en concepto de esa indemnización tenga limitación alguna legal y puede el perjudicado señalar, a este respecto, la que estime conveniente a ese efecto indemnizatorio; queda claro, por tanto, que el ámbito de responsabilidad amparado por el seguro obligatorio hay que referirlo a eventos dañosos acaecidos a causa de la circulación, no a eventos dañosos en los que de cualquier modo o manera haya tenido intervención un vehículo de motor; interpretando la ley según el espíritu y los principios que la han animado, se puede llegar a la conclusión más certera de que el legislador lo que quiso cubrir con el seguro obligatorio fueron los riesgos de la

circulación, no los daños producidos por los coches en cualquier modo. Hay que entender, pues, que la finalidad del Consorcio de Compensación de Seguros es cubrir aquellos daños que provengan de un vehículo en condición de circular, porque es la puesta en circulación y el movimiento de una masa metálica como los coches o las motos la que crea el riesgo específico de la circulación y la posibilidad de que, por fallo humano o por fallo mecánico, se pierda el control del vehículo y se causen daños a las personas o a las cosas. Y en el presente caso, en el que el vehículo estaba estacionado y en el que no se ha podido determinar el origen del fuego que se produjo en él, no se puede concluir que su ignición constituyese un hecho de la circulación. La reciente Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 10 de octubre de 2000, dictada sobre un supuesto de hecho idéntico al que en estos autos se plantea, apoya la tesis expuesta en los párrafos que preceden. En consecuencia, ha de dejarse fuera de responsabilidad al Consorcio de Compensación de Seguros, al no figurar entre sus obligaciones legales la de cubrir eventos de este tipo. Por lo que procede estimar el recurso y revocar parcialmente la sentencia apelada». Esta doctrina es seguida por numerosas Audiencias como la de Navarra, Sección 1.ª, Sentencias de 14 de diciembre de 2000, recurso 193/2000, y 11 de junio de 2002, e incluso el Tribunal Supremo en Sentencia de 10 de octubre de 2000.

SENTENCIAS, AUTOS Y DISPOSICIONES CONSULTADAS:

- RDLeg. 8/2004 (TR Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor), art. 1.º.
- STS de 10 de octubre de 2000.
- SSAP de Navarra, Sección 1.ª, de 14 de diciembre de 2000 y de 11 de junio de 2002, de Vizcaya, Sección 4.ª, de 1 de marzo de 2001, y de Les Illes Balears, Sección 5.ª, de 18 de enero de 2007.