

EL INCENDIO DEL VEHÍCULO EN SITUACIÓN DE PARADA O ESTACIONAMIENTO: RESPONSABILIDAD CIVIL, SU CONSIDERACIÓN COMO HECHO DE LA CIRCULACIÓN Y SU ASEGURAMIENTO.

Gregorio Martínez Tello

I. INTRODUCCIÓN.

El objeto de este trabajo es abordar el estudio de las consecuencias jurídicas que pueden derivarse del incendio de un vehículo a motor mientras está en situación de parada o estacionamiento. Para ello, analizaremos las siguientes tres cuestiones fundamentales:

1. La responsabilidad del propietario o arrendatario del vehículo a motor por el incendio del mismo en situación de parada o estacionamiento.
2. Su consideración como hecho de la circulación.
3. Su aseguramiento por la vía del seguro voluntario de responsabilidad civil.

II. PRECISIONES TERMINOLÓGICAS INICIALES.

Antes de comenzar nada mejor que hacer un pequeño esfuerzo previo de precisión terminológica con el objetivo de ceñir así al máximo las situaciones fácticas que constituyen el objeto de la ponencia.

1. Parada y estacionamiento de vehículo a motor: definiciones normativas.

El Anexo I del RDL 339/90, de 2 de marzo por el que se aprueba la Ley de Seguridad Vial, define las situaciones de detención, parada y estacionamiento y lo hace de la siguiente forma:

1. Detención. *Inmovilización de un vehículo por emergencia, por necesidades de la circulación o para cumplir algún precepto reglamentario.*
2. Parada. *Inmovilización de un vehículo durante un tiempo inferior a dos minutos, sin que el conductor pueda abandonarlo.*
3. Estacionamiento. *Inmovilización de un vehículo que no se encuentra en situación de detención o de parada.*

Como vemos tanto "parada" como "estacionamiento" suponen una situación física temporal de inmovilización del vehículo por contraposición a situaciones en que el mismo se mueve o está en circulación. La diferencia normativa entre ambas responde a un doble criterio: el cronológico (hasta 2 minutos, parada; por encima, estacionamiento) y el físico, derivado de la presencia del conductor en el interior del habitáculo del vehículo a motor.

En mi opinión, basar la distinción legal entre ambos conceptos exclusivamente en este doble criterio no es precisamente un alarde de técnica jurídica, siendo manifiestamente mejorables las definiciones legales porque además entran en contradicción con la semántica común de dichos términos y puede inducir a error al producirse una colisión entre el concepto común y normativo del término "estacionamiento" en relación con su distinción respecto del de "parada".

El Diccionario de Real Academia de la Lengua Española define el "estacionamiento" como "la acción y efecto de estacionar" y "estacionar" como dejar un vehículo detenido y, normalmente, desocupado, en algún lugar", lo cual introduce matices de superior complejidad. Podemos fácilmente pensar en situaciones de inmovilización del vehículo de duración superior a los dos minutos de tiempo y que, por ende, debieran considerarse estacionamiento, que, sin embargo, son más asimilables a la parada (motor en marcha, conductor dentro, etc) y viceversa (inmovilización momentánea del vehículo con abandono de la posición de conductor durante un tiempo inferior a dos minutos).

2. Incendio, explosión, generación de gases del motor.

No sólo el incendio de vehículo a motor en sentido estricto debe ser objeto de nuestra atención. Ampliaremos el campo hasta situaciones análogas. El incendio del vehículo puede venir precedido o seguido de explosión. O no. Es también posible que haya combustión sin fuego susceptible de generar gases perniciosos para la salud. Usaremos a lo largo de esta ponencia la palabra "incendio" en un sentido amplio, englobando estas diferentes posibilidades salvo cuando expresamente sea necesaria hacer distinción entre ellas en cuyo caso se mencionarían separadamente.¹

III. LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DEL INCENDIO DE VEHÍCULO A MOTOR EN SITUACIÓN DE PARADA O ESTACIONAMIENTO.

1. Legislación vigente.

Rastreando en nuestro ordenamiento jurídico vemos como en el mismo no hay una norma específica que establezca reglas de atribución de la responsabilidad por el incendio del vehículo estacionado o parado. Sí es cierto que podemos encontrar una detallada regulación normativa de estas situaciones de parada y estacionamiento pero a otros efectos.

¹ Para mayor profundidad de estudio de estas distinciones, GONZÁLEZ LÓPEZ, Antonio: "El puzle incompleto del hecho de la circulación". RC, Revista de Responsabilidad civil, circulación y seguro. 2005, nº 6, pág. 4 y ss.

Sin embargo, que no haya una norma específica no quiere decir que no existan otras que puedan servirnos para un más adecuado acercamiento al tema y cuya aplicación puede ayudar a solventar alguna de las controversias que el mismo suscita.

El primer precepto que debe destacarse es el artículo 9.3 del RDL 339/90, de 2 de marzo que aprueba la Ley de Seguridad Vial:

"Los titulares y, en su caso, los arrendatarios de los vehículos tienen el deber de actuar con la máxima diligencia para evitar los riesgos que conlleva su utilización, manteniéndolos en las condiciones legal y reglamentariamente establecidas, sometiéndolos a los reconocimientos e inspecciones que correspondan e impidiendo que sean conducidos por quienes nunca hubieren obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente."

Me parece importante esta norma. Importante e infrautilizada. La misma establece que el estándar de diligencia que se va a exigir al propietario o arrendatario de vehículo a motor en orden al mantenimiento del mismo es un estándar máximo, más acusado e intenso, por tanto, que el genérico del buen padre de familia. Es éste un precepto asombrosamente muy poco usado por nuestra jurisprudencia a pesar de que su tenor puede dar bastante juego porque impone al propietario un deber de diligencia máxima. Una precisión adicional: se usa el término "utilización" y no "circulación", más amplio aquél que éste y que debemos entender incluye también las situaciones de inmovilización del vehículo en uso.

Aparte de la anteriormente citada, la obligación de los propietarios de vehículos de mantener a los mismos en buen estado de conservación y uso se concreta en otra serie de normas, como, por ejemplo el artículo 61.3 del RDL 339/90:

"Los vehículos a motor, los ciclomotores y los remolques de peso máximo superior al que reglamentariamente se determine, tendrán documentadas sus características técnicas esenciales en el certificado oficial correspondiente, en el que se harán constar las reformas que se autoricen y la verificación de su estado de servicio y mantenimiento en la forma que se disponga reglamentariamente."

O el artículo 65.5. del mismo cuerpo legal:

"Son infracciones muy graves, cuando no sean constitutivas de delito, las siguientes conductas:

I. Circular con un vehículo que carezca de la autorización administrativa correspondiente, o que ésta no sea válida por no cumplir los requisitos exigidos reglamentariamente.

II. Circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas que afecten gravemente a la seguridad vial."

Todo lo relativo a la inspección técnica de vehículos está profusamente regulado. Así, el artículo 10 del RD 2822/1998, 23 de diciembre que aprueba el Reglamento General de Vehículos establece:

“Inspecciones técnicas de vehículos.

1. Los vehículos matriculados o puestos en circulación deberán someterse a inspección técnica en una de las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos al efecto autorizadas por el órgano competente en materia de Industria en los casos y con la periodicidad, requisitos y excepciones que se establecen en la reglamentación que se recoge en el anexo I.

La inspección técnica, una vez comprobada la identificación del vehículo, versará sobre las condiciones del vehículo relativas a seguridad vial, protección del medio ambiente, inscripciones reglamentarias, reformas y, en su caso, vigencia de los certificados para el transporte de mercancías peligrosas y perecederas.

En lo no previsto en el presente artículo se estará a lo dispuesto en la reglamentación que se recoge en el anexo I.”²

El tenor literal de estas normas pudiera hacernos pensar que a un propietario o poseedor de un vehículo a motor le bastaría con tener en regla y documentadas las inspecciones técnicas reguladas normativamente para eludir cualquier tipo de responsabilidad, pero un somero examen a la jurisprudencia existente nos hace salir del equívoco. Lo veremos más adelante.

2. El debate jurisprudencial.

Con estos escasos mimbres normativos no es de extrañar que nuestra jurisprudencia menor haya hecho gala hasta ahora de una acusada disparidad de criterios. Básicamente han sido dos las líneas jurisprudenciales esenciales:

- 1. La que partiendo de criterios de imputación subjetiva exige la prueba de la culpa del propietario al entender que en ausencia de la misma el incendio de un coche aparcado en debidas condiciones es un hecho imprevisible, por no existir base suficiente para determinar el nexo causal o porque la sociedad no puede imponer al propietario un deber especialmente intenso de prever esa contingencia.**

²Otras normas importantes sobre la inspección técnica de vehículos son: el RD 1987/8, el RD 2042/94 y la OM 13.11.96. De entre todas ellas destaca lógicamente, el RD 2042/94, que es el que propiamente regula la Inspección Técnica de Vehículos.

Se considera que es imprevisible que un vehículo en estado normal o usual de conservación se incendie a consecuencia de un cortocircuito o de cualquier otro motivo ignorado, ya que en la conciencia y conocimiento de cualquier persona normal no es pensable que un vehículo en circunstancias de conservación normales pueda incendiarse (STS 10.10.2000 (RJ 2000, 9192) lo cual conlleva la aplicación del art. 1.105 CC, exonerando así de responsabilidad al propietario por considerar que existe caso fortuito. (Sentencias de la Audiencia Provincial de Sevilla, Sección 5ª, de 28-9-2000 [PROV 2001, 19203] o de la de Cantabria, Sección 1ª, de 29-6-2000 [PROV 2000, 284720]).³

2. La que considera que una vez se ha conseguido probar que el inicio del fuego tuvo lugar en un automóvil concreto, debe presumirse la culpa de su propietario y aplicarse una inversión de la carga de la prueba, correspondiendo desde ese momento al mismo acreditar que tenía al mismo en perfecto estado de conservación.

Generalizando, podemos decir que se considera por esta parte de la jurisprudencia que aunque se hallen los vehículos detenidos y aparcados, sus motores implican un peligro potencial y son susceptibles de incendiarse si no están en debidas condiciones de mantenimiento (S. Aud. Provincial de Asturias, Sección 5ª, de 28-diciembre-1999, Cádiz, Sección 4ª, de 26-7-1999 y Baleares, Sección 4ª de 21-6-1999) y que el hecho de que se incendie un automóvil estando parado y con el motor apagado, aunque es raro y poco probable, no es imprevisible.⁴

³ En palabras de la sentencia de la Audiencia Provincial de Badajoz (Sección 3ª), sentencia núm. 291/2002 de 30 septiembre: "El juicio valorativo sobre si ese hecho es o no objetivamente peligroso, tiene que realizarse con un doble parámetro: en primer lugar, la probabilidad objetiva de que el motor de un vehículo estacionado, no en marcha, salga ardiendo; y en segundo lugar, la percepción que la sociedad tiene acerca de la peligrosidad de esa tenencia, esto es, la común opinión que existe sobre el peligro que puede llegar a generar un vehículo parado, pues ello determinará la intensidad del deber de cuidado exigible para evitar toda posibilidad de incendio, incluso la más remota. Pues bien, tanto desde una como desde otra perspectiva, la conclusión debe ser la misma que postula la recurrente, pues es completamente inusitado que un vehículo estacionado salga ardiendo, y por eso mismo la sociedad no impone al particular un deber especialmente intenso de prever y evitar esa contingencia."

St. AP Orense, sec. 2ª, de 3103/2006: "Su incendio por causas desconocidas no puede determinar un acto amparado por el seguro de responsabilidad civil, simplemente porque no obedece a negligencia atribuible a un conductor, ni, de otra parte, ser un hecho previsible, pues si lo fuera sería tanto como exigir a todo conductor medio la obligación de revisar toda la instalación eléctrica de su automóvil antes de dejarlo aparcado. Caso distinto es el de que si estacionado sin el anclaje de los mecanismos de frenado y bloqueo se pusiera en circulación produciendo un siniestro, pues en este caso sí sería un hecho previsible imputable a culpa del conductor."

⁴St. AP Cáceres, Sec, 2ª, nº 306/02, de 18 de diciembre: "El origen del fuego en un vehículo estacionado, no es algo habitual pero no es extraño y suele producirse por un deficiente mantenimiento del sistema eléctrico que hace masa con un cable, produciendo chispas que incendian las partes combustibles del motor ayudado por el propio combustible del carburador y del aceite lubricante, extendiéndose a la carrocería y provocando la destrucción de todo el vehículo. La culpabilidad es evidente, conforme al art. 1902 C. Civil, por la falta de diligencia en el mantenimiento y conservación del automóvil o ciclomotor, que es responsabilidad de su propietario."

Ahora bien, esa inversión de carga probatoria que es la pieza común a esta línea jurisprudencial, es argumentada de maneras bien distintas:

a) considerando aplicable la teoría del riesgo.

Se argumenta que un vehículo a motor es un instrumento de potencial riesgo por razón de los componentes eléctricos que lleva incorporados para su funcionamiento en relación al combustible que se hace necesario a tal fin.

Así, la Sentencia de la AP de Álava de 16 de febrero de 1993 considera que la doctrina sobre la inversión de la carga de la prueba no se basa en una presunción de culpabilidad, sino en el supuesto de que una persona, para su provecho, maneja dispositivos que objetivamente, entrañan un peligro para los demás y, por ello, si por causa de esos dispositivos, se produce un resultado lesivo, es a quien los maneja o se aprovecha a quien corresponde probar la diligencia en su uso. En términos similares se pronuncia la sentencia de la AP de Valladolid (Sección 1ª) nº 155/2006, de 12 de mayo cuando afirma que *"... el riesgo no está evidentemente en el hecho de dejar un vehículo estacionado, sino en el propio vehículo, en su utilización y explotación, que constituye un elemento de riesgo en sí mismo considerado,..."*

b) la que aplica el concepto de facilidad probatoria.

La STS de 17 de octubre de 2001 (RJ 2001, 8642), textualmente dice que *"partiendo de que la apreciación de responsabilidad extracontractual exige, a tenor de lo dispuesto en el art. 1902 C.c., la constatación de un acto y omisión, imputable objetivamente al que se reputa responsable, una adecuada relación de causalidad entre la conducta de éste y el daño, y, en fin, la actuación culposa o negligente del agente, la jurisprudencia del Tribunal Supremo ha relevado al demandante de la carga de probar este elemento subjetivo, siendo el demandado, por el contrario, quien ha de acreditar que, en el caso concreto, adoptó todas las precauciones exigidas y exigibles, obrando con la más exquisita prudencia. Ahora bien, tal doctrina, que, en realidad y en último término, no es sino expresión del principio de justicia distributiva que se traduce en la exigencia de la prueba a la parte que en mejores condiciones está de realizarla, no afecta a los demás elementos o presupuestos de la acción..."*

c) La que se asienta sobre un criterio de probabilidad cualificada.

Esta línea jurisprudencial parte de la consolidada jurisprudencia del Tribunal Supremo respecto de los incendios y explosiones-ver SSTS 20-12-1982 (RJ 1982\7698), 12-2-1985 (RJ 1985\547), 13-5-1985 (RJ 1985\2272), 2-4-1986 (RJ 1986\1788), 29-4 y 5-5-1988 (RJ 1988\3326 y RJ 1988\3879)-que señalan ser bastante para el demandante con probar el lugar donde se

originó el incendio, así como la titularidad del demandado, sin que sea necesario conocer la causa exacta que lo produjo -STS 24-10-1987 (RJ 1987\7471)-, salvo que nada hubiere en ese lugar, que represente un especial riesgo de incendio. Por todas, destacaremos la sentencia Tribunal Supremo, de 9 de junio de 2005 según la cual:

"la cuestión de la determinación de la causa de los incendios siempre se presenta difícil al moverse en un mar de conjeturas e hipótesis para todos los gustos, acudiéndose muchas veces a la socorrida justificación de haberse producido por un cortocircuito. Ante esta situación la mas reciente jurisprudencia del Tribunal Supremo ha adoptado una línea que se presenta definitiva y acorde a la realidad social de estos tiempos y así declara que cuando se desconoce la causa que produjo el incendio y se presenta indiscutible que el incendio ha tenido lugar y fue la causa determinante para poder decretar la reparación de los daños corporales, materiales y morales que se reclaman en la demanda, lo que se exige es la prueba de la realidad del incendio, como hecho material que aconteció, no la prueba - normalmente imposible - de la causa concreta que fue la determinante directa del fuego, por lo que el nexo causal está entre el incendio y el daño ocasionado, no respecto a la causa y mucho menos la culpa (Sentencia de 24 de enero de 2002, que cita la de 22-5-1999), doctrina que fue ratificada por la de 27 de febrero de 2003".

No obstante, aun partiendo esta línea jurisprudencial de esa inversión de carga probatoria hay supuestos en que se resuelve considerando que no hay responsabilidad civil del propietario al haber probado éste su diligencia o que el incendio tuvo una causa extraña y ajena al vehículo. Aunque el hecho de tener pasada la ITV no suele suponer por si mismo una exoneración automática de responsabilidad, como numerosas sentencias se encargan de advertir⁵, sin embargo, hay supuestos en que sí surtió efectos enervatorios al haberse pasado la inspección el día anterior al incendio⁶.

⁵ La sentencia de la Audiencia Provincial de Huesca (Sección 1ª). Sentencia núm. 222/2008 de 2 junio parece acogerse a un criterio relacionado con la antigüedad del vehículo: a mayor antigüedad menor posibilidad del propietario de acreditar su diligencia en el cuidado. Lo hace en los siguientes términos:

"...había sido matriculado por primera vez el 24 de octubre de 1984, nada menos que diecinueve años antes, con el bien previsible desgaste y agotamiento de los materiales que lo componen, que no se regeneran por muchas veces que se pase la ITV o que se cambie el aceite, con todas las operaciones habituales de mantenimiento y reparación de elementos que nada tienen que ver con el sistema eléctrico. Ciertamente es que también en vehículos nuevos pueden producirse incendios, como en el caso resuelto por la sentencia del Tribunal Supremo de 30 de abril de 2008 (ROJ: STS 1545/2008)"

Por otro lado, la sentencia de la Audiencia Provincial de Asturias (Sección 1ª), sentencia núm. 339/2009 de 2 octubre discrimina entre las revisiones realizadas al vehículo el objeto y contenido de las mismas y hasta si han sido realizadas o no en talleres oficiales:

" Si bien aparentemente se trata de un correcto mantenimiento, no puede olvidarse, dejando al margen que ambas inspecciones tienen lugar en un taller ajeno a la marca Peugeot, que se denomina Carrocerías San Pablo, que se trató de meros cambios de aceite, filtros y pastillas de freno; y, siendo así que el recorrido del vehículo entre una y otra revisión, exactamente separadas por ocho meses, fue de 8.389 kilómetros, de la misma manera que entre la de junio de 2005 y la anterior, febrero del mismo año, el recorrido alcanzaba 12.082 kilómetros. Son estas concretas circunstancias las que hacen decir en la sentencia de instancia que exigía una "mayor diligencia en cuanto al cuidado del mismo en atención a su mayor desgaste a la hora de someter el mismo a los controles de mantenimiento",

⁶ St. De la Audiencia Provincial de Albacete (Sección 1ª), sentencia núm. 254/2003 de 29 diciembre: "... en este caso se ha acreditado dicha diligencia en el cuidado de su automóvil, ya que el incendio se produjo el día 1 de abril de 2001 y su propietario lejos de actuar negligentemente, descuidando el mantenimiento de su automóvil, el anterior día 31 de marzo de 2001 había pasado la Inspección Técnica

3. Valoraciones sobre ambas líneas jurisprudenciales.

En mi opinión, una vez analizadas la normativa aplicable y jurisprudencia variada, es procedente imponer al propietario de vehículo a motor una especial diligencia en orden al adecuado mantenimiento y conservación de sus elementos e instalaciones en grado tal que impida que, por un fallo o rotura de los mismos, puedan ocasionarse daños a terceros. Y para hacerlo nos basta con acudir al propio ordenamiento jurídico español donde tenemos una norma, el ya aludido art. 9.3 RDL 339/90, que establece un estándar agravado de diligencia.

Dicho esto, lo que no procede es intentar solucionar estos litigios mediante la aplicación indiscriminada y acrítica de la teoría del riesgo. Para que la misma resulte aplicable es necesario que estemos ante una actividad realmente creadora de un riesgo anormalmente elevado en relación con los estándares normales y que de ella se favorezca su titular, de forma que la objetivación de responsabilidades ha de aceptarse moderadamente y sin excluir en modo alguno el estricto principio de responsabilidad por culpa.⁷ El hecho de tener un automóvil estacionado no supone ninguna actividad de riesgo, a diferencia de la circulación con vehículo de motor, que sí lo es, por lo que no cabe usar el riesgo como título de imputación, ni mucho menos presumir la acción u omisión en sentido estricto y la relación de causalidad (que yo sepa no se ha declarado judicialmente actividad de riesgo tener un cortacésped en el garaje de casa, o una zodiac aparcada con su motorcito puesto en una plaza de garaje comunitario).⁸

de Vehículos (I.T.V.), por lo que falta el requisito para la existencia de responsabilidad aquiliana de que la acción u omisión sea negligente.”

⁷ Esta doctrina es especialmente aplicable en materia de daños producidos por incendio como el propio Tribunal Supremo se ha encargado de reiterar en diversas sentencias (Sentencias de 18 de abril de 1990 [RJ 1990\2726], 26 de julio de 1989 [RJ 1989\5779], 25 de septiembre de 1989 [RJ 1989\6354], 16 de febrero y 5 de mayo de 1988 [RJ 1988\1994 y RJ 1988\3879] y 16 de marzo de 1983 [RJ 1983\1480]). Por ello, el Tribunal Supremo no declara la responsabilidad del propietario de una farmacia que se incendió, aunque en ella haya alcohol para venderlo (Sentencia mencionada de 18-4-1990), ni la del dueño de una vivienda que se prende fuego (Sentencia de 24-10-1987)», en ambos casos por causas desconocidas.

⁸ Otras sentencias que rechazan la aplicación de la teoría del riesgo son:
Audiencia Provincial de Albacete (Sección 2ª). Sentencia núm. 213/2006 de 16 octubre: “Y tales extremos no pueden prosperar, al no constar acreditado que el origen del incendio fuese originado por el citado ciclomotor, dado que el mismo se hallaba estacionado en el garaje y su no puesta en funcionamiento hace irrelevante la teoría del riesgo postulada, que ha de rechazarse en aquellas ocasiones se trata de un elemento inerte no susceptible de haber originado el citado incendio, y siendo ello así no puede postularse la conducta negligente o imprudente en la propietaria del citado ciclomotor, dado que la teoría por riesgo se refiere y es aplicable a aquellos empresarios que utilizan o trabajan con elementos o sustancias inflamables o combustibles susceptibles de causar daños y desperfectos a fincas o edificios contiguos, extremo inaplicable al caso enjuiciado.”

Audiencia Provincial de Palencia (Sección 1ª). Sentencia núm. 226/2007 de 18 septiembre: “En modo alguno es aplicable en el presente supuesto la teoría de la responsabilidad por riesgo, con la consecuencia de la cuasi objetivación de responsabilidad e inversión de carga de la prueba, en tanto en cuanto no nos encontramos ante un accidente de circulación en que se ve implicado un vehículo que cause lesiones a personas o daños a las cosas, sino que lo que se pregona es que se origina un incendio en un vehículo que se traslada a otro, y causa daños en éste, que son los que se reclaman. No se alegó

No cabe aplicar la teoría del riesgo pero ni falta que nos hace pues podemos acudir a soluciones que partiendo de la aplicación de un sistema de responsabilidad civil subjetiva objetivada (como el que establece, por ejemplo el artículo 1903CC en los casos de responsabilidad por hecho ajeno), usen la culpa como título de imputación, pero presumiendo la misma, lo cual termina suponiendo igualmente una inversión de carga probatoria de manera que, acreditado que el incendio tuvo su origen en un determinado vehículo y desconociéndose la causa concreta del mismo, deba ser el propietario de éste quien deba acreditar que el vehículo incendiado se encontraba en perfectas condiciones o que el incendio tuvo lugar por una causa externa y ajena al propio vehículo. Y ello por la aplicación de:

- a) Criterios normativos de derecho material: aplicación del art. 9.3 RDL 339/90 y del 1908 CC. Este último precepto dispone:

"Igualmente responderán los propietarios de los daños causados:

1. *Por la explosión de máquinas que no hubiesen sido cuidadas con la debida diligencia, y la inflamación de sustancias explosivas que no estuviesen colocadas en lugar seguro y adecuado."*

Recoge este precepto un supuesto de responsabilidad subjetiva objetivada, donde la culpa se presume y produce un desplazamiento de la carga probatoria. Esta fue la opción del legislador español en tiempos tan lejanos como 1889 donde no había aún coches pero sí ya máquinas susceptibles de combustión. Al fin y al cabo, un vehículo a motor no deja de ser una máquina.

- b) Criterios normativos de derecho procesal: artículo 217.6 LEC, el cual, en orden a la carga de la prueba en general establece que *"para la aplicación de lo dispuesto en los apartados anteriores de este artículo deberá el Tribunal tener presente la disponibilidad y facilidad probatoria que corresponde a cada una de las partes del litigio."*
- c) Criterios jurisprudenciales: aplicación de la jurisprudencia consolidada del Tribunal Supremo sobre incendios y explosiones.

por la recurrente que el vehículo en el que pretendidamente comienza el incendio generó un riesgo en el momento que esta aparcado, y habrá de convenirse además que ello es correcto porque el aparcamiento de un vehículo en lugar habilitado para ello en modo alguno supone el ejercicio de una actividad de riesgo."

La SAP Guipúzcoa, Sec. 1ª, nº 148/04, de 3 de mayo ofrece un argumento de mayor finura para rechazar la aplicación de la teoría del riesgo: *"No existe fundamento legal para conferir a los riesgos no circulatorios de un ciclomotor que generan un daño estrictamente patrimonial un régimen jurídico más severo que los riesgos circulatorios del mismo vehículo a motor que provocan un daño de la misma naturaleza."*

Ahora bien, estar a favor de la inversión de carga probatoria no significa estar de acuerdo con dejar vacía de contenido la posibilidad del propietario del vehículo de acreditar que previamente al siniestro había actuado con la máxima diligencia.

Debe ser ésta una posibilidad real, efectiva, no vedada "ex ante" al propietario en atención a la aplicación "de facto" de criterios de responsabilidad objetiva no sustentados ni legal ni jurisprudencialmente. Desde esta perspectiva, la prueba suficiente a desarrollar por el propietario dependerá de las circunstancias de cada caso, pero con carácter general no debe limitarse a la acreditación de tener la ITV en vigor porque tenerla no excede de la diligencia normal, la de un buen padre de familia, cuando ya hemos visto como nuestro legislador exige al propietario una diligencia máxima que debe concretarse en la acreditación de las medidas adicionales a la inspección técnica en vigor que el propietario haya podido adoptar.⁹

IV. SU CONSIDERACIÓN COMO HECHO DE LA CIRCULACIÓN.

1. Normativa vigente.

Que sea o no hecho de la circulación es algo regulado actualmente en el artículo 2 del RD 1507/08, de 12 de septiembre por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, el cual desarrolla la previsión legislativa contenida en el artículo 1.4 del RDL 8/04, de 29 de octubre, que aprueba el texto refundido de la ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

El artículo 2.1 del RD 1507/08 dice:

"A los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la cobertura del seguro obligatorio regulado en este Reglamento, se entienden por hechos de la circulación los derivados del riesgo creado por la conducción de los

⁹ La sentencia de la Ap de Lugo, Sec. 2ª, nº 266/08, de 19 de junio niega virtualidad enervatoria a la prueba presentada por el propietario de un vehículo incendiado que días antes del siniestro que acreditaba que el mismo había enviado el vehículo al taller con el fin de revisar la instalación eléctrica del vehículo: *"Presenta asimismo una factura que indica que días antes había sido revisado el sistema eléctrico del vehículo, y le habían sustituido los fusibles, factura que puede ser interpretada en dos sentidos totalmente contrapuestos, y que así se desprende tanto de los alegatos de la actora señalando que tenía previamente Fallos en el sistema eléctrico y que tal vez no fueron suficientemente subsanados; y de la parte demandada que refiere que tal factura acredita el perfecto estado del sistema eléctrico del vehículo de motor. Por esta doble valoración de la prueba, la misma no es suficiente para determinar que el hecho es ajeno al propio estado anterior del vehículo siniestrado."*

Tampoco vale para la AP de La Rioja tal acreditación no se ha producido, ni puede pretenderse en el hecho de que quince días antes llevase el vehículo al taller (folio 50) para cambio de aceite y revisión del nivel de luces y presiones. (St. 142/03, Sec. Única de 22 abril)

Sin embargo, para la AP de Madrid, el hecho de que el vehículo incendiado sea casi nuevo le permite presumir que debía encontrarse en perfecto estado. Así se expresa la sentencia de la Sección 14, nº 41/08, de 5 de febrero: *"teniendo en cuenta que el vehículo presuntamente causante del incendio tenía una antigüedad de tres meses, y que no existen datos por los que se pueda presumir su mal uso o estado de conservación, la acreditación de estos extremos no desvirtuados de contrario, impiden desplazar la responsabilidad hacia su propietaria."*

*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”.*¹⁰

Aparentemente todo está claro, pero sólo aparentemente. Si hechos de la circulación son los derivados del riesgo creado por la **conducción** de vehículos a motor (hilando así este precepto con el artículo 1.1 RDL 8/04), “conducción” es la acción y efecto de conducir y “conducir” es “llevar, transportar de una parte a otra” o, en otra acepción, “guiar un vehículo automóvil”, una situación de estacionamiento no es compatible con el concepto de hecho de la circulación al no haber conducción.

1. El debate jurisprudencial.

Pero como era de esperar la interpretación literal del precepto no iba a ser ni mucho menos pacífica. Al fin y al cabo, nos movemos en un ámbito marcado por la obligatoriedad de aseguramiento de tal manera que todo vehículo con estacionamiento habitual en España lleva detrás una aseguradora o, en su defecto, una cobertura por el Consorcio de Compensación de Seguros y esa mera presencia condiciona y a veces hasta fuerza los argumentos.

Limitemos un poco el objeto de nuestro estudio. Nos ceñiremos a resoluciones judiciales que tratan supuestos donde el vehículo que se incendia estaba “bien” estacionado, esto es, perfectamente inmovilizado y sin ocupar posición que pudiese suponer un obstáculo para la circulación del resto de los vehículos. No parece haber dudas respecto de la consideración jurisprudencial como hecho de la circulación del estacionamiento en lugar indebido obstaculizando la circulación (St AP Jaén, sec. 1ª, 21.07.2008) o el estacionamiento que no consigue una perfecta inmovilización del vehículo el cual termina desplazándose aunque levemente (St. AP Pontevedra, 27.03.2008).

Ciñéndonos, por tanto, al incendio de vehículo bien estacionado, las líneas jurisprudenciales al respecto de esta cuestión han sido dos:

¹⁰ El anterior reglamento aprobado por Real Decreto 7/2001 de 12 de enero que en su artículo 3º establecía que “A los efectos de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor y del seguro de suscripción obligatoria regulado en este Reglamento, se entienden por 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, tanto urbanos como interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común”. Anteriormente la definición legal venía dada por el artículo 4º del reglamento de 1986 (RD 2641/86) a decir que hechos de la circulación eran “los derivados del uso y circulación del vehículo asegurado por la póliza de seguro por vías y bienes de dominio público, garajes y aparcamientos, así como por vías privadas que no estén especialmente destinadas o acotadas para el desarrollo por dicho vehículos de un trabajo o labor industrial o agrícola.”

a) Línea jurisprudencial extensiva: sí es hecho de la circulación.

Este grupo de sentencias consideran que **el riesgo circulatorio no debe incluir sólo el desplazamiento físico del vehículo, el movimiento del mismo, sino también todos los riesgos inherentes a una eventual combustión o ignición inadecuada del motor del automóvil incluso en situaciones de parada o estacionamiento puesto que las mismas no son sino usos imprescindibles para la circulación.**

Los argumentos en apoyo de esta tesis son variados:

- a) la configuración del vehículo como máquina susceptible de crear riesgo por la propia naturaleza de sus componentes.

Así, en palabras de la sentencia de la Audiencia Provincial de Islas Baleares (Sección 4ª), sentencia núm. 314/2008 de 25 julio:

“se deben considerar incluidos en la cobertura del seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros todos los riesgos sociales que la presencia de un motor de gasolina, gasoil, u otro combustible análogo en la vía pública generen, al ser el motor consustancial al propio hecho circulatorio, ya que sin el él es imposible la circulación, y con él se incorporan a la vía pública, para eventual perjuicio de terceros, toda una serie de riesgos consustanciales a la naturaleza inflamable inherente a los combustibles fósiles, precisos para la finalidad última circulatoria.”

- b) el uso de un concepto amplio de “circulación” incluyendo en el mismo situaciones que no necesariamente implican movimiento.

De esta manera se considera a las situaciones de parada o estacionamiento como una de las operaciones típicas que integran el amplio concepto de la conducción de vehículo, operaciones “necesarias 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” (St. Audiencia Provincial de Baleares, Sección Cuarta, 327/02, de 13 de mayo) y sólo en los supuestos de vehículos abandonados podría entenderse que sí existe una ruptura clara con el hecho circulatorio (St. Audiencia Provincial de Granada de 1 de abril de 1995). Se argumenta que abunda en ello el propio hecho incuestionable de la prolija y detallada regulación que de las situaciones de parada y estacionamiento encontramos en la normativa sobre tráfico (St. AP Baleares(Sección 4ª), sentencia núm. 327/2002 de 13 mayo).

No obsta a la anterior conclusión que la situación de parada o estacionamiento se haya realizado en garajes o aparcamientos, incluso privados, puesto que dichas zonas están destinadas también al tránsito de vehículos y porque tanto el anterior (RD 7/2001) como

el actual reglamento sobre Responsabilidad Civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, al definir lo que sea hecho de la circulación a los efectos de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor y del seguro de suscripción obligatoria regulada en el Reglamento, no excluye como tal hecho al que se produce en los garajes y aparcamientos, o vías o terceros públicos o privados.

- c) Porque el artículo 1.1.2 RDL 8/04 excluye del concepto de fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo los defectos del mismo o sus problemas mecánicos.¹¹
- d) interpretación finalista del régimen de aseguramiento obligatorio establecido en nuestro derecho con la finalidad de protección a ultranza de las víctimas y perjudicados por hechos derivados de la circulación de vehículos a motor (St. Audiencia Provincial de Valladolid (Sección 1ª). Sentencia núm. 80/2005 de 14 marzo.)¹²
- e) argumento que se ampara en la seguridad jurídica. También lo podemos llamar el de la proscripción de la intermitencia aseguradora (St. AP Barcelona, Sec. 19, 10.12.2004: *"... la circulación comprende tanto la marcha de los vehículos como sus paradas y estacionamientos, ya que si no se crearía una inseguridad jurídica rayana en lo absurdo, por lo que tendría de intermitencia aseguradora, lo que el Derecho rechaza."*¹³

b) línea jurisprudencial restrictiva: no es hecho de la circulación.

Este grupo de sentencias consideran que **la "circulación" implica un concepto dinámico de movimiento y que ello casa mal con las situaciones de estacionamiento de un vehículo y que el ámbito de responsabilidad amparado por el seguro obligatorio derivado de la circulación de vehículos a motor debe ceñirse a "eventos dañosos**

¹¹ St. Ap La Coruña, Sec. 3ª, nº 266/08, de 19 de junio.

¹² Lo que sí es de agradecer en ocasiones es que las cosas se digan claramente y sin complejos. Así la SAP Murcia, Sec. 2ª, nº 62/08, de 26 de febrero dice textualmente: *"la atención a fuentes constitucionales de plenitud o efectividad de tutela y a una perspectiva de enjuiciamiento ("pro indemnitate") alineada con estos fines, no permite descubrir razones suficientes para excluir del ámbito de la circulación vial un supuesto como el que ahora se decide, al no ser el estacionamiento más que ese estadio final evolutivo en el que se interrumpe o cesa la progresión dinámica del vehículo."*

¹³ La casuística es variada y a veces, curiosa. Lo que decíamos en otro punto de este trabajo acerca de cómo condiciona los argumentos la presencia de la cobertura aseguradora encuentra un ejemplo destacado en sentencias como la de la Ap de Las Palmas, Sec, 4ª, de 13.06.06 que consideró hecho de la circulación la acción de una detenida que el forcejeo con la policía al ser introducida en el coche policial pega una patada a la puerta del coche, ésta se abre y derriba una motocicleta que estaba estacionada causándole daños. El coche policial estaba estacionado.(St. AP Las Palmas, Sec. 4ª, 13.06.06).

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, debiendo excluirse muy expresamente aquellos supuestos en que el vehículo está siendo utilizado de forma distinta a la que resulta el uso natural de un vehículo. 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 o los vehículos en cualquier modo (STS de 1-3-1982 [RJ 1982, 1277])". (Audiencia Provincial de Cantabria (Sección 3ª). Sentencia núm. 404/2003 de 26 noviembre). Tanto la parada como el estacionamiento son incidencias accesorias al hecho circulatorio en cuanto preparatorias y previas o subsiguientes a la puesta en circulación del vehículo pero no pueden considerarse en si mismas como hechos de la circulación. Tal y como muy expresivamente dice la St de la AP de Cádiz de 07/01/09, Sec. 2ª: "... por la misma razón, cualquier incidencia surgida mientras un vehículo es reparado en un taller o cuando es lavado por su propietario haría surgir un hecho de la circulación típico y susceptible de ser amparado por el seguro obligatorio, y no parece que tal sea la extensión dada por el legislador a su cobertura."

Los argumentos más frecuentemente utilizados en apoyo de esta tesis son:

- a) argumento gramatical: "circulación" implica movimiento y ello casa mal con las situaciones de parada o estacionamiento. (St. Ap Castellón 03.12.2008).¹⁴
- b) argumentos normativos:
 - b.1. la responsabilidad civil establecida en el artículo 1 del RDL 8/04 es la del conductor, lo que implica la acción de conducir el vehículo, pues incluso la responsabilidad del propietario está en función de la que haya podido causar el conductor. Esto viene reforzado por la propia configuración del hecho de la circulación del artículo 2 RD 1507/08 vincula circulación a la conducción del vehículo.
 - b.2. porque desde la Ley 30/95, de 8 de noviembre, al adaptarse a la normativa comunitaria la antigua Ley de Uso y Circulación de Vehículos a Motor, ésta cambia de denominación y pasa a llamarse Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, con lo que se suprime el término "uso" y queda sólo el término "circulación". (St. AP Santa Cruz de Tenerife, Sec. 3ª, 3.10.2008).

¹⁴ También gramatical y referido al tenor literal de una norma es el argumento esgrimido por la AP de Madrid, Sec. 12, nº 262/07, de 24 de abril, basado en el uso por el legislador de la preposición "por" en el tenor literal del artículo 3.1 del RD 7/2001 de 12 enero 2001: "... se entienden por hechos de la circulación los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor, tanto por garajes y 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. La conducción "por" los lugares señalados significa movimiento."

c) Argumento teleológico: El legislador lo que quiso con el seguro obligatorio era el riesgo derivado de la circulación, no los daños producidos por los coches o vehículos e cualquier modo (STS 01.03.1982). Incluso hay resoluciones judiciales que para justificar la no consideración como hecho de la circulación realizan una interpretación teleológica no sólo de la normativa interna sino también de la normativa comunitaria sobre la materia. Así la sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 1ª), Sentencia núm. 459/2008 de 7 octubre, dice:

"Esta Sala comparte la interpretación efectuada en la instancia porque los textos legales citados, además de las directivas comunitarias sobre la materia (72/166/ CE, 84/5 / CE y 90/232 /CE), parten siempre de la consideración de que el seguro obligatorio del automóvil tiene como finalidad la protección del riesgo generado por la circulación y utilización de los vehículos a motor, lo que presupone que el siniestro acontezca con ocasión de la expresada utilización, es decir, durante los desplazamientos, las maniobras de aparcamiento, o inclusive las detenciones, pero no por la mera titularidad del vehículo..."

Efectivamente el art. 3.1 de la Directiva 72/166/CEE habla de la "responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos a motor", el art. 2.1 de la Directiva 84/5/CEE se refiere a la "utilización o conducción de vehículos" y el art. 5.1 de la Directiva 90/232/CEE menciona el "accidente de la circulación".

c) Las sentencias del Tribunal Supremo.

Las ocasiones recientes¹⁵ en que nuestro Tribunal Supremo ha podido pronunciarse sobre siniestros ocasionados por vehículos parados o estacionados se ha mostrado acorde con la opinión de no considerarlos hechos de la circulación a los efectos de la posible cobertura por el seguro obligatorio.

Y lo ha hecho en las siguientes sentencias:

- 10 de octubre de 2000 (RJ 2000, 9192) --- caso de un conductor que deja un autocar estacionado en un aparcamiento para pasar la noche y lo cubre de mantas para preservarlo de las heladas. Consideró que su incendio no era hecho de la circulación.

¹⁵ En sentencias anteriores el Tribunal Supremo se pronunció de forma distinta. La STS de 9 de diciembre de 1983 en la que se estudió un supuesto en que como consecuencia de un remolque que estaba siendo reparado en la vía pública, cedió el terreno en que estaba situado hundiéndose a causa de la mala colocación de los gatos, pereciendo el mecánico que lo estaba reparando, diciendo el Tribunal Supremo que "el accidente se produce como consecuencia o motivo de la circulación, y como quiera que remolque tiene la condición de vehículo, se entiende el suceso acaecido como comprendido del artículo 1º del TR de 1978 , en razón de la existencia de la avería en el remolque y sus ulteriores consecuencias, para establecer la responsabilidad del propietario, solidariamente con su compañía aseguradora." Anterior es la STS de 9 de abril de 1963 en la que se afirma que "son principios que rigen en nuestro derecho la responsabilidad generada en el uso de vehículos de motor:.... Que la responsabilidad derive del uso o explotación del vehículo, no siendo necesario que en el momento de causar el daños se halle en movimiento, bastando que esté parado...".

- 4 de julio de 2002 (RJ 2002, 5900) --- declaró que no estaba comprendida en el concepto de circulación la muerte de unos jóvenes por inhalación de monóxido de carbono, ocurrida mientras se encontraban en el asiento trasero de un vehículo parado en un garaje con la llave puesta y el estérter sacado porque aunque el Supremo no exige que el "coche se mueva", sí que "es preciso que esté en circulación, o derivada, inherente o accesoria y no cabe que esté en situación ajena, extraña o independiente de la circulación".
- 29 de noviembre de 2007 (RJ 2007, 8433) --- negó la consideración de hecho de la circulación a un siniestro ocurrido mientras se realizaban labores de descarga de un camión.
- 2 de diciembre de 2008 (RJ 2009, 417) --- Nuestro Tribunal Supremo realiza un esfuerzo por establecer la línea fronteriza entre lo que debe considerar como consustancial y anejo al hecho de la circulación del vehículo a motor y los supuestos en los que debe entenderse que se ha producido una ruptura con el mismo. En esta sentencia concluye que cuando el vehículo "*está estacionado de forma permanente*" o "*cuando está siendo utilizado de forma distinta a la que resulta del uso natural de un vehículo, no nos hallamos ante un hecho de la circulación*"; sin embargo, cuando "*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*", sí se trata de hecho de la circulación, puesto que se trataría de "*siniestros ocurridos durante una parada en la ruta seguida por el vehículo*", lo que está incluido en el ámbito del seguro de responsabilidad civil contratado.¹⁶

3. Valoraciones finales a modo de conclusión.

Considerar hecho de la circulación el incendio de un vehículo estacionado a fin de que los daños producidos a terceros puedan obtener cobertura por el seguro obligatorio sólo es posible desde interpretaciones forzadas que pretendan una extensión a ultranza de la cobertura de dicho seguro. De todos los argumentos a favor y en contra que hemos ido desgranando el de mayor peso es a nuestro juicio el que se ampara en el contenido del artículo 1 LRCSCVM y conecta la cobertura con las acciones del conductor, no del propietario. En palabras de FERNÁNDEZ ENTRALGO, "*para que pudiera considerarse hecho de la circulación (se refiere a incendio de vehículo estacionado) sería preciso argumentar que el combustible almacenado es necesario para que el vehículo funcione además de acreditar un fallo previo del conductor si se pretende el resarcimiento de daños producidos en las cosas, ya que el artículo 1 LRCSCVM y el 9 de su Reglamento requieren que*

¹⁶ Más reciente es la STS de 29/06/2009 que resuelve el supuesto de un tractor estacionado en una rastrojera de uso público con el motor apagado pero sin estar debidamente asegurada su inmovilización, debajo del cual se había tumbado el posteriormente fallecido para aprovechar la sombra. El Supremo dice que "*...es evidente que un suceso como el acontecido nada tiene que ver con la circulación (...). Ni el tractor estaba circulando, ni era propulsado por el motor y, además, la zona en la que se produjo el accidente no es zona de tráfico de vehículo ...*"

se pruebe la derivación de esos daños de un manejo del vehículo constitutivo de al menos culpa o imprudencia civil”¹⁷

V. SU ASEGURAMIENTO

Formulemos la cuestión de la siguiente manera: ¿puede estar cubierto por el seguro voluntario de responsabilidad civil ofertado usualmente en las pólizas de automóviles el supuesto de incendio de vehículo parado o estacionado aunque el mismo no se considere hecho de la circulación?

El seguro voluntario y el obligatorio de responsabilidad civil son modalidades distintas de aseguramiento, sometidas a regulación distinta y con finalidad igualmente distinta a pesar de ser ambos seguros de similar naturaleza. Así, el seguro voluntario se regula en el art. 73 Ley 50/80, de 8 de octubre, de Contrato de seguro, mientras que el segundo queda regulado en su normativa específica (LRCSCVM, RDL 8/04). Sin embargo, son seguros perfectamente complementarios como demuestra el propio tenor literal del artículo 2.5 del RDL 8/2004 que aprueba el texto refundido de la LRCSCVM establece:

“Además de la cobertura indicada en el apartado 1, la póliza en que se formalice el contrato de seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria podrá incluir, con carácter potestativo, las coberturas que libremente se pacten entre el tomador y la entidad aseguradora con arreglo a la legislación vigente.”

En consecuencia el seguro voluntario de responsabilidad civil se configura como complemento al seguro obligatorio de responsabilidad civil (SSTS 12/02/09 y 25/03/09) pudiendo ser esta complementariedad no sólo cuantitativa, sino también cualitativa lo que ha permitido al Tribunal Supremo ofrecer soluciones jurídicas distintas en uno y otro seguro en casos como la acción de repetición y la exclusión de riesgos como la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas a que se refieren las sentencias reseñadas pues se parte de la premisa de considerar que cuando se contrata un seguro voluntario de responsabilidad civil, en su seno las relaciones aseguradora-asegurado se rigen por el principio de autonomía de la voluntad y es preciso analizar en el clausulado si el riesgo está o no cubierto por dicho seguro.¹⁸

Es bastante frecuente en el actual mercado asegurador encontrar pólizas en las que en el clausulado del seguro voluntario recogen expresamente la cobertura del riesgo de incendio del vehículo objeto de seguro cuando el mismo esté en situaciones de parada o estacionamiento, lo cual no supone otra cosa que abundar en ese concepto de complementariedad cualitativa, al cubrir el voluntario, en virtud del principio de la autonomía de la

¹⁷ FERNÁNDEZ ENTRALGO, Jesús: “Las relaciones entre la LRCSCVM y su Reglamento”. En Libro de Ponencias del Segundo Congreso Nacional de la Asociación Nacional de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro. Granada. 2002. Pág. 151.

¹⁸ Debemos referirnos a la muy reciente STS, Sala 1ª, de 16/02/2011, rec. 1299/06, Ponente: sr. Xiol, que abunda en el estudio de la complementariedad del seguro voluntario respecto del obligatorio.

voluntad, riesgos no cubiertos por el obligatorio. En palabras del ponente sr Xiol en la aludida y reciente sentencia de febrero de 2011, *"entender otra cosa haría de la misma condición al asegurado que se limita a contratar el seguro obligatorio y al asegurado que de forma previsora y pagando por ello su correspondiente prima, contrata por encima del seguro obligatorio uno voluntario, confiando en la creencia de haber contratado todo tipo de riesgos salvo los expresamente excluidos."*

Por eso produce mayor incertidumbre la STS, Sala 1ª, de 29.06.2009, Ponente: Sr. Seijas, según la cual, si un accidente en el que ha intervenido un vehículo a motor no es calificado como hecho de la circulación, el seguro voluntario de responsabilidad civil no tendría carácter complementario ni cualitativa, ni cuantitativamente respecto del obligatorio y, en consecuencia, rechaza que pueda estar cubierto por el voluntario a pesar de existir cláusula expresa en tal sentido. En este caso la responsabilidad civil complementaria estaba constituida por la obligación de indemnizar al tercero perjudicado de los daños y perjuicios que hubiera podido sufrir y de los cuales fuese responsable el asegurado como consecuencia no sólo de la circulación del vehículo a motor (en este caso, un tractor) sino también de la "permanencia en reposo del vehículo, incluso en el caso de incendio o explosión en garaje o fuera de él".

En esta sentencia el Tribunal Supremo por boca del sr. Seijas afirma que aunque el seguro voluntario de responsabilidad civil puede abarcar *"... siniestros excluidos por el obligatorio, ambos se configuran desde una misma idea cual es la de garantizar la responsabilidad que pueda derivarse para el asegurado como consecuencia de un hecho de la circulación cuando sea éste civilmente responsable en virtud de lo previsto por la normativa propia de la responsabilidad extracontractual o los preceptos del Código Penal."* De esta manera, si el accidente no es hecho de la circulación, el seguro voluntario no sería aplicable y si lo fuera el complemento del seguro voluntario respecto del obligatorio sería exclusivamente cuantitativo.

Sin duda, el Tribunal Supremo debe aclarar y aclararse en lo concerniente al juego entre seguro obligatorio y voluntario de responsabilidad civil. Si ambos son seguros que responden a la misma naturaleza y cubren la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor, ¿cuáles son los riesgos excluidos del obligatorio que puede cubrir el voluntario? ¹⁹

En mi opinión, al estar el seguro voluntario regido por la autonomía de la voluntad de las partes, puede cubrir perfectamente riesgos relacionados con la propiedad y uso de vehículos a motor que excedan de los cubiertos por el seguro obligatorio y ello incluye también aquellos riesgos que, relacionados con un vehículo a motor, puedan no ser calificados como hechos de la circulación. Si reducimos la eficacia del seguro voluntario a la derivada de una complementariedad exclusivamente cuantitativa, con los límites actuales de cobertura del seguro obligatorio, sería tanto como decir que

¹⁹ Casi imposible no traer a colación la reciente STS, Sala 2ª, de 16/04/2011, que resuelve el caso del camicace de la calle Larios de Málaga. Para la Sala 2ª el seguro voluntario de responsabilidad civil pasa a ser una especie de cajón de sastre donde cabe todo lo que no acoja el seguro obligatorio aunque no se pacte expresamente, obviando, en mi opinión, principios fundamentales de la normativa de obligaciones y contratos.

estaríamos ante un seguro de humo pues las posibilidades reales de hacerlo efectivo serían prácticamente nulas.

INDICE.

- I. INTRODUCCIÓN.
- II. PRECISIONES TERMINOLÓGICAS INICIALES
 1. Parada y estacionamiento de vehículo a motor: definiciones normativas.
 2. Incendio, explosión, generación de gases del motor.
- III. LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DEL INCENDIO DE VEHÍCULO A MOTOR EN SITUACIÓN DE PARADA O ESTACIONAMIENTO.
 1. Legislación vigente.
 2. El debate jurisprudencial.
 3. Valoraciones sobre ambas líneas jurisprudenciales.
- IV. SU CONSIDERACIÓN COMO HECHO DE LA CIRCULACIÓN.
 1. Normativa vigente.
 2. El debate jurisprudencial
 - a) Línea jurisprudencial extensiva: sí es hecho de la circulación.
 - b) Línea jurisprudencial restrictiva: no es hecho de la circulación.
 - c) Las sentencias del Tribunal Supremo.
 3. Valoraciones finales a modo de conclusión.
- V. SU ASEGURAMIENTO.