

1.6. Responsabilidad

Vehículos a motor y responsabilidad civil derivada de incendios

Motor vehicles and civil liability arising from fires

por

DAVID RAFAEL GUINEA FERNÁNDEZ
Profesor titular (I) de Derecho civil
Universidad Rey Juan Carlos

RESUMEN: El Tribunal Supremo, en su Sentencia de 17 de diciembre de 2019, aplica la doctrina establecida por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea que determina que el incendio de un turismo en un garaje privado debe ser considerado hecho de la circulación, y, por tanto, queda cubierto por la cobertura del seguro obligatorio de vehículos; en este caso se discutía sobre quien debía ser declarado responsable civil por los daños materiales ocasionados en aplicación, no del principio de solidaridad social (que rige para los daños a las personas), sino del principio de la culpa o negligencia del conductor/propietario del vehículo causante del daño.

Este artículo se aproxima a la cuestión de la responsabilidad civil por daño patrimonial en caso de incendios de vehículos a motor en relación con la responsabilidad civil por el acaecimiento de los incendios en general. Con esta finalidad, en primer lugar, se presenta el marco regulatorio general aplicable, para, a continuación, detenerse en la cuestión de la inversión de la carga de la prueba de la culpa. Por último, se analiza la incidencia que tiene la calificación del evento dañoso acaecido como hecho de la circulación y las repercusiones que esto tiene sobre la cuestión de la prueba y la posibilidad de obtener una indemnización, bien por la aseguradora con la que se haya suscrito el seguro obligatorio de vehículos, bien por el Consorcio de Compensación de Seguros.

ABSTRACT: *The Supreme Court, in its Ruling of 17 December 2019, applies the doctrine established by the Court of Justice of the European Union which determines that a car catching fire in a private garage must be considered as a traffic accident and is therefore covered by mandatory car insurance; in this case the point at issue was who should be declared as bearing civil liability for property damage caused in application, not of the principle of social solidarity (which governs injury to people), but of the principle of guilt or negligence on the part of the driver/owner of the vehicle causing the damage.*

This article explores the question of civil liability for property damage in the case of motor vehicle fires in relation to civil liability arising from incidents of fire in general. To this end, the article first presents the general regulatory framework applicable before addressing the question of the inversion of the burden of proof. Lastly, the article analyses the effect of considering the adverse event as a traffic ac-

cident and the repercussions this has on the question of proof and the possibility of obtaining compensation, either from the insurance company with which the mandatory car insurance was taken out or from the Insurance Compensation Consortium.

PALABRAS CLAVE: Hecho de la circulación. Incendio. Vehículo estacionado. Seguro Obligatorio. Carga de la prueba.

KEY WORDS: *Traffic accident. Fire. Parked vehicle. Mandatory insurance. Burden of proof.*

SUMARIO: I. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR INCENDIO EN ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN: 1. APROXIMACIÓN AL MARCO NORMATIVO. 2. LA PRUEBA DEL INCENDIO COMO CAUSA DEL SINIESTRO. 3. LA PRESUNCIÓN DE CULPA EN CASO DE INCENDIOS PROVOCADOS POR VEHÍCULOS A MOTOR.—II. LA CALIFICACIÓN DEL INCENDIO COMO HECHO DE LA CIRCULACIÓN COMO PRESUPUESTO DE LA APLICACIÓN DE LA LEGISLACIÓN ESPECIAL: 1. VEHÍCULOS EN SITUACIÓN DE PARADA O ESTACIONAMIENTO. 2. VEHÍCULOS RETIRADOS DE LA CIRCULACIÓN DE MANERA TEMPORAL O DEFINITIVA.—III. CONCLUSIONES.—IV. ÍNDICE DE RESOLUCIONES CITADAS.—V. BIBLIOGRAFÍA.

I. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR INCENDIO EN ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN

1. APROXIMACIÓN AL MARCO NORMATIVO

Es sobradamente conocido que a medida que se va generalizando el uso de vehículos a motor, se toma conciencia de que la conducción supone riesgos, y entraña la posibilidad de generar daños a personas y bienes. Por este motivo, el Decreto 632/1968, de 21 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor¹, exige a los propietarios de vehículos a motor la contratación de un seguro que permita hacer frente a hipotéticas reclamaciones de responsabilidad civil.

Los daños materiales quedaron fuera del sistema diseñado por aquella ley por acción y efecto del Decreto Ley 4/1965, de 22 de marzo, que dejó en suspenso el sistema de responsabilidad civil y seguro obligatorio establecidos en la expresada Ley por lo que respecta a los daños en las cosas.

Para facilitar la comprensión del modo en que se podía llegar a establecer la responsabilidad civil por daños materiales de acuerdo con la legislación civil en aquella época queremos traer a colación el caso abordado por la Sentencia del Tribunal Supremo de 14 de marzo de 1978, que resuelve sobre el que fuera conocido como «el incendio de los almiarés».

En este caso, aunque se planteó la demanda civil en base al artículo 1903 del Código civil, el pleito se desarrolla en el ámbito de la responsabilidad civil por hecho propio (art. 1902 CC), centrándose la discusión no en la responsabilidad civil del progenitor sino en si el conductor del tractor era o no culpable del daño²; además se establece una presunción de causa, y a partir de ella de la culpa y la responsabilidad del demandado.

El caso fue el siguiente:

1.º. En una finca cordobesa, inmediatamente después de pasar entre dos almiarés un tractor (conducido por el hijo del dueño, de 20 años de edad y por tanto menor según la legislación de la época³), para devolver una hormigonera, aquellos comenzaron a arder; propagándose el fuego e incendiándose el tractor, la citada hormigonera, y unos rollizos y tablones, causando daños estimados en 1885385 pesetas.

2.º. En primera instancia se desestimó la demanda porque «a juicio del órgano juzgador» debía haberse probado el daño, la culpa y la relación de causalidad y solo había quedado acreditado el primero de estos elementos. Considera el juez que debía aplicarse el entonces vigente, artículo 1214 del Código civil, que establecía que la prueba de las obligaciones incumbe al que reclama su cumplimiento, tal y como recoge el actual artículo 217 LEC.

Según su criterio, al aplicar la regla contenida en el derogado artículo 1253 del Código civil, «para que las presunciones no establecidas por la ley sean apreciables como medio de prueba, es indispensable que entre el hecho demostrado y aquel que se trate de deducir haya un enlace preciso y directo según las reglas del criterio humano», y esto no ocurrió en este caso porque se produjeron una serie de hechos concurrentes que, en aplicación de las reglas del razonamiento lógico, permitían dudar del origen del incendio⁴.

Añade la sentencia que, incluso aunque se hubiera estimado probada la autoría, faltaría la prueba de la culpa, al no haber quedado acreditado ningún fallo mecánico, ni comportamiento imprudente alguno «ya que fueron tomadas las diligencias que exigía la naturaleza del acto, en relación con las circunstancias de las personas, el tiempo y el lugar». Según el juez, al no haberse acreditado la relación de causalidad, eran impracticables los pedimentos de la demanda.

3.º. Recurrida la sentencia, la Audiencia Territorial estimó parcialmente la demanda, condenando a los demandados, y la sentencia fue recurrida en casación. La Audiencia estimó la existencia de un enlace preciso y directo entre la producción del incendio y el paso del tractor, y por tanto que esta fue la causa cierta.

La parte recurrente en casación sostenía que se había producido la vulneración de los artículos 1902 y 1903 del Código civil, por aplicación indebida de este último en cuanto a la responsabilidad de los padres por los actos de sus hijos menores de edad, al no aparecer que viviera el hijo con los padres y no haberse acreditado que hubiera realizado una acción u omisión culposa; además alega que, al no haberse acreditado que el tractor provocara el incendio, no cabía sentar la responsabilidad (objetivada) por inversión de la carga de la prueba. Porque, como pone de manifiesto ROGEL VIDE (1979, 271) al comentar este pronunciamiento judicial, la jurisprudencia solo había avanzado «en el sentido de invertir la carga de la prueba. Esto es, el que niega tiene que probar», cosa que, a juicio del demandado, había ocurrido⁵.

4.º. Pero el Tribunal Supremo rechazó la aplicación al caso del antiguo artículo 1253 del Código civil por considerar que la Audiencia había acudido al principio de culpa objetiva o por riesgo, de modo que, establecida la creación del riesgo por el paso del tractor entre los almiarés, debía el demandado acreditar que el incendio se produjo por otra causa, y, como esto no quedó acreditado, a él debía imputársele la responsabilidad por el daño originado. Es lo que muy gráficamente, ROGEL VIDE (1979, 279) llama «chispa presumida».

El Tribunal Supremo tampoco estimó que se hubieran vulnerado los artículos 1902 y 1903 del Código civil, porque no habían sido objeto de discusión en

el procedimiento, sino que lo único que se discutía es que el tractor, que estaba asegurado, fuera la causa del incendio, cosa que, a su juicio «había quedado demostrada» y, por tanto, la relación de causalidad⁶. No obstante, se condenó al demandante a abonar algo más de la mitad de lo reclamado, con lo que quizás se tuvo en cuenta la conducta culposa del propietario de los mismos, que debía haber evitado la propagación del incendio.

Posteriormente, con la aprobación del Real Decreto legislativo 1301/1986, de 28 de junio, que pretende adaptar el texto refundido de esta Ley al ordenamiento jurídico comunitario, se consolida la distinción entre daños corporales y daños materiales, estableciéndose para los primeros un criterio objetivo de imputación, y para los segundos un criterio subjetivo; además de obligar a la contratación de un seguro obligatorio que cubra también la responsabilidad derivada de los daños materiales.

La cuestión de la responsabilidad civil por accidentes de circulación de vehículos a motor se encuentra en constante evolución, debido esencialmente a la incorporación de España a la Comunidad Económica Europea, y a las diversas Directivas promulgadas en el seno de la Unión.

Es en este contexto en el que se promulga el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (en adelante TRLRCSV), que ha sido objeto de múltiples modificaciones desde su promulgación, de entre las que cabe destacar la operada por la Ley 21/2007, de 11 de julio, que, con la finalidad de trasponer a nuestro Derecho interno la Directiva 2005/14/CE y la Directiva 2000/26/CE, relativas a la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos y al seguro de responsabilidad civil de automóviles, afecta tanto a la regulación contenida en el citado TRLRCSV, como al Texto Refundido de la Ley de ordenación y supervisión de los seguros privados, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre.

Para que resulte aplicable la legislación especial en materia de vehículos a motor es necesario que estemos ante un «vehículo a motor» y que el evento dañoso sea calificado como «hecho de la circulación», por lo que para delimitar nuestro marco de estudio parece oportuno aproximarse a estos dos conceptos.

Así, son «vehículos a motor», de acuerdo con el artículo 1.1 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (en adelante, RSORC), «*todos los vehículos idóneos para circular por la superficie terrestre e impulsados a motor, incluidos los ciclomotores, vehículos especiales, remolques y semirremolques, cuya puesta en circulación requiera autorización administrativa de acuerdo con lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial*» con las excepciones que contempla el propio artículo en los apartados 1 (*in fine*), y 2.

Por otra parte, «*hechos de la circulación*», serán, de conformidad el artículo 2.1 de esta misma norma, «*los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común*», con las excepciones que contempla este artículo en su apartado 2.

Pues bien, en los casos de daños a terceros derivados de incendios (en general) se tiende a facilitar la reparación de los mismos, aunque no siempre esté claro cómo se produjo la ignición, ni el alcance de la intervención del demandante cuya responsabilidad se pretende, hasta el punto de que podría llegar a ser dudosa su existencia y sin embargo declarada.

La referida tendencia reparadora se ve reforzada si el incendio se produce por la intervención de vehículos a motor porque, si el evento dañoso es calificado como hecho de la circulación, es decir, si el origen del fuego se enmarca en este ámbito, existe la obligación legal de suscribir un seguro. De hecho, aunque la responsabilidad civil surgida por los daños derivados de incendios tiene ya de por sí suficientes matices que invitan a aproximarse a su casuística, cuando se ven implicados vehículos a motor (bien en la parte del agente del daño, bien en la del perjudicado) esos matices quedan redimensionados por el marco regulatorio que necesariamente debe regir sobre la materia.

Efectivamente, en caso de producirse daños a las personas surge la responsabilidad incluso sin culpa del conductor, por aplicación del principio de solidaridad social con las víctimas de accidentes de tráfico, de modo que, tal y como se desprende de la lectura del párrafo segundo del artículo 1.1 del TRLRCSCVM, la indemnización solo quedaría descartada en caso de culpa exclusiva de la víctima o fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. Pero, al centrarnos en los daños materiales, resulta que según el párrafo tercero del artículo 1.1 del TRLRCSCVM, el conductor responde «frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1902 y siguientes del Código civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal, y según lo dispuesto en esta Ley».

No obstante, la legislación vigente en la materia habrá de ser revisada con toda seguridad por la aparición de los vehículos autónomos porque, tal y como expone TORROBA DÍAZ (2019, 20), excluidos los supuestos de fuerza mayor, «la ausencia de conductor y, por tanto, del elemento culpa, debe contribuir a superar el viejo desdoblamiento del sistema que el mismo realiza, unificándose todo ello en un sistema de responsabilidad objetiva». A su juicio, «no queda otra opción que la de establecer un sistema de responsabilidad objetiva, basado en el riesgo que implica cualquier posible defecto de seguridad en el vehículo», al prescindir del conductor y del elemento de la culpa. Entonces la responsabilidad del sistema actual (basada en la culpa o en el riesgo de la circulación) pasará «a un sistema basado de forma exclusiva en el riesgo en cuanto al defecto de seguridad del vehículo llamado a circular de forma completamente autónoma e independiente».

2. LA PRUEBA DEL INCENDIO COMO CAUSA DEL SINIESTRO

Si bien históricamente la existencia de un nexo causal entre la acción u omisión del sujeto a quien se imputa el daño y el hecho dañoso ha sido un presupuesto inexcusable de la responsabilidad civil, con la generalización de los sistemas objetivos de responsabilidad «no siempre es necesaria una relación causal entre ese daño y la conducta de un determinado sujeto» (REGLERO CAMPOS, 2014, 278) porque en aras de la justicia, se puede acudir a la aplicación de una norma especial que le haga responsable o tomar en consideración el ámbito de la actividad en la que se materializa el evento dañoso.

En el caso de la circulación de vehículos a motor se da una alta probabilidad de que se produzca el daño, por lo que podríamos afirmar que la conducción es una actividad en la que existe un «riesgo anormal» que sirve como fundamento de la responsabilidad objetiva, pero no se puede prescindir de la culpa si no existe una norma que así lo establezca. Es necesario el reproche culpabilístico, lo que significa que no se cumple con el deber de diligencia exigible; entonces cuando se acude a la idea del riesgo lo que se hace es invertir la carga de la prueba de

la culpa y elevar los estándares de diligencia exigibles por existir mayores probabilidades de causar el daño.

Como ha puesto de manifiesto MÚRTULA LAFUENTE (2006)⁷, existe una línea jurisprudencial según la cual se tiende a admitir la «presunción de causalidad» cuando al ignorarse la causa concreta y exacta del daño «existe una razonable probabilidad de que este se haya debido a la conducta o actividad del demandado» que es «especialmente significativa en materia de incendios habida cuenta de las dificultades que puede tener el demandante para demostrar el nexo causal entre una conducta u omisión del demandado y el daño sufrido», de modo que en estos casos «la relación de causalidad que hay que demostrar es entre el incendio —como evento— y el daño, pero no respecto a la causa eficiente del incendio que causó el daño». En otras palabras, la doctrina jurisprudencial exige la prueba del incendio causante del daño, no la prueba, normalmente imposible, de la causa concreta que causó el incendio⁸.

Así, BASOZABAL ARRUE (2015)⁹, al analizar la cuestión de los incendios en los que se desconoce la causa del siniestro, destaca que, como señala la Sentencia del Tribunal Supremo de 15 de febrero de 2008, el problema probatorio se salva «basando la imputación objetiva en la generación de un peligro jurídicamente desaprobado y en el control que se ejerce sobre las cosas que lo generan»; se admite así «un grado de probabilidad cualificada, distinta de la certeza absoluta, en la reconstrucción procesal de la relación causal». Entonces, se responde por la relación con la cosa que se incendia, en atención a un deber de control o vigilancia, con independencia de que se pueda apreciar la culpa del demandado propietario o poseedor de la cosa; y será este quien deba acreditar que no es el responsable por haberse producido la intervención de un tercero, ser culpa de la víctima o tratarse de un caso de fuerza mayor. En su planteamiento no se hacen distinguos para el caso de que el incendio sea de un vehículo a motor; si se desconoce la causa del incendio, al demandante le basta con probar que el daño se debe al incendio y «es el que controla o guarda el lugar en el que este se produce quien debe probar, para exonerarse, que no le es imputable», por lo que estamos ante una presunción de culpa que abordamos en el próximo apartado.

3. LA PRESUNCIÓN DE CULPA EN CASO DE INCENDIO PROVOCADO POR VEHÍCULO A MOTOR

Tal y como venimos afirmando, en el ámbito de los accidentes de circulación y centrándonos en la responsabilidad civil por daños materiales, esta se fundamenta en la culpa o negligencia del conductor causante del daño, con la inversión de la carga de la prueba que resulta del TRLRCSVM y de la jurisprudencia.

Precisamente el artículo 1.1 TRLRCSVM ha sido recientemente interpretado por el Pleno del Tribunal Supremo, de 29 de mayo de 2019, en un caso en el que se discutía sobre la responsabilidad civil por los daños materiales sufridos por los dos vehículos que habían colisionado entre sí sin quedar acreditado quién era el culpable y razona lo siguiente en cuanto a los daños materiales:

1.º. La exigencia de que se cumplan los requisitos del artículo 1902 comporta que la responsabilidad civil por riesgo (de la circulación) queda sujeta al principio de la inversión de la carga de la prueba sobre accidentes de circulación, que era el que se aplicaba con anterioridad al TRLRCSVM. Es decir, el conductor causante del daño debe probar que actuó diligentemente.

2.º. Rige el principio general del párrafo primero de este artículo, conforme al cual el conductor de vehículos de motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación; y, además, el párrafo tercero del artículo 1.1 se remite a «*lo dispuesto en esta ley*». La concurrencia de ambas reglas justifica la inversión de la carga de la prueba; lo que es a su vez coherente con la ampliación de la cobertura del seguro obligatorio a los daños en los bienes desde el Real Decreto Legislativo 1301/1986.

3.º. Si ninguno de los conductores logra probar su falta de culpa o negligencia en la causación del daño al otro vehículo cabrían en principio tres posibles soluciones: (i) que cada conductor indemnice íntegramente los daños del otro vehículo; (ii) que las culpas se neutralicen y entonces ninguno deba indemnizar los daños del otro vehículo; y (iii) que cada uno asuma la indemnización de los daños del otro vehículo en un 50%.

4.º. Para la Sala, la tercera solución es la más coherente con la efectividad de la cobertura de los daños en los bienes por el seguro obligatorio de vehículos de motor, porque, a su juicio, cualquiera de las otras dos, o bien podría privar por completo de indemnización, injustificadamente, al propietario del vehículo cuyo conductor no hubiera sido causante de la colisión pero no hubiese logrado probar su falta de culpa, o bien podría dar lugar a que se indemnice por completo al propietario del vehículo cuyo conductor hubiera sido el causante de la colisión, pero sin que exista prueba al respecto¹⁰.

De este modo, es el demandado (conductor, poseedor o propietario) quien debe acreditar su falta de culpa pues con ello se facilita la aplicación del principio general del *alterum non laedere* al mayor número de casos posible, sin que lo anterior suponga implementar la regla de la responsabilidad objetiva. En estos casos, cuando el perjudicado es ajeno a la generación del riesgo, basta con acreditar el resultado dañoso, y que el incendio tuvo su origen en el vehículo del demandado, de modo que, si el incendio procede de un vehículo a motor, cualquiera que sea su causa, corresponde al demandado acreditar la intervención de un agente externo o la concurrencia de un origen diverso al propio uso del vehículo incendiado.

Por este motivo, tal y como se desprende de la Sentencia de la Audiencia Provincial de Islas Baleares, de 18 de noviembre de 2011, en cuanto a la carga de la prueba, de conformidad con el artículo 217.3 LEC, es la parte demandada la que debe aportar la prueba que pueda servir para desacreditar que se trate de un hecho de la circulación del que deba responder.

Si de lo que se trata es de un incendio en un vehículo a motor en parada o estacionamiento, esta objetivación de responsabilidad queda claramente establecida porque basta con probar que el fuego tiene su origen en el «ámbito de operatividad del demandado». Así, tal y como describe la Sentencia de la Audiencia Provincial de Islas Baleares de 7 de junio de 2016, no es preciso que quede establecido el nexo causal entre el daño y la causa eficiente del fuego, ni mucho menos la culpa, sino que es suficiente que haya un nexo entre el propio incendio y el daño.

Entonces, la atribución de responsabilidad al demandado se producirá cuando se quiebra el principio del *alterum non laedere* (porque ello nos lleva a considerar que ha existido una acción u omisión ilícita) y se acredita la producción de un daño real y efectivo, es decir la perturbación, menoscabo o pérdida de un derecho subjetivo o un interés propio. No se requiere propiamente dicha la prueba de la culpa, sino que se acude a la idea de la responsabilidad por riesgo, de modo que

el demandante debe probar únicamente la producción del incendio causante del daño, pero no la prueba de la concreta causa del mismo, que en muchas ocasiones resulta imposible de concretar. La responsabilidad se le imputa al demandado, salvo si prueba que obró con toda la diligencia exigible para evitar que el evento dañoso llegara a producirse.

II. LA CALIFICACIÓN DEL INCENDIO COMO HECHO DE LA CIRCULACIÓN COMO PRESUPUESTO DE LA APLICACIÓN DE LA LEGISLACIÓN ESPECIAL

1. VEHÍCULOS EN SITUACIÓN DE PARADA O ESTACIONAMIENTO

Si nos preguntamos sobre si el incendio de un vehículo a motor es un hecho de la circulación, resulta que de la lectura del artículo 2.2 del citado RSORC, no puede quedar descartado que lo sea, al no estar contemplado entre las excepciones establecidas por este artículo; y la jurisprudencia se ha encargado de clarificar algunos casos dudosos. Así, podemos establecer las siguientes apreciaciones:

1.º. En la sección 7.ª del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, se regula sobre la parada y el estacionamiento (arts. 39 y 40), resultando aplicables los razonamientos emitidos por la Sentencia de la Audiencia Provincial de las Islas Baleares de 18 de noviembre de 2011 al apreciar que dada la existencia de esta regulación el estacionamiento o aparcamiento de un vehículo merece la consideración de «hecho de la circulación», salvo que se pruebe otra cosa. De este modo, cuando se produce un incendio en un vehículo en parada o estacionado, este quedará sometido a la legislación espacial en la materia¹¹.

2.º. Cuando nos encontremos ante un hecho de la circulación (dejando a un lado la cuestión del ámbito material y exclusiones, establecidas por el artículo 5 del TRLRCSMV), en caso de ser generador de responsabilidad civil, esta se entenderá cubierta por el seguro obligatorio, pues el espíritu de la legislación aplicable a la materia es que los riesgos derivados a terceros queden debidamente cubiertos en dicho seguro. Así lo declara la Audiencia Provincial de Islas Baleares, en su Sentencia de 7 de junio de 2016.

Sobre esta cuestión, merece la pena detenerse en los razonamientos formulados por el Tribunal Supremo en su Sentencia de 6 de febrero de 2012. En este caso, un remolque frigorífico en labores del carga en el establecimiento de un supermercado sufrió un incendio por cortocircuito en el compresor frigorífico y, al ser considerado como hecho de la circulación, la Sentencia condena tanto a la aseguradora (Mapfre), como al poseedor del remolque, pues correspondía al demandado-poseedor (por inversión de la carga de la prueba) «acreditar que el incendio tuvo su causa en fuerza mayor ajena al funcionamiento del vehículo y que actuó con la diligencia exigible para su prevención y evitación, a cuyo efecto no es suficiente el cumplimiento de normas reglamentarias» y esto no quedó probado.

En este caso, aunque el vehículo había sido cedido unos cinco meses antes y disponía de certificado oficial sobre su aptitud para ser usado para la finalidad con la que lo estaba siendo en el momento del siniestro, «su uso continuado durante este tiempo —y con posterioridad a dicha inspección— situaba al agente

en una situación de control de la fuente de peligro que le obligaba a extremar su diligencia a fin de detectar posibles incidencias, averías o defectuosos funcionamiento, con objeto de prevenir daños como los ocasionados». Pues bien, en el caso descrito la responsabilidad civil quedó asentada en que aquel evento fue calificado como «hecho de la circulación», y el poseedor del vehículo foco del incendio no fue capaz de desvirtuar la presunción de culpa.

Si comparamos este caso con el resuelto por la Sentencia de la Audiencia Provincial de Las Palmas de 1 de diciembre de 2017, resulta que en ambos eventos dañosos la responsabilidad civil queda cubierta por el Seguro Obligatorio de Accidentes, pero mientras que en el caso anterior hubo culpa del poseedor del vehículo, en este otro supuesto de hecho no quedó acreditado tal extremo. En este último, una comunidad de propietarios y un vehículo particular sufrieron daños a consecuencia del incendio producido con origen en otro vehículo que se encontraba estacionado en una de las plazas de garaje cuya titularidad era de un tercero que, además, utilizaba habitualmente el vehículo incendiado. Esta Sentencia, apoyándose en la referida del Tribunal Supremo (entre otras), destaca 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» y que «la diligencia exigible será la necesaria para evitar el resultado a tenor de las circunstancias de personas, tiempo y lugar y del mayor o menor riesgo creado, pues un riesgo mayor conlleva un deber de previsión mayor por parte de quien lo crea o aumenta» y, en este caso, a juicio del órgano juzgador, aunque según la prueba pericial el foco del incendio se sitúa en el vehículo en cuestión (causalidad física), y corresponde al propietario (y al poseedor) el cumplimiento de la obligación de conservación y mantenimiento, se había superado la ITV con tres meses de antelación, siendo el vehículo apto para circular, y elementos como «la batería, el alternador y el motor» superaron por tanto esta inspección, encontrándose en buen estado de conservación, con lo que el propietario y el poseedor del vehículo quedaron exonerados de responsabilidad por el evento dañoso. Entonces, al tratarse de un hecho de la circulación, los daños originados por el incendio de este vehículo quedaron cubiertos por el seguro obligatorio.

Como puede comprobarse, la calificación de los hechos como accidente de la circulación es esencial porque supone para el tercero perjudicado (y/o su aseguradora), la posibilidad de reclamar frente a la compañía aseguradora del vehículo «causante del daño», o en su caso, frente al Consorcio de Compensación de Seguros cuando deba responder de conformidad con el artículo 11 del TRLRCSVM.

Esto es lo que creemos que era importante cuando el Tribunal Supremo, por medio de Auto de 30 de enero de 2018, acuerda elevar petición de decisión prejudicial al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, ante las dudas generadas por una interpretación amplia del concepto «hecho de la circulación» que llevó a la Audiencia Provincial de Álava a la conclusión de que es hecho de la circulación «el incendio de un vehículo estacionado de forma no permanente por su propietario en una plaza de garaje, cuando la combustión obedezca a causas intrínsecas al vehículo sin que concurra la interferencia del acto de un tercero»; el Tribunal Supremo plantea la duda de si es compatible con la Directiva 2009/103/CE «la declaración de la cobertura del seguro de la circulación en el caso del accidente en el que ha intervenido un vehículo con el motor parado cuando no suponía un riesgo para los usuarios de una vía y cuando no existe una conexión directa con la circulación por no tratarse de una parada en ruta

ni de una parada para descarga. En el caso litigioso, el vehículo no solo estaba parado, sino que se encontraba aparcado en el garaje de una vivienda privada».

Esta petición de decisión prejudicial fue resuelta por la Sala Segunda del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en su Sentencia de 20 de junio de 2019¹², y concluye que «el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, debe interpretarse en el sentido de que está comprendida en el concepto de «circulación de vehículos» que figura en esta disposición una situación, como la del litigio principal, en la que un vehículo estacionado en un garaje privado de un inmueble y utilizado conforme a su función de medio de transporte comenzó a arder, provocando un incendio que se originó en el circuito eléctrico del vehículo y causando daños en el inmueble, aun cuando el vehículo llevara más de 24 horas parado en el momento en que se produjo el incendio».

En este asunto, se trataba de un vehículo nuevo adquirido diez días antes del incendio ocurrido en el garaje de una vivienda unifamiliar propiedad de una persona jurídica. El vehículo había sido aparcado el día anterior en dicho garaje y arrancado al día siguiente, sin llegar a mover el vehículo, con el objeto de enseñárselo a un vecino; horas más tarde el vehículo comenzó a arder y provocó un incendio que causó daños en la vivienda. La aseguradora con la que se había suscrito un seguro del hogar, y que indemnizó al propietario del inmueble por los perjuicios sufridos, demandó a la compañía con la que el propietario del vehículo había contratado el Seguro Obligatorio de Accidentes, por considerar que los hechos quedaban enmarcados dentro del concepto de «hecho de la circulación».

En las alegaciones presentadas tras la notificación de la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea a las partes, la aseguradora del vehículo sinistrado aporta una Sentencia que condena al fabricante del vehículo a abonarle el precio de adquisición del vehículo (más intereses y costas), que es la cantidad que reintegró al propietario del vehículo en cumplimiento de lo establecido en la póliza todo riesgo que había suscrito¹³.

A juicio de la aseguradora recurrente, y este es el enlace con los dos casos anteriormente expuestos, la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea resuelve sobre la consideración de hecho de la circulación, pero no se pronuncia sobre el criterio de imputación del conductor/propietario del vehículo incendiado, por lo que este pronunciamiento no debe servir de fundamento para la desestimación del recurso. Según su criterio, y dado que se trataba de daños a los bienes, la mera tenencia o posesión del vehículo puede suponer un criterio de imputación objetiva del riesgo (sobre todo si se tiene en cuenta que interfiere en la relación causal del resultado la responsabilidad del fabricante), pero el Tribunal Supremo no entró a valorar sobre la cuestión del criterio de imputación porque en el recurso de casación lo único que se plantea es si estamos o no ante un «hecho de la circulación», y fue desestimado (el recurso) en su Sentencia de 17 de diciembre de 2019.

Al respecto, la Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, de 9 de diciembre de 2019, resuelve sobre una acción de reclamación de cantidad por los daños sufridos en un vehículo que estaba aparcado al incendiarse otro vehículo estacionado, que tenía delante, y señala que la doctrina expuesta es la natural evolución de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, con arreglo a la cual el concepto de «circulación de vehículos» comprende toda utilización de un vehículo conforme con su función habitual, es decir, «con la

función de medio de transporte, por lo que la utilización de los vehículos no se limita a su conducción», de modo que, tal y como ha quedado establecido, «el estacionamiento o aparcamiento es un hecho de la circulación por extenderse esta situación a cualquiera que derive del uso del vehículo» y el riesgo objeto de aseguramiento obligatorio comprende «además del ligado a su desplazamiento, también el eventual riesgo que para terceros puede derivar de su incendio, por razón del empleo de sustancias inflamables y de elementos eléctricos para su normal funcionamiento».

Esta resolución condena al propietario del vehículo y su aseguradora tras aplicar la doctrina que estamos analizando, según la cual al demandante le basta con probar la producción del incendio causante del daño, sin que sea necesaria la prueba concreta del incendio (causa eficiente); «de este modo, provocado o generado un incendio dentro del ámbito de control del poseedor de la cosa (propietario o quien está en contacto con ella) hay que presumir que a él le es imputable, salvo que pruebe que obró con toda la diligencia exigible para evitar la producción del evento dañoso».

Para CALVO BATURONE (2019)¹⁴ el pronunciamiento emitido por el Tribunal Supremo en su Sentencia de 17 de diciembre de 2019 supone «un nuevo criterio a aplicar en este tipo de siniestros, al que habrá que prestar mucha atención para ver cuál será la evolución en su aplicación por los Tribunales»; destaca el autor que parece establecerse una especie de «aseguramiento universal en defensa de los perjudicados y víctimas de accidentes de tráfico, que a su vez impone al sector asegurador la obligación de responder de todos los daños derivados de ellos». Además, señala el autor que «cuando se produzca un incendio en un vehículo estacionado que tenga su origen en elementos endógenos sin intervención de agentes externos, con independencia del lapso temporal y del lugar donde esté estacionado, podremos decir que estamos ante un hecho de la circulación y en consecuencia estará cubierto por el SOA».

Pues bien, a nuestro juicio, y tras el análisis de las Sentencias que hemos traído a colación, aunque no le falta razón al autor sobre que estamos ante una especie de aseguramiento universal, creemos que se puede afirmar más radicalmente que opera si producido un incendio en situación de estacionamiento no pueda ser desligado del vehículo como foco u origen del mismo, bien por la intervención de un tercero, bien por tratarse de un supuesto de fuerza mayor. La calificación del evento dañoso como «hecho de la circulación» ha supuesto una extensión de la responsabilidad civil de las aseguradoras, al quedar cubierto prácticamente siempre un riesgo que antes no lo estaba.

Entonces, si los hechos que se valoran, es decir, por los que se reclama la oportuna responsabilidad civil, no fueran calificados como «de la circulación», no cabría (en principio) su valoración desde la óptica de la responsabilidad objetiva propia de la legislación especial, sino que habría que acudir a las reglas del Código civil, sin presumirse por tanto la culpa al no asumir el agente un riesgo extraordinario. Pero lo que resulta más importante es que estos hechos no quedarían cubiertos por el Seguro Obligatorio de Accidentes. Esta es claramente la crítica que formula SALAS CARCELLER, en el voto particular emitido con motivo de la anteriormente citada Sentencia, de 6 de febrero de 2012, que considera que la responsabilidad que se podía imputar en este caso al propietario o conductor del vehículo, dado que el incendio se produjo por circunstancias absolutamente ajenas a la conducción, «es una responsabilidad civil de carácter general que tiene su propio régimen de exigencia y de aseguramiento, distinto del propio de los vehículos de motor»; defiende, por tanto, que la aseguradora del vehículo

incendiado debía haber sido absuelta, y además que se debía haber condenado al poseedor del remolque a indemnizar a los perjudicados demandantes. De acuerdo con este planteamiento, para que la compañía de seguros tuviera que hacerse cargo de las oportunas indemnizaciones hubiera sido necesario que la cobertura del seguro hubiera sido ampliada a accidentes ajenos al uso y circulación de vehículos de motor¹⁵.

Se pregunta BASOZABAL ARRUE (2015, 201) con relación a este pronunciamiento, si en verdad se le hace responder al conductor por existir un comportamiento culpable, y concluye que no, que «más bien se hace responder al guardián por el hecho de la cosa, a la francesa, extendiendo de manera harto dudosa el ámbito de protección de la norma (de responsabilidad objetiva para la conducción de vehículos) a la explosión del remolque por cortocircuito, con explicaciones sobre la culpa porque es más que dudoso que se le deba hacer responder objetivamente». A nuestro juicio, no le falta razón al autor, de hecho la propia sentencia establece que «sentado que se trató de un hecho de la circulación, la responsabilidad del propietario o poseedor debe enjuiciarse desde la óptica del singular riesgo creado por la conducción de un vehículo a motor, (...) situación de especial riesgo, que comporta una presunción de culpa que corresponde destruir al agente», pero esto será prácticamente imposible si de lo que se trata es de acreditar que se obró diligentemente.

2. VEHÍCULOS RETIRADOS DE LA CIRCULACIÓN DE MANERA TEMPORAL O DEFINITIVA

Vista la doctrina que se acaba de exponer, nos cuestionamos ahora sobre qué ocurriría si, en vez de tratarse de un vehículo estacionado y en uso, se tratase de un vehículo retirado de la circulación que se incendia. Sobre esta cuestión se debe tener en cuenta que la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Gran Sala), de 4 de septiembre de 2018 (Asunto C-80/17)¹⁶, que resuelve sobre un caso en el que un vehículo debidamente matriculado, pero retirado voluntariamente de la circulación por su propietaria (sin haber iniciado los trámites para su baja) y estacionado en el jardín de su casa al no utilizarlo por problemas de salud, había sido utilizado por su hijo sin su consentimiento y sufrió un accidente falleciendo el conductor y los otros dos ocupantes; dado que el vehículo carecía de seguro de responsabilidad civil, el Fondo de Garantía se hizo cargo de la indemnización por los daños causados pero reclamó a la propietaria del vehículo, y a la hija del conductor fallecido.

El Supremo Tribunal de Justiça de Portugal planteó una cuestión prejudicial, preguntando si el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva (Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros, sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad), debe interpretarse en el sentido de que es obligatorio suscribir un contrato de seguro de la responsabilidad civil cuando el vehículo de que se trate se encuentra estacionado en un terreno privado por la mera decisión de su propietario, que ya no tiene intención de conducirlo. Pues bien, la citada Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea señala que «un vehículo matriculado y que, por tanto, no se ha retirado legalmente de la circulación y que es apto para circular responde al concepto de “vehículo”, en el sentido del artículo 1, punto 1, de la Primera Directiva, y, por tanto, no deja de estar sujeto a la obligación de aseguramiento prevista en el artículo 3, apartado 1,

de esta Directiva, por la mera razón de que su propietario ya no tenga intención de conducirlo y lo inmovilice en un terreno privado».

A nuestro parecer, si ese vehículo retirado de la circulación pero no dado de baja se incendiara y no estuviera asegurado debería ser el Fondo de Garantía de cada Estado miembro quien indemnizara por los daños y perjuicios causados, pero tendría la posibilidad de repetir contra el propietario del vehículo si la legislación nacional así lo contempla¹⁷. En el Derecho español se haría cargo el Consorcio de Compensación de Seguros y tendría la posibilidad de repetir contra el propietario del citado vehículo por ser aplicable la regla contemplada en el artículo 1.3 párr. 2.º, del TRLRCSCVM «*el propietario no conductor de un vehículo sin el seguro de suscripción obligatoria responderá civilmente con el conductor del mismo de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por este, salvo que pruebe que el vehículo le hubiera sido sustraído*».

Mayores dudas se plantean en los casos en que se ha procedido a la baja temporal o definitiva de estos vehículos pues, de acuerdo con el artículo 1.1 del RSORC, «*se exceptúan de la obligación de aseguramiento (...) aquellos vehículos que hayan sido dados de baja de forma temporal o definitiva del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico*».

En estos casos, sostiene BADILLO ARIAS (2018), aunque pensando en que estos vehículos «en no pocas ocasiones, circulan y ocasionan accidentes de circulación», que se debe hacer una interpretación flexible y considerar que estamos ante «vehículos a motor» a los efectos del TRLRCSCVM, y por tanto, los daños que ocasionen sin el correspondiente seguro, deberían quedar amparados por el Consorcio. Con el mismo criterio FERNÁNDEZ GALLEGO (2016)¹⁸ manifiesta que, aunque los vehículos hayan sido dados de baja en tráfico, estamos ante vehículos a motor y se entiende así porque han tenido esta consideración.

Efectivamente, el artículo 3 del RSORC establece que «*se entenderá que la matrícula ha dejado de corresponder a un vehículo cuando el permiso o licencia de circulación de dicho vehículo ha perdido su vigencia por estar este dado de baja del registro de vehículos del Estado que expidió la matrícula, ya sea de manera definitiva o provisional*». En tal caso, tal y como hemos señalado anteriormente, desaparece la obligación de asegurar por parte del propietario (art. 1.1 RSORC), y le «*corresponde al Consorcio de Compensación de Seguros, dentro del ámbito territorial y hasta el límite cuantitativo del aseguramiento obligatorio: (...) b) Indemnizar los daños en las personas y en los bienes, ocasionados con un vehículo que tenga su estacionamiento habitual en España (...) cuando dicho vehículo no esté asegurado*» (11.1.b) del TRLRCSCVM).

Al aplicar este criterio a los supuestos de vehículos dados de baja de manera temporal o definitiva se favorece la protección de las víctimas o perjudicados con independencia de que exista además la posibilidad de repetir contra el propietario. Si el vehículo ha sido dado de baja temporalmente, la opción de que sea el Consorcio de Compensación de Seguros quien cubra la responsabilidad civil parece razonable. En este sentido, estamos completamente de acuerdo con el Abogado General Sr. YVES BOT en el Asunto C-100/18 cuando manifiesta que «un análisis caso por caso de la duración de la utilización previa del vehículo constituye una fuente de inseguridad jurídica»¹⁹.

Ahora bien, se debería propiciar alguna modificación normativa pues si el vehículo de motor se ha dado de baja temporal en el caso contemplado en el artículo 36.1 a) del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, es decir, cuando su titular manifieste expresamente la voluntad de retirarlo temporalmente de la circulación, debería

ser obligatorio suscribir algún tipo de seguro que cubra la responsabilidad civil generada por un vehículo estacionado en una propiedad privada pero dado de baja temporalmente. En este sentido, el Abogado General, Sr MICHAL BOBEK, señala que «el hecho de que el vehículo en general pueda permanecer estacionado durante (dilatados) periodos y, en consecuencia, el riesgo pueda ser mínimo tal vez sea una buena razón para que exista una diferencia entre las primas, pero no para excluir la obligación de asegurar por completo. (...) esto es así, en particular, porque la inexistencia de la obligación de asegurar en principio significaría también la ausencia de una red de seguridad para las indemnizaciones»²⁰.

Por otra parte, si de lo que se trata es de un incendio sufrido por un vehículo dado de baja con carácter definitivo y que ha quedado fuera de la circulación (aunque en algún caso pueda volver a ella y en tal caso es lógica la intervención del Fondo de Garantía), no creemos que el daño que provoque en caso de que quede «inmovilizado e inutilizable» deba quedar cubierto por el Consorcio, sino que la responsabilidad exigible debería ser la que le corresponda al propietario o poseedor de la cosa (el vehículo), pero no por aplicación de la legislación especial en materia de circulación de vehículos a motor; entendemos que esto es así porque en estas circunstancias es dudoso que el vehículo se haya utilizado conforme a su función de medio de transporte pues por mucho que podamos admitir que el vehículo dado de baja sigue siendo un vehículo de motor, es más que dudoso que el evento dañoso pueda entrar en la categoría conceptual de «hecho de la circulación». No obstante, no nos extrañaría que dada la tendencia proteccionista que rige en la materia se le hiciera responsable al Consorcio, que, en este caso, podría después repetir contra el responsable.

III. CONCLUSIONES

I. Del análisis de la jurisprudencia desarrollada en materia de incendios, se desprende que existe una clara tendencia a admitir la «presunción de causalidad» si desconociéndose la causa concreta del incendio es probable que se deba a la conducta o actividad del demandado.

II. Esta regla, que resulta aplicable a los incendios en general, también rige para el caso de incendios de vehículos a motor; de modo que, acreditado que el origen del mismo se sitúa en este ámbito, es el propietario-poseedor quien debe probar que el incendio es ajeno a su esfera de control y vigilancia. El demandante no necesita establecer el nexo causal entre el daño y la causa eficiente del fuego, y tampoco la culpa, sino que le basta que haya un nexo entre el propio incendio y el daño.

III. En el caso de los vehículos a motor la calificación de los hechos como accidente de la circulación es esencial porque si se condena al demandado comporta la posibilidad de que responda la aseguradora del vehículo origen del daño o, en su caso, la del Consorcio de Compensación de Seguros.

IV. El análisis de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, permite afirmar que el concepto de «hecho de la circulación» comprende cualquier utilización de un vehículo que sea conforme con su función de medio de transporte, más allá de la mera conducción, de modo que, el estacionamiento o aparcamiento es un uso del vehículo que debe ser considerado como de «circulación de vehículos», y por tanto el riesgo debe quedar cubierto por el seguro obligatorio.

V. Es dudoso que el incendio de un vehículo dado de baja, con carácter temporal o definitivo, que se encuentre aparcado en una propiedad privada, pero

apto para cumplir su función como «medio de transporte», pueda ser calificado como «hecho de la circulación», por las consecuencias que ello comporta en cuanto a la responsabilidad civil y seguro obligatorio.

VI. La aparición de los vehículos autónomos, y la marcada tendencia proteccionista hacia los perjudicados en los casos de accidentes de circulación, invitan a una reforma de la legislación aplicable a la materia. Al respecto parece razonable suprimir la dicotomía existente entre responsabilidad por daños personales y materiales tendente a establecer un sistema unificado de responsabilidad objetiva.

IV. ÍNDICE DE RESOLUCIONES CITADAS

SENTENCIAS DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA

- STJUE, Sala Tercera, de 4 de septiembre de 2014 (Asunto C-162/13)
- STJUE, Gran Sala, de 4 de septiembre de 2018 (Asunto C-80/17)
- STJUE, Sala Segunda, de 20 de junio de 2019 (Asunto C-72/18)

SENTENCIAS DEL TRIBUNAL SUPREMO

- STS Sala Civil, de 30 de junio de 1959
- STS Sala Civil, de 14 de marzo de 1978
- STS Sala Civil, de 15 de febrero de 2008
- STS Sala Civil, de 28 de mayo de 2008
- STS Sala Civil, de 24 de julio de 2008
- STS Sala Civil, de 2 de diciembre de 2008
- STS Sala Civil, 6 de febrero de 2012
- STS Sala Civil, de 17 de diciembre de 2019

SENTENCIAS DE LAS AUDIENCIAS PROVINCIALES

- SAP de Islas Baleares, Sección 3.^a, de 18 de noviembre de 2011
- SAP de Islas Baleares, Sección 5.^a, 7 de junio de 2016
- SAP de Las Palmas, Sección 3.^a, de 1 de diciembre de 2017
- SAP de Madrid, Sección 20.^a, de 27 de febrero de 2018
- SAP de Barcelona, Sección 19.^a, de 9 de diciembre de 2019

V. BIBLIOGRAFÍA

- BADILLO ARIAS, J.A. (2018). La obligación del propietario de un vehículo a motor de suscribir el seguro de responsabilidad civil obligatorio: comentario a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 4 de septiembre de 2018 en el asunto prejudicial C-80/2017, *Consortseguros*, núm. 9, Otoño. Disponible en <http://www.consortsegurosdigital.com/es/numero-09/portada/la-obligacion-del-propietario-de-un-vehiculo-de-suscribir-el-seguro-obligatorio>
- BARRENECHEA CORREA, G. (2013). La carga de la prueba: inversión (supuestos) y excepciones, en *Economist & Jurist*, vol. 21, núm. 173, 76 a 84.

- BASOZABAL ARRUE, X. (2015). *Responsabilidad extracontractual objetiva: parte general*, Boletín Oficial del Estado, Madrid.
- CALVO BATURONE, M. (2019). El incendio de vehículo en situación de estacionamiento o parada y su consideración como hecho de la circulación, *Revista de Responsabilidad y Seguro*, núm. 72, Cuarto Trimestre, 9 a 30.
- FERNÁNDEZ GALLEGÓ, M.M. (2016), *Responsabilidad civil y entidades aseguradoras. El derecho de repetición en el seguro del automóvil* (2016), Tesis doctoral, Universitat Pompeu Fabra, 64 y 65. Disponible en <http://hdl.handle.net/10803/373914>
- MÚRTULA LAFUENTE, V. (2006). Causalidad alternativa e indeterminación del causante del daño en la responsabilidad civil, *Indret*, núm. 2, 15 y 16. Disponible en <https://indret.com/causalidad-alternativa-e-indeterminacion-del-causante-del-dano-en-la-responsabilidad-civil/?edicion=2.06>
- REGLERO CAMPOS, L.F. y MEDINA ALCOZ, L. (2014). El nexa causal. La pérdida de oportunidad, Las causas exoneración de responsabilidad: culpa de la víctima y fuerza mayor, en Reglero Campos, L.F y Bustos Lago, J.M. (Coords.) *Tratado de Responsabilidad Civil*, T.I, Cizur Menor: Thomson Reuters Aranzadi, 767 a 970.
- ROGEL VIDE, C. (1979). Responsabilidad civil extracontractual, culpa objetiva o por riesgo. Falta y relación de causalidad. Inversión de la carga de la prueba, *ADC*, 267 a 280.
- TORROBA DÍAZ, J. (2019): La responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos autónomos, *Revista de responsabilidad civil, circulación y seguro*, núm. 1, 6 a 26.

NOTAS

¹ Con la Ley 30/1995 de 8 de noviembre de Ordenación y Supervisión del Seguro Privado, la citada ley pasará a denominarse Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a motor.

² De haberse sustanciado la discusión en el ámbito de la responsabilidad civil del progenitor, hubiera quedado igualmente su responsabilidad por culpa *in vigilando o in educando*, pues por mucho que, conforme al propio artículo 1903 del Código civil, quepa la negación de tal responsabilidad si prueba que empleó toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño, esta prueba de la diligencia no se admite en la práctica si se acredita que el daño ha sido causado por el menor.

³ Hasta la aprobación del Real Decreto Ley 33/1978, de 16 de noviembre, sobre mayoría de edad, esta se situaba en los 21 años.

⁴ Entre los hechos que habían quedado acreditados se relatan los siguientes: Paso de un camión por el mismo camino noventa minutos antes que el descubrimiento del fuego; existía otro tractor perteneciente al demandante junto a los amontonamientos de paja; había una máquina en marcha que hacía funcionar una cinta transportadora, hasta que poco antes del incendio los operarios descansaron para comer; alguno de los obreros había reconocido tener el hábito de fumar; y la carretera no estaba demasiado lejos, y aquel día soplaban un fuerte viento. Además, nadie vio salir chispas por el tubo de escape del tractor del demandado.

⁵ La STS (Sala 1.ª) de 30 de junio de 1959, consolidó la doctrina de la inversión de la carga de la prueba, que resuelve un caso en el que se produjo una explosión en los locales de unos laboratorios cinematográficos y tras la misma un incendio que se propagó a la vivienda contigua.

⁶ Visto el caso desde una perspectiva actual, y de acuerdo con la Directiva 2009/103/CE, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta

de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, los hechos sobre los que resuelve la sentencia entrarían en el ámbito de protección contemplado en su artículo 3. En este sentido, la Sentencia de 4 de septiembre de 2014, Vnuk (C-162/13), que trataba de una maniobra de marcha atrás de un tractor agrícola, el Tribunal de Justicia declaró que la «circulación de vehículos» incluye la utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de dicho vehículo. Puede consultarse esta Sentencia en <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=157341&doclang=ES>

⁷ Páginas 15 y 16.

⁸ A modo de ejemplo, la Sentencia del Tribunal Supremo de 28 de mayo de 2008 resuelve sobre un caso en el que se produce un incendio al dejar toda la noche una alargadera enchufada con varios objetos conectados, e imputa la responsabilidad al demandado en atención al deber de control y vigilancia en el ámbito doméstico; además presume la culpa, y traslada la carga de la prueba al propietario o poseedor; a quien le corresponderá acreditar el origen externo del incendio y que queda fuera de su ámbito de control.

⁹ Páginas 195 a 202.

¹⁰ A nuestro juicio la solución aportada por esta Sentencia para el caso de colisión entre dos vehículos será difícilmente aplicable cuando se haya producido el incendio de uno o varios vehículos estacionados sin poder determinarse el foco del mismo porque, en tales circunstancias, no habrá quedado acreditado el nexo causal y será difícil llegar a la conclusión de que estamos ante un hecho de la circulación.

¹¹ La Sentencia del Tribunal Supremo de 2 de diciembre de 2008 reconoce como hecho de la circulación «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».

¹² Disponible en <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=215249&pageIndex=0&doclang=ES&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=11713251>

¹³ La Sentencia de 27 de febrero de 2018 de la Audiencia Provincial (Sección 20.ª) de Madrid resuelve sobre este procedimiento en que la aseguradora, demandante por responsabilidad civil por productos defectuosos, «atribuye la causa del incendio a un fallo eléctrico, propio del vehículo por calentamiento de la placa electrónica de mando y control del cuadro de instrumentos, situada detrás del volante del vehículo, por cuanto desde la adquisición del vehículo, pocos días antes de que se incendiara, no realizó ningún tipo de manipulación sobre el mismo». Por su parte la parte demandada sostiene que «el origen del incendio se encuentra en elementos externos al vehículo y sustenta dicha apreciación en el hecho de que en el informe de los bomberos se refleja que las ventanas estaban abiertas, incluido el techo corredizo, de manera que conforme señala su perito, descartado el derrame de combustible y la producción del cortocircuito como origen del incendio», lo que le induce a pensar que el incendio se originó «por algún elemento exterior que pudo caer al interior del vehículo cuando comenzó a arder; apreciaciones insuficientes para desvirtuar las causas que señala el perito de la demandante (...), que es a lo que viene obligado a acreditar, en virtud de la inversión de la carga de la prueba que opera en estas reclamaciones».

¹⁴ Páginas 28 y 29.

¹⁵ Así, la Sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo Civil, de 24 de julio de 2008, condenó a la aseguradora de un vehículo que había sufrido un incendio por «la ignición de, al menos, una garrafa de gasolina que transportaba el conductor del vehículo» cuando se hallaba detenido ante un semáforo en rojo.

¹⁶ Disponible en <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=en&td=ALL&num=C-80/17>

¹⁷ El Tribunal resuelve además sobre una segunda cuestión prejudicial en la que se plantea si el Fondo de Garantía puede repetir contra la propietaria del vehículo, que no ha sido responsable del accidente y que, además, no consintió ni autorizó la utilización de su vehículo y establece que «el artículo 1, apartado 4, de la Directiva 84/5/CEE del Consejo, de 30 de diciembre de 1983, Segunda Directiva relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de los vehículos automóviles, en su versión modificada por la Directiva 2005/14, debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una norma nacional que establece

que el organismo previsto en esa disposición tiene derecho a interponer recurso, además de contra el responsable o los responsables del accidente, contra la persona que estaba sujeta a la obligación de suscribir un seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación del vehículo que haya causado los daños indemnizados por este organismo, pero no había suscrito ningún contrato a tal efecto, aun cuando dicha persona no sea civilmente responsable del accidente en el que tales daños se produzcan».

¹⁸ Páginas 64 y 65.

¹⁹ Conclusión 34 de las Conclusiones del Abogado General SR. YVES BOT presentadas el 28 de febrero de 2019, Asunto C-100/18, Petición de decisión prejudicial planteada por el Tribunal Supremo. Disponibles en <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=211191&pageIndex=0&doclang=es&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=12137113>

²⁰ Conclusiones del Abogado General SR. MICHAL BOBEK presentadas el 26 de abril de 2018 en el Asunto C-80/17, Petición de decisión prejudicial planteada por el Supremo Tribunal de Justiça de Portugal; Véanse en particular las Conclusiones 86 a 89. Disponibles en <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=201496&doclang=ES#Footref1>