

...en materia de seguros

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL QUE CUBRE LA PARALIZACIÓN DE ACTIVIDAD, EN SU MODALIDAD DE POR CAPAS O TRAMOS. SUMA ASEGURADA Y LÍMITE INDEMNIZATORIO.

Sentencia de 18 de enero de 2024 de la Sala Primera del Tribunal Supremo.

Ponente: Pedro J. Vela Torres.

**Javier López García
de la Serrana**

Abogado – Doctor en
Derecho Director de
HispaColex

1.- INTRODUCCIÓN

En el editorial de la última revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro (número 88), titulado **"Interrupción abusiva del plazo de prescripción de las acciones"**, analizo como nuestro Tribunal Supremo, en sus sentencias de 4 de julio de 1997 y 6 de junio de 1992, consideraba que infringe el derecho a la buena fe el que ejercita su derecho tan tardíamente que la otra parte pudo efectivamente pensar que no iba a usarlo, tratándose por tanto de un retraso desleal, que vulnera las normas éticas que deben informar el ejercicio del derecho, las cuales, lejos de carecer de transcendencia, determinan que el ejercicio del derecho se convierta en inadmisibles, con la consiguiente posibilidad de impugnar el mismo por antijurídico.

Este es uno de los temas que también trata la sentencia objeto del presente comentario, en la que la Sala Primera del Tribunal Supremo considera que no existió abuso de derecho por el hecho de que Renfe ejercitara su acción nueve años después de la resolución del expediente administrativo de determinación de responsabilidad, manteniendo la vigencia de la acción durante ese tiempo mediante el envío de burofax, y ello, por cuanto que dichos burofax demuestran -según nuestro Alto Tribunal- la voluntad de Renfe de

mantener viva su acción, y que en todo caso "la causa última del retraso en la formulación de la reclamación judicial que da lugar a este pronunciamiento, sería precisamente la reiterada desatención por parte de los responsables civiles de las múltiples reclamaciones que les dirigió la perjudicada."

Pero nuevamente vuelvo a analizar dicha sentencia, aunque en este caso centrando el comentario en la cuestión relativa al análisis de la cuantía en concepto de paralización de actividad, que corresponde indemnizar por la UTE responsable del siniestro, así como por las aseguradoras con quienes tenían suscrita póliza de responsabilidad civil que cubría la paralización del tráfico ferroviario, en este caso tres pólizas en régimen de seguros por capas, así como en los argumentos que llevan a la Sala Primera a no imponer a dichas aseguradoras los intereses del artículo 20 de la LCS desde la fecha de ocurrencia de los hechos, en virtud de lo dispuesto en el párrafo 8º del artículo del mencionado precepto.

2.- SUPUESTO DE HECHO

El accidente del que trae causa el presente procedimiento, tiene lugar sobre las 10:30 horas del 20 de octubre de 2007, cuando se produjo un hundimiento en el túnel del Gornal, en el punto kilométrico ferro-

viario 674/094 (término municipal de Hospitalet), en el marco de los trabajos de ejecución de las obras llevadas a cabo por la UTE Hospitalet (compuesta por tres empresas) para la construcción de la plataforma de la línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - Frontera Francesa, al producirse la rotura de dos paneles de la pantalla del túnel y el posterior hundimiento de parte del andén de la estación de ferrocarril.

En virtud de lo previsto en el art. 97.3 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio (entonces vigente), se tramitó un procedimiento administrativo de determinación de responsabilidad, que concluyó con un Acuerdo del Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) de 30 de octubre de 2009, que declaró a la UTE Hospitalet responsable de los daños y perjuicios producidos por el mencionado hundimiento, de forma que se condenó a la UTE Hospitalet (OHL y AGOSH) a indemnizar a ADIF en la suma de 26.756.301,06 euros. Esta resolución fue confirmada por la sentencia de 27 de diciembre del 2011, del Juzgado Central de lo Contencioso-Administrativo número 7.

Es preciso señalar que el hundimiento del túnel provocó la paralización del servicio del transporte ferroviario desde el 20 de octubre del 2007 hasta el 1 de febrero de 2008, motivo por el que Grupo Renfe presentó una demanda contra las tres entidades integrantes de la mencionada UTE (Obrascón Huarte Lain S.A., Agrupación Guinovart Obras y Servicios Hispania S.A.), y contra las compañías aseguradoras de dichas sociedades, Generali España S.A de Seguros y Reaseguros, HDI-Gerling Industrie Versicherung Ag Sucursal en España y Aig Europe Limited Sucursal en España; solicitando que se las condenara a pagar solidariamente la cantidad de 13.473.063,69 euros.

La acción se sustentó en el art. 1902 del CC, por la responsabilidad de la UTE Hospitalet por la ejecución con evidente mala praxis de la obra encomendada, que provocó un desplazamiento de las pantallas laterales y su rotura, con desplazamiento de las armaduras y corrimiento de los puntales, al no soportar la presión ejercitada por la inyección del mortero llevada a cabo por la empresa subcontratada por la UTE, Rodio S.A.

Es preciso aclarar que sobre estos mismos hechos y sus consecuencias habían recaído diversas resolucio-

nes judiciales, en particular en lo que ahora interesa:

(i) La sentencia de 27 de diciembre del 2011, del Juzgado Central de lo Contencioso-Administrativo núm. 7, según la cual se declaró que: "(...) las oquedades y socavones que se formaron tienen su origen en la defectuosa impermeabilización de las pantallas realizadas por la UTE- deficiencias de estanqueidad de las pantallas que configuraban el túnel y, concretamente por la falta de calidad de las juntas entre bataches, por las que se produjeron las filtraciones de agua que originaron hundimientos y deformaciones en el entorno del trasdós de las pantallas (...)".

(ii) La sentencia núm. 233/2012, de 5 de mayo, de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 17ª), conforme a la que la decisión de realizar las inyecciones de mortero fue de la empresa Rodio, subcontratada por la UTE.

En lo que respecta a este procedimiento, el Juzgado de Primera Instancia dictó sentencia que estimó parcialmente la demanda, de forma que desestimó las excepciones de falta de legitimación activa y prescripción de la acción, consideró que la responsabilidad de la UTE en el accidente era cosa juzgada y que existía relación de causalidad entre el hundimiento del túnel y los daños y perjuicios ocasionados por la paralización del tráfico ferroviario, pero aminoró la indemnización solicitada en la demanda, por lo que condenó a las demandadas al pago de la cantidad de 3.250.829,04 euros.

La sentencia fue recurrida ante la Audiencia Provincial de Madrid por la reclamante, quien formuló recurso que fue estimado parcialmente. Tras confirmar los pronunciamientos de la sentencia de primera instancia sobre la legitimación activa y la prescripción, consideró que se trató de un único siniestro a efectos de cobertura de las pólizas y condenó a las demandadas a que indemnizaran a la actora, hasta el límite de las distintas capas pactadas como cobertura del seguro, en 13.473.063,69 euros, más los intereses del artículo 20 de la LCS a computar desde la fecha del siniestro.

La sentencia de la Audiencia Provincial fue recurrida por las partes demandadas, mediante sendos recursos extraordinarios por infracción procesal y de casación, de los que resultan de interés para el presente comentario los siguientes motivos:

- Respecto al recurso de casación que se interpone por parte de la aseguradora HDI, los siguientes motivos:

1º) El primer motivo de casación denuncia la infracción del art. 1281 CC.

2º) El segundo motivo de casación denuncia la infracción de los arts. 1 y 27 LCS, en relación con la doctrina del enriquecimiento injusto.

3º) El tercer motivo de casación denuncia la infracción del art. 20.8 LCS.

- Respecto al recurso de casación que se interpone por parte de la aseguradora AIG, los siguientes motivos:

1º) Improcedencia de la acción directa contra la aseguradora, en el que se denuncia la infracción del art. 73 LCS.

2º) a 4º) Bajo estos motivos de casación se denuncia la imposición de los intereses desde la fecha del siniestro, y en concreto, la infracción del art. 20.8 LCS.

3.- ARGUMENTACIÓN JURÍDICA

En lo que respecta al primer motivo alegado por la aseguradora HDI, la parte recurrente aduce, sintéticamente, que la Audiencia Provincial debió interpretar en su literalidad el contrato de transacción de 15 de julio de 2016, del que se desprendía que, una vez abonadas las distintas indemnizaciones por HDI, la suma asegurada estaba agotada, al haber alcanzado el límite pactado en la póliza. A este respecto, la sentencia considera que la Audiencia Provincial concluye que la liquidación practicada entre OHL y HDI en la transacción no tiene efectos liberatorios frente a Renfe (que no fue parte en la transacción). Además, apunta al hecho de que en este procedimiento no consta que la resolución administrativa (confirmada en vía contencioso-administrativa) que obligó a la UTE Hospitalet (OHL y AGOSH) a indemnizar a ADIF en la suma de 26.756.301,06 € fuera cumplida y que esa cantidad haya sido abonada.

Desestimado el primer motivo de casación, la parte recurrente arguye en el segundo motivo que la condena a HDI ha quedado por encima del límite de cobertura de la póliza, lo que vulnera los mencionados artículos 1 y 27 de la LCS y supone un enriquecimiento injusto de AIG, que sería quien debería abonar esa suma excedida.

De forma previa a la resolución del motivo, la sentencia aclara varias cuestiones que son relevantes respecto a las cláusulas que contraen el límite indemnizatorio a la suma asegurada, indicando por un lado

que son delimitadoras del riesgo, según la sentencia de pleno 853/2006, de 11 de septiembre, y por otro lado, que la cláusula de suma asegurada es oponible al tercero perjudicado en los seguros de responsabilidad civil.

Partiendo de lo anterior, la sentencia desestima el motivo de casación, pues considera que, en relación con los límites indemnizatorios pactados y la posibilidad de múltiples reclamaciones, en la práctica es frecuente en casos de seguros de responsabilidad civil de grandes empresas -como aquí, del sector de la construcción o la ingeniería civil-, la suscripción de varias pólizas con la misma o diferentes aseguradoras por tramos (en el argot asegurador, por "capas"). Es decir, se contratan distintas capas que consisten cada una de ellas en una suma asegurada expresada en un límite y que se superponen unas a otras, operando "en exceso" (así se denomina expresamente la póliza contratada con AIG) cuando la cuantía total del siniestro sobrepasa el límite correspondiente. De tal manera que cuando un siniestro o un conjunto de siniestros supera el límite del primer tramo (capa), el segundo cubre la diferencia y el tercero la posible nueva diferencia resultante (cláusula Drop down o Step down).

En este caso, la entidad declarada responsable OHL, tenía contratadas tres pólizas en este régimen de seguros por capas. La primera, con Vitalicio (posteriormente, Generali) con un límite hasta 6.000.000 €; la segunda, con HDI, con un tramo 6.000.000/30.000.000 €; y la tercera, con AIG, con un tramo de 30.000.000/50.000.000 €. En consecuencia, -declara la Sala- no consta probado que HDI haya hecho pagos que, en conjunto, superen su límite asegurado (suma asegurada por capa o tramo).

Respecto al recurso de casación interpuesto por AIG y en lo que atañe al primer motivo, la parte recurrente argumenta, resumidamente, que Renfe no sufrió ningún daño material directo, sino que los daños materiales los sufrió ADIF. Los daños de Renfe eran indirectos (pérdida de ingresos por la suspensión del tráfico, coste de los trasbordos y devolución de billetes) y no estaban cubiertos en la póliza suscrita con AIG.

A este respecto, entiende la Sala Primera del Tribunal Supremo que en la configuración de la acción directa del perjudicado contra la compañía aseguradora de la responsabilidad civil se ha venido estableciendo, que el asegurador no puede oponer las excepciones personales ni las derivadas de la conducta del

asegurado al tercero perjudicado, como por ejemplo el dolo, pero sí las excepciones objetivas, tales como la definición del riesgo, el alcance de la cobertura y, en general, todos los hechos impositivos objetivos que deriven de la ley o de la voluntad de las partes del contrato de seguro. Por ello, la aseguradora no queda privada de la posibilidad de excepcionar las cláusulas delimitadoras del riesgo, como es el capital máximo por siniestro (sentencia 213/2015, de 17 de abril).

Sobre estos presupuestos, las condiciones particulares de la póliza contratada entre OHL y AIG establecía bajo el epígrafe "DAÑOS" lo siguiente:

"Sólo serán indemnizables por esta póliza los daños:

CORPORALES: Las lesiones, enfermedades o fallecimientos sufridos por personas físicas.

MATERIALES: El daño, deterioro o destrucción de una cosa, así como el daño ocasionado a animales.

PERJUICIOS: La pérdida económica consecuencia directa de los daños corporales o materiales sufridos por el reclamante de dicha pérdida.

DAÑO PATRIMONIAL PRIMARIO: La pérdida económica que no se derive de un daño personal o material y, por tanto, no se trate de un perjuicio consecuen- cial de éstos".

En consecuencia, la sentencia desestima el motivo, al entender que "no es correcto afirmar que los perjuicios reclamados por Renfe no estaban cubiertos por el contrato de seguro, puesto que se trataba de pérdidas económicas causadas por la paralización de la actividad, que constituye en sí misma un daño. El daño material debe ser apreciado en función del objeto dañado, que aquí era una actividad mercantil (el transporte de viajeros y mercancías por ferrocarril), por lo que se manifiesta en su aspecto patrimonial y no estrictamente físico. Realmente, la cláusula distingue entre daños corporales (personales) y daños patrimoniales, que pueden ser directos sobre el propio objeto en que recaen o indirectos o consecuenciales, entre los que se incluyen los daños económicos reclamados en la demanda".

Por último, se aborda conjuntamente el tercer motivo de casación planteado por HDI y el segundo motivo planteado por AIG, respecto a la condena de los intereses del artículo 20 de la LCS, planteándose por las recurrentes que la falta de abono de la indemnización estaba justificada por una serie de discrepancias sobre el importe de los daños y su distribución entre las aseguradoras que hacía necesaria la intervención judicial.

Alega la aseguradora que la mora no pudo iniciarse antes del dictado de la sentencia de segunda instancia, que determinó el importe de la indemnización y las cantidades restantes para agotar las pólizas inferiores.

A este respecto, establece la doctrina del Tribunal que "[...] solamente cuando la intervención judicial sea necesaria para fijar el derecho a la indemnización y razonable la oposición de la compañía, ante la situación de incertidumbre concurrente, podrá nacer la causa justificada a la que se refiere el art. 20.8 LCS" (sentencia 317/2018, de 30 de mayo, citada por la más reciente 419/2020, de 13 de julio).

En este caso concurre una circunstancia específica, siendo que la propia perjudicada, Renfe, acudió al procedimiento administrativo de determinación de responsabilidad previsto en el art. 97.3 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, con lo que consideramos que no puede adelantarse el devengo de intereses a una fecha anterior a la conclusión de ese procedimiento. Por el contrario, una vez que el Consejo de Administración de ADIF dictó la resolución de 30 de octubre de 2009, en la que dictaminó que la responsabilidad era de la UTE, sus aseguradoras deberían haber adoptado las medidas previstas en el art. 20.3º LCS, por lo que, al no haberlo hecho así, han incurrido en mora no justificable conforme al apartado 8º del mismo precepto.

En consecuencia, entiende la sentencia que deben estimarse los recursos de casación de HDI y AIG en el único sentido de establecer que el día inicial del cómputo de los intereses del art. 20 de la LCS será el 30 de octubre de 2009.

4.- LEGISLACIÓN Y JURISPRUDENCIA CITADAS

Artículos 1, 20, 27 y 73 de la Ley de Contrato de Seguro.

Artículos 1281, 1282, 1285 y 1289 del CC.

Artículo 97.3 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.

STS (Pleno) núm. 853/2006, de 11 de septiembre.

SSTS núm. 82/2012, de 5 de marzo; núm. 417/2013, de 27 de junio; y núm. 727/2013, de 12 de noviembre.

STS núm. 730/2018, de 20 de diciembre.

STS núm. 234/2021, de 29 de abril

CONCLUSIÓN:

Centrando el estudio en el ámbito del seguro de responsabilidad civil, esta sentencia solventa aspectos esenciales como son:

a) La suma asegurada y el límite indemnizatorio en relación con la práctica del mercado asegurador de los seguros por capas o tramos, para un supuesto donde la entidad responsable había contratado tres pólizas, la primera, con Vitalicio (posteriormente, Generali) con un límite hasta 6.000.000 €; la segunda, con HDI, con un tramo 6.000.000/30.000.000 €; y la tercera, con AIG, con un tramo de 30.000.000/50.000.000 €.

b) La acción directa del tercero perjudicado.

c) El día inicial del devengo de los intereses del art. 20 LCS.

Respecto a la cuestión relativa a la suma asegurada y el límite indemnizatorio en relación con la práctica del mercado asegurador de los seguros por capas o tramos, en el presente caso, considera la sentencia que la condena solidaria a las tres aseguradoras no vulnera el límite de cobertura de la aseguradora HDI ni supondría un enriquecimiento injusto de AIG, al no constar probado que aquella hubiera hecho pagos que, en conjunto, superen su límite asegurado (suma asegurada por capa o tramo).

En segundo lugar, la Sala Primera del Tribunal Supremo considera procedente la acción directa contra la aseguradora, pues en contra de lo afirmado por éstas, los perjuicios reclamados por Renfe sí estaban cubiertos por el contrato de seguro, puesto que se trataba de pérdidas económicas causadas por la paralización de la actividad, que constituye en sí misma un daño, que debe ser apreciado en función del objeto dañado, que aquí era una actividad mercantil (el transporte de viajeros y mercancías por ferrocarril), por lo que se manifiesta en su aspecto patrimonial y no estrictamente físico.

Por último, entiende la sentencia que en el presente caso sí concurre la causa justificada a la que se refiere el art. 20.8 de la LCS, pues se da la circunstancia específica, de que la propia perjudicada, Renfe, acudió al procedimiento administrativo de determinación de responsabilidad previsto en el art. 97.3 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, lo que supondría que no puede adelantarse el devengo de intereses a una fecha anterior a la conclusión de ese procedimiento. Ahora bien, una vez que el Consejo de Administración de ADIF dictó la resolución de 30 de octubre de 2009, en la que dictaminó que la responsabilidad era de la UTE, sus aseguradoras deberían haber adoptado las medidas previstas en el art. 20.3º de la LCS, por lo que, al no haberlo hecho así, han incurrido en mora no justificable conforme al apartado 8º del mismo precepto. Por tanto, se estima parcialmente el recurso al considerar que el día inicial del cómputo de los intereses del art. 20 LCS será el 30 de octubre de 2009, cuando finaliza el procedimiento administrativo de resolución de responsabilidad.

