

2 ...en materia de seguros

Javier López García de la Serrana
Abogado – Doctor en Derecho
Director de HispaColex

a

EL SEGURO OBLIGATORIO CUBRE EL DAÑO CAUSADO A UN TERCERO POR EL HECHO PROPIO DEL PASAJERO U OCUPANTE DEL VEHÍCULO ASEGURADO.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, Sala Sexta.

Ponente: A. Arabadjiev.

1. Introducción

Para el estudio de la presente sentencia, hay que acudir la interpretación que en su día hizo la sentencia del TJUE de 4 de septiembre de 2014, sobre el concepto de «circulación de vehículos», previsto en el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, en la que se dejaba claro, que dicha interpretación no podía dejarse a la apreciación de cada Estado miembro, sino que constituye un concepto autónomo del Derecho de la Unión que debe interpretarse teniendo en cuenta, en particular, el contexto de esta disposición y los objetivos de la normativa de la que forma parte. En dicha sentencia, se concluyó que dicho precepto debía interpretarse en el sentido de que el concepto de «circulación de vehículos» no se limita a las situaciones de circulación vial, es decir, de circulación en la vía

pública, sino que incluye cualquier utilización de un vehículo que sea conforme con su función habitual

Pues bien, esta sentencia viene a dar un paso más y viene a aclarar en este caso, dos supuestos específicos: por un lado, si el hecho de abrir y cerrar la puerta del vehículo (parado) debe considerarse “hecho de la circulación”, y por otro lado, si el ocupante que causa un daño a un tercero -estando el vehículo estacionado-, estaría igualmente amparado en virtud del seguro obligatorio.

2. Supuesto de hecho

El 24 de octubre de 2008, el pasajero de un vehículo estacionado en el aparcamiento de un supermercado (en lo sucesivo, «primer vehículo»), al abrir la puerta trasera derecha de este, dañó el lateral trasero izquierdo del vehículo adyacente (en lo sucesivo, «segundo

vehículo»). El propietario del segundo vehículo y el conductor del primer vehículo completaron en el lugar del accidente una declaración amistosa de accidente en la cual el conductor del primer vehículo reconoció su culpabilidad e indicó que el pasajero del primer vehículo fue quien, con la puerta de este, golpeó el segundo vehículo.

La entidad aseguradora BTA había celebrado un contrato de seguro voluntario con el propietario del segundo vehículo. La responsabilidad civil derivada de la circulación del primer vehículo estaba asegurada por BAN. BTA pagó a su cliente, propietario del segundo vehículo, en virtud del contrato de seguro que había celebrado con él, un importe de 47,42 lats letones (LVL) (unos 67,47 euros), correspondientes a los gastos de reparación de los

daños ocasionados a dicho vehículo tras deducir la franquicia. A continuación, la mencionada sociedad solicitó a BAN el reembolso de estos gastos.

BAN denegó el reembolso de dichos gastos, por considerar que un accidente ocurrido entre dos vehículos inmovilizados no podía calificarse de «siniestro asegurado» en el sentido de la Ley del seguro obligatorio. BTA acudió a la vía judicial frente a BAN con objeto de obtener el reembolso de la indemnización que había pagado al propietario del segundo vehículo. Los órganos jurisdiccionales de primera instancia y de apelación estimaron sus pretensiones. Sin embargo, mediante sentencia de 28 de marzo de 2014, tras conocer del recurso de casación interpuesto por BAN, la Augstākā tiesa (Tribunal Supremo, Letonia) anuló la sentencia de apelación por falta de motivación.

Tras la devolución del asunto a raíz de la casación, la Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģija (Tribunal Regional de Riga, Sección de lo Civil, Letonia) desestimó el recurso de BTA mediante sentencia de 20 de mayo de 2014, por entender que únicamente existe un accidente de tráfico cuando al menos uno de los vehículos implicados se halla en movimiento y que, por consiguiente, en el caso de autos no se había producido un siniestro asegurado por BAN. Dicho tribunal consideró, asimismo, que la responsabilidad por los daños ocasionados al segundo vehículo no correspondía al conductor del primer vehículo, sino al pasajero de este.

BTA recurrió en casación contra esa sentencia ante la Augstākā tiesa (Tribunal Supremo). En apoyo de su recurso, alega, en particular, que la interpretación de «siniestro

asegurado» adoptada por el Tribunal Regional de Riga, Sección de lo Civil, es contraria al objetivo de protección de las víctimas de accidentes ocasionados por vehículos automóviles, perseguido por la normativa de la Unión en materia de seguro de la responsabilidad civil que resulta que la circulación de estos, que la utilización de un vehículo puede estar comprendida en el concepto de «circulación de vehículos» aunque dicho vehículo esté inmovilizado y que, puesto que el propietario de un vehículo responde de los daños causados a los terceros por los pasajeros de este con ocasión de su utilización, tales daños están cubiertos por el seguro de responsabilidad civil de ese vehículo.

Pues bien, el remitente plantea una serie de cuestiones: a) se pregunta si la acción de abrir la puerta de un vehículo constituye una «utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de dicho vehículo», en el sentido de la sentencia de 4 de septiembre de 2014, Vnuk (C 162/13, EU:C:2014:2146), y si está comprendida, por consiguiente, en el concepto de «circulación de vehículos», a efectos del artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva. b) En caso de respuesta afirmativa a esta cuestión, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si el concepto de «circulación de vehículos» que figura en el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva cubre también los casos en los que un pasajero utiliza el vehículo.

En estas circunstancias, la Augstākā tiesa (Tribunal Supremo) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:

«1) ¿Debe interpretarse el artículo 3, apartado 1, de la [Primera

Directiva] en el sentido de que el concepto de «circulación de vehículos» comprende una situación como la del litigio principal, es decir, la apertura de las puertas de un vehículo estacionado?

2) En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión, ¿debe interpretarse el artículo 3, apartado 1, de la [Primera Directiva] en el sentido de que el concepto de «circulación de vehículos» comprende una situación como la del litigio principal, es decir, una situación en la que el daño a la propiedad de un tercero se produce por la utilización del vehículo por parte de un pasajero?».

3. Argumentación Jurídica.

Mediante sus cuestiones prejudiciales, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente desea saber, en esencia, si el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «circulación de vehículos» a que se refiere dicha disposición comprende una situación en la que el pasajero de un vehículo estacionado en un aparcamiento, al abrir la puerta de ese vehículo, golpea y daña el vehículo que se halla estacionado a su lado.

Con respecto a esta cuestión, la evolución de esta normativa pone de manifiesto que el objetivo de protección de las víctimas de accidentes causados por estos vehículos ha sido constantemente perseguido y reforzado por el legislador de la Unión. A la luz de estas consideraciones, el Tribunal de Justicia ha declarado que el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «circulación de vehículos» que figura en la citada dispo-

sición no se limita a las situaciones de circulación vial, es decir, de circulación en la vía pública, sino que incluye cualquier utilización de un vehículo que sea conforme con su función habitual.

En el presente caso, y partiendo de la doctrina anterior, el Tribunal Europeo considera que la acción de abrir la puerta de un vehículo constituye una utilización de este que es conforme con su función de medio de transporte, en la medida en que permite, en particular, la subida y bajada de personas o la carga y descarga de bienes que se van a transportar o que acaban de ser transportados mediante ese vehículo. Asimismo, precisa que esta conclusión no resulta afectada por la circunstancia de que, en el momento del accidente, los vehículos de que se trata en el litigio principal estuvieran inmovilizados y se hallaran en un aparcamiento. En este sentido, el Tribunal de Justicia ha señalado que tampoco es determinante que el motor del vehículo en cuestión estuviera o no en marcha en el momento de producirse el accidente (sentencia de 28 de noviembre de 2017, Rodrigues de Andrade, C 514/16, EU:C:2017:908, apartado 39).

Por otro lado, en lo que atañe a la circunstancia de que los vehículos de que se trata en el litigio principal se hallaran en un aparcamiento, debe recordarse que el alcance del concepto de «circulación de vehículos», en el sentido del artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, no depende de las características del terreno en el que se utilice el vehículo automóvil.

En cuanto a la circunstancia de que el accidente de que se trata en el litigio principal no sea el resultado de una acción del conductor del

primer vehículo, sino de un pasajero de este, es preciso señalar, en primer lugar, que el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva enuncia con carácter general que lo que debe estar cubierto mediante un seguro es «la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio [de cada Estado miembro]». Así pues, contrariamente a la posición expuesta por el Gobierno polaco en relación con la respuesta que debe darse a la segunda cuestión, ni esta disposición ni las demás disposiciones de las Directivas relativas al seguro obligatorio limitan la cobertura del seguro obligatorio a la responsabilidad civil de una categoría determinada de personas, como el conductor del vehículo.

Considera igualmente la sentencia que el artículo 2, apartado 1, de la Segunda Directiva, que menciona «la utilización o la conducción de vehículos», y el artículo 3 de dicha Directiva, que se refiere al «conductor o [...] cualquier otra persona cuya responsabilidad civil esté comprometida en el siniestro y cubierta por el seguro [obligatorio]», indican que dicho seguro cubre la responsabilidad civil derivada no solo de la conducción de vehículos, sino también de otras utilidades de estos y de utilidades realizadas por personas distintas del conductor.

Seguidamente, cabe recordar que de la jurisprudencia citada en los apartados 34 y 35 de la presente sentencia se desprende que el concepto de «circulación de vehículos», en el sentido del artículo 3, apartado 1, comprende «toda» utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de este, es decir, con la función de medio de transporte. De esta for-

ma, cabe entender –según la sentencia– que esa utilización de los vehículos no se limita a su conducción, sino que incluye acciones como la enjuiciada en el presente caso. Por último, procede recordar que la normativa de la Unión en materia de seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos se opone a que la obligación del asegurador de indemnizar a una víctima de un accidente de tráfico en el que intervenga un vehículo asegurado quede excluida cuando dicho accidente haya sido causado por una persona que no sea la persona a la que se refiere la póliza de seguro.

En base a todo lo anterior, el Tribunal Europeo considera que la circunstancia de que el accidente de que se trata en el litigio principal no resultara de una acción del conductor del primer vehículo, sino de un pasajero de este, no excluye, por sí sola, que la utilización de ese vehículo en ese momento pueda estar comprendida en su función de medio de transporte y, en consecuencia, en el concepto de «circulación de vehículos», en el sentido del artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva.

Por ello, procede responder a las cuestiones planteadas que el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «circulación de vehículos» a que se refiere dicha disposición comprende una situación en la que el pasajero de un vehículo estacionado en un aparcamiento, al abrir la puerta de ese vehículo, golpea y daña el vehículo que se halla estacionado a su lado.

4. Legislación y jurisprudencia citadas.

Artículo 3, apartado 1, de la Directi-

va 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, SSTS de 4 de septiembre de 2014, Vnuk, C 162/13, EU:C:2014:2146, apartado 59, y de 28 de noviembre de 2017, Rodrigues de Andrade, C 514/16, EU:C:2017:908, apartado 34.

CONCLUSIONES

Mediante esta sentencia el Tribunal de Justicia (Sala Sexta) declara que: “El artículo 3, apartado 1, de la 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 sobre el control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «circulación de vehículos» a que se refiere dicha disposición comprende una situación en la que el pasajero de un vehículo estacionado en un aparcamiento, al abrir la puerta de ese vehículo, golpea y daña el vehículo que se halla estacionado a su lado”.

De dicha doctrina se extraen dos conclusiones relevantes. La primera –que se considera hecho de circulación la acción de abrir una puerta de un vehículo estacionado– viene a ser una consecuencia lógica de la doctrina recogida en la Sentencia del TJUE de 4 de septiembre de 2014, donde se concluía que el concepto de «circulación de vehículos» que figura en la citada directiva no se limita a las situaciones de circulación vial, sino que incluye cualquier utilización de un vehículo que sea conforme con su función habitual.

Respecto a la segunda cuestión, que consideramos de gran relevancia, así como controvertida al poder entrar en contradicción con nuestro derecho interno, se refiere al hecho de que el seguro obligatorio debe cubrir los siniestros ocasionados no sólo por el conductor o propietario del vehículo, sino por el pasajero u ocupante, como ocurre en el presente caso.

Decimos que puede resultar controvertida, ya que el artículo 1 de nuestro Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, podría resultar contrario a la Directiva Comunitaria, al regular solo la responsabilidad civil del conductor y la del propietario como responsable por hecho ajeno, producido por su conductor, por lo que, para no contradecir la presente sentencia y por tanto la directiva, debe interpretarse que la figura del conductor también debe abarcar la del ocupante.

Si bien, de dicha sentencia cabe una interpretación que puede parecer más razonable y más adecuada a nuestro derecho interno. Y es que cuando la sentencia indica que “dicho seguro cubre la responsabilidad civil derivada no solo de la conducción de vehículos, sino también de otras utilizaciones de estos y de utilizaciones realizadas por personas distintas del conductor”, parece que la responsabilidad se la imputa al propio ocupante, cuyos actos culposos los entiende incluidos dentro del SOA. Por tanto, los daños ocasionados por el conductor o por los ocupantes estarían dentro del SOA.