

Año 57 / N°7 /
Julio - Agosto 2021

rc

www.inese.es

REVISTA DE
RESPONSABILIDAD
CIVIL Y SEGURO



La responsabilidad por los productos defectuosos, cuando productor y distribuidor pertenecen al mismo grupo de empresas

Comentario a la Sentencia del Pleno del Tribunal Supremo,
núm. 448/2020, de 20 de Julio

GUILLERMINA MATARAN FERREIRA
Abogada
Ilustre Colegio de Abogados de Granada



RECAMBIO DE PRÓTESIS DE CADERA: CONSENTIMIENTO INFORMADO Y DAÑO DESPROPORCIONADO | RESPONSABILIDAD CIVIL DE LA EMPRESA DE SEGURIDAD Y VIGILANCIA EN CASO DE ROBO | DAÑOS CAUSADOS POR LA CABEZA TRACTORA AL SEMIRREMOLQUE | SE DESESTITUEN LOS GASTOS DE REHABILITACIÓN POR FALTA DE PRESCRIPCIÓN MÉDICA | RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS USUARIOS DE APARCAMIENTOS PÚBLICOS



...en materia de seguros

EL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE LA CABEZA TRACTORA DE UN VEHÍCULO ARTICULADO NO DEBE CUBRIR LOS DAÑOS MATERIALES PRODUCIDOS AL SEMIRREMOLQUE ENGANCHADO EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Quinta) de 10 de junio de 2021.

Ponente: Irmantas Jarukaitis.

**Javier López García
de la Serrana**

Abogado - Doctor en Derecho
Director de HispaColex

1. INTRODUCCIÓN

La presente sentencia tiene por objeto resolver la petición de decisión prejudicial planteada por el Tribunal Supremo, con arreglo al artículo 267 TFUE, mediante auto de 28 de noviembre de 2019, recibido en el Tribunal de Justicia el 17 de diciembre de 2019, en el procedimiento entre Van Ameyde España, S. A. y una aseguradora española.

Lo que se pretende dilucidar por el Tribunal Supremo con la cuestión prejudicial planteada es cómo deben repartirse la responsabilidad los aseguradores de los distintos vehículos que conforman un vehículo articulado cuando, como sucede en el

asunto del que conoce, los daños sufridos por el semirremolque sean exclusivamente imputables al camión-tractor al que iba enganchado. Es decir, lo que pretende resolverse es si en virtud de la normativa interna aplicable, en concreto, el artículo 19, apartado 2, del Reglamento del seguro obligatorio de vehículos automóviles por el que se establece la responsabilidad solidaria de las aseguradoras de un vehículo articulado frente a los daños ocasionados a un tercero, se puede concluir que los daños materiales causados en el caso enjuiciado al semirremolque deben estar cubiertos o no por el seguro obligatorio de responsabilidad civil de la cabeza tracto-

ra, único causante del siniestro.

2.- SUPUESTO DE HECHO

El 3 de abril de 2014 se produjo un accidente de tráfico en el que se vio implicado un vehículo articulado formado por un camión-tractor y un semirremolque, a raíz del cual sufrió daños el semirremolque. Ha quedado acreditado que el accidente se debió a la negligencia del conductor del camión-tractor y que los daños causados al semirremolque son imputables exclusivamente a aquél.

El camión-tractor era propiedad de Doctrans Transportes Rodoviarios de Mercadería Lda, sociedad portuguesa, y la responsabilidad civil obligatoria

derivada de su circulación estaba asegurada por la sociedad Açoreana, también portuguesa, representada en España por Van Ameyde. El semirremolque pertenecía a Caixarenting, S. A. U., que lo había arrendado en régimen de arrendamiento financiero a Primafrío, S.L. Esta última había suscrito, para la cobertura de los daños materiales sufridos por el semirremolque, una póliza de seguro con GES Seguros, habiéndose suscrito el seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación del semirremolque con Seguros Bilbao, S. A., que no es parte en el litigio pendiente ante el órgano jurisdiccional remitente.

En virtud del seguro de daños materiales suscrito con la entidad arrendataria del semirremolque, GES Seguros abonó a aquella la cantidad de 34.977,33 euros. Posteriormente, interpuso el 13 de marzo de 2015 ante el Juzgado de Primera Instancia nº 1 de La Palma del Condado una demanda por la que solicitaba que se condenara a Van Ameyde -la representante en España de la aseguradora portuguesa con quien tenía suscrito el seguro obligatorio la cabeza tractoral pago, en concepto de indemnización, de dicha cantidad más los intereses legales. En apoyo de su demanda, GES Seguros alegaba en particular que, conforme a la normativa vigente cuando ocurrieron los hechos del litigio principal, el camión-tractor y el semirremolque eran vehículos independientes, pertenecientes a propietarios

distintos y cada uno cubierto por un seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de su circulación, por lo que no podía considerarse que el semirremolque fuera la carga de la cabeza tractora ni una cosa transportada por esta, en el sentido del artículo 5, apartado 2, de la Ley sobre el seguro de vehículos automóviles. Por consiguiente, según GES Seguros, la exclusión de la cobertura del seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, prevista en dicha disposición, no era aplicable. Por su parte, Van Ameyde se opuso al recurso precisamente apoyándose en dicha exclusión del artículo mencionado.

Practicada la prueba pertinente, la demanda fue desestimada mediante sentencia de 14 de julio de 2016, por entenderse -efectivamente- que el semirremolque debía considerarse una carga o una cosa transportada por el camión-tractor. GES Seguros interpuso recurso de apelación ante la Audiencia Provincial de Huelva, que lo estimó mediante sentencia de 22 de diciembre de 2016, al considerar que la exclusión de la cobertura del seguro obligatorio prevista en el artículo 5, apartado 2, de la Ley sobre el seguro de vehículos automóviles respecto a los daños materiales causados a las cosas transportadas en el vehículo asegurado no era aplicable y que, por consiguiente, los daños causados al semirremolque sí estaban cubiertos por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la

circulación del camión-tractor. A juicio de dicho órgano jurisdiccional, no podía considerarse que el semirremolque fuera la carga del camión-tractor puesto que, en particular, tal exclusión no hace referencia a los daños causados a las cosas transportadas «por» el vehículo asegurado, sino a las cosas transportadas «en» el vehículo asegurado.

Frente a esta sentencia, Van Ameyde interpuso recurso de casación ante el Tribunal Supremo, el órgano jurisdiccional remitente, alegando que, con arreglo al mencionado artículo 5, apartado 2, los daños causados al semirremolque están excluidos de la cobertura del seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación del camión-tractor. A este respecto, Van Ameyde sostiene concretamente que, cuando se produjo el accidente, el camión-tractor y el semirremolque formaban una «unidad funcional».

El órgano jurisdiccional remitente se pregunta si la interpretación de esa disposición debe ser en el sentido de excluir de la cobertura del seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación de un camión-tractor, los daños causados al semirremolque que lleva enganchado en casos como este, por considerarse que el semirremolque es equiparable a la carga del camión-tractor o a las cosas transportadas por éste, o incluso por considerarse que el camión-tractor y el semirremolque forman un solo vehículo cuyos respectivos seguros obligatorios cubrirán únicamen-

te los daños materiales causados a terceros distintos de los propietarios de uno y otro vehículo, menoscaba o disminuye la cobertura de los daños materiales por el seguro obligatorio de vehículos automóviles que prevé el artículo 3, párrafo último, de la Directiva 2009/103, en relación con el artículo 1 de la misma.

En tales circunstancias, el Tribunal Supremo decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Se opone al artículo 3, párrafo último, de la [Directiva 2009/103], en relación con el artículo 1 de la misma Directiva, una interpretación de la normativa nacional (artículo 5, apartado 2, de la [Ley sobre el seguro de vehículos automóviles]) que, en casos como los del litigio principal, considera que los daños del semirremolque están excluidos de la cobertura del seguro obligatorio del camión-tractor o cabeza tractora por equiparar el semirremolque a las cosas transportadas en el camión-tractor o cabeza tractora, o incluso por considerar que a los efectos de los daños materiales el semirremolque forma un solo vehículo con el camión-tractor o cabeza tractora?»

3.- ARGUMENTACIÓN JURÍDICA

Como cuestión preliminar, la sentencia del TJUE recuerda que el artículo 3, párrafo último, de la Directiva 2009/103 precisa que el seguro contemplado en su párrafo primero cubrirá obligatoriamente los daños

materiales y corporales. Por su parte, el artículo 5 dispone en su apartado 2, que en las condiciones previstas en esta disposición, cada Estado miembro podrá establecer excepciones a las disposiciones del mencionado artículo 3 en lo que se refiere a ciertos tipos de vehículos.

Partiendo de lo anterior, la sentencia declara que del tenor literal del artículo 1 de la referida Directiva, se desprende sin ambigüedad que tanto un camión-tractor como un remolque, o un semirremolque, constituyen individualmente considerados un «vehículo», en el sentido de dicha disposición, y deben por consiguiente, y sin perjuicio del ejercicio por el Estado miembro de su estacionamiento habitual de la facultad de establecer excepciones previstas en el artículo 5 de la referida Directiva, ser objeto cada uno de un contrato suscrito con una compañía de seguros con el fin de garantizar, dentro de los límites definidos por el Derecho de la Unión, la responsabilidad civil que resulta de su circulación.

Ahora bien, en cuanto a la cuestión de si, cuando un remolque o un semirremolque se engancha a un camión-tractor pierde su calificación de «vehículo» en el sentido del artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103, o si, cuando está enganchado a él, el conjunto formado por el camión-tractor y el remolque o semirremolque, ya no forma más que un solo vehículo en el sentido de dicha disposición, procede señalar que nada en el tenor literal del citado artículo 1, punto 1, per-

mite sostener tales hipótesis. En efecto, la precisión según la cual los remolques «incluso no enganchados» están comprendidos en el concepto de «vehículo», y la utilización de la conjunción «así como» entre las dos partes de la definición de este concepto, indican claramente que los remolques, al igual que los semirremolques, constituyen una categoría autónoma de «vehículo» en el sentido de esa disposición.

Por otra parte, considerar que cuando un remolque, o un semirremolque, está enganchado a una cabeza tractora, aquél constituye una cosa transportada por esta cabeza tractora o forma un solo vehículo con ella y pierde así su propia condición de «vehículo», en el sentido del artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103, sería inconciliable con el hecho de que la definición del concepto de «vehículo», en el sentido de esa disposición, es independiente del uso que se haga o pueda hacerse del vehículo de que se trate y, por tanto, contrario a la concepción objetiva de dicho concepto (véase, en este sentido, la sentencia de 4 de septiembre de 2018, *Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661*, apartados 38 y 39 y jurisprudencia citada). Asimismo, sería inconciliable con el hecho de que el alcance de la obligación de suscribir un seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles debe, por razones de seguridad jurídica, determinarse con antelación, es decir, antes de la posible implicación

del vehículo de que se trate en un accidente (sentencia de 4 de septiembre de 2018, *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, apartado 40).

De lo anterior se infiere que todo remolque o semirremolque que está sujeto a la obligación de aseguramiento establecida en el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103, esté enganchado o no a otro vehículo.

Sin embargo, en el caso de autos, de la interpretación de la normativa nacional controvertida en el litigio principal, se desprende que el propietario o el poseedor de un semirremolque dañado en circunstancias como las concurrentes en el litigio principal no verá compensados los daños por la entidad aseguradora de la responsabilidad civil derivada de la circulación del vehículo que lo remolcaba cuando se produjo el accidente. Así pues, la verdadera cuestión a interpretar es la relativa al alcance del derecho de los perjudicados a obtener una indemnización en concepto de responsabilidad civil del asegurado.

Procede recordar en este sentido, que la Directiva 2009/103 también tiene la finalidad de garantizar que las víctimas de accidentes causados por estos vehículos automóviles reciban un trato comparable, sea cual fuere el lugar de la Unión en que haya ocurrido el accidente (sentencias de 24 de octubre de 2013, *Drozdovs*, C-277/12, EU:C:2013:685, apartado 28 y jurisprudencia citada, y de 14 de septiembre

de 2017, *Delgado Mendes*, C-503/16, EU:C:2017:681, apartado 35). Si bien, el objeto de la misma no es armonizar los regímenes de responsabilidad civil de los Estados miembros, pues estos tienen libertad para definir el régimen de responsabilidad civil aplicable a los siniestros derivados de la circulación de vehículos automóviles (sentencias de 24 de octubre de 2013, *Drozdovs*, C-277/12, EU:C:2013:685, apartado 31 y jurisprudencia citada, y de 14 de septiembre de 2017, *Delgado Mendes*, C-503/16, EU:C:2017:681, apartado 47).

Una vez sentado lo anterior, recoge la sentencia que para dar una respuesta útil al órgano jurisdiccional remitente en el presente asunto, basta con recordar que, por lo que respecta a la cuestión de cuáles son las personas que pueden tener derecho a la reparación de daños materiales, por un lado, de una lectura combinada del artículo 1, punto 2, y del artículo 3, párrafo primero de esta Directiva, resulta que la protección que debe garantizarse se extiende a toda persona que tenga derecho, con arreglo al Derecho nacional en materia de responsabilidad civil, a la reparación del daño causado por vehículos automóviles (sentencia de 24 de octubre de 2013, *Drozdovs*, C-277/12, EU:C:2013:685, apartado 42). Es obligado no obstante constatar que el propietario o el poseedor de un semirremolque dañado en circunstancias como las del asunto principal no figura entre las categorías de víctimas respecto

a las cuales la citada Directiva en su artículo 12 impone la intervención del asegurador de la responsabilidad civil derivada de la circulación del vehículo que ha causado los daños.

En efecto, el propietario o el poseedor de un semirremolque dañado en circunstancias como las del litigio principal no puede ni asimilarse a esas personas que el legislador de la Unión considera especialmente vulnerables, ni equipararse a las víctimas que justificaron tales interpretaciones del Derecho de la Unión.

En atención a las consideraciones anteriores, procede responder a la cuestión prejudicial planteada que el artículo 3, párrafos primero, segundo y último, de la Directiva 2009/103, en relación con su artículo 1, puntos 1 y 2, debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una interpretación de la normativa nacional que excluye de la cobertura y, por tanto, de la indemnización, por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación de un camión-tractor, los daños materiales causados por éste al semirremolque enganchado a él cuando tuvo lugar el accidente.

4.-LEGISLACIÓN Y JURISPRUDENCIA CITADAS

Artículo 1, 2 y 5 del RDL 8/2004, de 29 de octubre

Artículo 1, 3 y 12 de la Directiva 2009/103/CE, de 16 de septiembre de 2009.

Artículo 19 del Reglamento del seguro obligatorio de vehículos automóviles.

CONCLUSIONES

Frente a la cuestión planteada por nuestro Tribunal Supremo al Tribunal de Justicia de la UE sobre si los daños del semirremolque están excluidos de la cobertura del seguro obligatorio del camión-tractor o cabeza tractora, por equiparar el semirremolque a las cosas transportadas en el camión-tractor o cabeza tractora, o incluso por considerar que a los efectos de los daños materiales el semirremolque forma un solo vehículo con el camión-tractor o cabeza tractora, podemos extraer varias conclusiones que resultan de gran interés para la práctica aseguradora, y para la resolución de conflictos relacionados con accidentes de circulación en los que resulten afectados los denominados vehículos articulados.

Lo primero que resuelve el TJUE es que el semirremolque por estar enganchado a camión-tractor, no pierde la condición de vehículo según la definición recogida en el artículo 1.1 de la Directiva 2009/203, pues considera el Tribunal que sería inconciliable con la condición objetiva de dicho concepto de "vehículo", y con el hecho de que la obligación de suscribir un seguro obligatorio debe determinarse con antelación a la posible implicación del vehículo de que se trate en un accidente. De lo anterior se desprende también la obligación inequívoca que impone el Derecho Europeo, de que todo remolque, o semirremolque está sujeto al deber de aseguramiento que impone el artículo 3 de la referida Directiva.

No obstante, lo anterior realmente no resuelve el conflicto que se plantea en el caso de autos, ya que en el mismo, se da la circunstancia de que tanto el remolque como el semirremolque estaban asegurados. Por tanto, el TJUE para resolver la cuestión que realmente resulta litigiosa -el alcance del derecho del perjudicado a obtener una indemnización en virtud del seguro de responsabilidad civil del camión-tractor-, entra a analizar la condición de perjudicado del propietario del semirremolque según el derecho nacional, y en concreto, si la exclusión de dicha condición entra en contradicción con el derecho europeo. Ésta es, según la Sala Quinta del TJUE la verdadera cuestión que afecta para la resolución del presente caso.

A este respecto, aclara la sentencia que mientras que la obligación de la cobertura por el seguro de responsabilidad civil de los daños causados a terceros por la circulación de vehículos automóviles sí está garantizada y definida por la normativa de la Unión, el alcance de la indemnización de estos daños no lo está, rigiéndose por tanto por el Derecho nacional. En virtud de dicha apreciación, establece de forma clara la sentencia que el propietario o poseedor de un semirremolque dañado en circunstancias como las del litigio, no figura entre las categorías de víctimas que la Directiva 2009/103 identifica como especiales en su artículo 12, y por la que se impone la intervención del asegurador de la responsabilidad civil derivada de la circulación del vehículo que ha causado daños.

En virtud de lo anterior, la Sala Quinta del TJUE declara que: "El artículo 3, párrafos primero, segundo y último, 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, en relación con su artículo 1, puntos 1 y 2, debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una interpretación de la normativa nacional que excluye de la cobertura y, por tanto, de la indemnización, por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación de un camión-tractor, los daños materiales causados por este al semirremolque enganchado a él cuando