



Sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 28 de noviembre de 2017 y de 20 de diciembre de 2017

El Tribunal de Justicia de la UE delimita el concepto de “hecho de la circulación”



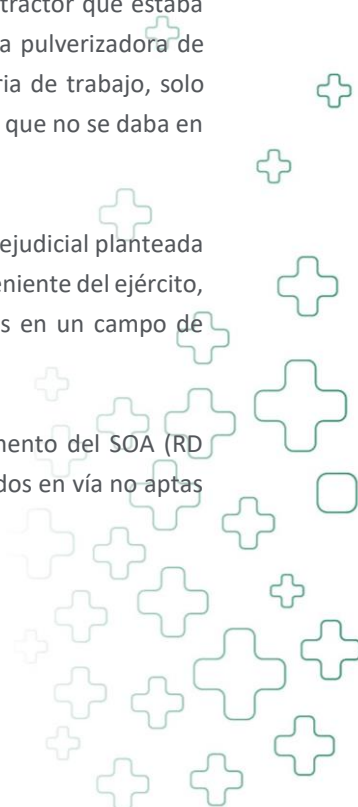
*Autor: José A. Badillo Arias
Profesor de Derecho Mercantil de la Universidad de Alcalá*

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en sentencia de 4 de septiembre de 2014, se pronunció sobre el concepto de hecho de la circulación -caso Vnuk-, en un supuesto en el que un tractor dotado de remolque, al maniobrar marcha atrás para situar el remolque en el patio de una granja, derribó la escalera en la que estaba subido el Sr. Vnuk, lo que provocó su caída. En este caso, el TJUE, después de aludir a los distintos avances que ha habido en la sucesivas Directivas en la materia, destinados a reforzar la protección de las víctimas de los accidentes de circulación, interpreta que el concepto de «circulación de vehículos» que figura en el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972 -actual Directiva codificada 2009/103, de 16 de septiembre de 2009-, se incluye la utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de dicho vehículo.

Recientemente, ha habido dos pronunciamientos del Tribunal de Justicia de la UE sobre esta misma cuestión. El primero, planteado por un tribunal portugués, ha sido resuelto en la STJUE de 28 de noviembre de 2017. Se trataba de una reclamación de los perjudicados de una ciudadana portuguesa, que había fallecido en un accidente ocurrido en una explotación agraria en la que trabajaba. En este caso, fue aplastada por un tractor que estaba inmovilizado en un camino llano de tierra con el motor en marcha para accionar una bomba pulverizadora de herbicida. El Tribunal Comunitario concluyó que los daños causados por vehículos-maquinaria de trabajo, solo deben quedar cubiertos por el SOA cuando son utilizados como medio de transporte, cuestión que no se daba en este supuesto.

El segundo caso, resuelto en la STJUE, de 20 de diciembre de 2017, se refiere a una cuestión prejudicial planteada por un Tribunal Español (AP de Albacete). Los hechos se refieren al accidente ocasionado a un teniente del ejército, ocupante de un vehículo, cuando estaba participando en unos ejercicios militares nocturnos en un campo de maniobras situado en Chinchilla (Albacete).

La aseguradora de dicho vehículo rechazó la reclamación, alegando el artículo 2 del Reglamento del SOA (RD 1507/2008), que excluye de la consideración de hechos de la circulación los accidentes ocurridos en vía no aptas para la circulación ni de uso común.





Ante las dudas surgidas a la AP de Albacete, plantea la cuestión prejudicial al TJUE. Dicho Tribunal, en la citada sentencia, sostiene que el vehículo militar estaba siendo utilizado como medio de transporte en el momento en que volcó y, por tanto, que el concepto de “circulación de vehículos” del artículo 3 de la Directiva 2009/103, debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional (art. 2 del RD 1507/2008), que permite excluir de la cobertura del SOA los daños ocasionados por la conducción de vehículos automóviles por vías y terrenos “no aptos para la circulación”, salvo aquellos que, sin tener tal actitud, sean no obstante “de uso común”.

Ya habrá tiempo para analizar con más profundidad estas resoluciones, pero, a primera vista, parece que, al menos, esta última, nos obligará a modificar nuestro Reglamento del SOA, puesto que dice claramente que nuestra normativa nacional se opone al artículo 3 de la Directiva 2009/103.

No olvidemos que la jurisprudencia emanada del Tribunal de Justicia de la UE constituye Derecho Comunitario y, en consecuencia, obliga al Estado legislador a modificar cualquier disposición que se oponga al mismo, según la interpretación dada por dicho tribunal. Asimismo, también los jueces están obligados a aplicar la jurisprudencia dictada por el Tribunal de Justicia, en esa interpretación del Derecho Comunitario.

Además, esta resolución podría tener incidencia en la forma de aseguramiento de ciertos vehículos en nuestro país. En la actualidad, lo que podríamos considerar como actividades empresariales, industriales o agrícolas, se aseguran mediante un seguro de responsabilidad civil propio para este tipo de actividades, distinto del SOA. En otros casos, estos vehículos están amparados por el seguro de responsabilidad civil de explotación de la empresa para la que realizan dichas labores. Obviamente, cuando estos vehículos, además de realizar estas actividades, circulan por vías públicas, privadas o de uso común, también deben ir provistos del correspondiente SOA.

.

