



Boletín nº 4/11
7 de abril de 2011

Asunto C-484/09
DERECHO A INDEMNIZACIÓN EN CASO DE INEXISTENCIA DE CULPA IMPUTABLE A LOS CONDUCTORES – RESPONSABILIDAD POR RIESGO

por
María José Fernández Martín



Nemo mortalibus omnibus horus sapit

Asunto C-484/09

El 5 de agosto de 2000, el ciclomotor conducido por el Sr. Carvalho colisionó con el vehículo ligero de pasajeros conducido por el Sr. Nogueira Teixeira. El Sr. Carvalho sufrió un traumatismo craneal, fue hospitalizado y tuvo que guardar cama durante varios meses. Desde entonces, ha quedado imposibilitado para ejercer cualquier profesión.

A raíz del accidente, el Sr. Carvalho ejerció una acción contra Europea de Seguros, aseguradora del Sr. Nogueira Teixeira por la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles. Mediante dicha acción, el Sr. Carvalho solicita una indemnización de 154.456,36 euros por los daños patrimoniales y no patrimoniales que afirma haber sufrido como consecuencia de dicho accidente.

El órgano jurisdiccional remitente afirma que no puede imputarse culpa a ninguno de los dos conductores. Señala que, al subsistir dudas sobre el grado de contribución al daño de los vehículos implicados en el accidente, debe aplicarse el artículo 506, apartado 2, del Código Civil portugués, que fija en un 50 % la proporción de la responsabilidad civil atribuible a cada uno de los conductores.

Según dicho órgano jurisdiccional, la responsabilidad del conductor del vehículo que ha causado los daños resulta proporcionalmente limitada por la contribución del vehículo de la víctima a la producción de dichos daños. La limitación de esta responsabilidad supone una limitación proporcional de la indemnización que la víctima debe recibir de Europea de Seguros, en virtud del seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles.

El órgano jurisdiccional remitente estima que la circunstancia de que un conductor que sea víctima de un accidente haya contribuido a la producción de los daños derivados de la colisión no le priva de su condición de persona damnificada en el sentido del artículo 1, apartado 2, de la Primera Directiva. Considera, por consiguiente, que el conductor que también tenga la condición de víctima puede acogerse, en lo que atañe a la indemnización de los daños corporales que haya sufrido, al principio de protección de las víctimas de accidentes de circulación consagrado por el Tribunal de Justicia en su sentencia de 30 de junio de 2005, Candolin y otros (C-537/03, Rec. p. I-5745).

El órgano jurisdiccional remitente añade que, sobre la base de este principio, el Tribunal de Justicia ha declarado que las normativas nacionales que permitan reducir o limitar la indemnización de las víctimas de accidentes de circulación por haber contribuido a la producción de los daños que hayan sufrido son contrarias al Derecho de la Unión, en la medida en que privan de efecto útil a los artículos 3, apartado 1, de la Primera Directiva, 2, apartado 1, de la Segunda Directiva y 1 de la Tercera Directiva.

El mismo órgano jurisdiccional subraya que el Tribunal de Justicia, si bien reconoce que el ámbito de la responsabilidad civil sigue siendo competencia de los Estados miembros, no deja de señalar que deben ejercer esta competencia respetando el Derecho de la Unión, que sólo permite la reducción de la indemnización de la víctima en virtud del seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles en supuestos excepcionales y en función de una apreciación individual.

Habida cuenta de esta jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el órgano jurisdiccional remitente alberga dudas sobre la compatibilidad del régimen de responsabilidad civil aplicable en el litigio principal con las disposiciones del Derecho de la Unión antes mencionadas.

Se plantea la interpretación de si a la luz de los artículos 3.1 de la Directiva 72/166/CEE, 2.1 de la Directiva 84/5/CEE y 1 de la Directiva 90/232/CEE existe un derecho a la limitación de la indemnización por contribución del perjudicado a la producción de daños. Se pide la interpretación de dichos preceptos en el sentido de que, en el supuesto en que una colisión entre dos vehículos cause daños sin que pueda imputarse culpa a los conductores, no se opone a una normativa nacional que distribuye la responsabilidad por dichos daños en proporción al grado en que haya contribuido a su producción cada uno de los vehículos y, en caso de duda a este respecto, considera de igual medida dicho grado de contribución.

Lengua de procedimiento: portugués Órgano jurisdiccional remitente Tribunal da Relação do Porto Partes en el procedimiento principal Demandante: Manuel Carvalho Ferreira Santos Demandada: Companhia Europeia de Seguros, S.A. Objeto Petición de decisión prejudicial Tribunal da Relação do Porto Interpretación del artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, así como del artículo 2, apartado 1, de la Directiva 84/5/CEE del Consejo, de 30 de diciembre de 1983, Segunda Directiva y del artículo 1 de la Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990, Tercera Directiva





Cuestión prejudicial En caso de colisión entre vehículos y cuando el accidente, del que han resultado daños corporales y materiales para uno de los conductores (el lesionado, que reclama indemnización), no pueda imputarse a ninguno de los conductores a título de culpa, ¿es contraria al Derecho comunitario y, en concreto, al artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166, (1) al artículo 2, apartado 1, de la Directiva 84/5 (2) y al artículo 1 de la Directiva 90/232, (3) en la interpretación que de estas disposiciones viene realizando el Tribunal de Justicia, la posibilidad de establecer un reparto de la responsabilidad por riesgo (artículo 506, apartados 1 y 2, del Código Civil) que tiene reflejo directo en la cuantía de la indemnización que debe atribuirse al lesionado por los daños patrimoniales y no patrimoniales derivados de las lesiones corporales sufridas, por cuanto implica la reducción de esta cuantía en igual proporción?

Tal normativa no implica que se excluya de oficio ni se limite de manera desproporcionada el derecho de las víctimas a ser indemnizadas por el seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, ya que se limita a prever que la responsabilidad civil se reparta proporcionalmente en función de la contribución de cada uno de los vehículos a la producción de los daños, con la consiguiente incidencia en el importe de la indemnización.

El Tribunal de Justicia resuelve la cuestión prejudicial planteada sobre la interpretación de los artículos 3.1 de la Directiva 72/166/CEE, 2.1 de la Directiva 84/5/CEE y 1 de la Directiva 90/232/CEE (Primera, Segunda y Tercera Directiva relativas a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles), presentada en el marco de un litigio entre un particular y una compañía aseguradora en relación con la indemnización por ésta, en concepto de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, de los daños sufridos por aquél como consecuencia de una colisión entre su vehículo y un vehículo con responsabilidad civil asegurada por dicha compañía.

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda) de 17 de marzo de 2011, en el [Asunto C-484/09](#) (Carvalho Ferreira Santos): Procedimiento prejudicial – Directiva 72/166/CEE – Artículo 3, apartado 1 – Directiva 84/5/CEE – Artículo 2, apartado 1 – Directiva 90/232/CEE – Artículo 1 – Derecho a indemnización por el seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles – Requisitos para su limitación – Contribución al daño – Inexistencia de culpa imputable a los conductores – Responsabilidad por riesgo. (2011/C 139/10)

Fallo del Tribunal: "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, el artículo 2, apartado 1, 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, y el artículo 1 de la [Directiva 90/232/CEE del Consejo](#), de 14 de mayo de 1990, Tercera Directiva relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, deben interpretarse en el sentido de que no se oponen a una normativa nacional que, en los supuestos en que una colisión entre dos vehículos cause daños sin que pueda imputarse culpa a los conductores, distribuye la responsabilidad por dichos daños en proporción al grado en que haya contribuido a su producción cada uno de los vehículos y, en caso de duda a este respecto, considera de igual medida dicho grado de contribución."(1) DO C 37, de 13.2.2010.

Argumentación del fallo dictado en la Sentencia

El órgano jurisdiccional remitente pide que se dilucide si los artículos 3, apartado 1, de la Primera Directiva, 2, apartado 1, de la Segunda Directiva y 1 de la Tercera Directiva deben interpretarse en el sentido de que se oponen a una normativa nacional que, en los supuestos en que una colisión entre dos vehículos cause daños sin que pueda imputarse culpa a los conductores, distribuye la responsabilidad por dichos daños en proporción al grado en que haya contribuido a su producción cada uno de los vehículos y, en caso de duda a este respecto, considera de igual medida dicho grado de contribución, conforme determina la legislación portuguesa en los artículos 483 y 499 del Código Civil portugués, y en cuanto a la proporción de la responsabilidad civil constatada en virtud del artículo 506 de dicho Código.

El objeto de las Directivas Primera y Segunda no es armonizar los regímenes de responsabilidad civil de los Estados miembros sino regular la extensión del seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y no el régimen de responsabilidad civil aplicable en los accidentes en los que intervengan estos vehículos.

La compatibilidad con el Derecho de la Unión de los criterios de imputación del daño definidos por el Derecho nacional sobre la responsabilidad civil no se encuadra en el ámbito de aplicación de las Directivas Primera y Segunda. Asimismo, la aplicación de estas Directivas presupone que la cuestión de la determinación de la extensión de los daños reparables haya sido ya resuelta por el Derecho de la responsabilidad civil. Como ya quedó determinado en anteriores sentencias tales como: sentencias de 28 de marzo de 1996, Ruiz Bernáldez, C-129/94, Rec. p. I-1829, apartado 13, y de 14 de septiembre de 2000, Mendes Ferreira y Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Rec. p. I-6711, apartado 24





El artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, tal como fue precisado y completado por las Directivas Segunda y Tercera, obliga a los Estados miembros a garantizar que la responsabilidad civil relativa a la circulación de los vehículos con estacionamiento habitual en su territorio esté cubierta por un seguro y precisa, en particular, los tipos de daños y los terceros perjudicados que debe cubrir dicho seguro (sentencia Mendes Ferreira y Delgado Correia Ferreira, antes citada, apartado 27).

el legislador de la Unión no deseaba precisar el tipo de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos -por culpa o por riesgo- que debe quedar cubierta por el seguro obligatorio. Sin embargo, los Estados miembros están obligados a garantizar que la responsabilidad civil aplicable según su Derecho nacional esté cubierta por un seguro conforme con las disposiciones de las tres Directivas antes citadas (sentencia Farrell, antes citada, apartado 33). Por lo tanto, las disposiciones nacionales del Derecho de la responsabilidad civil que regulan la indemnización de los siniestros que resulten de la circulación de los vehículos no pueden privar a las citadas disposiciones de su efecto útil (sentencias, antes citada, Candolin y otros, apartado 28, y Farrell, apartado 34).

Sucedería así si la responsabilidad de la víctima por los daños que ha sufrido, tal como se desprenda de la apreciación, conforme al Derecho nacional de la responsabilidad civil, de su contribución a la producción de dichos daños, tuviera por consecuencia excluir de oficio o limitar de manera desproporcionada su derecho a ser indemnizado, por el seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, de los daños de los que sea responsable el asegurado.

A este respecto, el Tribunal de Justicia ha declarado que una normativa nacional, definida con arreglo a criterios generales y abstractos, no puede denegar al ocupante o limitar de manera desproporcionada el derecho a ser indemnizado por el seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, por el mero hecho de haber contribuido a la realización del daño. Tan sólo en circunstancias excepcionales, sobre la base de una apreciación individual y en observancia del Derecho comunitario puede limitarse, de manera proporcionada, el alcance de tal derecho (sentencias, antes citadas, Candolin y otros, apartado 30, y Farrell, apartado 35).

En el presente caso, el litigio principal versa sobre la indemnización, en concepto de responsabilidad civil, de los daños sufridos por el conductor de un vehículo automóvil como consecuencia de una colisión entre éste y otro vehículo automóvil, en un contexto en el que no puede imputarse culpa a ninguno de los conductores. Conforme al artículo 506, apartado 1, del Código Civil portugués, si de la colisión entre dos vehículos resultan daños, sin que pueda imputarse culpa a ninguno de los conductores, la responsabilidad civil de éstos se reparte en la proporción en que cada uno de los vehículos haya contribuido a los daños. En caso de duda sobre el grado de contribución de los vehículos a la producción de los daños, el apartado 2 de dicho artículo prevé que se considere de igual medida.

En otras palabras, la normativa nacional aplicable en el litigio principal pretende repartir la responsabilidad civil de los daños causados en caso de colisión entre dos vehículos automóviles, cuando no pueda imputarse culpa a los conductores. Este reparto de responsabilidad determina la indemnización exigible a cada uno de los conductores, en virtud de su responsabilidad civil respectiva, por los daños causados por la colisión. El código Civil portugués se limita a prever que la responsabilidad civil se reparta proporcionalmente en función de la contribución de cada uno de los vehículos a la producción de los daños, con la consiguiente incidencia en el importe de la indemnización.

Por lo tanto, procede señalar que esta disposición no afecta a la garantía, prevista por el Derecho de la Unión, de que el régimen de responsabilidad civil aplicable en virtud del Derecho nacional quede cubierto por un seguro conforme con las disposiciones de las tres Directivas citadas.

Habida cuenta de las anteriores consideraciones, procede responder a la cuestión planteada que los artículos 3, apartado 1, de la Primera Directiva, 2, apartado 1, de la Segunda Directiva y 1 de la Tercera Directiva deben interpretarse en el sentido de que no se oponen a una normativa nacional que, en los supuestos en que una colisión entre dos vehículos cause daños sin que pueda imputarse culpa a los conductores, distribuye la responsabilidad por dichos daños en proporción al grado en que haya contribuido a su producción cada uno de los vehículos y, en caso de duda a este respecto, considera de igual medida dicho grado de contribución.

EL RINCÓN DE LA SONRISA; Necesidad de empuje

A las 3.00 de la madrugada, suena el timbre de la casa; abre la puerta el dueño y al abrir se encuentra con un completo desconocido y borracho diciéndole:

¿ Buenag nocheggg Señor, por bavor, bodría bajar ambuujarme un poco, verá ej que... ?

El señor le interrumpe indignado:

- ¿Pero "tustastontookeeee" No me toques los coj....tontolabaaa, pero... ¿como te atreves a llamar a esta hora?. ¿Sabes que dentro de tres horas me tengo que levantar, eh? ¡Así que,deja de molestar y búscate la vida.... s!

El borracho se disculpa y se va obediente y cabizbajo.

El dueño de la casa regresa a su cuarto, se queda insomne y empieza a sentir un poco de remordimiento de conciencia y piensa:-

"¿Y si me hubiera pasado a mí? ¿Si mi coche se quedara tirado en medio de la madrugada y nadie me ayudara a empujarle?.

Sabe Dios lo lejos que estará ese tío de su casa... ¿. Aunque lo mejor es que no conduzca en su estado. Joder...venga, hay que ser solidario".

Total, que decide salir a buscar al borracho. Abre la puerta y ya no había nadie, mira hacia el parque de enfrente medio a oscuras, y grita:

- ¿¿Ehh!!.....Dónde esta el que necesita que le empujeeeeennn??... ...

Y en eso, se oye a lo lejos al borracho decir:

- Aquiiiiiiiiiiiiiiii!!!... En los golumpioooooossss!!!

