

Conductor versus ocupante de un vehículo

José A. Badillo Arias

Asesor

Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones

En este trabajo, basado esencialmente en una sentencia de la Audiencia Provincial de Cartagena y en una cuestión prejudicial planteada ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) por un tribunal de los Países Bajos, queremos profundizar sobre la consideración de lo que debe entenderse como conductor de un vehículo .

La cuestión, en principio, pudiera parecer que no tiene transcendencia, pues conductor es el que va al mando del vehículo y el que asume, en su caso, la responsabilidad de los daños ocasionados a terceros, incluidos los ocupantes del vehículo. Por otro lado, en un seguro de responsabilidad en la circulación de vehículos a motor, como es el que obligatoriamente debemos suscribir en nuestro país (SOA), el conductor responsable de un accidente de circulación está excluido de cobertura, puesto que, en tal caso, no se daría el requisito de la alteridad y, por tanto, no estaría cubierto por dicho seguro, tal como establece el artículo 5.1 de la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (LRCSCVM), que excluye los daños ocasionados al conductor responsable de un accidente de circulación.

No obstante, el interés de la cuestión, que es objeto de análisis en la sentencia indicada y en la cuestión prejudicial planteada al TJUE, reside en que en los supuestos analizados en ambos casos por determinados comportamientos irregulares de alguno de los ocupantes de un vehículo (no conductores), se producen graves daños personales al conductor -que estaría excluido de cobertura-. En tales casos, lo que se pretende es que el ocupante se considere conductor, al ser el culpable del accidente, y el conductor lesionado se considere ocupante, con la finalidad de que esté cubierto por el seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.



La Sentencia de 9 de mayo de 2023, de la Sección Quinta de la Audiencia Provincial de Cartagena, determinó que el ocupante de un vehículo que, en un momento determinado, dio un volantazo, debía ser considerado como conductor y, a su vez, el conductor del vehículo que resultó gravemente lesionado, tenía la consideración de ocupante y, por tanto, estaba cubierto por el seguro obligatorio del vehículo que conducía.

La Sentencia de la Audiencia Provincial de Cartagena de 9 de mayo de 2023

La Sentencia de 9 de mayo de 2023, de la Sección Quinta de la Audiencia Provincial de Cartagena, determinó que el ocupante de un vehículo que, en un momento determinado, dio un volantazo, debía ser considerado como conductor y, a su vez, el conductor del vehículo que resultó gravemente lesionado, tenía la consideración de ocupante y, por tanto, estaba cubierto por el seguro obligatorio del vehículo que conducía.

En dicha sentencia se indica que el ocupante giró el volante del vehículo para que tomara una salida, lo que motivó la pérdida de control sobre el vehículo y, finalmente, el accidente en el que resultó gravemente lesionado su conductor. El atestado indica que se ocasionó por «la modificación de la trayectoria del vehículo por intervención sobre el volante del usuario del asiento delantero derecho». El conductor del vehículo demandó a la aseguradora del propio vehículo, sosteniendo que, en el momento del accidente, debe ser considerado tercero (ocupante) del vehículo, al no intervenir en el accidente.

La Sala concluye que, efectivamente, el demandante no tiene la consideración de conductor en el momento en el que se ocasiona la pérdida de control del coche, sino de un tercero afectado por el accidente ocasionado por un vehículo asegurado y, por tanto, cubierto por el SOA. Por ello, condenó a la entidad aseguradora a indemnizar sus daños.

La Cuestión Prejudicial C-490/24 planteada al TJUE

El pasado 12 de julio, en un caso similar, se planteó al TJUE la Cuestión Prejudicial C-490/24 por parte de la Corte Suprema de los Países Bajos, que está pendiente de resolver por parte del Tribunal Europeo.

Al igual que en el caso analizado en la SAP de Cartagena, el demandante, conductor del vehículo, reclamó a la aseguradora Nationale Nederlanden por el seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. Dicha reclamación fue denegada porque la póliza contratada, conforme a la ley de responsabilidad civil de los Países Bajos, no cubre los daños al conductor del vehículo al estar excluido por tratarse de un seguro de responsabilidad civil.

Los tribunales de los Países Bajos, ante las dudas surgidas, plantean al TJUE, en síntesis, si el seguro obligatorio de responsabilidad civil debe cubrir los daños y perjuicios del conductor (inicial) en caso de que un ocupante intervenga en el control del vehículo y se produzca un accidente como consecuencia de esa intervención.

Hechos que dan lugar a la cuestión prejudicial

A finales de 2016 se produjo un accidente de circulación con una furgoneta de pasajeros perteneciente a un club de fútbol. El club había asegurado el vehículo contra el riesgo de responsabilidad civil, de conformidad con la Ley del seguro de responsabilidad civil en materia de vehículos de motor (WAM) de los Países Bajos, con Reaal Schadeverzekering N. V. Posteriormente, Reaal se fusionó con Nationale Nederlanden.

El vehículo se utilizaba para que los jugadores del club pudieran desplazarse hasta y desde los terrenos del club. En la fecha del accidente, el demandante, junto con algunos compañeros de equipo, tenían el vehículo a su disposición.

El demandante y sus compañeros de equipo se dirigían en el vehículo a las instalaciones de otro club de fútbol después de disputar un partido como visitante. Allí se encontraron con un antiguo entrenador suyo que se subió al vehículo para asistir a una fiesta en un tercer club de fútbol. El demandante se sentó al volante del vehículo, sus

compañeros de equipo se sentaron a su lado y detrás de él, y el entrenador se sentó en la parte trasera derecha del vehículo.

Cuando el vehículo conducido por el demandante circulaba por una carretera convencional, el entrenador accionó repentinamente el freno de mano del vehículo. En ese momento el vehículo circulaba a unos 70 km/h.

Como consecuencia de accionar el freno de mano durante la marcha, las ruedas traseras del vehículo se bloquearon y el vehículo sufrió un deslizamiento transversal incontrolado, colisionando con un pilar de hormigón del viaducto ferroviario situado a la derecha de la carretera. A continuación, el vehículo giró sobre su eje en el carril derecho y se detuvo en el carril izquierdo; al tiempo, la parte trasera del vehículo colisionó de nuevo con otro pilar y el demandante y el compañero de equipo sentado a su lado salieron despedidos del vehículo, sufriendo ambos lesiones muy graves.

El compañero de equipo que iba sentado al lado del demandante falleció en el hospital al día siguiente del accidente a causa de las lesiones sufridas, mientras que el demandante fue hospitalizado con lesiones que ponían en riesgo su vida.

Reclamación del demandante (conductor de vehículo)

El demandante, conductor del vehículo, reclamó a la aseguradora Nationale Nederlanden por el seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. Dicha reclamación fue denegada porque la póliza contratada conforme a la WAM no cubre daños al conductor del vehículo, al estar excluido por tratarse de un seguro de responsabilidad civil.

En el procedimiento parcial relativo al siniestro, el demandante solicitó que se declarase que Nationale Nederlanden es responsable de los daños sufridos por el demandante y de los que este sufra en el futuro. A este respecto alegó, entre otras cosas, que la exclusión de responsabilidad por los daños infligidos al conductor del vehículo causante del accidente, contemplada en el artículo 4, apartado 1, de la WAM, no es de aplicación en el presente asunto. Aunque el demandante seguía al volante del vehículo en el momento del accidente, ya no podía considerarse de hecho como conductor en el sentido de la WAM porque, al tirar del freno de mano, el entrenador actuó como conductor del vehículo.

Sentencias de los tribunales de Países Bajos

El Tribunal de Primera Instancia de Países Bajos estimó las pretensiones del demandante, sosteniendo que ya no podía ser considerado conductor en el sentido del artículo 4, apartado 1, de la WAM, por lo que Nationale Nederlanden está obligada, en principio, a indemnizarle por los daños y perjuicios sufridos.

Tras el recurso de apelación de Nationale Nederlanden, el tribunal de apelación anuló la sentencia del procedimiento parcial y desestimó las pretensiones del demandante en la medida en que se basaban en la cobertura contemplada en la WAM. Para este tribunal, aun cuando la persona que accionó el freno de mano actuó de este modo como conductor, ello no significa que la persona que iba sentada al volante dejara de ser el conductor. De este modo, considera que el demandante no perdió su condición de conductor desde el momento en que se accionó el freno de mano, de resultas de lo cual ya no podría ser considerado conductor en el momento del accidente, puesto que, a fin de cuentas, el demandante seguía siendo la persona que, ocupando el asiento del conductor, estaba al volante, ponía el vehículo en movimiento y determinaba la velocidad y la dirección de la marcha. Manejaba los mandos del vehículo y esta circunstancia no se vio alterada por el hecho de que el entrenador tirara repentinamente del freno de mano y, por tanto, realizara también una acción de conducción.

Cuestión prejudicial planteada

Comoquiera que ni la jurisprudencia del Tribunal de Justicia del Benelux proporciona respaldo alguno para la interpretación del concepto de conductor realizada por el *rechtbank*¹, ni tampoco la del Tribunal de Justicia de la UE ante el recurso correspondiente, la Corte Suprema de los Países Bajos plantea las siguientes cuestiones prejudiciales:

1. ¿Debe interpretarse el artículo 12, apartado 1, de la Directiva 2009/103 codificada, en el sentido de que el seguro obligatorio de responsabilidad civil debe cubrir los daños y perjuicios del conductor (inicial) en caso de que un ocupante intervenga en el control del vehículo y se produzca un accidente como consecuencia de esa intervención?
2. En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión prejudicial, ¿se derivan del derecho de la Unión requisitos concretos que el juez nacional deba tener en cuenta para determinar si un conductor, en el sentido del artículo 12, apartado 1, de la Directiva 2009/103 codificada, ha perdido la condición de conductor en las circunstancias del caso y puede acogerse a la protección de los ocupantes en virtud de la norma general?

Comentario y conclusiones

El problema que se plantea, tanto en la sentencia de la AP de Cartagena como en la cuestión prejudicial es claro: el ocupante de un vehículo, en un momento determinado, comete una imprudencia y provoca un accidente de circulación. El conductor del vehículo, que resulta lesionado, reclama sus daños a la aseguradora de responsabilidad civil de la circulación de dicho vehículo.

Como se ha dicho, lo que se pretende, en definitiva, es que, en estos casos, se considere al conductor como ocupante del vehículo y al ocupante como conductor, de tal forma que el conductor inicial sea resarcido de sus daños.

A nuestro juicio, si así se entendiera, se infringiría el artículo 5.1 de la LRCSCVM, que excluye de cobertura del seguro obligatorio de circulación los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o el fallecimiento del conductor del vehículo causante del accidente.

Mantener la tesis contraria supondría permitir que, en cualquier supuesto donde un factor ajeno al conductor del vehículo causante del accidente que pudiera contribuir a su causación, convirtiera al conductor en ocupante, infringiendo el citado artículo 5.1 LRCSCVM. Supondría esto dejar a la interpretación de cada juzgado o tribunal la decisión de cuándo se aplica o no la exclusión prevista en este artículo, creando con ello una gran inseguridad jurídica en el ámbito de la responsabilidad civil automovilística.

Pensamos que el citado artículo 5.1 LRCSCVM es claro, puesto que es la persona que maneja el vehículo responsable del accidente la que queda excluida de indemnización por los daños que pueda sufrir, no pudiendo cambiar su condición por el mero hecho de que exista una circunstancias ajena que pueda haber concurrido en el devenir del accidente; pensemos, por ejemplo, en los supuestos de accidentes que ocurren por culpa de un peatón, por la intervención de un animal que cruza de forma súbita la calzada, por la entrada de una avispa en el vehículo o, incluso, por deslumbramiento del sol, supuestos en los que, al igual que sucedió en el caso que nos ocupa, el conductor puede verse afectado de forma momentánea por un factor ajeno a su propia actuación.

¹ Corte, tribunal.

Así es como ha interpretado nuestro Tribunal Supremo el artículo 5.1 LRCSCVM, entre otras, en la Sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo Civil, Sección 1ª, Sentencia núm. 1023/2008 de 3 noviembre: *El seguro de suscripción obligatoria cubre, dentro de los límites establecidos, la responsabilidad civil en que pueda incurrir el conductor de un vehículo de motor por los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación (artículos 1 y 2 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor). El sujeto asegurado es el conductor y el objeto del aseguramiento los daños que cause, disponiendo el artículo 5.1 que la cobertura del seguro obligatorio no alcanzará a los daños ocasionados a la persona del conductor del vehículo asegurado. Lo que cubre, y a lo que se obliga el asegurador, dentro de los límites establecidos, es el riesgo del nacimiento a cargo del asegurado de la obligación de indemnizar a un tercero los daños y perjuicios causados por el hecho de la circulación, de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurado, conforme a Derecho (artículo 73 de la Ley del Contrato de Seguro). Esta conclusión queda definitivamente aclarada -si hubiera alguna duda- en el Reglamento sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor aprobado por Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, en cuyo art. 10.1 se excluye de la cobertura del seguro de suscripción obligatoria a «todos los daños y perjuicios ocasionados por lesiones o fallecimiento del conductor del vehículo causante del siniestro». No se trata de un Reglamento que interprete la Ley de la que resulta con efectos desde la fecha en que se publica, ni de que incorpore supuestos de exclusión que no resultaran de lo que en ella se dispone. Se limita, en realidad, a expresar con mayor claridad lo que de ella resulta (STS Sala 3ª C-Ad de 15 de abril de 2002). En el mismo sentido, la reforma del artículo 5 de la LRCSCVM operada por Ley 21/2007, de 11 de julio, ha despejado las dudas existentes, pues con arreglo a la nueva redacción se dispone que «la cobertura del seguro de suscripción obligatoria no alcanzará a los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o fallecimiento del conductor del vehículo causante del accidente».*

En los casos analizados nos encontramos ante hechos de terceros que, por estar dentro del riesgo circulatorio, se entienden, generalmente, como una fuerza mayor interna de este riesgo, también llamado caso fortuito, que no exoneran de responsabilidad civil al conductor del vehículo y a la entidad aseguradora de responsabilidad civil, pero que, en ningún caso, modifican la condición del conductor del vehículo.

Por otro lado, el Anexo I del Real Decreto Legislativo 6/2015 por el que se aprueba la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, punto 1, se define el concepto de conductor como aquella *Persona que, con las excepciones del párrafo segundo del punto 4 maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo, o a cuyo cargo está un animal o animales. En vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, tiene la consideración de conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales.*

En los accidentes analizados no hay duda de que quienes manejaban el mecanismo de dirección e iban al mando de los vehículos eran los demandantes, que ocupaban el asiento delantero izquierdo, lugar destinado al conductor, y asimismo eran quienes podían accionar todos los medios de dirección del vehículo, tales como pedales, frenos, palanca de cambio de marchas, iluminación y, en general, todos los elementos tendentes a facilitar su avance y retroceso.

En definitiva, el conductor es el que tiene en todo momento el control del vehículo. Así, el ocupante que de forma repentina acciona el freno de mano o el volante no tiene el control del vehículo ni de sus medios de dirección y menos aún priva de su condición al conductor inicial del vehículo. Decir lo contrario, además de crear inseguridad jurídica, supondría modificar lo previsto en la norma y dar cabida a múltiples interpretaciones donde, ante cualquier injerencia de un ocupante del vehículo distinto al conductor, pudieran intercambiarse la posición originaria de los mismos dentro del vehículo para, con ello, manejar el contenido de las normas y, por ende, el resultado de la protección ofrecida por el seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.

Por tanto, aunque pensamos que no se puede cambiar la condición de conductor por el mero hecho de que exista una circunstancia ajena que pueda haber concurrido en el devenir del accidente, no cabe duda de que nos encontramos ante un asunto controvertido, por lo que estaremos expectantes a lo que finalmente resuelvan los tribunales. Además, el asunto despierta interés porque la sentencia de la AP de Cartagena está recurrida ante nuestro Tribunal Supremo y, por otro lado, se tiene que pronunciar el TJUE en la cuestión prejudicial que se le ha planteado por parte de la Corte Suprema de los Países Bajos.

Por ello, nos planteamos qué ocurriría si se pronuncia antes el Tribunal Supremo español e interpreta esta cuestión de forma distinta a como lo haría después el TJUE. No olvidemos que la jurisprudencia del TJUE es de obligado cumplimiento para nuestros tribunales y constituye fuente del derecho para los Estados miembros. Quizá lo razonable sería que el Tribunal Supremo, si tiene conocimiento de esta cuestión judicial -que suponemos lo tendrá-, espere la decisión del TJUE y actúe en consecuencia.