SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera)
de 19 de abril de 2007 *

En el asunto C-356/05,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 234 CE, por la High Court (Irlanda), mediante resolución de 30 de julio de 2004, recibida en el Tribunal de Justicia el 23 de septiembre de 2005, en el procedimiento entre

Elaine Farrell

y

Alan Whitty,

Minister for the Environment,

* Lengua de procedimiento: inglés.

Ireland,

Attorney General,

Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI),

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

integrado por el Sr. P. Jann, Presidente de Sala, y los Sres. E. Juhász (Ponente), J.N.Cunha Rodrigues, K. Schiemann y E. Levits, Jueces;

Abogado General: Sra. C. Stix-Hackl;
Secretario: Sr. J. Swedenborg, administrador;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 7 de septiembre de 2006;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre de Elaine Farrell, por los Sres. E. McCullough, SC, C. McCarthy, BL, y C. Murphy, Barrister, designados por el Sr. M. O'Shea, Solicitor;

— en nombre del Minister for the Environment, Ireland y el Attorney General, por los Sres. E. Fitzsimons, K. McMeel, D. Maloney y D. O'Hagan, en calidad de agentes;

— en nombre del Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI), por el Sr. E. Gleeson, SC, designado por la Sra. P. Boyd, Solicitor;

— en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas por la Sra. N. Yerrell, en calidad de agente;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 5 de octubre de 2006;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial versa sobre la interpretación del 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 (DO L 129, p. 33; en lo sucesivo, «Tercera Directiva»).

2 Dicha petición se presentó en el marco del litigio entre la Sra. Farell, por una parte, y el Sr. Whitty y el Minister for the Environment, Ireland y el Attorney General (en lo sucesivo, «Ireland»), y el Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI) (en lo sucesivo, el «MIBI»), por otra.

Marco jurídico

Normativa comunitaria

3 A tenor del artículo 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 del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO L 103, p. 1; EE 13/02, p. 113), modificada por la Tercera Directiva (en lo sucesivo, «Primera Directiva»), se entiende por «vehículo: todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea, así como los remolques, incluso no enganchados».

4 El artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva establece:

«Cada Estado miembro adoptará todas las medidas oportunas [...] para que la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio, sea cubierta mediante un seguro. Los daños que se cubran, así como las modalidades de dicho seguro, se determinarán en el marco de tales medidas.»

5 El artículo 1, apartado 4, párrafos primero y tercero, 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 (DO 1984, L 8, p. 17; EE 13/15, p. 244), modificada por la Tercera Directiva (en lo sucesivo, «Segunda Directiva»), dispone:

«Cada Estado miembro creará o autorizará un organismo que tendrá por misión reparar, al menos hasta los límites de la obligación del aseguramiento, los daños materiales o corporales causados por un vehículo no identificado o por el cual no

haya sido satisfecha la obligación de aseguramiento mencionada en el apartado 1. Dicha disposición no obstará al derecho de los Estados miembros de dar o no a la intervención de dicho organismo un carácter subsidiario, así como al de reglamentar los recursos entre dicho organismo y el o los responsables del siniestro y de otros aseguradores u organismos de seguridad social obligados a indemnizar a la víctima por el mismo siniestro. No obstante, los Estados miembros no podrán autorizar al mencionado organismo a condicionar el pago de la indemnización a la demostración por parte de la víctima, sea cual fuere la forma, de que la persona responsable no puede pagar o se niega a hacerlo.

[...]

Sin embargo, los Estados miembros podrán excluir de la intervención de dicho organismo a las personas que ocupen asiento por propia voluntad en el coche que haya causado el daño, cuando el organismo pueda probar que dichas personas sabían que el vehículo no estaba asegurado.»

6 Según el artículo 2, apartado 1, de la Segunda Directiva:

«Cada Estado miembro tomará las medidas apropiadas para que toda disposición legal o cláusula contractual que esté contenida en un póliza de seguros librada de

conformidad con el apartado 1 del artículo 3 de la [Primera Directiva], que excluye del seguro la utilización o la conducción de vehículos por:

— personas que no estén ni expresa ni implícitamente autorizadas para ello,

o

— personas no titulares de un permiso que les permita conducir el vehículo de que se trate,

o

— personas que no cumplan las obligaciones legales de orden técnico referentes al estado y seguridad del vehículo de que se trate,

sea reputada sin efecto en lo que se refiere al recurso de los terceros, víctimas de un siniestro, para la aplicación del apartado 1 del artículo 3 de la [Primera Directiva].

Sin embargo, la disposición o la cláusula mencionada en el primer guión podrá ser opuesta a las personas que ocupen asiento por voluntad propia en el vehículo que haya causado el daño, cuando el asegurador pueda probar que sabían que el vehículo era robado.

Los Estados miembros tendrán la facultad –para los siniestros sobrevenidos en su territorio– de no aplicar la disposición del primer párrafo si, y en la medida en que, la víctima pueda conseguir la indemnización de su perjuicio de un organismo de seguridad social.»

7 A tenor de los considerandos segundo a quinto de la Tercera Directiva:

«Considerando que el artículo 3 de la [Primera] Directiva obliga a cada Estado miembro a adoptar todas las medidas oportunas para garantizar que la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio esté cubierta por un seguro; que los daños cubiertos y los términos y las condiciones del seguro deben determinarse con arreglo a dichas medidas;

Considerando que la [Segunda Directiva] redujo considerablemente las diferencias entre los Estados miembros en lo relativo al nivel y al contenido del seguro obligatorio de responsabilidad civil; que, sin embargo, aún existen importantes diferencias en la cobertura de tal seguro;

Considerando que es necesario garantizar a las víctimas de accidentes automovilísticos un trato comparable, sea cual fuere el lugar de la Comunidad en que haya ocurrido el accidente;

Considerando, en particular, que existen lagunas legales en lo que respecta a la cobertura del seguro obligatorio de ocupantes de automóviles en algunos Estados miembros; que, con el fin de proteger a esta categoría, especialmente vulnerable, de posibles víctimas, conviene colmar tales lagunas».

8 Según el artículo 1 de la Tercera Directiva:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo segundo del apartado 1 del artículo 2 de la [Segunda Directiva], el seguro a que se hace referencia en el apartado 1 del artículo 3 de la [Primera Directiva] cubrirá la responsabilidad por daños corporales de todos los ocupantes, con excepción del conductor, derivados de la circulación de un vehículo.

A los efectos de la presente Directiva se entenderá por «vehículo» lo establecido en el artículo 1 de la [Primera Directiva]».

9 A tenor del artículo 6, apartado 2, de la Tercera Directiva, Irlanda disponía de un plazo que expiró el 31 de diciembre de 1998 para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 1 en lo relativo a los ocupantes traseros de las motocicletas y de un plazo que expiró el 31 de diciembre de 1995 para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 1 en lo referente a los demás vehículos.

Normativa nacional

10 De la resolución de remisión se desprende que la normativa pertinente está integrada, fundamentalmente, por los artículos 5, 56 y 65 (1) (a) de la Road Traffic Act 1961 (Ley de 1961 de circulación en vial), en su versión vigente en la fecha en que acaecieron los hechos del procedimiento principal (en lo sucesivo, la «Ley de 1961»), y el artículo 6 del (Road Traffic) (Compulsory Insurance) Regulations 1962 (Reglamento ministerial de 1962 relativo al seguro obligatorio de automóviles), en su versión modificada.

11 El tribunal remitente precisa que de dicha normativa se deduce que una persona que circule con un vehículo tiene que haber suscrito una póliza de seguro aprobada, con el fin de tener cubierta su responsabilidad por los daños corporales que sufran las personas que viajen en el vehículo, a excepción de las personas exentas. Las personas exentas son aquellas que solicitan la indemnización de un daño sufrido cuando se encontraban en un vehículo de un tipo diferente de los especificados por reglamento ministerial. En lo que se refiere a los vehículos especificados por el Ministro competente, debe suscribirse una póliza de seguro obligatorio de responsabilidad civil por los daños causados a las personas que viajan en dichos vehículos. Sin

embargo, el Ministro no está facultado para extender la obligación de suscribir una póliza de seguro a los daños causados a las personas que viajan en alguna parte del vehículo no diseñada ni fabricada con asientos para pasajeros.

Hechos del procedimiento principal y cuestiones prejudiciales

12 La Sra. Farrell fue víctima de un accidente de tráfico el 26 de enero de 1996. Viajaba en una camioneta que no estaba diseñada ni fabricada para transportar pasajeros en la parte de atrás. El Sr. Whitty, propietario y conductor del vehículo, perdió el control del mismo, que colisionó contra un muro. Dado que el vehículo no estaba equipado con asientos traseros, la Sra. Farell estaba sentada en el suelo del vehículo cuando se produjo el accidente.

13 Como quiera que el Sr. Whitty no estaba asegurado, la Sra. Farrell intentó obtener una indemnización del MIBI, al amparo de un convenio celebrado en 1988 entre este organismo y el Minister for the Environment (en lo sucesivo, «convenio»). En virtud de este convenio, el MIBI se había comprometido a indemnizar a las víctimas de accidentes de tráfico en los que hubiera intervenido un conductor que hubiera incumplido la exigencia de seguro obligatorio impuesta por la Ley de 1961.

14 Sin embargo, el MIBI se negó a indemnizar a la Sra. Farrell alegando que ésta viajaba en una parte del vehículo que no estaba diseñada ni fabricada para el transporte de

pasajeros. Consideró que la responsabilidad por los daños corporales sufridos por la demandante no estaba cubierta por un seguro obligatorio con arreglo a la Ley de 1961. Por consiguiente el convenio no era aplicable y el MIBI no estaba obligado a indemnizar a la Sra. Farrell ni a ejecutar la resolución dictada contra el Sr. Whitty.

15 En septiembre de 1997, la Sra. Farrell inició un procedimiento contra los demandados en el asunto principal. En julio de 2001 obtuvo una resolución condenando al Sr. Whitty. La evaluación de los daños fue pospuesta al momento de la decisión sobre el fondo. De hecho, mientras que la Sra. Farrell solicitaba una sentencia en la que se declarase que la legislación nacional en vigor en el momento del accidente no había incorporado correctamente todas las disposiciones pertinentes de la Primera Directiva y la Tercera Directiva y, en concreto, el artículo 1 de esta Tercera Directiva, el MIBI e Ireland rechazaron que las medidas nacionales en vigor en el momento de producirse el accidente no hubiesen incorporado correctamente dicho artículo, alegando este Estado miembro que la Tercera Directiva permitía no extender la obligación de suscribir un seguro de responsabilidad civil en relación con pasajeros que se encontrasen en una parte de un vehículo de tracción mecánica que no hubiera sido diseñada ni equipada con asientos para transportar pasajeros.

16 En estas circunstancias, la High Court resolvió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) Con arreglo al artículo 1 de la Tercera Directiva [...], ¿estaba obligada Irlanda, desde el 31 de diciembre de 1995 –fecha en la que, a más tardar, Irlanda debía

incorporar las disposiciones de la Tercera Directiva respecto a los ocupantes de vehículos automóviles distintos de las motocicletas– a establecer la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil por los daños causados a las personas que viajan en una parte de un vehículo automóvil no diseñada ni fabricada con asientos para pasajeros?

2) En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión, ¿confiere el artículo 1 de la Tercera Directiva derechos que los particulares puedan invocar directamente ante los órganos jurisdiccionales nacionales?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la primera cuestión

17 Mediante su primera cuestión el órgano jurisdiccional nacional desea esencialmente averiguar si el artículo 1 de la Tercera Directiva debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional en virtud de la cual el seguro obligatorio de responsabilidad civil de vehículos automóviles no cubre la responsabilidad por los daños causados a las personas que viajan en una parte de un vehículo automóvil no diseñada ni fabricada con asientos para pasajeros.

18 La Sra. Farrell y la Comisión de las Comunidades Europeas consideran esencialmente que el artículo 1 de la Tercera Directiva exige que el seguro obligatorio cubra, en todos los Estados miembros, los daños causados a las personas que viajen en una parte de un vehículo que no ha sido diseñada ni fabricada para transportar pasajeros ni equipada con asientos a tal fin.

19 Ireland, apoyada por el MIBI, opina lo contrario. Este Estado miembro alega, por una parte, que, dado que el concepto de «ocupante» no se define en la Tercera Directiva, corresponde a los Estados miembros definir qué personas de las que viajan en vehículos son consideradas ocupantes a efectos de esta Directiva y, por otra parte, que ésta no obliga a los Estados miembros a garantizar que se ha suscrito un seguro obligatorio para los daños corporales sufridos por las persona que viajen en cualquier parte de un vehículo no diseñado con asientos de pasajeros.

20 Dicho Estado añade que su criterio restrictivo se justifica en aras de la coherencia con la normativa relativa a la seguridad en carretera, puesto que la inclusión de tales personas en el ámbito de la garantía del seguro obligatorio daría lugar forzosamente a que el seguro asumiera la carga de un comportamiento deliberadamente peligroso. Añade que su criterio es conforme con la declaración conjunta del Consejo y de la Comisión que figura en el acta del Consejo en la fecha de adopción de su posición común sobre el proyecto de la Tercera Directiva. Según esta acta, el Consejo y la Comisión declararon que el artículo 1 de la Tercera Directiva no prejuzga las disposiciones de las normativas de los Estados miembros respecto a la indemnización a ocupantes responsables del accidente, que excedan del número permitido o transportados en un vehículo no diseñado para el transporte de personas distintas del conductor.

21 No puede acogerse la alegación de Ireland.

22 Procede constatar que, a tenor del artículo 1 de la Tercera Directiva, el seguro obligatorio cubre la responsabilidad por daños corporales causados a todos los ocupantes, con excepción del conductor, derivados de la circulación de un vehículo.

23 Puesto que este artículo confiere indiscutiblemente una cobertura del seguro a todos los ocupantes, sólo puede acogerse la tesis de Ireland en la medida en que las personas transportadas en un vehículo no diseñado para su transporte no puedan ser calificadas de «ocupantes».

24 Pues bien, sería contrario a los objetivos de la normativa comunitaria excluir del concepto de «ocupante» y, de esta forma, de la cobertura del seguro, a las personas que hayan sufrido daños al viajar en un vehículo no destinado a su transporte ni equipado para ello. En efecto, a tenor de los considerandos cuarto y quinto de la Tercera Directiva, esta normativa tiene por objeto, en particular, colmar las lagunas en la cobertura del seguro obligatorio de ocupantes de vehículos automóviles en algunos Estados miembros y proteger a esta categoría, especialmente vulnerable, de posibles víctimas, así como garantizar a las víctimas de accidentes automovilísticos un trato comparable, sea cual fuere el lugar de la Comunidad en que haya ocurrido el accidente.

25 Además, esta interpretación viene corroborada por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia. En efecto, el Tribunal de Justicia ya ha declarado que la Directivas Primera y

Segunda no imponían antes del 31 de diciembre de 1995, es decir, antes de que expirara el plazo de adaptación señalado a Irlanda por la Tercera Directiva, la obligación de establecer que el seguro obligatorio cubre los daños corporales causados a los ocupantes transportados en una zona del vehículo no acondicionada para el transporte en asientos de pasajeros. No obstante, el Tribunal de Justicia señaló que, a partir de esta fecha, el artículo 1 de la Tercera Directiva extendió la cobertura obligatoria impuesta por el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, tal como fue precisado y completado por la Segunda Directiva, a los daños corporales causados a los ocupantes distintos del conductor (véase el auto de 14 de octubre de 2002, Withers, C-158/01, Rec. p. I-8301, apartados 20 y 21).

26 Además, como se desprende de esta jurisprudencia, cuando el Tribunal de Justicia se ha expresado sobre los daños corporales causados a las personas transportadas en una parte de un vehículo no acondicionada para su transporte, consideró que dichas personas eran «ocupantes», con independencia de la parte del vehículo en que hubieran sido transportadas (véase, en este sentido, el auto Withers, antes citado, apartado 21).

27 Además, la normativa comunitaria prevé expresamente excepciones a la obligación de proteger a las víctimas de accidentes. Estas excepciones se contemplan en los artículos 1, apartado 4, párrafo tercero, y 2, apartado 1, de la Segunda Directiva.

28 No obstante, el legislador comunitario no ha previsto excepción alguna para aquellas personas que puedan ser víctimas de un siniestro automovilístico al ser transportadas en una parte de un vehículo no diseñado para su transporte ni equipado para ello. En estas circunstancias, dichas personas no pueden quedar excluidas del concepto de «ocupante» ni, por consiguiente, de la cobertura del seguro garantizada por la normativa comunitaria.

29 Dado, por una parte, que la facultad de establecer excepciones a la obligación de proteger a las víctimas de accidentes está definida y circunscrita por el Derecho comunitario y, por otra parte, que la consecución de los citados objetivos precisa una apreciación uniforme de la cobertura del seguro de pasajeros a nivel comunitario, los Estados miembros no pueden introducir limitaciones adicionales al seguro obligatorio en relación con los ocupantes.

30 Por consiguiente, una normativa nacional no puede reducir el concepto de «ocupante» y, de esa forma, privar de la cobertura del seguro a personas que, conforme a las Directivas Primera, Segunda y Tercera, tiene derecho a la indemnización de los daños causados por vehículos automóviles.

31 Procede añadir que la declaración conjunta del Consejo y la Comisión mencionada en el apartado 20 de esta sentencia tampoco puede justificar el criterio restrictivo del legislador nacional. En efecto, es jurisprudencia reiterada que, cuando una declaración recogida en un acta del Consejo no se plasme de algún modo en el texto de una disposición de Derecho derivado, no puede tenerse en cuenta para la interpretación de dicha disposición (sentencias de 26 de febrero de 1991, Antonissen, C-292/89, Rec. p. I-745, apartado 18; de 8 de junio de 2000, Epson Europe, C-375/98, Rec. p. I-4243, apartado 26, y de 10 de enero de 2006, Skov y Bilka, C-402/03, Rec. p. I-199, apartado 42).

32 Procede asimismo recordar que la obligación de cobertura del seguro de ocupantes es distinta del alcance de la indemnización a estos últimos si resultan ser víctimas de un siniestro causado por vehículos. En efecto, mientras que la primera está garantizada y definida por la normativa comunitaria, la segunda se rige, fundamentalmente, por el Derecho nacional.

33 A este respecto el Tribunal de Justicia ya ha declarado que la finalidad de Directivas Primera, Segunda y Tercera no es armonizar los regímenes de responsabilidad civil de los Estados miembros y que, en el estado actual del Derecho comunitario, éstos tienen libertad para definir el régimen de responsabilidad civil aplicable a los siniestros derivados de la circulación de vehículos. No obstante, 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. (sentencias de 14 de septiembre de 2000, Mendes Ferreira y Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Rec. p. I-6711, apartados 23 y 29, y de 30 de junio de 2005, Candolin y otros, C-537/03, Rec. p. I-5745, apartado 24).

34 Además, de esta jurisprudencia se desprende que los Estados miembros deben ejercer sus competencias respetando el Derecho comunitario y, en particular, el artículo 1 de la Tercera Directiva, y que las disposiciones nacionales que regulan la indemnización de los siniestros que resulten de la circulación de vehículos no pueden privar a las citadas disposiciones de su efecto útil (véanse, en este sentido, las sentencias de 28 de marzo de 1996, Ruiz Bernáldez, C-129/94, Rec. p. I-1829, apartado 19, y Candolin y otros, antes citada, apartados 27 y 28).

35 Por consiguiente, 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 mero hecho de haber contribuido a la realización del daño. De hecho, el alcance de tal indemnización tan sólo puede limitarse en circunstancias excepcionales, sobre la base de una apreciación individual y respetando el Derecho comunitario (véase, en este sentido, la sentencia Candolin y otros, antes citada apartados 29, 30 y 35).

36 Habida cuenta de estas consideraciones, procede responder a la primera cuestión que el artículo 1 de la Tercera Directiva debe interpretarse en el sentido de que se

opone a una normativa nacional en virtud de la cual el seguro obligatorio de responsabilidad civil de vehículos automóviles no cubre la responsabilidad por los daños corporales causados a las personas que viajan en una parte de un vehículo automóvil no diseñada ni fabricada con asientos para pasajeros.

Sobre la segunda cuestión

37 Respecto a la segunda cuestión, relativa a la posibilidad de los particulares de invocar directamente ante los órganos jurisdiccionales nacionales el artículo 1 de la Tercera Directiva, procede recordar que, según una jurisprudencia reiterada, una disposición de una Directiva tiene efecto directo si, desde el punto de vista de su contenido, no está sujeta a condición alguna y es lo suficientemente precisa (sentencias de 19 de enero de 1982, Becker, 8/81, Rec. p. 53; de 4 de diciembre de 1997, Kampelmann y otros, C-253/96 a C-258/96, Rec. p. I-6907, apartado 37, y de 9 de septiembre de 2004, Meiland Azewijn, C-292/02, Rec. p. I-7905, apartado 57).

38 En el presente asunto, procede constatar que, como señala la Comisión, el artículo 1 de la Tercera Directiva cumple estos criterios. En efecto, dicho artículo permite identificar tanto la obligación del Estado miembro como a los beneficiarios, y el contenido de estas disposiciones es incondicional y preciso. Por consiguiente, puede invocarse el artículo 1 de la Tercera Directiva para dejar inaplicadas las disposiciones de Derecho nacional que excluyan de la garantía del seguro obligatorio a las personas que viajen en cualquier parte de un vehículo que no está diseñada ni fabricada con asientos para pasajeros.

39 Resta la cuestión de si esta disposición puede invocarse frente a un organismo como el MIBI.

40 A este respecto procede precisar que una directiva no puede invocarse frente a particulares, pero sí frente al Estado, independientemente de la condición en que éste actúe, como empleador o autoridad pública. Entre las entidades a las que se pueden oponer las disposiciones de una directiva que puedan tener efectos directos, figura, en cualquier caso, un organismo al que, cualquiera que sea su forma jurídica, le ha sido encomendado, en virtud de un acto de la autoridad pública, el cumplimiento, bajo el control de esta última, de un servicio de interés público y que dispone, a tal efecto, de facultades exorbitantes en comparación con las normas aplicables en las relaciones entre particulares (sentencias de 12 de julio de 1990, Foster y otros, C-188/89, Rec. p. I-3313, apartado 20; de 14 de septiembre de 2000, Collino y Chiappero, C-343/98, Rec. p. I-6659, apartado 23, y de 5 de febrero de 2004, Rieser Internationale Transporte, C-157/02, Rec. p. I-1477, apartado 24).

41 Puesto que el órgano jurisdiccional nacional no ha proporcionado datos suficientes sobre el MIBI para poder decidir si éste puede ser asimilado a tal entidad, corresponde al órgano jurisdiccional nacional apreciar si la Directiva puede invocarse frente a él, teniendo en cuenta, sobre la base de las consideraciones precedentes, el estatuto del MIBI y sus relaciones con el Estado irlandés.

42 Si el órgano jurisdiccional nacional estimara que la Directiva no puede invocarse frente al MIBI, al aplicar el Derecho interno y, en particular, las disposiciones de una

normativa específicamente adoptada para ejecutar lo exigido por una directiva, el órgano jurisdiccional nacional está obligado a interpretar el Derecho nacional, en la medida de lo posible, a la luz de la letra y de la finalidad de la directiva de que se trate para alcanzar el resultado que ésta persigue (sentencias de 23 de octubre de 2003, Adidas-Salomon y Adidas Benelux, C-408/01, Rec. p. I-12537, apartado 21, y de 5 de octubre de 2004, Pfeiffer y otros, C-397/01 a C-403/01, Rec. p. I-8835, apartado 113).

43 En cualquier caso, podría generarse la responsabilidad del Estado miembro de indemnizar los daños sufridos por la no adaptación correcta del Derecho interno a una directiva, en el sentido de la sentencia de 19 de noviembre de 1991, Francovich y otros (C-6/90 y C-9/90, Rec. p. I-5357).

44 Por consiguiente, procede responder a la segunda cuestión que el artículo 1 de la Tercera Directiva cumple todos los requisitos exigidos para producir efecto directo y, por tanto, confiere derechos que los particulares pueden invocar directamente ante los tribunales nacionales. No obstante, corresponde al órgano jurisdiccional nacional comprobar si esta disposición puede invocarse frente a un organismo como el MIBI.

Costas

45 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Primera) declara:

1) **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, debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional en virtud de la cual el seguro obligatorio de responsabilidad civil de vehículos automóviles no cubre la responsabilidad por los daños corporales causados a las personas que viajan en una parte de un vehículo automóvil no diseñada ni fabricada con asientos para pasajeros.**

2) **El artículo 1 de la Tercera Directiva 90/232 cumple todos los requisitos exigidos para producir efecto directo y, por tanto, confiere derechos que los particulares pueden invocar directamente ante los tribunales nacionales. No obstante, corresponde al órgano jurisdiccional nacional comprobar si esta disposición puede invocarse frente a un organismo como el Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI).**

Firmas