SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda) de 21 de junio de 1984 *

En el asunto 116/83,

que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177 del Tratado CEE, por la cour d'appel de Mons (Bélgica), destinada a obtener, en el litigio pendiente ante dicho órgano jurisdiccional entre

Asbl Bureau belge des assureurs automobiles, Bruselas,

y

Adriano Fantozzi, Frameries,

SA Les Assurances populaires, Bruselas,

una decisión prejudicial sobre la interpretación 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 y sobre el control de la obligación de asegurar dicha responsabilidad (DO L 103, p. 1; EE 13/02, p. 113),

* Lengua de procedimiento: francés.

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda),

integrado por los Sres.: K. Bahlmann, Presidente de Sala, P. Pescatore y O. Due, Jueces;

Abogado General: Sir Gordon Slynn;
Secretario: Sra. D. Louterman, administradora;

dicta la siguiente

Sentencia

(No se transcriben los antecedentes de hecho.)

Fundamentos de Derecho

1 Mediante resolución de 7 de junio de 1983, recibida en el Tribunal de Justicia el 24 de junio de 1983, la cour d'appel de Mons (Bélgica) planteó, con arreglo al artículo 177 del Tratado CEE, una cuestión prejudicial sobre la interpretación del apartado 2 del artículo 2 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 y sobre el control de la obligación de asegurar dicha responsabilidad (DO L 103, p. 1; EE 13/02, p. 113).

2 Dicha cuestión se suscitó en el marco de un litigio entre, por una parte, el Bureau belge des assureurs automobiles y, por otra, el Sr. Fantozzi y la sociedad Les Assurances populaires, de Bruselas.

3 El Bureau belge des assureurs automobiles es una de las oficinas nacionales constituidas en el marco del sistema del certificado internacional de seguro («carta verde»). Una de las particularidades del sistema es que se basa en acuerdos de Derecho privado celebrados entre las oficinas nacionales de

aseguradores de automóviles, con arreglo a un modelo standard denominado «convenio tipo entre las oficinas». En virtud de dichos acuerdos, cada oficina nacional se compromete, por una parte, a liquidar en su propio país los siniestros causados por los vehículos matriculados en los demás países miembros y, por otra, a reembolsar a las oficinas extranjeras las cantidades pagadas por los siniestros provocados por vehículos asegurados en su propio país.

4 El 21 de agosto de 1976, en Athis (Bélgica), el automóvil del Sr. Fantozzi, de nacionalidad belga, que estaba asegurado en Les Assurances populaires en Bélgica, sufrió daños por culpa probada de un conductor al volante de un automóvil robado y matriculado en Francia.

5 Puesto que la compañía de seguros francesa que había suscrito el seguro de responsabilidad civil de este automóvil declinó su intervención amparándose en que las condiciones de su póliza excluían de la cobertura del siniestro el robo, el Sr. Fantozzi y Les Assurances populaires se dirigieron al Bureau belge des assureurs automobiles y solicitaron al tribunal de première instance de Mons que condenara a dicho Bureau al pago de una indemnización como reparación por los daños y perjuicios causados.

6 Dicho tribunal accedió a lo solicitado mediante resolución de 26 de enero de 1979, por lo que el Bureau belge des assureurs automobiles apeló, sosteniendo esencialmente que el tribunal había interpretado incorrectamente la Ley belga.

7 La cour d'appel de Mons recuerda que la legislación nacional, y en particular la Ley de 4 de julio de 1972, se adoptó después de la Directiva 72/166 y que, en su opinión, esta Directiva otorga un trato más favorable a los vehículos que tienen su estacionamiento habitual en el territorio de los Estados miembros, puesto que dichos vehículos pueden circular en Bélgica sin estar provistos de un certificado internacional de seguro, siempre que la oficina autorizada a tal efecto asuma la reparación de los daños causados por ellos en Bélgica, aun cuando se haya incumplido la obligación de aseguramiento. Además, el apartado 2 del artículo 2 de la citada Directiva prevé también la conclusión de un acuerdo entre las seis oficinas nacionales de seguro, el cual se celebró efectivamente el 16 de octubre de 1972.

8 Al observar que las normas comunitarias de que se trata daban lugar a interpretaciones divergentes por parte de los órganos jurisdiccionales belgas y franceses, la cour d'appel de Mons solicitó al Tribunal de Justicia que se pronunciara, con carácter prejudicial, sobre la siguiente cuestión:

«¿Debe deducirse de las normas del Derecho comunitario que la obligación de las oficinas nacionales de aseguradores de automóviles incluye la de reparar los daños causados en el territorio de un Estado miembro de la CEE por un vehículo que tiene su estacionamiento habitual en el territorio de otro Estado miembro de la CEE, cuando el conductor de dicho vehículo se apoderó de él mediante robo o violencia?»

9 Antes de examinar el problema suscitado por la cuestión así planteada, debe recordarse que la Directiva del Consejo de 24 de abril de 1972 instauró un sistema cuyas características esenciales, claramente expuestas en los tres últimos considerandos, pueden resumirse de la siguiente manera:

- supresión del control de la carta verde para los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en un Estado miembro y que penetren en el territorio de otro Estado miembro, gracias a un acuerdo entre las seis oficinas nacionales de aseguradores de automóviles por el que cada oficina nacional garantiza, en las condiciones que establezca la legislación nacional, la indemnización de los daños que den derecho a reparación, causados en su territorio por uno de dichos vehículos, esté o no asegurado;

- presunción de que todo vehículo automóvil comunitario que circula por el territorio de la Comunidad está asegurado, lo que implica que cada legislación nacional debe establecer la obligación de asegurar la responsabilidad civil resultante de estos vehículos.

10 El apartado 2 del artículo 2 de esta Directiva dispone:

«En lo que se refiere a los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de uno de los Estados miembros, las disposiciones de la presente Directiva, exceptuando los artículos 3 y 4, tendrán efecto:

- una vez concluido un acuerdo entre las seis oficinas nacionales de seguros en virtud del cual cada oficina afiance la resolución de los siniestros

ocurridos en su territorio que hayan sido provocados por la circulación de los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en otro Estado miembro, estén o no asegurados, en las condiciones que establezca su propia legislación nacional sobre el seguro obligatorio;»

11 Dado que el Tribunal de Justicia sólo tiene competencia para interpretar el apartado 2 del artículo 2 de la Directiva 72/166, con exclusión de cualquier otra disposición contractual posterior, la cuestión planteada se reduce a determinar si la garantía que debe dar cada oficina nacional implica también la obligación de liquidar los siniestros causados en su territorio por vehículos que tienen su estacionamiento habitual en el territorio de otro Estado miembro incluso cuando el conductor de dicho vehículo se haya apoderado de él mediante robo o violencia, sin tener en cuenta los casos de exclusión del seguro previstos en la legislación de este Estado.

12 Las partes del procedimiento principal han mantenido las tesis que ya defendieron en el asunto 64/83 ↔ (sentencia de 9 de febrero de 1984, Bureau central français, Rec. p. 689). El Gobierno francés, por su parte, sostiene que las disposiciones del apartado 2 del artículo 2 de la Directiva de que se trata implican a que, en el presente caso, el Bureau belge des assureurs tenga la obligación de cubrir incluso las consecuencias de los accidentes causados por un vehículo robado, a pesar de las disposiciones en sentido contrario de la legislación belga. Por el contrario, los Gobiernos italiano y británico, la Comisión y el Bureau belge des assureurs automobiles consideran que la Directiva sólo puede interpretarse en el sentido de que las reclamaciones de indemnización contra vehículos procedentes de otros Estados miembros deben ser tratadas del mismo modo que las reclamaciones presentadas contra vehículos cubiertos por un seguro obligatorio en el Estado de la oficina encargada del pago.

13 Como declaró el Tribunal de Justicia en su sentencia de 9 de febrero de 1984, antes citada, del examen de la Directiva 72/166 resulta que, «para todo vehículo al que sea aplicable la Directiva, la oficina nacional del Estado miembro en el que sobrevino el siniestro afianza el pago de los siniestros que deben estar cubiertos por el seguro obligatorio de este país, en los límites y condiciones fijadas por su propia legislación nacional, tanto si el conductor está cubierto por un seguro como si no».

14 Procede, pues, responder a la cuestión planteada que el apartado 2 del artículo 2 de la Directiva 72/166 debe interpretarse en el sentido de que, por lo que se refiere a la reparación de los daños causados en el territorio de un Estado miembro de la CEE por un vehículo que tenga su estacionamiento habitual en el territorio de otro Estado miembro de la CEE, cuando el conductor de dicho vehículo se haya apoderado de él mediante robo o violencia, las oficinas nacionales de aseguradores de automóviles están obligadas a tratar las correspondientes reclamaciones en los límites y condiciones que por su propia legislación nacional establezca.

15 La citada sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Primera) de 9 de febrero de 1984, Bureau central français, acompañará en anexo a la presente sentencia de la que constituirá un complemento.

Costas

16 Los gastos efectuados por el Gobierno de la República Francesa, el Gobierno de la República Italiana, el Gobierno del Reino Unido y la Comisión de las Comunidades Europeas, que han presentado observaciones ante este Tribunal de Justicia, no pueden ser objeto de reembolso. 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.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda),

pronunciándose sobre la cuestión planteada por la cour d'appel de Mons mediante resolución de 7 de junio de 1983, declara:

El apartado 2 del artículo 2 de la Directiva 72/166/CEE debe interpretarse en el sentido de que, por lo que se refiere a la reparación de los daños causados en el territorio de un Estado miembro de la CEE por un vehículo que tenga su estacionamiento habitual en el territorio de otro Estado

miembro de la CEE, cuando el conductor de dicho vehículo se haya apoderado de él mediante robo o violencia, las oficinas nacionales de aseguradores de automóviles están obligadas a tratar las correspondientes reclamaciones en los límites y condiciones que su propia legislación nacional establezca.

Bahlmann Pescatore Due

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 21 de junio de 1984.

El Secretario
por orden
H.A. Rühl
Administrador principal

El Presidente de la Sala Segunda
K. Bahlmann