

# DAÑOS CAUSADOS POR VEHÍCULO EXTRANJERO SIN SEGURO: RESPONSABILIDAD DEL ESTADO

**JOSÉ IGNACIO ATIENZA LÓPEZ**  
*Secretario Judicial*

**Palabras clave:** daños y perjuicios, lesiones, accidente de tráfico, vehículo extranjero sin seguro, seguro obligatorio, responsabilidad patrimonial del Estado.

## **ENUNCIADO**

Juan iba conduciendo su vehículo por una carretera de Murcia, y en una recta con plena visibilidad y estando la vía en correctas condiciones, otro vehículo ha invadido su carril provocando un siniestro por colisión frontal cuyo resultado ha sido el del fallecimiento del conductor del vehículo invasor y culpable del accidente y lesiones y secuelas gravísimas de Juan que, afortunadamente, no ha perdido la vida, encontrándose en recuperación de sus lesiones.

Iniciadas las investigaciones propias del siniestro por la Guardia Civil de Tráfico, se averigua, sin duda alguna, que el vehículo causante del accidente está matriculado en la República de Azerbaiyán, un país ajeno a la Comunidad Económica Europea (CEE) y al ámbito de aplicación del Convenio de Schengen, y que carece de seguro obligatorio alguno. Ante ello, el abogado de Juan, se plantea las posibles responsabilidades públicas concurrentes para lograr las indemnizaciones a favor de Juan al no existir, de momento, aseguradora a la que reclamar los daños causados, pues al haber fallecido el conductor del coche culpable del siniestro, las actuaciones penales incoadas se archivaron. Informar sobre la cuestión planteada.

## CUESTIONES PLANTEADAS:

- Responsabilidades civiles por los daños y perjuicios que causa un vehículo sin asegurar.

- Consecuencias para el Estado si el vehículo pertenece a un país ajeno a la CEE y al Convenio de Schengen.

## **SOLUCIÓN**

El supuesto de hecho ante el que nos encontramos es el de un vehículo causante del siniestro y carente de aseguramiento obligatorio, que se encontraba matriculado en Azerbaiyán, país que no pertenece a la CEE ni se encuentra adherido al Convenio multilateral de garantía, y que para su entrada en circulación en territorio español precisa de la suscripción y tenencia de un seguro obligatorio de automóviles conforme exige la normativa española (arts. 2.º 2 y 3.º de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, RDLeg. 8/2004, de 29 de octubre, disp. adic. octava, y art. 28.2 del Rgto. del Seguro Obligatorio de Vehículos a Motor, RD 7/2001, de 12 de enero), teniendo las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad la obligación de efectuar ese control, así como el precinto y depósito del vehículo en caso contrario.

Tenemos que aproximarnos a la cuestión tratando de apreciar si concurre el requisito de la relación causal entre el daño producido y la inactividad, en este caso, de la Administración, como única forma de delimitar la responsabilidad pública. Si tratamos de exonerar a la Administración de toda responsabilidad, poco más o menos la línea de razonamiento debe girar en torno a estas tesis: cuando acaece el accidente, España forma parte de la CEE como Estado miembro, y se halla adherido al Convenio de Schengen desde el 25 de junio de 1991, operativo desde el mes de marzo de 1995, y que, en lo que aquí interesa, este Convenio supone la supresión de los controles en las fronteras interiores y su realización en las exteriores, lo que significa que el vehículo causante del accidente debería ser sometido en su caso a control en el primer país con frontera exterior por donde entró en el espacio Schengen, de tal modo que no es a España, sino al país comunitario que tiene frontera con Azerbaiyán, a quien correspondería el control del vehículo, con matrícula de ese país, que accedió a territorio comunitario, motivo por el cual las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado españolas no tenían la obligación de controlar el vehículo en cuestión en lo relativo a la tenencia del seguro obligatorio de vehículos a motor. En otras palabras, la omisión de los controles por parte de España no es tal. El Convenio vigente en el momento del siniestro se integra como norma internacional paccionada en el Derecho español conforme a los artículos 1.º 5 del Código Civil y 96.1 de la Constitución Española, y allí donde el legislador internacional ha distinguido, así debe hacerlo el intérprete, que en este caso está condicionado a la finalidad de la norma, que es la supresión de controles en las fronteras comunes, tanto en la circulación de personas, como de transportes y mercancías. Esta tesis de argumentación impediría a Juan reclamar al Estado español, sin embargo, no es la única tesis defendible, y entendemos más acertada otra distinta, que sí causa responsabilidades públicas.

Sobre la base de estas premisas, ha de partirse de que el artículo 2.º, apartado 3, del Convenio de Schengen, después de precisar en su párrafo 1.º que las fronteras interiores podrán cruzarse en cualquier lugar sin que se realice control alguno de las personas, dispone en dicho apartado 3 que «la supresión del control de personas en las fronteras interiores no afectará a lo dispuesto en el artículo 22, ni al

ejercicio de las competencias de policía por las autoridades competentes en virtud de la legislación de cada parte contratante sobre el conjunto de su territorio, ni a las obligaciones de poseer, llevar consigo y presentar títulos y documentos contemplados en su legislación».

Atendiendo a este precepto, debemos entender que el mismo permite a las autoridades españolas ejercer un control, al acceder a territorio español, del vehículo, al objeto de comprobar si el mismo está dotado del documento que cubra la responsabilidad del seguro obligatorio, argumentando, en tal sentido, que conforme al artículo 2.º de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, del Seguro de Responsabilidad Civil y Seguro de Accidentes de Vehículos de Motor, en su apartado 2, párrafo 3.º, «las autoridades aduaneras españolas serán competentes para comprobar la existencia y, en su caso, exigir a los vehículos extranjeros de países no miembros del Espacio Económico Europeo que no estén adheridos al Convenio multilateral de garantía y que pretendan acceder al territorio nacional la suscripción de un seguro obligatorio que reúna, al menos, las condiciones y garantías establecidas en la legislación española. En su defecto, deberán denegarles dicho acceso».

Así pues, no existe duda acerca de los términos en que se expresa el citado texto y que, más que permiten, imponen a las autoridades españolas el control del documento acreditativo de la suscripción del seguro obligatorio para acceder al territorio nacional, lo que ratifica el artículo 28, apartado 2, del Reglamento de la citada ley en la redacción dada por el Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, que expresa que «en el supuesto de vehículos extranjeros de países no miembros del Espacio Económico Europeo que no estén adheridos al Convenio multilateral de garantía, las autoridades aduaneras españolas deberán denegar el acceso al territorio nacional si éstos no acreditan la suscripción de un seguro de responsabilidad civil que reúna, al menos, las condiciones y garantías establecidas en la regulación española para este seguro de suscripción obligatoria», precepto que resulta afectado por lo dispuesto en la Ley 34/2003, de 4 de noviembre, y que modificó el párrafo b) del apartado 1 del artículo 8.º del Reglamento sobre funciones del Consorcio de Compensación de Seguros, atribuyendo a dicho Consorcio la cobertura de la indemnización de daños a personas y bienes ocasionados con un vehículo con estacionamiento habitual en un tercer país no firmante del Convenio multilateral de garantía cuando dicho vehículo no esté asegurado.

Es por ello que desde la entrada en vigor de la reforma introducida por el Real Decreto 7/2001, producida conforme a su disposición final única el 13 de enero de 2001, hasta la entrada en vigor de la reforma de la Ley 34/2003, de 4 de noviembre, antes mencionada, no existía órgano de garantía alguno que supliera la cobertura de los daños correspondientes al seguro obligatorio y que a ello se debió la especial exigencia de control de esos vehículos cuando entren por España, que debía ser realizada por las autoridades españolas y que, en caso de falta de cobertura de seguro obligatorio cuya responsabilidad no se asumía por organismo de garantía alguno, debían negar el acceso a territorio español, resultando por ello, y al no hacerlo así, responsable la Administración española de los daños ocasionados, y que no se hubieran producido, en otro caso, al estar obligadas dichas autoridades a negar el acceso al territorio español.

Concluyendo, sí cabe exigir responsabilidades públicas indemnizatorias a la Administración del Estado español en casos como el presente, siendo válidos los argumentos dados, siempre que el coche causante del accidente sea de un país ajeno a Schengen y a la Europa comunitaria.

SENTENCIAS, AUTOS Y DISPOSICIONES CONSULTADAS:

- RD 7/2001 (Rgto. Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor), art. 28.2.
- RDLeg. 8/2004 (TR Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor), arts. 2.º 2 y 3.º y disp. adic octava.
- Convenio de Schengen, art. 2.º 3.
- STJCE de 29 de noviembre de 1978.
- STS de 3 de noviembre de 2003.