



Boletín nº 3/08
7 de Marzo de 2008

Nota sobre la Convención N° 864/2007 y Convención de la Haya del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la ley aplicable a las obligaciones no-contractuales (Roma II) adoptada el 11 de julio de 2007.

Por M^a Jose Fernández Martín



Aequitas sequitur legem

Como ya comentamos en el Boletín 1 /08, el recién publicado Reglamento 864/07 de 11 de julio no contiene una norma específica y especial aplicable al sistema de reglas de conflicto en accidentes de tráfico rodado. Hemos de conformarnos con el art.4 del citado cuerpo normativo que establece las reglas aplicables a la determinación de la ley aplicable a obligaciones extracontractuales y que se basa en una regla general, (ley del país de ocurrencia del daño), una regla alternativa (ley de residencia común de autor y víctima del daño), y una regla especial denominada “cláusula de escape” para deferir la determinación de la norma competente en función de los vínculos más estrechos que dicha ley ostente con relación al hecho del que deriva la obligación

extracontractual y que puede traer su causa en un contrato o en una relación jurídica preexistente al nacimiento de hecho daños.

El artículo 32 de esta regulación estipula que “Este Reglamento se aplicará a partir del 11 de enero de 2009...”. Por otra parte, el artículo 28.1 estipula que “El presente Reglamento no afectará a la aplicación de los convenios internacionales en que sean parte uno o más Estados miembros en el momento de la adopción del presente Reglamento y que regulen los conflictos de leyes en materia de obligaciones extracontractuales”. Esta disposición se establece principalmente en base a la Convención de La Haya del 4 de mayo de 1971 sobre la ley aplicable a los accidentes de tráfico de los cuales ciertos Estados miembro europeos de la unión son firmantes.

Esto significa que a partir de la 11 de enero de 2009, los Estados de la UE estarán divididos en dos grupos: los que aplican a la convención de La Haya (12 Estados miembro: Austria, Bélgica, la república checa, Francia, Latvia, Lituania, Luxemburgo, los Países Bajos, Polonia, Eslovaquia, Eslovenia, España) y los que aplicarán a los accidentes de tráfico, la regulación de Roma II.

¿ Cuales son las principales diferencias entre el contenido de uno y otro sistema de reglas de conflicto?

Principales Reglas aplicables

1) Convención de La Haya. “La ley aplicable es la ley interna del estado donde ocurrió el accidente.” (Artículo 3) “conforme al artículo 4 , se contienen las siguientes excepciones a la disposición del artículo 3: **Artículo 4.**

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5, se hacen las siguientes excepciones al artículo 3:

Quando en el accidente intervenga un solo vehículo, matriculado en un Estado distinto de aquél en cuyo territorio haya ocurrido el accidente, la Ley interna del Estado en que el vehículo esté matriculado será aplicable para determinar la responsabilidad respecto del conductor, el poseedor, el propietario o cualquier otra persona que tenga un derecho sobre el vehículo, independientemente de su lugar de residencia habitual, respecto de una víctima que viajaba como pasajero, si tenía su residencia habitual en un Estado distinto de aquél en cuyo territorio haya ocurrido el accidente, respecto de una víctima que se encontraba en el lugar del accidente fuera del vehículo, si tenía su residencia habitual en el Estado en que dicho vehículo estuviere matriculado. En caso de ser varias las víctimas, la Ley aplicable se determinará por separado con respecto a cada una de ellas.

Quando estuvieren implicados varios vehículos en el accidente, lo dispuesto en a sólo será de aplicación si todos los vehículos estuvieren matriculados en el mismo Estado.

Quando estuvieren implicadas en el accidente una o más personas que se encontraren fuera del o de los vehículos en el lugar del accidente, lo dispuesto en a y b sólo será de aplicación si todas esas personas tuvieran su residencia habitual en el Estado en el cual el o los vehículos estuvieren matriculados. Lo mismo procederá, incluso cuando esas personas fueren también víctimas del accidente

2) “Roma II” 1.- artículo 4

1 . Salvo disposición en contrario del presente Reglamento, la ley aplicable a una obligación extracontractual que se derive de un hecho dañoso es la del país donde se produce el daño, independientemente del país donde se haya producido el hecho generador del daño y cualesquiera que sean el país o los países en que se producen las consecuencias indirectas del hecho en cuestión.2. 2. No obstante, cuando la persona cuya responsabilidad se alega y la persona perjudicada tengan su residencia habitual en el mismo país en el momento en que se produzca el daño, se aplicará la ley de dicho país.

3. Si del conjunto de circunstancias se desprende que el hecho dañoso presenta vínculos manifiestamente más estrechos con otro país distinto del indicado en los apartados 1 o 2, se aplicará la ley de este otro país. Un vínculo manifiestamente más estrecho con otro país podría estar basado en una relación preexistente entre las partes, como por ejemplo un contrato, que esté estrechamente vinculada con el hecho dañoso en cuestión .





Nota sobre la Convención N° 864/2007 y Convención de la Haya del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la ley aplicable a las obligaciones no-contractuales (Roma II) adoptada el 11 de julio de 2007.

Por lo tanto observamos diferencias entre la convención y la regulación especialmente con respecto al concepto de matriculaciones que, en la convención, estipula la ley aplicable en ciertas situaciones cuando el reglamento no determina este criterio. La existencia de esta situación de divergencia no ha escapado al legislador europeo. En efecto, el artículo 30 especifica : 1. No más no tarde del 20 de agosto de 2011, la Comisión someterá al Parlamento Europeo, al consejo y al Comité Económico y Social Europeo un informe sobre el uso de este Reglamento.

En caso de que fuera preciso, el informe deberá incluir las propuestas para adaptarse a este reglamento. El informe incluirá:

(i) un estudio sobre los efectos de la forma de tratar a la ley extranjera en las diferentes jurisdicciones y sobre la medida en que los órganos jurisdiccionales de los Estados miembros aplican en la práctica la ley extranjera en cumplimiento del presente Reglamento,

(ii) un estudio sobre los efectos del artículo 28 del presente Reglamento respecto del Convenio de La Haya de 4 de mayo de 1971 sobre el Derecho aplicable a los accidentes de tráfico.

La conferencia de La Haya sobre Derecho internacional privado ha sugerido que todos los Estados miembro de la unión europea pertenezcan a la convención de La Haya para resolver esta situación. La conferencia ha pedido la ayuda del CEA para informar a las instituciones europeas (el Parlamento y Comisión) las ventajas de esta oferta. La conferencia también intenta avanzar para superar los puntos débiles de la Convención. Se busca, con ello, principalmente poder llegar a elaborar un cuestionario que reúna las experiencias de estados signatarios.

También requiere la colaboración del CEA en lo que concierne a la elaboración de una estadística referente a los accidentes, que, dentro de la unión europea, están dentro del ámbito de alcance de la Convención.

El CEA está actualmente examinando esta oferta de colaboración. La declaración de la Comisión sobre accidentes de tráfico la regulación de "Roma II" es completada con una declaración de la Comisión se elabora que como sigue: "La Comisión, estando enterada de las diversas prácticas seguidas en los Estados miembro en lo que concierne al nivel de indemnizaciones concedidas a las víctimas de accidentes de tráfico, está preparada para examinar los problemas específicos que resultan para los residentes de la EU que se ven implicados en accidentes de tráfico en un Estado miembro diferente al Estado miembro de su residencia habitual. A tal efecto la Comisión 3 de Roma II pondrá a disposición del Parlamento Europeo y el Consejo, antes de finales de 2008, un estudio con todas las posibles opciones, incluyendo aspectos del seguro, para mejorar la situación de las víctimas fronterizas, que cimentarían las bases para la elaboración del Libro Verde" .

A este respecto, sería apropiado mencionar el estudio realizado a petición del Parlamento Europeo por el Centro de Estudios para la Política Europea (CEPS) titulado "la restitución integral de víctimas de accidentes intrafronterizos en la UE: el impacto económico de opciones seleccionadas"

En caso de que fuera preciso, el informe deberá incluir las propuestas para adaptarse a este reglamento. El informe incluirá:

(i) un estudio sobre los efectos de la forma de tratar a la ley extranjera en las diferentes jurisdicciones y sobre la medida en que los órganos jurisdiccionales de los Estados miembros aplican en la práctica la ley extranjera en cumplimiento del presente Reglamento,

(ii) un estudio sobre los efectos del artículo 28 del presente Reglamento respecto del Convenio de La Haya de 4 de mayo de 1971 sobre el Derecho aplicable a los accidentes de tráfico.

La conferencia de La Haya sobre Derecho internacional privado ha sugerido que todos los Estados miembro de la unión europea pertenezcan a la convención de La Haya para resolver esta situación. La conferencia ha pedido la ayuda del CEA para informar a las instituciones europeas (el Parlamento y Comisión) las ventajas de esta oferta. La conferencia también intenta avanzar para superar los puntos débiles de la Convención. Se busca, con ello, principalmente poder llegar a elaborar un cuestionario que reúna las experiencias de estados signatarios.

También requiere la colaboración del CEA en lo que concierne a la elaboración de una estadística referente a los accidentes, que, dentro de la unión europea, están dentro del ámbito de alcance de la Convención.

El CEA está actualmente examinando esta oferta de colaboración.

◇ La declaración de la Comisión sobre accidentes de tráfico la regulación de "Roma II" es completada con una declaración de la Comisión se elabora que como sigue: "La Comisión, estando enterada de las diversas prácticas seguidas en los Estados miembro en lo que concierne al nivel de indemnizaciones concedidas a las víctimas de accidentes de tráfico, está preparada para examinar los problemas específicos que resultan para los residentes de la EU que se ven implicados en accidentes de tráfico en un Estado miembro diferente al Estado miembro de su residencia habitual. A tal efecto la Comisión 3 de Roma II pondrá a disposición del Parlamento Europeo y el Consejo, antes de finales de 2008, un estudio con todas las posibles opciones, incluyendo aspectos del seguro, para mejorar la situación de las víctimas fronterizas, que cimentarían las bases para la elaboración del Libro Verde"





Nota sobre la Convención N° 864/2007 y Convención de la Haya del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la ley aplicable a las obligaciones no-contractuales (Roma II) adoptada el 11 de julio de 2007.

A este respecto, sería apropiado mencionar el estudio realizado a petición del Parlamento Europeo por el Centro de Estudios para la Política Europea (CEPS) titulado “la restitución integral de víctimas de accidentes intrafronterizos en la UE: el impacto económico de opciones seleccionadas”.

Este estudio examina cinco opciones alternativas a la solución actual aplicada al indemnizar las consecuencias de los accidentes de tráfico fronterizos de camino (principio del *lex loci delicti commissi*) y con objeto de facilitar a las víctimas la compensación que responde al principio del *restitutio ad integrum*:

- Opción 1: los jueces aplican la ley de la residencia habitual de la víctima para determinar el cuántum de la demanda;
- Opción 2: los jueces aplican el “principio de la ubicuidad” (la ley aplicable es la que es más favorable a la víctima como entre la ley del lugar del acontecimiento dañoso y la ley del lugar de lesión);
- Opción 3: los jueces confían en los principios comunes para el gravamen de daños;
- Opción 4: lesión se cubre con el seguro de responsabilidad de tercera persona de la víctima;
- Opción 5: creación de un fondo de indemnización europeo para las víctimas de los accidentes de tráfico fronterizos.

En su conclusión los CEPS indicaron que las “opciones 4 y 5 proporcionan las soluciones basadas en las pólizas de seguro, que pueden valer el discutir como los medios de alcanzar *restitutio ad integrum* para las víctimas de los accidentes de tráfico fronterizos sin imponer adaptaciones significativas y de difícil adaptación en los sistemas legales de la manera tales demandas puedan ser fácilmente tratados por de los jueces nacionales y de los expertos médicos”.

CEA ha instalado un grupo de trabajo para el estudio de la indemnización de víctimas de los accidentes fronterizos que utilizarán como base los criterios propuestos por los CEPS: una de las 1as tareas del grupo de trabajo será analizar como el CEA debe comentar y cooperar respecto al estudio de los CEPS.



EL RINCÓN DE LA SONRISA:

Una tarde de toros, la primera de Froilán

Plaza de Toros de Valencia, el 17 de marzo de 2008. Cuenta con 9 años de edad y está en esta ocasión acompañando de su padre el Conde de Marichalar. La sorpresa del niño fue mayúscula cuando uno de los toreros en terna, El Cid, se dirigió a él y le dedicó el toro. El niño, emocionado recibió de pie la montera de manos del torero. La plaza, llena de entendidos, estalló en aplausos, al ver el acierto del diestro (pues sabía a quien brindaba el toro). Cuando el señor conde explicó al niño que si obtenía una oreja se la tenía que llevar a casa, el rostro se le demudó.

El Maestro se lució y se mereció la oreja, que no le fue negada.

El cuarto heredero de la corona española en línea hizo una señal de la cruz pidiendo ayuda al cielo, mientras el torero era aclamado en su vuelta al ruedo.

La presión aumentaba. El niño, con los ojos grandes, tragó saliva, al ver aproximarse a Manuel Jesús El Cid, Torero de Sevilla, con el apéndice auditivo del bicho sangrando en la mano.

El maestro le ofreció la oreja y Froilán de Todos los Santos dijo que no la quería, con una apurada sonrisa ...

El Cid se la llevó y ahí acabó todo.

Froilán se fue con paz en su conciencia y todos nos marchamos con la sensación de haber aprendido una lección de fortaleza: ese niño no se doblegó ante la tentación de quedar bien y dijo sencillamente lo que pensaba en conciencia (ante 20.000 personas que observaban curiosas el desenlace del desencuentro)...

