



Boletín nº 3/10  
7 de marzo de 2010



*Amicus certus in re incerta cernitur*

¿Duplicidad de sistemas conflictuales en responsabilidad civil derivada de accidentes de tráfico en una Europa que busca la uniformidad?

Especial estudio del Reglamento 864/07 de 11 de julio de 2007 ("ROMA II"). Sus implicaciones prácticas.

Por

María José Fernández Martín

Esta es la inevitable situación que deriva del contenido del Artículo 28. La coexistencia del Roma II y del Convenio de la Haya de 4 de mayo de 1970.

Relación con los convenios internacionales existentes:

El Reglamento no afectará a la aplicación de los convenios internacionales en que sean parte uno o más Estados miembros y que regulen los conflictos de leyes en materia de obligaciones extracontractuales.

2. No obstante, por lo que respecta a las relaciones entre Estados miembros, el presente Reglamento, en la medida en que afecte a las materias reguladas por el mismo, primará frente a los convenios celebrados exclusivamente entre dos o más Estados miembros.

En cuanto al Convenio de la Haya de 4 de mayo de 1971 queda sujeto a la cláusula de revisión prevista en el artículo 30 y deberá ser objeto de informe a lo más tardar a 20 de agosto de 2011.

La Comisión ha de presentar al Parlamento Europeo, al Consejo y al Comité Económico y Social Europeo un informe relativo a la aplicación del Roma II. Que deberá ir acompañado de propuestas de adaptación que sean necesarias. El informe incluirá:

1) 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,

2) 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.

#### VII.- 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.

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 basa 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 la Convención de La Haya (12 Estados miembros: 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.

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](#):

Cuando 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..





**Especial estudio del Reglamento 864/07 de 11 de julio de 2007 (“ROMA II”).  
Sus implicaciones prácticas.**

Cuando 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.

Cuando 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. 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

Por lo tanto observamos diferencias entre la convención y el Reglamento especialmente con respecto al concepto de matriculaciones que, en la convención, estipula la ley aplicable para ciertas situaciones específicas cuando el reglamento no se basa en estos criterios sino en el del vínculo más estrecho. 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.

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”*

3) 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 inter fronterizos en la UE: el impacto económico de opciones seleccionadas” (Centre for European Policy Studies (of victims of cross-border road traffic accidents in the EU: the economic impact of selected options”).

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 apliquen la ley de la residencia habitual de la víctima para determinar el quantum de la demanda;

- Opción 2: los jueces apliquen 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 y generales del derecho europeo para valorar el gravamen de daños;





## Especial estudio del Reglamento 864/07 de 11 de julio de 2007("ROMA II"). Sus implicaciones prácticas.

- Opción 4: que la lesión se cubra con el seguro de responsabilidad civil a terceras persona de la víctima; sin perjuicio de las acciones de repetición del asegurador (indemnización directa del sistema francés y jurisprudencial italiano)

- 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.

### VIII:- La Sentencia de 16 de febrero de 2010 en el caso HQ08X04994 Royal Court of justice Strand London WC2A 2LL,(Clinton David Jacobs Vs Motor Insurers Bureau).

**Hechos:** Clinton David Jacobs con residencia en Reino unido sufrió un grave accidente en Fuengirola el 19 de diciembre de 2007 cuando su vehículo aparcado fue arrollado por otro vehículo conducido por un alemán residente en España que conducía un vehículo portador de una placa inglesa robada en UK en enero de 2004 y consecuentemente, sin aseguramiento alguno.

En diciembre de 2008 Mr Jacobs reclamó al MIB en su condición de organismo de compensación bajo la regulación 13 del seguro Obligatorio de vehículos automóviles de 2003 (the 2003 Regulations) alegando la competencia del MIB para la reparación de los daños y reclamando la indemnización de los daños sufridos.

En resumen las partes discuten la determinación de las bases por las cuales el demandado debe indemnizar al reclamante en base a la Reglamentación de 2003 y en particular si la compensación debe ser fijada sobre la ley inglesa exclusivamente, sobre la ley española exclusivamente o si en parte ha de aplicarse la ley inglesa y en parte la española.

Si el Roma II es aplicable, el artículo 4 (1) nos lleva a la ley española. Si se acogen a 2003 Regulations la ley resultante es la Inglaterra y Gales y alternativamente, y si Roma II no es aplicable la ley de aplicación sería igualmente la Inglaterra y Gales. Por la defensa del demandante se argumenta que el Roma II no es aplicable porque no existe conflicto de leyes. La defensa mantiene que la Regulación 13 (2) permite libre elección del derecho a ser compensado y la no posibilidad de elección de ley. De conformidad con la regulación 13 (2)b el MIB debe indemnizar como si el accidente hubiera ocurrido en UK porque el art 1 de la 2ª Directiva le vincula al pago de conformidad con sus propias leyes, procedimientos y reglas administrativas.

El tribunal considera que Regulations 2003 (dadas para regular la transposición de la cuarta directiva) afecta a los casos más patentes en donde se produce un conflicto de leyes. y que la Regulation 13(2)B regula la situación de una víctima UK dañada por un vehículo no asegurado o no identificado, estableciéndose que de acuerdo el artículo 1 de la segunda Directiva "como si el accidente hubiera ocurrido en Gran Bretaña" pero el Roma II da una solución diametralmente distinta en el artículo 4(1).

Es evidente que la acción de reclamación del demandante nace de un ilícito delictual acontecido en España y causado por un alemán residente en España: objetivamente esta situación envuelve un conflicto de leyes en el que el Roma II es aplicable. El considerando 17 del Reglamento da la clave interpretativa del artículo 4 (1) del Roma II ya que se refiere al país donde se ha sufrido la lesión como el país donde ha ocurrido el daño.

## EL RINCÓN DE LA SONRISA: Dos frases celebres

### “Hay gente ‘pa to’”.

Tras una corrida en Madrid, el diestro Rafael Guerra, ‘guerrita’ (1862-1941) ofreció una fiesta a amigos y periodistas. En esa celebración le presentaron a D. José Ortega y Gasset, y lo hicieron en calidad de “filósofo”, a lo que el maestro inquirió: “¿Y eso qué es?”. Le explicaron que se trataba de la persona que trabajaba sobre las ideas, a lo que el Guerra respondió: “Hay gente pa tó”.

“París bien vale una misa”. En 1593, Felipe II, interesado en que el trono francés lo ocupara su hija Isabel, accedió a que Enrique III de Navarra, calvinista recalcitrante, se casara con ella y se convirtiera en rey de los galos siempre que renunciara al protestantismo y abrazase la fe católica. Y Enrique contestó: “París bien vale una misa”. Católica, claro.

