



Boletín nº 8/10
7 de agosto de 2010

FUNCIONES DE LAS OFICINAS NACIONALES CONVENIOS (IV)

María José Fernández Martín



Nil Homini certum est

TERCER RETO O DESAFIO. Supuestos de no garantía Internacional: Artículos 9 y 2 del Reglamento General.

Ajuste del concepto de carta verde falsa.

La primera de ellas, basada en el principio de misión de cartas verdes, se refiere a los casos de cartas verdes falsas. A tal efecto, y como regla general, se dispone en el artículo 9 del RG que cualquier carta verde presentada en un país para el cual es válida, como emitida bajo la autoridad de un Bureau, vincula la garantía de éste, incluso si esta carta verde es falsa, irregularmente librada o modificada.

No obstante la garantía del Bureau no será aplicable si una carta verde hace referencia a un vehículo que no está regularmente matriculado en su país, a menos que se haya hecho uso de derogación prevista en el artículo 7.3 (autorización a un Bureau para librar cartas verdes en el territorio de un tercer estado donde no existe un bureau, pero en donde un miembro del Bureau emisor tiene en ese territorio una delegación o sucursal).

En estos casos, los acuerdos internacionales entre Bureaux excluyen de la garantía internacional las cartas verdes falsas cuando estas han sido emitidas para garantizar fraudulentamente un vehículo cuya matriculación no corresponde a la nacionalidad de la emisión de la carta verde. La finalidad del acuerdo internacional es la de exonerar de responsabilidad a los Bureaux por las falsificaciones de cartas verdes realizadas en otros países, lacra generalmente extendida en los países del Este Europeo. Por tanto, una Oficina nacional es responsable de las cartas verdes falsas emitidas para vehículos con matriculación en ese mismo país, pero esta regla no se proyecta cuando la matrícula corresponde a otra nacionalidad, por considerar que la emisión fraudulenta de dichos documentos está fuera de toda posibilidad de control del Bureau utilizado como emisor en las falsificaciones.

CUARTO RETO: Ordenación del Seguro de Frontera

Ajustar los sistemas de seguro de frontera para evitar la circulación sin garantías de los vehículos de terceros países.

Ya hemos visto que, también Europa, ha tenido que generar mecanismos de aseguramiento internacional para los vehículos que proceden de otros terceros países ajenos a la carta verde y para ello, el legislador comunitario ideó, en la primera Directiva y más en concreto en los artículos 6 y 7 de la Directiva 72/144/CEE) el seguro de frontera, como fórmula de seguros obligatorios temporales, que permiten garantizar el tránsito asegurado de vehículos extranjeros por la Unión Europea y el Espacio Económico Europeo.

La extensión univalente del seguro en la Unión Europea a todos los territorios del Espacio Económico permite que el país "puerta de acceso" cubra las garantías de la circulación Internacional cara a los demás estados miembros respecto de dichos vehículos.

Casi todos los miembros Europeos han confiado la gestión y control de este tipo de aseguramientos a la administración de las Oficinas nacionales ya que, indefectiblemente, los seguros de Frontera van vinculados a la emisión de una carta verde aunque no todos sus principios puedan serles de aplicación. De esta manera el modelo de seguro de frontera se repite en la práctica mayoría como un coaseguro de las entidades que integran cada mercado de aseguradores de autos y la gestión del mismo se encomienda a las diferentes Oficinas Nacionales. Por el contrario la experiencia relata que en aquellos países que tiene liberalizado este sistema la proliferación de seguros falsificados es casi de riguroso acontecer.

Existen importantes diferencias, de un Estado a otro, en el concepto práctico de vehículos asegurables y periodos de aseguramiento. Así por ejemplo en Italia es imposible adquirir un seguro de frontera por más de 45 días de duración o adquirirlo para un vehículo portador de una placa europea. Por contraposición, otros países permiten emitir los temporales del seguro de frontera de forma casi indefinida e incluso sirven para garantizar las placas especiales o temporales de otros miembros comunitarios (véase Francia o Dinamarca), incluso en algunos países nórdicos, el seguro de frontera es una opción más de aseguramiento para vehículos de los países vecinos siempre que el seguro les reporta un beneficio económico por su inferior coste que en el país de estacionamiento. Todas estas





FUNCIONES DE LAS OFICINAS NACIONALES CONVENIOS (III)

prácticas, algunas que incluso que conculcan las Directivas, se analizan en un grupo de trabajo CEA/COB que intenta regularizar e homogeneizar el sistema de seguro Fronterizo.

La previsión de la lucha contra el fraude por falsificación de cartas verdes de frontera emitidas para vehículos que no tienen su estacionamiento habitual en el país de acceso al EEE y que por tanto, no quedarían amparadas por la efectividad de las normas específicas de las relaciones basadas en la carta verde, del Reglamento General del Consejo de oficinas, debe ser conciliada con la protección de víctimas y por ello, a través del sistema de Oficinas Nacionales, se llega a acuerdos que blindan estos seguro en su aspecto protector incluso en caso de falsificación documental del que solo se exonera al asegurador de frontera cuando la falsedad ha sido cometida para alargar los plazos de validez del documento.

QUINTO RETO O DESAFIO:

La gestión de cuarta Directiva y los roles del Organismo de Compensación y/o del Centro de Información.

Los acuerdos entre oficinas se mantienen en la actualidad sobre la base de la *lex loci* en cuanto a ley material aplicable y en materia procesal, las normas jurisdiccionales se atemperan a cada sistema jurisdiccional, de forma que las posibles opciones de ejercitar acciones judiciales en el país de la víctima dependen de lo que cada ley nacional permita. Así hay países que lo autorizan siempre que la víctima sea un residente en ese país (Francia, Bélgica, Reino Unido) otros en cambio requieren que, al menos, víctima y causante del daño tengan la misma residencia (caso de España) y otros simplemente no lo permiten. Será la evolución de las normas comunitarias las que marquen las pautas en lo cambios a introducir en la normalización internacional de las disposiciones nacionales.

Un nuevo reto de funciones le ha sido confiado a algunas Oficinas nacionales, en algunos países europeos, en la medida en que se les han atribuido las competencias de los organismos de Información o de Indemnización de la Cuarta Directiva y por el cual los siniestros de accidentes de circulación ocurridos fuera del país de residencia de la víctima son atendidos y solucionados en el estado de residencia de esta, aunque por el momento respetando el criterio de la *lex Loci* o del país de ocurrencia del accidente.

Esta Cuarta Directiva, esta resultando ser un auténtico “caballo de Troya” utilizado por el legislador comunitario para convencer a los Estados más reticentes a los cambios que buscan la homogeneización protectora del seguro del automóvil ya que la metodología procedimental que se contenía en la 4ª D ya es, por obra de la 5ª D (11 de mayo de 2005) una realidad generalizada, tanto a la gestión de accidentes domésticos como a los de sistema Interbureaux, y a los de Libre prestación de servicios.

Pero además, por vía de la Cuarta Directiva la extensión de las jurisdicciones se perfila como una realidad generalizada, ya que se ha consagrado en el Art. 5 de la Directiva la inclusión de un Considerando 16 bis en la Cuarta, para facilitar la aplicación del Reglamento 44/2001 del Consejo de 22 de diciembre del 2000 sobre la competencia judicial, reconocimiento y ejecución de Resoluciones judiciales en materia civil y mercantil y por el cual, la víctima podrá ejercitar una acción directa contra el asegurador del vehículo causante del daño cualquiera que sea el Estado de su establecimiento, desde el país de su residencia.

La última cuestión que queda por debatir es la homogeneización del derecho de las víctimas a ser indemnizadas conforme a la ley del país de su residencia con independencia del Estado miembro en el que hayan sufrido un accidente. En el momento actual, este tema está parcialmente resuelto a nivel individual mediante la aplicación de las reglas de Derecho internacional privado de cada Estado miembro. Algunos Estados tenemos firmado el Convenio de la Haya de 7 de Mayo de 1971 pero el principio general de aplicación de la ley del país de ocurrencia del accidente presenta un sinnúmero de excepciones que tampoco clarifican los criterios de aplicación de las normas de conflicto que se pueden generar por la remisión a una pluralidad de legislaciones. Frente a esto, la Comisión y el Parlamento Europeo han aprobado el Reglamento conocido como Roma II con la finalidad de homologar las reglas de Derecho Internacional Privado a las obligaciones no contractuales, entre ellas, las relativas al seguro de los vehículos de motor. (Artículo 4)

El riesgo de esta nueva propuesta es que, sin perjuicio de mantener el principio de *lex loci* como regla general, contempla la posibilidad de que la víctima pueda ser indemnizada conforme a la ley material del país de residencia en lugar de aplicar el más frecuente criterio de la ley del país de ocurrencia. Esto es algo que ya ocurre en algunos países como es Reino Unido o en Alemania, el donde los jueces pueden, atendidas las circunstancias del caso, decidir la aplicación de la ley de residencia de la víctima cuando la víctima cuando el elemento *lex loci* no guarda ningún nexo con la situación real de la víctima y a la postre solo pueda ser considerado como una restricción de los niveles indemnizatorios usualmente reconocidos en estos países.





SEXTO RETO O DESAFIO: Aproximación a los sistemas de valoración del daño corporal

Merece la pena mencionar el hecho de que a nivel internacional se esté trabajando en la elaboración de un baremo europeo. El 15 de abril de 2005 el Consejo del ERA (INSTITUTE FOR EUROPEAN TRAFFIC LAW) ha adoptado una recomendación para la protección oficial de la UE en casos de accidentes con incapacidad ocupacional y que ha sido basado en el Baremo Europeo. Este Baremo fue elaborado por un grupo de trabajo internacional (CEREDOC) presidido por profesor Lucas y en el que han participado, entre otras personalidades en la materia, Cesar Borobia, Juan Giuscaffre y Carlos Sauca. El Baremo Europeo fue el resultado de una iniciativa tomada en el Primer Congreso de Traffic Law Days en 1999 Trier. La Decisión del Consejo es un avance político de relevante significación y ha sido enviado como Recomendación a la Comisión Europea, al Parlamento Europeo y al Consejo de Europa con los siguientes argumentaciones: todos los Estados miembros de la UE han de reconocer el derecho de las personas que han sufrido un daño físico por razón de un accidente a recibir una compensación que no derive exclusivamente de sus pérdidas económicas.

En toda compensación hay que diferenciar entre pérdidas económicas y deficiencias que no pueden ser identificadas o explicadas médicamente y a garantizar que las personas que las sufran serán tratadas por igual. Homogeneizar la valoración de daños exige una escala que exprese el valor del daño físico en puntos y que esté disponible en todos los Estados miembros para asignar un determinado valor monetario a los resultados de la valoración médica y permitiendo en todos ellos una cierta capacidad discrecional a los órganos de justicia en último extremo para aplicar esta escala.

Se propone en la Recomendación que este baremo sea añadido a la 4ª Directiva pero con una posible extensión a todo tipo de accidentes derivados de otras causas. El objeto de la Recomendación es iniciar una nueva Directiva para armonizar las reglas de los Estados miembros en la compensación de los daños no económicos derivados de incapacidades (daños físicos o mentales) resultantes de accidentes de tráfico. El baremo contiene una escala médica que cuantifica como porcentajes de incapacidad sobre la integridad física o mental del individuo. La escala de compensación hace posible asignar un valor monetario al porcentaje de incapacidad sobre la integridad física o mental de un individuo. En la escala un cierto número de puntos se asignan a cada porcentaje de incapacidad teniendo en cuenta la edad de la persona y su grado de incapacidad y el valor en puntos se determina por cada Estado miembro en función de los criterios nacionales.

Los Estados miembros podrán introducir un margen de discreción judicial en torno a un +/- 20% con vistas a que el importe que resulte de aplicar la escala pueda contemplar las particularidades del caso. Cada Estado podrá establecer un catalogo distinto de clases de daños especificando el máximo y mínimo importe de compensación para cada categoría de daños. Los Estados miembros deben adoptar las medidas que impidan cualquier recurso de los organismos de Seguridad Social contra las compensaciones previstas en la Directiva. Habrá una compensación por traumas severos cuando el resultado de la escala supere el 70% de incapacidad.

EL RINCÓN DE LA SONRISA: PUREZA DE CORAZÓN

Se trataba de dos ermitaños que vivían en un islote cada uno de ellos. El ermitaño joven se había hecho muy célebre y gozaba de gran reputación, en tanto que el anciano era un desconocido. Un día, el anciano tomó una barca y se desplazó hasta el islote del afamado ermitaño. Le rindió honores y le pidió instrucción espiritual. El joven le entregó un mantra y le facilitó las instrucciones necesarias para la repetición del mismo. Agradecido, el anciano volvió a tomar la barca para dirigirse a su islote, mientras su compañero de búsqueda se sentía muy orgulloso por haber sido reclamado espiritualmente. El anciano se sentía muy feliz con el mantra.

Era una persona sencilla y de corazón puro. Toda su vida no había hecho otra cosa que ser un hombre de buenos sentimientos y ahora, ya en su ancianidad, quería hacer alguna práctica metódica.

Estaba el joven ermitaño leyendo las escrituras, cuando, a las pocas horas de marcharse, el anciano regresó. Estaba compungido, y dijo:

--Venerable asceta, resulta que he olvidado las palabras exactas del mantra. Siento ser un pobre ignorante. ¿Puedes indicármelo otra vez?

El joven miró al anciano con condescendencia y le repitió el mantra.

Lleno de orgullo, se dijo interiormente: "Poco podrá este pobre hombre avanzar por la senda hacia la Realidad si ni siquiera es capaz de retener un mantra". Pero su sorpresa fue extraordinaria cuando de repente vio que el anciano partía hacia su islote caminando sobre las aguas.

*El Maestro dice: No hay mayor logro que la pureza de corazón. ¿Qué no puede obtenerse con un corazón limpio?

