



INFORMATIVO MENSUAL **TURA & PRÁXIS**

CONSULTA PÚBLICA DE LA UNIÓN EUROPEA

Plazos de prescripción para RECLAMACIÓN de indemnización a favor de las víctimas de accidentes de tráfico TRANSFRONTERIZOS EN LA UNIÓN EUROPEA ( II parte)

por  
**María José Fernández Martín**

**Boletín nº 09/12**  
**7 de septiembre de 2012**



Pregunta 3: ¿Cree usted que las opciones presentadas anteriormente sería apropiado para abordar los problemas señalados y, en caso afirmativo por qué? ¿Tiene un orden de preferencia respecto a estas opciones y, de ser así, ¿por qué?

Las opciones propuestas son razonables y efectivas. Razonables en cuanto en principio no implican modificaciones sustanciales en los sistemas legales de los Estados miembros, al menos en las tres primeras opciones y al mismo tiempo garantizan que la víctima va a tener garantizada la información precisa para que su derecho de reclamación no sufra

“ in pectore....)

ninguna disminución por el hecho de residir en un Estado miembro diferente del lugar donde el accidente transfronterizo haya tenido lugar. Si bien es cierto, que la mayor seguridad jurídica sería la armonización de todas las legislaciones nacionales, es también adecuado considerar que las tres primeras opciones establecen mecanismos de garantía ciertamente eficaces.

En cuanto a la preferencia manifestar que en el caso de las tres primeras opciones no son exclusivas ni excluyentes y que por tanto podrían incorporarse como mecanismos de fortalecimiento de los derechos de los lesionados en accidentes de tráfico transfronterizos, ya que el coste es mínimo y podría articularse como un dato a facilitar en los Estados miembros bien por las Oficinas Nacionales o por los Organismos de información.

Pregunta 4: ¿Como opción n ° 1, quién debería ser responsable de proporcionar la información relevante para el “accidente de la víctima en el extranjero”, el “accidente en el extranjero víctima ” o el propio asegurador o de la parte responsable de la compañía de seguros de responsabilidad civil? ¿Cuál es la mejor forma de suministro de tal información?.

de la víctima en el extranjero, el accidente en el extranjero víctima o el propio asegurador o de la parte responsable de la compañía de seguros de responsabilidad civil? ¿Cuál es la mejor forma de suministro de tal información?.

Cualquiera de los aseguradores implicados en una reclamación debería estar en condiciones de facilitar dicha información a la víctima, así como los Organismos de información de los Estados miembros y las Oficinas nacionales igualmente.

Pregunta 5:

¿Cree usted que la mejora de la información general sobre las normas nacionales relativas a plazos de caducidad y de prescripción para las reclamaciones en materia de indemnización por daños y perjuicios en accidentes de tráfico transfronterizo, sería útil?

Sí, y mucho. Dado que hay países como España en el que el plazo es bastante corto en relación a los demás Estados miembros. Además sería muy importante que dicha información sobre plazos también incluyera la determinación de las fórmulas efectivas para interrumpir la prescripción frente a los aseguradores.

Pregunta 6: ¿Como opción se refiere a 4, que los aspectos de la ley de limitación o plazos de prescripción debería cubrir un instrumento europeo: la duración del plazo de prescripción, la iniciación y el vencimiento del plazo, los motivos de la suspensión o la interrupción del plazo, las normas el cómputo del tiempo o todo lo anterior?

La duración. Un plazo medio podría ser de 3 a 4 años, siguiendo una media Europea equilibrada.

También podría determinarse la cuestión relativa inicio del cómputo y cómputo del tiempo.

En especial, los mecanismos de interrupción en cuanto a la forma en que la reclamación debe ser presentada al asegurador en caso de que no se trate de una reclamación en vía judicial.

Pregunta 7: ¿Cree usted que hay otras acciones alternativas que se podrían tomar para mejorar la situación de accidente en el extranjero a las víctimas, garantizando la indemnización que le corresponde por los daños causados por accidentes de tránsito? ¿Si este tipo de acciones deben ser tomados por los Estados miembros o por la Unión?

Las acciones propuestas son suficientes para garantizar la protección del derecho de las víctimas a reclamar frente a la prescripción establecida en las diferentes legislaciones nacionales. La armonización de los plazos en las legislaciones nacionales requeriría una norma con categoría de Directiva





#### CONSULTA PÚBLICA

Plazos de prescripción para RECLAMACIÓN de indemnización a favor de las víctimas de accidentes de tráfico TRANSFRONTERIZOS EN LA UNIÓN EUROPEA ( II parte)

#### 4. DOS REGÍMENES JURÍDICOS LAS RECLAMACIONES DERIVADAS DE TRANSFRONTERIZOS LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO

Un tema que también preocupa a las víctimas es la ausencia de normas uniformes que determinan completamente la ley aplicable a los accidentes de tráfico transfronterizos en la Unión Europea. Las normas de la Unión (artículo 28 del Reglamento (CE) n ° 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2007 sobre la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales (Roma II)) permite a las partes de los Estados miembros de la Convención de La Haya de 1971 sobre la ley aplicable a accidentes de tráfico, seguir aplicando ese instrumento, la normativa, incluso en lo que se apartan de la ley de la Unión. Estos Estados miembros son: Austria, Bélgica, la República Checa, Francia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Países Bajos, Polonia, Eslovaquia, Eslovenia y España.

En consecuencia, la cuestión de si y en qué medida la compensación que una víctima reciba, dependerá, en determinadas circunstancias en el Estado miembro del tribunal que conozca lo que puede llevar a sorpresas injustificadas para las víctimas. Esto es particularmente relevante si la indemnización por daño moral se afirma ya que la ley nacional todavía es muy diferente en esta área. Como resultado de ello, la ley aplicable a las reclamaciones derivadas del accidente de tráfico que en algunos casos varían en función del tribunal que conozca del caso. Esto es especialmente relevante para la situación, bastante común, de que un pasajero lesionado interponga un recurso contra el conductor o propietario del vehículo tal y como se expone a continuación. Ejemplo: un accidente en Alemania implica a un único vehículo un coche de alquiler registrados en Bélgica. Todos los pasajeros, incluido el conductor, tienen su residencia habitual en España. Si las víctimas decidir llevar el caso de España, que es parte del Convenio de La Haya de 1971, sus demandas contra el conductor se registrará por la legislación belga como la ley del país donde esté matriculado el vehículo en cuestión. Por el contrario, si el caso es llevado a los tribunales en Alemania, Derecho de la Unión llevaría a la aplicación de la legislación española a las reivindicaciones de las víctimas ya que tanto las víctimas y el conductor cuya responsabilidad se alega tiene su residencia habitual en España. La ley que se aplica (es decir, en el ejemplo de la ley belga o la ley española) también abarcaría las normas de prescripción o limitación, que de este modo también difieren.

bien abarcaría las normas de prescripción o limitación, que de este modo también difieren.

El anterior ejemplo está inspirado en los hechos de un caso sentenciado en la Corte de Casación francesa CRIM. 06 de mayo 1981, RCDIP 1981, 679; para ejemplos, véase Kadner Graziano, el Reglamento Roma II y los Convenios de La Haya sobre los accidentes de tráfico y responsabilidad del producto - Interacción, los conflictos y las perspectivas futuras, NIPR 2008, p 425 ss. Mientras tanto en la legislación de la Unión y la Convención de La Haya de 1971 contienen la misma regla general para determinar la ley aplicable - la ley del país donde ocurrió el accidente - que divergen cuando se trata de las excepciones a la regla general. En este sentido, Derecho de la Unión establece que, cuando tanto la persona cuya responsabilidad se alega y la víctima tengan su residencia habitual en el mismo país, la ley de ese país se aplicará. Por el contrario, el Convenio de La Haya 1971, en concreto casos prevé la aplicación de la ley del país de matriculación del vehículo o los vehículos involucrados. Cuando varios vehículos están involucrados en el accidente, la ley del estado de la inscripción sólo se aplica si todos los vehículos están registrados en el mismo país. Derecho de la Unión y la Convención de La Haya de 1971 también divergen cuando se trata de autonomía de las partes: Derecho de la Unión permite a las partes en un accidente de elegir la ley aplicable, mientras que la Convención no tiene una disposición similar.

Teniendo en cuenta que la ley sobre la indemnización por daños y perjuicios difiere considerablemente en la UE, la cuestión de qué ley se aplica a una reclamación derivada de un accidente de tráfico transfronterizo puede tener un impacto significativo sobre el resultado de un caso. Esta situación lleva a forum shopping y puede implicar sorpresas injustificadas para las víctimas que han iniciado acciones legales sin haber obtenido una amplia (y caro) asesoramiento jurídico, sopesando las ventajas y desventajas de uno u otro régimen en la legislación aplicable. También hace que el acuerdo fuera del cauce de una demanda judicial sea más complicado, porque de antemano no está claro lo que la víctima tendría derecho a recibir en ausencia de una solución amistosa. Sin embargo, las víctimas de "los accidentes en el extranjero " pueden ser capaces de utilizar un mecanismo eficiente para la solución rápida de sus derechos por contacto en su propio idioma con el representante de la aseguradora de la parte responsable o el organismo de indemnización de su propio Estado miembro.





#### CONSULTA PÚBLICA

Plazos de prescripción para RECLAMACIÓN de indemnización a favor de las víctimas de accidentes de tráfico TRANSFRONTERIZOS EN LA UNIÓN EUROPEA ( II parte)

Debe tenerse en cuenta si, y cómo hacer frente a esta situación de 'víctimas de accidentes en el extranjero de los efectos y riesgos causados por la existencia de dos regímenes jurídicos de las reclamaciones derivadas de accidentes de tráfico transfronterizos. Véase el artículo 30 (1) (ii) del Reglamento (CE) n ° 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2007 sobre la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales (Roma II), que se refiere específicamente al estudio de la efectos del artículo 28 del Reglamento con respecto a la Convención de La Haya de 1971. La información obtenida a través de esta consulta pública, se incorporarán al informe de la aplicación como una de las fuentes para la evaluación.

Una opción consistiría en coordinar plenamente el alcance de la Convención de La Haya de 1971 y la legislación de la Unión al establecer que la ley de la Unión deben tener prioridad en todas las partes en el accidente tienen su domicilio dentro de la UE. Esto permitiría uniforme las normas jurídicas aplicables a aplicar dentro de la UE para la mayoría de los casos que no involucran partes de terceros países.

Por otra parte, iniciar una revisión de la Convención de La Haya de 1971 en el marco de la Conferencia de La Haya sobre Derecho Internacional Privado se podría considerar con miras a hacer de este instrumento aceptable para todos los Estados miembros. Pregunta 8: En su opinión, ¿el hecho de que la ley aplicable a las reclamaciones derivadas del accidente de tráfico en algunos casos varían en función del tribunal que conoce el caso de crear problemas para las víctimas? ¿Ha experimentado usted esto o es usted consciente de una situación concreta en que esto habría sido un problema para las víctimas?

Si es así, ¿cuál es la solución adecuada para hacer frente a las deficiencias de la situación actual?

La respuesta es que si surgen problemas de incertidumbre para víctimas y aseguradoras en el tratamiento de los accidentes transfronterizos en la medida en que el sistema es complicado y versátil. Las víctimas tienden a buscar la aplicación de la ley que les sea más favorable e incluso algunos aseguradores ajustan la determinación de la ley aplicable tratando de limitar los derechos compensatorios de las víctimas. Entendemos que sería mucho más acertado crear un solo sistema de normas de conflicto aplicable en todo el Espacio Económico Europeo basados en la normativa de la Unión, lo cual daría certeza y estabilidad a las reclamaciones por accidentes transfronterizos.

## EL RINCÓN DE LA SONRISA: Tres fchistes fresquitos....

### SUICIDIO

- ¿Por qué se suicidó el libro de matemáticas?.
- Porque tenía muchos problemas.

### MENSAJES

Un hombre manda su ropa a la lavandería y pone una nota:

- Por favor, usad más jabón en los bóxer.

Cuando va a buscarla se encuentra otra nota que dice:

- Usa más papel de baño en el culo.

### VACACIONES

Dos amigos:

- Oye, ¿qué tal pinta este verano?
- Pues tengo ganas de ir a Moscú, como el año pasado.
- ¿Ah, pero fuiste a Moscú el año pasado?
- No, también tenía ganas...

