



Boletín nº 9/17
7 de SEPTIEMBRE de 2017



**Nemo patriam quia magna est
amat, sed quia sua.**

– Nadie ama a su patria porque sea grande, sino porque es suya.
- Séneca.

ALGUNAS CONSIDERACIONES LEGALES TRAS EL BREXIT
Por

PEDRO MANUEL VICENTE MIÑARRO

Desde principio de los años 70, la Unión Europea ha tratado de armonizar las diferentes legislaciones de los Estados miembros relativas a las normativas sobre seguros de vehículos, responsabilidad civil y más concretamente, con relación a los accidentes de tráfico con interviniente extranjero. Siempre con el objetivo de ir optimizando la protección que se otorga a las víctimas de los accidentes y en particular, en facilitar las vías para reclamar sus daños y obtener la indemnización que corresponda, determinando tanto el fuero en que se va a dirimir el proceso, como la ley aplicable.

En este largo y no siempre fácil proceso, cabría destacar la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de mayo de 2000, conocida comúnmente como IV Directiva, que otorga el derecho a una víctima que ha sufrido un accidente en un país extranjero a reclamar en su país de residencia y en su propio idioma y el Reglamento 864/2007 (Roma II), sobre la ley aplicable en las relaciones extracontractuales.

En este sentido, las cuestiones principales que se deben tener en cuenta para abordar una **SITUACIÓN POST BREXIT** son éstas:

Qué Tribunal será competente para juzgar el caso.

Qué legislación se debe aplicar

Qué reconocimiento tendrán las sentencias dictadas por un Tribunal extranjero.

En este sentido, se abren varias posibilidades en la negociación entre el Reino Unido y la Unión Europea:

1.- RUPTURA TOTAL REINO UNIDO - UNIÓN EUROPEA

Una primera, muy improbable y poco realista, en la que se rompa con toda la armonización legal entre el Reino Unido y la UE y por la cual, las víctimas deban reclamar directamente en el país donde tuvo lugar el accidente.

En este sentido, los ciudadanos británicos que sufrieran un accidente fuera de su territorio no podrían demandar en el Reino Unido (y por ende, los ciudadanos de la UE que tuvieran un accidente en territorio británico, deberían plantear la demanda allí).

Respecto a la legislación que en este caso se debe aplicar, el Reino Unido podría alegar la *Private International Law (Miscellaneous Provisions Act de 1995)*, que indica que la legislación que el tribunal debe aplicar es la del foro. Pero la definición es tan vaga, que no se puede establecer indubitadamente si se hace referencia sólo a la forma (plazos, derecho procesal, etc) o también al fondo (indemnización, cuantificación los daños y perjuicios, ponderación de las posibles lesiones, etc).

En lo relativo al reconocimiento y ejecución de sentencias, volveríamos a la clásica, costosa y lenta figura del exequátur, ya que no se podría acoger a las resoluciones de reconocimiento recíproco de sentencias entre Estados de la UE.

Esta solución de ruptura total se entiende que es muy poco factible, por no ser práctica, por las dificultades y costes que implicaría, y sobre todo, porque sería volver a la casilla de inicio, algo que no interesa a nadie, porque sería ir en contra del espíritu de optimización y mejora de la protección de a las víctimas que se ha perseguido durante los últimos 50 años.





2.- SOLUCIÓN “A LA SUIZA”

La según opción, sería la que se podría denominar “solución a la suiza”. Suiza (así como Noruega e Islandia) no es parte de la Unión Europea, pero ha ido integrando las legislaciones de la UE que más le convenían y obviando las que más podrían restringir su capacidad legislativa nacional. De este modo, ha integrado en su legislación nacional los preceptos de la IV Directiva y el Reglamento Roma II, sobre legislación aplicable en caso de accidente. Además, ha firmado el Convenio de Lugano de 2007, en lo relativo a la competencia judicial y reconocimiento y ejecución de las resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, por el que se ampliaba a Islandia, Noruega y Suiza, la aplicación de las normas del Convenio de Bruselas de 27 de septiembre de 1968 relativo al reconocimiento y ejecución de sentencias entre los países de la UE.

Asimismo, y con la entrada en vigor el 1 de agosto de 2016 (curiosamente, apenas 1 mes después del referéndum del Brexit) de la Third Parties Act (Rights Against Insurers), por la que queda reconocida la acción directa contra las aseguradoras inglesas, quedarían superado el escollo más complejo y embarazoso: las víctimas inglesas podrían seguir presentando una demanda contra una aseguradora extranjera en el Reino Unido por un accidente sufrido fuera del territorio británico. Y asimismo, los ciudadanos de la UE podrán ejercitar una acción directa contra una aseguradora británica.

Esta solución “a la suiza”, que ya funciona en Noruega, Islandia y Suiza, podría ser la finalmente adoptada, por su eclecticismo y practicidad, y la que podría convenir más a los intereses de los ciudadanos del Reino Unido y de la UE, en lo concerniente al principio de protección de las víctimas.

3.- PACTOS BILATERALES

Y por último, otra solución no por completo descartable, pero con menos posibilidades, sería la adhesión del Reino Unido al Convenio de la Haya de 1971, relativo a la Ley aplicable en materia de accidentes de circulación por carretera, Convenio que muchos países de la UE no ha ratificado (por ejemplo España y Francia sí lo han hecho, pero no así Alemania, Italia o Reino Unido).

Y por otra parte, Reino Unido podría ir firmando diferentes pactos y convenios bilaterales en lo que respecta a la competencia judicial o reconocimiento de sentencias, con aquellos Estados de la UE con los que el Reino Unido mantenga más intereses económicos y por cuyos territorios circulen un mayor volumen de ciudadanos británicos, como lo pueden ser Alemania, Francia o España, y no hacerlo con aquellos Estados de la UE en los que las posibles víctimas británicas en un accidente de circulación en el territorio de aquellos países se prevén muy escasas (pongamos por ejemplo, Rumanía o Eslovaquia).

Además, un aspecto que se deberá abordar, pero se entiende que no se prevé en ningún escenario posible, es que la salida del Reino Unido de la UE pueda conllevar la salida asimismo del listado de países de la Sección III del Reglamento General (antiguo Convenio Multilateral de Garantía) y que por lo tanto, esta cuestión no sufrirá ningún cambio, y la situación continuará como en la actualidad, es decir, no exigiendo la Carta Verde a los vehículos matriculados en el Reino Unido al acceder a los Estados de la Sección III

En cualquier caso, la situación jurídica que se nos presenta es apasionante, y de una forma u otra, se van a modificar sustancialmente las relaciones jurisdiccionales, competenciales y legislativas entre la UE y el Reino Unido. Pero por encima de cualquier interés legal, político y económico, lo que debe primar y se debe preservar de una manera inviolable, son los avances y logros conseguidos en el principio absoluto de protección a las víctimas de accidentes de circulación, facilitando su acceso a los tribunales y preservando el principio seguridad jurídica para conocer de antemano qué legislación se va aplicar en cada caso concreto.





NUEVOS ASUNTOS

-Asunto C-122/17: Petición de decisión prejudicial planteada por la Court of Appeal (Irlanda) el 9 de marzo de 2017 — David Smith/Patrick Meade, Philip Meade, FBD Insurance plc, Ireland, Attorney General

Cuestiones planteadas:

"Cuando

i) las disposiciones pertinentes del Derecho nacional prevén que, en los seguros obligatorios de vehículos automóviles, se establezca una exclusión para aquellas personas que viajen en un vehículo de tracción mecánica que no disponga de asientos fijos a tal efecto,

ii) la póliza de seguro pertinente limita la cobertura a aquellos ocupantes que viajen en un asiento fijo y esa póliza es, de hecho, una póliza de seguro autorizada con arreglo al Derecho nacional en el momento en el que se produjo el accidente,

iii) las disposiciones de Derecho nacional pertinentes en las que se contempla esa exclusión de cobertura ya han sido consideradas contrarias al Derecho de la Unión en una sentencia anterior del Tribunal de Justicia (sentencia de 19 de abril de 2007, Farrell, C-356/05, EU:C:2007:229) y, por consiguiente, no deben ser aplicadas,

y iv) el tenor de las disposiciones nacionales no permite una interpretación conforme a los requisitos del Derecho de la Unión, en un litigio entre particulares y una compañía de seguros privada en relación con un accidente de automóvil que tuvo lugar en 1999 en el que resultó gravemente herido un ocupante que no viajaba en un asiento fijo y al que, con el consentimiento de las partes, el tribunal nacional emplazó a comparecer, como codemandado de la compañía de seguros privada, al Estado, ¿está obligado también el tribunal nacional, al inaplicar las disposiciones pertinentes de Derecho nacional, a inaplicar la cláusula de exclusión o a impedir de cualquier otra forma que un asegurador invoque la cláusula de exclusión contemplada en el seguro de vehículos automóviles en vigor en ese momento, de modo que la víctima que sufrió los daños pueda entonces ser indemnizada directamente por la compañía de seguros en virtud de esa póliza de seguro? Con carácter subsidiario, ¿daría lugar tal resultado, en esencia, a una forma de efecto directo horizontal de una directiva frente a un particular, de un modo prohibido por el Derecho de la Unión?"

[DOUE C151, de 15.5.2017]

EL RINCÓN DE LA SONRISA: La cabeza

