



# doctrina

## Tramitación judicial y extrajudicial de siniestros de automóvil con elemento extranjero: jurisdicción competente y ley aplicable

**Raúl Lafuente Sánchez**

Abogado. Doctor en Derecho.

Profesor Titular de Derecho Internacional Privado (Acred.)

### Sumario

#### **I.-INTRODUCCIÓN**

#### **II.-FOROS COMPETENTES EN MATERIA DE ACCIDENTES DE TRÁFICO TRANSFRONTERIZOS**

##### **A.- El Reglamento Bruselas I bis**

1. Foros de competencia en materia delictual y cuasidelictual
2. Foros de competencia en materia de seguros

#### **III.-LEY APLICABLE A LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO TRANSFRONTERIZOS**

##### **A.-El Reglamento Roma II relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales**

##### **B.-El Convenio de La Haya de 1971 sobre Ley aplicable en materia de accidentes de circulación por carretera**

##### **C.-Problemática que plantea la aplicación de estos instrumentos para determinar la ley aplicable a los accidentes de tráfico transfronterizos**

##### **D.-Importancia de la ley aplicable a los siniestros de automóvil con elemento extranjero**

#### **IV.-DOCTRINA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA EN ESTA MATERIA**

##### **A.-Decisiones del TJUE y Derecho internacional privado**

1. Delimitación de la competencia judicial internacional
2. Decisiones del TJUE en el ámbito de la ley aplicable

##### **B.-Otras decisiones relevantes del TJUE en materia de accidentes de tráfico transfronterizo**

1. En relación al concepto de circulación de vehículos
2. Sobre el alcance de la obligación de aseguramiento
3. Efecto directo de las directivas relativas al seguro de responsabilidad civil que deriva de la circulación de vehículos automóviles

#### **V.-A MODO DE CONCLUSIÓN**

#### **BIBLIOGRAFÍA**

## I.-INTRODUCCIÓN

En el ámbito de la Unión Europea, en materia de accidentes de tráfico transfronterizos, los daños causados a un tercero se incardinan dentro del ámbito de la responsabilidad extracontractual a la hora de determinar los foros competentes para presentar las posibles acciones en reclamación por los daños sufridos por las víctimas o las personas perjudicadas.

Lo mismo sucede respecto a las normas de conflicto para determinar la ley aplicable en materia de accidentes de tráfico transfronterizos que será la que regule el fondo del asunto y sus normas materiales las que regulen aspectos tan importantes como el alcance de la responsabilidad; la limitación y reparto de la responsabilidad; la existencia, la naturaleza y la evaluación de los daños o la indemnización solicitada; las personas que tienen derecho a la reparación del daño sufrido personalmente; o los plazos de prescripción y caducidad.

Considerando el número total de accidentes de tráfico transfronterizos que tienen lugar cada año en el seno de la Unión Europea y el número de víctimas directas e indirectas<sup>1</sup>, nos encontramos en presencia de un sector que genera un número importante de reclamaciones transnacionales, por lo que las consecuencias de litigar ante un determinado tribunal o de aplicar una u otra ley no deben subestimarse.

## II.-FOROS COMPETENTES EN MATERIA DE ACCIDENTES DE TRÁFICO TRANSFRONTERIZOS

La competencia judicial internacional y, en particular, la de los tribunales españoles en materia de obligaciones extracontractuales derivadas de los accidentes de tráfico transfronterizos, viene regulada por el Reglamento 1215/2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución

1\* Este trabajo desarrolla el texto de la ponencia presentada por el autor en el IV Foro Aranzadi de Responsabilidad Civil celebrado el 9 de mayo de 2019 en Granada. Todas las páginas web de referencia han sido consultadas por última vez el 3 de julio de 2019.

*Vid.*, el resultado del estudio sobre la compensación de las víctimas de accidentes de tráfico en los diferentes Estados miembros publicado en el Informe de la Comisión Europea, Dirección General de Mercado Interior y Servicios, del año 2009, preparado por la firma Demolin, Brulard, Barthélémy - Hoche- "Compensation of victims of cross border RTAs in the EU: comparison of national practices, analysis of problems and evaluation of options for improving the position of cross border victims", disponible en [http://ec.europa.eu/internal\\_market/insurance/docs/motor/20090129report\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/internal_market/insurance/docs/motor/20090129report_en.pdf),

de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil<sup>2</sup>, así como por la Ley Orgánica 6/1985 del Poder Judicial<sup>3</sup> que, únicamente, será de aplicación cuando el Reglamento Bruselas I *bis* remita a las normas de producción interna por no encontrarse el demandado domiciliado en el territorio de un Estado miembro.

### A. El Reglamento Bruselas I bis

#### 1. Foros de competencia en materia delictual y cuasidelictual

Con carácter general, los foros de competencia que establece el Reglamento Bruselas I *bis* en materia delictual y cuasidelictual, y que han de tomarse en consideración para determinar los tribunales competentes en caso de acciones de la víctima o perjudicado contra la persona causante del daño, son los siguientes:

- a) Los tribunales al que las partes se hayan sometido expresa o tácitamente<sup>4</sup>. La sumisión expresa no resulta habitual por tratarse de responsabilidad extracontractual. La sumisión tácita, sin embargo, podría producirse tras ocurrir el accidente.
- b) Los tribunales del domicilio del demandado<sup>5</sup>;
- c) Los tribunales del lugar donde se haya producido o pueda producirse el hecho dañoso<sup>6</sup>.

#### 2. Foros de competencia en materia de seguros

A su vez, el Reglamento Bruselas I *bis* señala que en lo que atañe a los contratos de seguro y los contratos celebrados por los consumidores debe protegerse a la parte más

2 Reglamento 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de diciembre de 2012 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (DOUE L 351, de 20.12.2012) (en adelante, Reglamento Bruselas I *bis*).

3 Ley Orgánica Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial (BOE núm. 157, de 02/07/1985).

4 *Vid.*, los artículos 25 y 26 del Reglamento Bruselas I *bis*.

5 *Ibidem* artículo 4.

6 *Ibidem*, artículo 7.2, que dispone: "Una persona domiciliada en un Estado miembro podrá ser demandada en otro Estado miembro: ... 2) en materia delictual o cuasidelictual, ante el órgano jurisdiccional del lugar donde se haya producido o pueda producirse el hecho dañoso".



débil mediante normas de competencia más favorables a sus intereses de lo que disponen las normas generales<sup>7</sup>. Por este motivo, incorpora una sección específica que regula las normas de competencia en materia de seguros. Estas disposiciones se aplicarán para determinar la competencia sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 6 y en el artículo 7 punto 5.

Dentro de esta sección, sus artículos 10 al 16 pergeñan un sistema de normas en materia de contratos internacionales de seguros que regulan la competencia judicial internacional en materia de seguros. Este sistema se basa en el principio de la desigualdad existente en los contratos de seguros, donde una de las partes cocontratantes (las compañías aseguradoras) se encuentran en una posición prevalente frente a la otra parte (el tomador, asegurado o beneficiario) considerada la parte débil en la relación contractual.

Tomando en consideración esta circunstancia, el Reglamento diseña unas normas específicas para determinar los foros competentes en materia de seguros que variarán en función de la parte que presente la demanda:

<sup>7</sup> *Ibidem*, en su Considerando 18.

a) De una parte, cuando la acción sea interpuesta por el asegurador contra el tomador del seguro, el asegurado o el beneficiario, únicamente podrá presentarse ante los tribunales del domicilio del demandado<sup>8</sup>.

b) De otra, cuando ejercite la acción el tomador del seguro, el asegurado o el beneficiario, el abanico de foros competentes se amplía, favoreciendo el Reglamento que la demanda contra el asegurador del responsable pueda ser presentada, entre otros, ante los tribunales del domicilio del demandante, es decir, del tomador del seguro, del asegurado, del beneficiario o, incluso, de la persona perjudicada, tal y como ha tenido ocasión de establecer el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en su jurisprudencia<sup>9</sup>.

En este escenario, reviste gran importancia

<sup>8</sup> *Ibidem* artículo 14, que reza así: “1. *Salvo lo dispuesto en el artículo 13, apartado 3, la acción del asegurador solo podrá ser ejercitada ante los órganos jurisdiccionales del Estado miembro en cuyo territorio esté domiciliado el demandado, ya sea tomador del seguro, asegurado o beneficiario*”.

<sup>9</sup> *Ibidem*, artículos 11, 12 y 13. En particular, el artículo 11 señala que: “El asegurador domiciliado en un Estado miembro podrá ser demandado: a) ante los órganos jurisdiccionales

el ejercicio de la acción directa contra el asegurador del responsable, ya que permite al perjudicado actuar directamente contra el mencionado asegurador para reclamarle resarcimiento. Su ejercicio será posible cuando así lo disponga la ley aplicable a la obligación extracontractual o la ley aplicable al contrato de seguro. Así lo dispone el Reglamento Bruselas I *bis* que señala: “Los artículos 10, 11 y 12 serán aplicables en los casos de acción directa entablada por la persona perjudicada contra el asegurador cuando la acción directa sea posible”<sup>10</sup>. Y, así se recoge, igualmente, en el texto del Reglamento Roma II relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales<sup>11</sup> y en el Convenio de La Haya de 1971 sobre Ley aplicable en materia de accidentes de circulación por carretera<sup>12</sup>.

Precisamente, la Directiva 2009/103, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles<sup>13</sup>, que vino a codificar las anteriores Directivas sobre el seguro de automóviles<sup>14</sup>, establece la obligación de los Estados miembros

*del Estado miembro donde tenga su domicilio; b) en otro Estado miembro, cuando se trate de acciones entabladas por el tomador del seguro, el asegurado o un beneficiario, ante el órgano jurisdiccional del lugar donde tenga su domicilio el demandante, ...”*

10 *Vid.*, el artículo 13.2 en relación al 11.1. b) del Reglamento Bruselas I *bis*.

11 *Vid.* el artículo 18 del Reglamento (CE) n° 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2007, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales (Roma II) (DOUE L 199, de 31.7.2007) que dispone: “La persona perjudicada podrá actuar directamente contra el asegurador de la persona responsable para reclamarle resarcimiento si así lo dispone la ley aplicable a la obligación extracontractual o la ley aplicable al contrato de seguro.”

12 El artículo 9 del Convenio de La Haya de 1971 sobre Ley Aplicable en Materia de Accidentes de Circulación por Carretera, hecho en La Haya el 4 de mayo de 1971 (Instrumento de ratificación publicado en el BOE núm. 264, de 4 de noviembre de 1978) (en adelante, el Convenio de La Haya de 1971) establece que “Las personas perjudicadas tendrán derecho a actuar directamente contra el asegurador del responsable, si ese derecho les es reconocido por la ley aplicable conforme a lo dispuesto en los artículos 3, 4 o 5”.

13 Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (Texto pertinente a efectos del EEE) (DOUE L 263, de 7.10.2009).

14 Las cinco directivas sobre el seguro de automóviles adoptadas desde 1972 son las siguientes: la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros, sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control

de garantizar que las partes perjudicadas en un accidente causado por un vehículo cubierto por el seguro de responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos tengan derecho a interponer una acción directa contra la empresa de seguros que cubre a la persona responsable en lo que respecta a la responsabilidad civil<sup>15</sup>.

De tal forma que, una vez incorporada la Directiva en los ordenamientos jurídicos nacionales, la acción directa se podrá ejercitar siempre que la ley aplicable a la responsabilidad extracontractual derivada de un accidente de tráfico transfronterizo sea la ley de un Estado miembro. En el caso español, la mencionada Directiva se encuentra incorporada a través de la Ley 50/1980, de Contrato de Seguro<sup>16</sup> y del Real Decreto Legislativo 8/2004, Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor<sup>17</sup>.

de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO L 103 de 2.5.1972); la Segunda Directiva 84/5/CEE del Consejo, de 30 de diciembre de 1983, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de los vehículos automóviles (DO L 8 de 11.1.1984), la Tercera Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (DO L 129 de 19.5.1990), la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (Cuarta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles) (DO L 181 de 20.7.2000); y la quinta Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005, por la que se modifican las Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE y 90/232/CEE del Consejo y la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (DO L 149 de 11.6.2005).

15 *Vid.*, el artículo 16, en relación al artículo 3, de la Directiva relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles.

16 El artículo 76 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro (BOE núm. 250, de 17.10.1980), dispone: “El perjudicado o sus herederos tendrán acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar, sin perjuicio del derecho del asegurador a repetir contra el asegurado, en el caso de que sea debido a conducta dolosa de éste, el daño o perjuicio causado a tercero. La acción directa es inmune a las excepciones que puedan corresponder al asegurador contra el asegurado. El asegurador puede, no obstante, oponer la culpa exclusiva del perjudicado y las excepciones personales que tenga contra éste. A los efectos del ejercicio de la acción directa, el asegurado estará obligado a manifestar al tercero perjudicado o a sus herederos la existencia del contrato de seguro y su contenido”.

17 El artículo 7 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29

### III.-LEY APLICABLE A LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO TRANSFRONTERIZOS

A su vez, en el ámbito de la Unión Europea las normas de conflicto para determinar la ley aplicable en materia de accidentes de tráfico transfronterizos aparecen recogidas en el Reglamento Roma II y en el Convenio de La Haya de 1971.

Para comprender la coexistencia de estos dos regímenes hay que remitirse a lo que dispone el Roma II en sus relaciones con los convenios internacionales existentes:

*“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”<sup>18</sup>.*

En el mismo sentido, el Convenio de La Haya de 1971 sobre la ley aplicable en materia de accidentes de circulación por carretera también regula su coexistencia con otros instrumentos que regulen esta materia y dispone, al efecto, que:

*“El presente Convenio no afectará a lo dispuesto por otros Convenios en los que sean o puedan ser parte en el futuro los Estados contratantes y que, en materias específicas, contengan disposiciones relativas a la responsabilidad civil extracontractual derivada de accidentes de circulación por carretera”<sup>19</sup>.*

Por consiguiente, el Convenio de La Haya de 1971 constituye un instrumento específico en esta materia y tiene un alcance general, prevaleciendo sobre el Reglamento Roma II. Esto significa que los Estados de la Unión Europea que sean parte del Convenio, como es el caso de España, no invocarán el Reglamento Roma II para determinar la ley aplicable a los accidentes de tráfico transfronterizos por tratarse de una obligación internacional asumida antes de la entrada en vigor del mencionado Reglamento.

de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (BOE núm. 267, de 05.11.2004) señala que: *“El perjudicado o sus herederos tendrán acción directa para exigir al asegurador la satisfacción de los referidos daños, que prescribirá por el transcurso de un año”.*

<sup>18</sup> *Id.*, el artículo 28 del Reglamento Roma II.

<sup>19</sup> *Id.* el artículo 15 del Convenio de La Haya de 1971.

Hay que recordar que en el momento actual, trece países de la Unión Europea, entre los que se encuentra España, aplican el mencionado Convenio<sup>20</sup> y otros catorce el Reglamento Roma II<sup>21</sup>, teniendo en cuenta que Dinamarca no participa en el Reglamento Roma II, por lo que no aplica el mismo, y tampoco el Convenio de La Haya de 1971. El Reino Unido viene aplicando el Reglamento Roma II por lo que su futura salida de la Unión Europea podrá afectar al escenario aquí planteado dependiendo de cuál sea el acuerdo que finalmente se alcance y la posible aplicación del Reglamento por parte de los jueces y tribunales del Reino Unido. De no ser así, la solución pasaría porque el Reino Unido ratificase el Convenio de La Haya de 1971.

#### A. El Reglamento Roma II relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales

El Reglamento Roma II establece normas generales para determinar la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales derivadas de un delito y normas específicas para ciertas obligaciones. Sin embargo, no incluye una norma de conflicto especial para identificar la ley aplicable a la responsabilidad extracontractual derivada de accidentes de circulación transfronterizos.

Por otra parte, no resulta habitual que las partes hagan uso de la libertad de elección prevista en el Reglamento y preparen un acuerdo que rija la posible responsabilidad extracontractual que surja de estos conflictos porque la gran mayoría de los accidentes de tráfico suelen producirse entre partes que no se conocen previamente, si bien existen algunas excepciones como las que surgen con motivo de la reclamación por negligencia contra el conductor de un vehículo por parte de un pasajero del mismo.

Consecuentemente, en casos de accidentes transfronterizos habrá que acudir a la norma general prevista en su texto<sup>22</sup> pues, tanto en

<sup>20</sup> A saber: Austria, Bélgica, Croacia, Eslovaquia, Eslovenia, España, Francia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Países Bajos, Polonia y República Checa.

<sup>21</sup> Estos son los siguientes: Alemania, Bulgaria, Chipre, Estonia, Finlandia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Malta, Portugal, Reino Unido, Rumanía y Suecia.

<sup>22</sup> *Id.*, A. L. CALVO CARAVACA y J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, “El Reglamento Roma II. Reglas generales sobre determinación de la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales”, *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, 2009, nº 712, p. 838; y P. A. DE MIGUEL ASENSIO, “El régimen comunitario relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales”, *Revista Española de Seguros*, 2009, nº

la Propuesta de Reglamento cuanto en sus Considerandos, queda patente que el legislador considera suficiente esta norma general para regular ese tipo de supuestos.

El Reglamento Roma II dispone como norma general la aplicación de la ley del país donde se produce el daño (*lex loci damni*), con independencia “... 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”<sup>23</sup>.

En este sentido, conviene precisar que en los accidentes de circulación el lugar del daño será aquél en el que se produzca la colisión o accidente. Se trata de una norma de conflicto de leyes tradicional en el Derecho internacional privado basada en la conexión territorial y sobre la base de la responsabilidad objetiva que se predica neutral, pues no favorece ni al causante del daño ni a la víctima sino que trata de buscar un justo equilibrio entre los intereses de las partes en litigio<sup>24</sup>.

No obstante, esta regla general presenta dos correcciones o, dicho de otro modo, una excepción (residencia habitual común de las partes) y una cláusula de escape (vínculos manifiestamente más estrechos):

a) La excepción, entrará en juego en aquellos supuestos en los que la persona causante del daño y la víctima tengan su residencia habitual común en el mismo país en el momento de producirse el daño, pues en esos casos se aplicará la ley de dicho país que prevalecerá sobre la norma del *lex loci damni*<sup>25</sup>.

b) La segunda corrección, que actúa como cláusula de escape, prevé la posibilidad de aplicar la ley del país con el que el hecho dañoso presente los *vínculos manifiestamente más estrechos*<sup>26</sup>, siempre que se trate de un país distinto a los antes mencionados, desplazando, así, la ley designada en virtud de la norma del *lex loci damni* o de la residencia habitual común de las partes.

Esta cláusula de escape, que responde al principio de proximidad entre el derecho aplicable y la situación que se pretende regular, introduce cierta flexibilidad a la hora de determinar la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales considerando cada caso de manera individualizada<sup>27</sup>.

### B. El Convenio de La Haya de 1971 sobre Ley aplicable en materia de accidentes de circulación por carretera

Por su parte, el Convenio de La Haya de 1971 establece una norma general similar a la prevista en el Reglamento Roma II y dispone que la ley aplicable a los accidentes de circulación por carretera será “... la ley interna del estado en cuyo territorio haya ocurrido el accidente”<sup>28</sup>.

Sin embargo, por lo que respecta al tratamiento de las excepciones a la norma general, establece un sistema menos flexible que el Reglamento Roma II con el fin de localizar la ley del país que presenta los puntos de conexión más estrechos con el accidente, y así dispone que:

*“a) Cuando en el accidente intervenga un solo vehículo, matriculado en un Estado distinto de aquel en cuyo territorio haya ocurrido el accidente, la ley interna del Estado en que el vehículo esté matriculado, será aplicable para determinar la responsabilidad:*

140, 2009, párrafo 26.

23 *Vid.* el artículo 4.1 del Reglamento Roma II.

24 *Vid.*, al respecto, P. DE MIGUEL ASENSIO, “El régimen comunitario ...”, *loc. cit.*, párrafo 20; E. FERNÁNDEZ MASIÁ, “Primeras consideraciones sobre el anteproyecto de Reglamento sobre la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales (Roma II)”, *Actualidad Civil*, Septiembre 2003, nº 34, p. 911D F. J. GARCIMARTÍN ALFÉREZ, “La unificación del derecho conflictual en Europa: El Reglamento sobre la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales (Roma II)”, *Diario La Ley*, 2007, nº 6811, p. 9D T. KADNER GRAZIANO, “Le nouveau droit International privé communautaire en matière de responsabilité extracontractuelle”, *Revue critique de droit International privé*, 2008, nº 3, p. 457D y J. VON HEIN, “Chapter II Torts/Delicts” en G. P. CALLIESS, (ed) *Rome Regulations, commentary on the European rules of the Conflicts of Laws*, The Netherlands, Wolters Kluwer, 2011, p. 402.

25 Artículo 4.2 del Reglamento Roma II.

26 *Ibidem*, artículo 4.3.

27 Hasta la fecha, la interpretación de la cláusula de escape prevista en el artículo 4.3 del Reglamento Roma II no ha sido objeto de interpretación por parte del TJUE. Resulta de gran interés, sin embargo, la interpretación de este precepto por la *High Court* inglesa en los asuntos *Winrow v. Hemphill* [2014] EWHC 3164 (Queen’s Bench Division) y *Marshall v Pickard* [2015] EWHC 3421 (Queen’s Bench Division). *Vid.*, al respecto mi trabajo, R. LAFUENTE SÁNCHEZ, “Ley aplicable a la responsabilidad derivada de accidentes de circulación por carretera: la cláusula de escape del artículo 4.3º del Reglamento Roma II a la luz de la jurisprudencia inglesa”, *Anuario Español de Derecho Internacional Privado*, t. XVI, 2016, pp. 463-503.

28 *Vid.* el artículo 3 del Convenio de La Haya de 1971.

- 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 aquel 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.

b) 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.

c) Cuando estuvieren implicadas en el accidente una o más personas que se encontraran 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”<sup>29</sup>

Finalmente, en el supuesto de los vehículos no matriculados o de los matriculados en varios Estados:

“... la ley interna del Estado donde estén habitualmente estacionados sustituirá a la del Estado de matrícula. La misma regla se aplicará cuando ni el propietario, ni el poseedor, ni el conductor del vehículo tuvieran, en el momento de ocurrir el accidente, su residencia habitual en el Estado donde estuviere matriculado el vehículo”<sup>30</sup>.

C. Problemática que plantea la aplicación de estos instrumentos para determinar la ley aplicable a los accidentes de tráfico transfronterizos

La coexistencia del Convenio de La Haya de

<sup>29</sup> *Ibidem*, en su artículo 4.

<sup>30</sup> *Ibidem*, en su artículo 6.



1971 y del Reglamento Roma II en el seno de la Unión Europea para determinar la ley aplicable a los accidentes de tráfico transfronterizos ha venido planteando problemas jurídicos importantes. De este modo, resulta un hecho cierto que incita a la aplicación del *forum shopping* por parte del demandante que tratará de obtener la aplicación de la ley más favorable a sus intereses seleccionando el foro en función del instrumento que un Estado aplique, ya sea el Convenio o el Reglamento<sup>31</sup>.

Además, la aplicación del Convenio de La Haya de 1971 por los tribunales españoles ha generado diversos problemas, a saber: las dificultades técnicas para el reconocimiento del derecho de otros países signatarios, la aplicación del Convenio por parte de los tribunales para establecer su jurisdicción cuando se trata de un instrumento para determinar la ley aplicable, o las cuestiones de litispendencia<sup>32</sup>.

31 A. BORRÁS, "La relation des textes de référence avec les textes internationaux", en M. FALLON, P. LAGARDE y S. POILLOT-PERUZZETTO (dirs), *La matière civile et commerciale, socle d'un code européen de droit international privé ?*, Dalloz, Paris, 2009, p. 152; A. ESPINIELLA MENÉNDEZ, "Accidentes de circulación por carretera: Del Convenio de La Haya de 4 de mayo de 1971 al Reglamento (CE) N° 864/2007 (Roma II)", *Anuario Español de Derecho internacional privado*, t. VII, 2007, pp. 510 a 512 y 529.

32 *Vid.*, J. A. BADILLO ARIAS, "El elemento extranjero en los accidentes de circulación. Funciones del consorcio de compensación de seguros y ofesauto", disponible en [http://fundacionnade.org/personas-rh-positivo/jose-antonio-](http://fundacionnade.org/personas-rh-positivo/jose-antonio-badillo-arias)

Por este motivo, y la vista de las soluciones que aporta el Reglamento Roma II, comparto la opinión de cierto sector doctrinal y defiendo que los Estados miembros parte del Convenio de La Haya de 1971, entre ellos España, denuncien el mismo con el fin de simplificar el panorama normativo y aplicar de manera generalizada el Reglamento Roma II a estas cuestiones, lo que favorecería una mejor adaptación de la norma comunitaria a cada caso concreto y pondría fin a algunas soluciones complejas que dispone el Convenio<sup>33</sup>.

#### D. Importancia de la ley aplicable a los siniestros de automóvil con elemento extranjero

El debate acerca de la ley aplicable a los daños derivados de accidentes de tráfico se plantea desde una doble vertiente: de una parte, por la necesidad de identificar la ley que presenta mayor proximidad con el hecho dañoso

*badillo-arias*, pp. 18-20.

33 *Vid.*, por todos, P. DE MIGUEL ASENSIO, "El régimen comunitario...", *loc. cit.*, párrafo 26; A. ESPINIELLA MENÉNDEZ, *Las reclamaciones derivadas de accidentes de circulación por carretera transfronterizos*, Madrid, Instituto de Ciencias del Seguro, Fundación Mapfre, 2010, pp. 24 y 82; J. C. FERNÁNDEZ ROZAS y S. SÁNCHEZ LORENZO, *Derecho internacional privado*, 8ª ed., Civitas Thomson Reuters, Pamplona, 2015, p. 600; y L. GARAU JUANEDA, "La conveniencia de una denuncia por parte de España del Convenio de La Haya de 1971 sobre responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación", *Anuario Español de Derecho Internacional Privado*, t. VII, 2007, pp. 503-504.



que ha de regular y, de otra, por el diferente tratamiento que los ordenamientos jurídicos nacionales otorgan a la calificación, naturaleza y cuantificación de las indemnizaciones que corresponden a la víctima de un accidente de tráfico debido a la ausencia de armonización material en esta materia.

No hay que olvidar que esta ausencia de armonización de los derechos materiales nacionales en esta materia acentúa la importancia de la ley designada para regular los daños derivados de accidentes de tráfico transfronterizos. Porque aspectos tan relevantes como la exoneración y alcance de la responsabilidad del causante del accidente, la evaluación de los daños sufridos por las víctimas y su correspondiente indemnización, o los plazos de prescripción y caducidad para presentar una acción ante los tribunales competentes, dependerán y pueden variar en función de la ley aplicable al caso, y las diferencias que presentan las legislaciones nacionales en esta materia pueden ser determinantes. Y en este contexto, las partes en el proceso tratarán de buscar la aplicación de la ley que resulte más favorable a sus intereses económicos.

En definitiva, la aplicación de las normas de Derecho internacional privado –jurisdicción y ley aplicable- a los siniestros de automóvil con elemento extranjero sigue planteando cuestiones de gran calado y trascendencia, y el TJUE ha dejado constancia de ello en su jurisprudencia.

#### IV.-DOCTRINA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA EN ESTA MATERIA

En numerosas ocasiones, el TJUE ha tenido ocasión de interpretar las disposiciones nacionales a la luz del Derecho de la Unión Europea en asuntos planteados con ocasión de siniestros de automóvil con elemento extranjero, y en los que se dilucidaban cuestiones relativas a la competencia judicial internacional y la ley aplicable.

Esta interpretación ha permitido a los jueces y tribunales nacionales aplicar la legislación vigente en esta materia de una manera uniforme en todos los Estados de la Unión Europea. Entre las decisiones del TJUE cabe destacar las siguientes:

##### A. Decisiones del TJUE y Derecho internacional privado

## 1. Delimitación de la competencia judicial internacional

### 1.1 Asunto C-220/88, *Dumez*<sup>34</sup>.

En esta decisión, suscitada en el marco de la delimitación de la competencia judicial internacional, el TJUE tuvo ocasión de declarar que las víctimas indirectas en un accidente de tráfico, es decir, aquellas que invoquen un daño del que afirmen ser la consecuencia del perjuicio sufrido por terceros (las víctimas directas del hecho dañoso), han de demandar al autor del daño ante los tribunales del lugar donde se ha producido el daño directo -el lugar del accidente-, y no ante los tribunales del lugar en el que el propio demandante haya experimentado el daño en su propio patrimonio.

### 1.2 Asunto C-463/06, *FBTO*<sup>35</sup>

En relación a las disposiciones previstas en el Reglamento 44/2001 para determinar la competencia judicial internacional en materia de seguros, el TJUE confirmaba en esta Sentencia que el perjudicado domiciliado en un Estado miembro puede ejercitar la acción directa contra el asegurador ante los tribunales del lugar de su domicilio, siempre y cuando la acción directa sea posible y el asegurador esté domiciliado en un Estado miembro.

La importancia de esta decisión radica en que el TJUE amplía el ámbito de aplicación de esta norma a otros demandantes –el perjudicado, víctima de un accidente de tráfico-, además del tomador del seguro, el asegurado y el beneficiario del contrato de seguro, tal y como dispone el texto del mencionado Reglamento.

### 1.3 Asunto C-347/08, *Vorarlberger*<sup>36</sup>

De nuevo, en un asunto en el que se planteaba la interpretación de las disposiciones del Reglamento 44/2001 en materia de contratos de seguros y el ejercicio de la acción directa, el TJUE señalaba, en primer lugar, que era posible el ejercicio de la acción directa por los herederos de la víctima de un accidente de tráfico cuando se hubiesen subrogado en los derechos del fallecido.

<sup>34</sup> Sentencia del TJUE, de 11 de enero de 1990, asunto C-220/88, *Dumez*, ECLI:EU:C:1990:8.

<sup>35</sup> Sentencia del TJUE, de 13 de diciembre de 2007, asunto C-463/06, *FBTO*, ECLI:EU:C:2007:792.

<sup>36</sup> Sentencia del TJUE, de 17 de septiembre de 2009, asunto C-347/08, *Vorarlberger*, ECLI:EU:C:2009:561.

Por el contrario, no reconocía el ejercicio de la acción directa entre profesionales, señalando al respecto que un organismo de seguridad social subrogado *ex lege* en los derechos del trabajador (pago de las prestaciones de incapacidad laboral), que había sido la persona directamente perjudicada en un accidente de circulación, no podía entablar una acción directa ante los tribunales del Estado miembro en que está sito su establecimiento contra la entidad aseguradora de la persona supuestamente responsable del citado accidente, que tiene su domicilio en otro Estado miembro.

#### 1.4 Asunto C-340/16, *MMA IARD SA*<sup>37</sup>

Una vez más, con ocasión de la interpretación de las disposiciones del Reglamento 44/2001 relativas a la competencia judicial internacional en materia de seguros, el TJUE se refería al ejercicio de la acción directa.

En este caso, reconocía el ejercicio de la acción directa contra la compañía aseguradora domiciliada en un Estado miembro por parte de un empleador, domiciliado en otro Estado miembro, que había mantenido la remuneración de su trabajador ausente a causa de un accidente de tráfico y que se había subrogado en los derechos de este último frente a la compañía aseguradora de la responsabilidad civil generada por el vehículo implicado en dicho accidente.

En definitiva, que el empleador puede subrogarse en los derechos del trabajador que ha sufrido el accidente y demandar a la compañía de seguros ante los tribunales del domicilio del empleador cuando la acción directa sea posible.

#### 1.5 Asunto C-106/17, *Hofsoe*<sup>38</sup>,

Por su parte, en esta Sentencia el TJUE interpretaba las disposiciones relativas a la competencia judicial internacional en materia de seguros a la luz del texto del Reglamento 1215/2012, y señalaba el límite al ejercicio de la acción directa entre profesionales, tal y como ya había manifestado en su decisión *Vorarlberger* y, en particular, cuando se ha producido la cesión de crédito del perjudicado a una empresa para que reclame a la aseguradora los gastos de un accidente.

<sup>37</sup> Sentencia del TJUE, de 20 de julio 2017, asunto C-340/16, *MMA IARD SA*, ECLI:EU.C.2017.576.

<sup>38</sup> Sentencia del TJUE, de 31 de enero de 2018, asunto C-106/17, *Hofsoe*, ECLI:EU.C.2018.50.

A tenor del fallo del TJUE, una persona física, cuya actividad profesional consiste en reclamar a las entidades aseguradoras el pago de las indemnizaciones por daños basándose en un contrato de cesión de crédito celebrado con el afectado por un accidente de tráfico, no puede ejercitar una acción de responsabilidad civil y demandar a la entidad aseguradora del causante ante los tribunales del Estado miembro del domicilio del perjudicado cuando la entidad aseguradora estuviere domiciliada en otro Estado miembro.

## 2. Decisiones del TJUE en el ámbito de la ley aplicable

### 2.1 Asunto C-350/14, *Lazar*<sup>39</sup>

En relación a la interpretación del artículo 4.1 del Reglamento Roma II, y al objeto de determinar la ley aplicable a una obligación extracontractual resultante de un accidente de tráfico, en este asunto se planteaba ante el TJUE si los perjuicios relacionados con el fallecimiento de una persona en un accidente de tráfico -ocurrido en el Estado miembro del foro- que han sufrido sus familiares próximos -que se encontraban domiciliados en otro Estado miembro- debían calificarse como daños o como consecuencias indirectas.

El TJUE consideraba daños indirectos (consecuencias indirectas) los perjuicios relacionados con el fallecimiento de una persona en un accidente de tráfico ocurrido en el Estado miembro del foro y sufridos por los familiares próximos de ésta que residen en otro Estado miembro.

Esta interpretación es importante porque de ella depende la determinación de la ley aplicable que será la del lugar donde ha ocurrido el daño directo y no la del lugar donde se hayan producido las consecuencias indirectas.

### 2.2 Asunto C-359/14, *ERGO Insurance*<sup>40</sup>

El TJUE analizaba en esta sentencia el posible ejercicio de la acción de repetición entre compañías aseguradoras señalando al respecto:

De una parte, que el artículo 14, letra b), de la Directiva 2009/103/CE no contiene una

<sup>39</sup> Sentencia del TJUE, de 10 de diciembre de 2015, asunto C-350/14, *Lazar*, ECLI:EU.C.2015:8022.

<sup>40</sup> Sentencia del TJUE, de 21 de enero de 2016, asunto C-359/14, *ERGO Insurance*; ECLI:EU.C.2016:40.

norma de conflicto especial para determinar la ley aplicable a la acción de repetición entre entidades aseguradoras en circunstancias como las del litigio principal.

Y, de otra, que los Reglamentos Roma I y Roma II “*deben interpretarse en el sentido de que la ley aplicable a una acción de repetición de la entidad aseguradora de un vehículo de tracción, que ha indemnizado a las víctimas de un accidente causado por el conductor del citado vehículo, contra la entidad aseguradora del remolque acoplado durante dicho accidente se determinará con arreglo al artículo 7 del Reglamento n.º 593/2008 si las normas de la responsabilidad delictual aplicables a dicho accidente en virtud de los artículos 4 y siguientes del Reglamento n.º 864/2007 establecen un reparto de la obligación de reparación del daño*”.

### 2.3 Asunto C-149/18, *Da Silva Martins*<sup>41</sup>

Otra cuestión controvertida en relación a la ley aplicable a los accidentes de tráfico transfronterizos es la referida a los plazos de prescripción y caducidad para interponer una acción ante los tribunales en reclamación por los daños sufridos en un siniestro. Como es bien sabido, las normas de prescripción y caducidad aplicables serán aquellas que vengan determinadas por la ley que resulte aplicable al caso, de conformidad con la norma de conflicto prevista en el Reglamento Roma II o en el Convenio de La Haya de 1971.

En este ámbito, se planteaba la posible calificación como normas internacionalmente imperativas de las disposiciones del derecho del foro con la finalidad de dejar inaplicable el derecho extranjero. Y así, frente a la aplicación del derecho español que resultaba aplicable y que establece el plazo de prescripción de un año para este tipo de acciones, se cuestionaba si podría ser aplicable el derecho portugués que prevé un plazo de prescripción (tres años) más amplio que la legislación española. Para ello, el TJUE debía decidir si la ley del foro (derecho portugués) tenía carácter imperativo y podía aplicarse en detrimento de la *lex causae* (derecho español).

En su decisión, concluía el TJUE que una

<sup>41</sup> Sentencia del TJUE, de 31 de enero de 2019, asunto C-149/18, *Agostinho da Silva Martins*, ECLI:EU:C:2019:84, *Vid.*, al respecto mi trabajo, R. LAFUENTE SÁNCHEZ, “Plazos de prescripción y normas internacionalmente imperativas en el ámbito de la ley aplicable a las acciones derivadas de accidentes de tráfico transfronterizos”, *Diario La Ley Union Europea*, nº 69, de 30 de abril de 2019, pp. 1-19.

disposición nacional que establece que el plazo de prescripción de la acción de reparación de los perjuicios resultantes de un siniestro es superior al determinado por la *lex causae* no puede considerarse constitutiva de una ley de policía, en el sentido de lo dispuesto en el artículo 16 del Reglamento Roma II, salvo que el órgano jurisdiccional nacional compruebe que esa disposición reviste tal importancia en el ordenamiento jurídico nacional que justifica apartarse de la ley aplicable, es decir, la ley designada de conformidad con el artículo 4 del Reglamento Roma II.

Para ello, señalaba el Tribunal, el órgano jurisdiccional nacional tendrá que analizar los términos, la estructura general, los objetivos y el contexto en que se haya adoptado la norma nacional.

### B. Otras decisiones relevantes del TJUE en materia de accidentes de tráfico transfronterizos

Además, durante los últimos cinco años, el TJUE ha adoptado una serie de decisiones en materia de accidentes de tráfico en las que ha delimitado y definido aspectos tan importantes como el concepto de “circulación de vehículos”, el alcance de la obligación de contratar el seguro de responsabilidad civil, o el efecto directo de las directivas relativas al seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles.

Cuestiones todas ellas muy relevantes, sin duda, en los siniestros de automóvil con elemento extranjero. Esas decisiones son las siguientes:

## 1. En relación al concepto de circulación de vehículos

### 1.1 Asunto C-162/13, *Vnuk*<sup>42</sup>

En esta sentencia, el TJUE se pronunciaba sobre el concepto de “circulación de vehículos” que figura en la Directiva 77/166/CE, declarando que este concepto incluye la utilización de un vehículo cuando es conforme con la función del mismo.

Y, en este sentido, el TJUE consideraba que la maniobra efectuada por un tractor en una era para situar el remolque de ese tractor en el patio de una granja podía quedar incluida en el

<sup>42</sup> Sentencia del TJUE, de 4 de septiembre de 2014, asunto C-162/13, *Vnuk*, ECLI:EU:C:2014:2146.



concepto de “circulación de vehículos”.

### 1.2 Asunto C-514/16, *Rodrigues de Andrade*<sup>43</sup>

En esta ocasión, el TJUE interpretaba el concepto de “circulación de vehículos” con ocasión de un accidente ocasionado por un tractor agrícola que tenía como función principal en el momento de producirse el accidente la generación, como máquina de trabajo, de la fuerza motriz para accionar la bomba de una pulverizadora de herbicida que se estaba utilizando en las tareas agrícolas.

Pues bien, el TJUE consideraba que la función principal del tractor en el momento del accidente no era su uso como medio de transporte y, por lo tanto, no estaba

comprendida dentro del concepto de “circulación de vehículos” en el sentido delo dispuesto en la Directiva 72/166/CE.

### 1.3 Asunto C-334/16, *Núñez Torreiro*<sup>44</sup>

De nuevo, se pronuncia el TJUE sobre el concepto de “circulación de vehículos” o “hecho de la circulación” con motivo de un accidente sufrido por un vehículo militar todoterreno que circulaba por una zona no destinada a vehículos de rueda y había volcado causando heridas graves a su ocupante.

En esta ocasión, el TJUE manifestó que la interpretación de la Directiva 2009/103 se opone a una normativa nacional que permita excluir de la cobertura del seguro obligatorio

<sup>43</sup> Sentencia del TJUE, de 28 de noviembre de 2017, asunto C-514/16, *Rodrigues de Andrade*, ECLI:EU:C:2017:908.

<sup>44</sup> Sentencia del TJUE, de 20 de diciembre de 2017, asunto C-334/16, *Núñez Torreiro*, ECLI:EU:C:2017:1007.



los daños que se hayan producido con ocasión de la conducción de vehículos automóviles por vías y terrenos no aptos para la circulación, salvo aquellos que, sin tener tal aptitud, sean no obstante de uso común.

Por consiguiente, la cobertura del seguro obligatorio no puede depender de las características del terreno en el que se use el vehículo automóvil, ya que sería contrario a la obligación general de seguro que la mencionada Directiva impone a los Estados.

#### 1.4 Asunto C-648/17, *BTA Baltic Insurance Company*<sup>45</sup>

Una vez más, el TJUE se pronunciaba sobre el concepto de “circulación de vehículos”.

<sup>45</sup> Sentencia del TJUE, de 15 de noviembre de 2018, asunto C-648/17, *Baltic Insurance Company*, ECLI:EU:C:2018:917.

En esta ocasión con motivo de un litigio surgido a raíz de los daños ocasionados en el aparcamiento de un supermercado por un vehículo estacionado que al abrir su puerta trasera golpeaba a otro vehículo allí aparcado.

Pues bien, el TJUE concluía que el concepto de “circulación de vehículos” al que se refiere la Directiva 72/166 también comprende la mencionada situación, es decir, la que se produce cuando el pasajero de un vehículo estacionado en un aparcamiento al abrir la puerta de ese vehículo golpea y daña al vehículo que se encuentra estacionado a su lado.

#### 1.5 Asunto C-100/18, *Línea Directa Aseguradora*<sup>46</sup>

Finalmente, hay que mencionar la reciente

<sup>46</sup> Sentencia del TJUE, de 20 de junio de 2019, asunto

Sentencia del TJUE en el asunto de referencia, donde se planteaba de nuevo la interpretación del concepto de “circulación de vehículos” en relación a la Directiva 2009/103. En la misma, el TJUE señala que también está comprendida en el concepto de “circulación de vehículos” una situación en la que un vehículo, que viene siendo utilizado conforme a su función de medio de transporte y se encuentra estacionado en un aparcamiento, ha provocado un incendio que tuvo origen en el circuito eléctrico del coche y ha causado daños en el inmueble en el que se encontraba estacionado.

El TJUE, haciéndose eco de su anterior jurisprudencia, considera que los periodos de estacionamiento o de inmovilización de un vehículo en un garaje privado forman parte integrante de su utilización como medio de transporte. Por lo tanto, esta situación queda comprendida dentro del concepto de circulación de vehículos que señala la Directiva 2009/13 lo que implica la obligación del seguro de cubrir la responsabilidad por los daños causados y derivados de la situación señalada.

## 2. Sobre el alcance de la obligación de aseguramiento

### 2.1 Asunto C-506/16, *Neto de Sousa*<sup>47</sup>

Reafirmandose en su doctrina sobre esta materia<sup>48</sup>, el TJUE distingue en esta Sentencia entre la obligación de cobertura por el seguro de responsabilidad de los daños causados a terceros por la circulación de vehículos, que garantiza el Derecho de la Unión Europea a través de las directivas y que obliga al aseguramiento de los vehículos con estacionamiento habitual en un Estado miembro, y el alcance de la indemnización de esos daños, que viene regulado por las diferentes legislaciones nacionales y que, consecuentemente, podrá variar dependiendo de la ley aplicable al siniestro.

En esta decisión, no se dilucidaba el derecho a indemnización por el daño sufrido por una víctima en su cualidad de pasajero, sino sobre el derecho a la indemnización del conductor responsable del accidente por el daño material

C-100/18, *Línea Directa Aseguradora, S.A.*, ECLI:EU:C:2019:517.

47 Sentencia del TJUE, de 7 de septiembre de 2017, asunto C-506/16, *Neto de Sousa*, ECLI:EU:C:2017:642.

48 Sentencias del TJUE, de 17 de marzo de 2011, asunto C-484/09, *Carvalho Ferreira Santos*, ECLI:EU:C:2011:158; y de 23 de octubre de 2012, asunto C-300/10, *Marques Almeida*, ECLI:EU:C:2012:656.

sufrido a raíz del fallecimiento de su esposa (que viajaba como pasajera) en el accidente de tráfico.

Por todo ello, el TJUE declaraba que el Derecho de la Unión (en este caso, las directivas Primera, Segunda y Tercera) no se oponen a una normativa nacional que excluya tal indemnización al responsable culposo del siniestro donde falleció su esposa.

### 2.2 Asunto C-503/16, *Delgado Mendes*<sup>49</sup>

En esta Sentencia, el TJUE tuvo ocasión de pronunciarse acerca de la posible exclusión de la indemnización a un peatón que había sufrido daños por el hecho de ser el propietario y el tomador del seguro del vehículo causante del daño.

Y declaraba que la interpretación de las directivas relativas a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, se oponen a una normativa nacional que excluya de la cobertura y de la indemnización por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, los daños corporales y materiales causados a un peatón víctima de un accidente de circulación por ser este el tomador del seguro y el propietario del vehículo que causó el daño.

En definitiva, que han de quedar cubiertos los daños causados al peatón aunque se trate del propietario y tomador del seguro del vehículo causante del daño.

### 2.3 Asunto C-80/17, *Juliana*<sup>50</sup>

Asunto este de gran relevancia en el que el TJUE ha tenido ocasión de delimitar el alcance de la obligación de aseguramiento que impone la Directiva 72/166/CEE en una situación en la que el vehículo se encontraba inmovilizado. En este sentido, el Tribunal señalaba que existe la obligación de suscribir un contrato de seguro de la responsabilidad civil relativa a la circulación

49 Sentencia del TJUE, de 14 de septiembre de 2017, asunto C-503/16, *Delgado Mendes*, ECLI:EU:C:2017:681.

50 Sentencia del TJUE, de 4 de septiembre de 2018, asunto C-80/17, *Juliana*, ECLI:EU:C:2018:661. Vid., al respecto mi trabajo, R. LAFUENTE SÁNCHEZ, “Responsabilidad por los daños causados por un vehículo no asegurado estacionado en una propiedad privada y derecho de repetición del organismo de indemnización contra el propietario del vehículo”, *Bitácora Millennium DIPr*, nº 9, 2019, pp. 43-69, en

de un vehículo automóvil mientras el vehículo en cuestión siga estando matriculado en un Estado miembro y sea apto para circular, es decir, no haya sido dado de baja. Y todo ello, con independencia de que el vehículo se encuentre estacionado en un terreno privado por decisión de su propietario y aunque el propietario ya no tenga intención de conducirlo.

Junto a ello, el TJUE clarifica, a la luz del artículo 1, apartado 4, de la Directiva 84/5/CEE, que los derechos nacionales pueden establecer disposiciones en virtud de las cuales el organismo nacional de indemnización pueda repetir no solo contra el responsable o los responsables del accidente sino, igualmente, contra la persona que estaba sujeta a la obligación de suscribir un seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación del vehículo que haya causado los daños indemnizados por este organismo, pero no había suscrito ningún contrato a tal efecto, y todo ello con independencia de que esa persona no sea civilmente responsable del accidente en el que tales daños se han producido.

### 3.Efecto directo de las directivas relativas al seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles

#### 3.1 Asuntos C-413/15 *Farrell*<sup>51</sup> y C-356/05, *Farrell*<sup>52</sup>

En esta Sentencia, el TJUE aplica su ya conocida doctrina sobre el efecto directo vertical de las Directivas, en este caso, en relación al *Motor Insurers Bureau (MIBI)* a la sazón el organismo de indemnización nacional designado por un Estado miembro, Irlanda, en cumplimiento de lo dispuesto en la segunda Directiva.

Como es bien conocido, estos organismos tienen como función la protección de las víctimas frente a los daños causados por un vehículo por el que no haya sido satisfecha la obligación de aseguramiento que impone a todos los Estados miembros la primera Directiva.

La cuestión que dio origen a esta sentencia se planteaba en el marco de una reclamación por los daños corporales sufridos por la ocupante de un vehículo que viajaba en la parte posterior de un vehículo que no había sido diseñado ni fabricado para transportar pasajeros en esa parte. Como el titular del vehículo no tenía suscrito seguro que cubriese los mencionados daños, la pasajera perjudicada reclamó ante el organismo de indemnización, el *MIBI*.

Pues bien, en este caso, aun cuando se trataba de un organismo de Derecho privado, el TJUE concluye que, en virtud de las funciones de interés público y de las facultades que tiene conferidas por parte del gobierno irlandés el mencionado organismo (al que se encuentran asociadas todas las compañías de seguro que ejercen la actividad de seguro de automóvil en Irlanda) lo convierten en un organismo que dispone de facultades exorbitantes comparadas con las normas aplicables en las relaciones entre particulares, tal y como ya había tenido ocasión de señalar en su Sentencia *Foster*<sup>53</sup>.

Por consiguiente, en estas circunstancias, los particulares pueden invocar frente a ese organismo el efecto directo de una directiva cuando sus disposiciones sean incondicionales y suficientemente precisas (efecto directo vertical).

Hay que señalar que, con anterioridad a esta Sentencia, el TJUE ya se había pronunciado en el asunto *Farrell*<sup>54</sup> del año 2007 sobre la compatibilidad de la normativa nacional irlandesa -que excluía la cobertura del seguro obligatorio de responsabilidad civil de vehículos automóviles en aquellos daños corporales causados a las personas que viajan en la parte trasera de un vehículo automóvil que no esté diseñada ni fabricada con asientos para que sean ocupados por pasajeros- en relación a la obligación general de aseguramiento reconocido en la tercera Directiva.

De ahí que el TJUE, en su Sentencia *Farrell* del año 2017, reconocía la posibilidad de que la perjudicada pudiese reclamar ante el organismo de indemnización nacional alegando el efecto directo de la Directiva al oponerse a lo dispuesto en la normativa nacional.

<http://www.millenniumdipr.com/ba-80-responsabilidad-por-los-danos-causados-por-un-vehiculo-no-asegurado-estacionado-en-una-propiedad-privada-y-derecho-de-repeticion-del-organismo-de-indemnizacion-contral-el-propietario-del-vehiculo>.

<sup>51</sup> Sentencia del TJUE, de 10 de octubre de 2017, asunto C-413/15, *Farrell*, ECLI:EU:C:2017:745.

<sup>52</sup> Sentencia del TJUE, de 19 de abril de 2007, asunto C-356/05, *Farrell*, ECLI:EU:C:2007:229.

<sup>53</sup> Sentencia del TJUE, de 12 de julio de 1990, asunto C-188/89, *Foster*, Rec. 1990 p. I-3313.

<sup>54</sup> Asunto C-356/05, *Farrell*, *cit*.



### 3.2 Asunto C-122/17, *Smith*<sup>55</sup>

En la misma línea que los asuntos *Farrell*, en esta ocasión la cuestión planteada llevó a definir al TJUE la posibilidad de aplicar el efecto directo de las directivas y, cuando no fuese posible, el derecho a obtener del Estado miembro la correspondiente indemnización por los daños y perjuicios sufridos a causa de la no incorporación o incorrecta incorporación del Derecho de la Unión en la legislación nacional, de conformidad con lo establecido en la doctrina del TJUE<sup>56</sup>.

<sup>55</sup> Sentencia del TJUE, de 7 de agosto de 2018, asunto C-122/17, *Smith*, ECLI:EU:C:2018:631

<sup>56</sup> *Vid.*, al respecto, las Sentencias del TJUE, de 19 de noviembre de 1991, asuntos C-6/90 y C-9/90, *Francovich et Bonifaci* ECLI:EU:C:1991:428; y de 13 de noviembre de 1990, asunto C-106/89, *Marleasing* ECLI:EU:C:1990:395.

Sin embargo, contrariamente a lo que sucedía en los asuntos *Farrell*, en este caso el litigio se había planteado entre particulares, ya que se trataba de una disputa entre la compañía aseguradora, que tras satisfacer la correspondiente indemnización se había subrogado en los derechos del perjudicado en el siniestro, y el propietario del vehículo causante del accidente frente al que la compañía pretendía ejercer su derecho de repetición.

De esta forma, como ya ha señalado el TJUE en su jurisprudencia, aun cuando las disposiciones de una directiva, que confieren derechos o imponen obligaciones a los particulares, sean claras, precisas e incondicionales, no podrán alegarse en el marco de un proceso entre particulares (el TJUE no ha reconocido el efecto directo horizontal de las directivas)

Consecuentemente, en estos casos, el juez nacional habrá de interpretar las disposiciones del derecho nacional conforme a las disposiciones de la Directiva pero, cuando no pueda hacerlo, no está obligado a dejar inaplicadas las disposiciones nacionales que sean contrarias a la mencionada directiva aun cuando esta cumpla con los requisitos para producir efecto directo –disposiciones claras, precisas e incondicionales–.

Y en este caso, la parte que se vea perjudicada por la falta de conformidad del derecho nacional con el Derecho de la Unión Europea (a saber, las directivas relativas al seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles) podrá invocar la jurisprudencia del TJUE al objeto de reclamar del Estado la correspondiente indemnización por el perjuicio sufrido.

#### V.-A MODO DE CONCLUSIÓN

Si bien es cierto que la mayoría de las reclamaciones derivadas de accidentes de tráfico transfronterizo no se dirimen en la vía judicial sino mediante acuerdo entre las partes (víctimas y aseguradoras)<sup>57</sup>, no hay que olvidar que, a tenor de la casuística que plantean los siniestros de automóvil con elemento extranjero y la ausencia de armonización de los derechos nacionales en algunas materias tan sensibles que afectan a estos supuestos, podemos encontrarnos con problemas prácticos de gran calado.

En este sentido, hay que resaltar que por lo general las víctimas y sus representantes legales no se encuentran familiarizados con las leyes de aquellos países –diferentes al de su residencia habitual– en los que se ha producido el accidente mientras se encontraban de vacaciones o desplazados por motivos de trabajo.

Las mismas limitaciones encontrarán los tribunales competentes cuando estos no sean los del lugar en el que ha ocurrido el accidente y tengan que aplicar una ley extranjera. Ese desconocimiento puede tener efectos negativos, entre ellos, que la víctima se vea privada de obtener la correspondiente indemnización por los daños sufridos como

consecuencia de no ejercitar la acción legal dentro de los plazos previstos en la (extranjera y desconocida) *lex causae*<sup>58</sup>.

Por todo ello, resulta necesario el conocimiento de las normas de Derecho internacional privado para una correcta aplicación de las mismas en defensa de los intereses de las partes en los litigios que se susciten con motivo de un siniestro de automóvil con elemento extranjero.

#### BIBLIOGRAFÍA

BADILLO ARIAS, J. A., “El elemento extranjero en los accidentes de circulación. Funciones del consorcio de compensación de seguros y ofesauto”, disponible en <http://fundacioninade.org/personas-rh-positivo/jose-antonio-badillo-arias>, pp. 18-20.

BORRÁS, A., “La relation des textes de référence avec les textes internationaux”, en FALLON, M., LAGARDE, P., y POILLOT-PERUZZETTO, S. (dirs), *La matière civile et commerciale, socle d'un code européen de droit international privé ?*, Dalloz, Paris, 2009, p. 152.

CALVO CARAVACA, A. L. y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., “El Reglamento Roma II. Reglas generales sobre determinación de la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales”, *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, 2009, nº 712, p. 838.

COMISIÓN EUROPEA, Informe de la Comisión Europea, Dirección General de

<sup>58</sup> Consecuencias negativas que ya fueron puestas de manifiesto por el Parlamento Europeo en su Resolución con recomendaciones dirigidas a la Comisión Europea, “Limitation periods in cross-border disputes involving personal injuries and fatal accidents European Parliament resolution with recommendations to the Commission on limitation periods in cross-border disputes involving personal injuries and fatal accidents” (2006/2014(INI) de fecha 1 de febrero de 2007, disponible en <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2007-0020+0+DOC+XML+VO//EN>. A la vista de la importancia de esta materia, el Parlamento Europeo ya ha solicitado a la Comisión que presente una Propuesta de Directiva destinada a establecer normas comunes en materia de plazos de prescripción de las reclamaciones derivadas de accidentes de tráfico con el fin de adoptar unas normas mínimas en una materia aún sin armonizar en la Unión. Al respecto, *Vid.*, mi trabajo, R. LAFUENTE SÁNCHEZ, “Ley aplicable a los accidentes de tráfico transfronterizos: hacia una armonización mínima de las legislaciones nacionales en materia de plazos de prescripción”, *Anuario Español de Derecho Internacional Privado*, t. XVIII, 2018, pp.495-531.

<sup>57</sup> *Vid.*, el documento del Parlamento Europeo “Choice of Law for Cross Border Road Traffic Accidents”, Directorate-General for Internal Policies, PE 462.492, disponible en [www.europarl.europa.eu/.../cont/.../20121219ATT58306EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/.../cont/.../20121219ATT58306EN.pdf), p. 16.

Mercado Interior y Servicios, del año 2009, preparado por la firma Demolin, Brulard, Barthélémy -Hoche- "Compensation of victims of cross border RTAs in the EU: comparison of national practices, analysis of problems and evaluation of options for improving the position of cross border victims", disponible en [http://ec.europa.eu/internal\\_market/insurance/docs/motor/20090129report\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/internal_market/insurance/docs/motor/20090129report_en.pdf).

DE MIGUEL ASENSIO, P., "El régimen comunitario relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales", *Revista Española de Seguros*, nº 140, 2009, pp. 695-726, párrafo 26.

ESPINIELLA MENÉNDEZ, A., Las reclamaciones derivadas de accidentes de circulación por carretera transfronterizos, Madrid, Instituto de Ciencias del Seguro, Fundación Mapfre, 2010, pp. 24 y 82.

ESPINIELLA MENÉNDEZ, A., "Accidentes de circulación por carretera: Del Convenio de La Haya de 4 de mayo de 1971 al Reglamento (CE) Nº 864/2007 (Roma II)", *Anuario Español de Derecho internacional privado*, t. VII, 2007, pp. 510 a 512 y 529.

FERNÁNDEZ MASIÁ, E., "Primeras consideraciones sobre el anteproyecto de Reglamento sobre la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales (Roma II)", *Actualidad Civil*, Septiembre 2003, nº 34, p. 911.

FERNÁNDEZ ROZAS, J. C., y SÁNCHEZ LORENZO, S., *Derecho internacional privado*, 8ª ed., Civitas Thomson Reuters, Pamplona, 2015, p. 600.

GARAU JUANEDA, L., "La conveniencia de una denuncia por parte de España del Convenio de La Haya de 1971 sobre responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación", *Anuario Español de Derecho Internacional Privado*, t. VII, 2007, pp. 503-504.

GARCIMARTÍN ALFÉREZ, F. J., "La unificación del derecho conflictual en Europa: El Reglamento sobre la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales (Roma II)", *Diario La Ley*, 2007, nº 6811, p. 9.

KADNER GRAZIANO, T., "Le nouveau droit International privé communautaire en matière de responsabilité extracontractuelle", *Revue critique de droit International privé*, 2008, nº 3, p. 457.

LAFUENTE SÁNCHEZ, R., "Ley aplicable a la responsabilidad derivada de accidentes de circulación por carretera: la cláusula de escape del artículo 4.3º del Reglamento Roma II a la luz de la jurisprudencia inglesa", *Anuario Español de Derecho Internacional Privado*, t. XVI, 2016, pp. 463-503.

LAFUENTE SÁNCHEZ, R., "Plazos de prescripción y normas internacionalmente imperativas en el ámbito de la ley aplicable a las acciones derivadas de accidentes de tráfico transfronterizos", *Diario La Ley Unión Europea*, nº 69, de 30 de abril de 2019, pp. 1-19.

LAFUENTE SÁNCHEZ, R., "Ley aplicable a los accidentes de tráfico transfronterizos: hacia una armonización mínima de las legislaciones nacionales en materia de plazos de prescripción", *Anuario Español de Derecho Internacional Privado*, t. XVIII, 2018, pp.495-531.

LAFUENTE SÁNCHEZ, R., "Responsabilidad por los daños causados por un vehículo no asegurado estacionado en una propiedad privada y derecho de repetición del organismo de indemnización contra el propietario del vehículo", *Bitácora Millennium DIPr*, nº 9, 2019, pp. 43-69, en <http://www.millenniumdipr.com/ba-80-responsabilidad-por-los-danos-causados-por-un-vehiculo-no-asegurado-estacionado-en-una-propiedad-privada-y-derecho-de-repeticion-del-organismo-de-indemnizacion-contra-el-propietario-del-vehiculo>

PARLAMENTO EUROPEO, "Choice of Law for Cross Border Road Traffic Accidents", Directorate-General for Internal Policies, PE 462.492, disponible en [www.europarl.europa.eu/.../cont/.../20121219ATT58306EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/.../cont/.../20121219ATT58306EN.pdf), p. 16.

VON HEIN, J., "Chapter II Torts/Delicts" en CALLIESS, G. P., (ed) *Rome Regulations, commentary on the European rules of the Conflicts of Laws*, The Netherlands, Wolters Kluwer, 2011, p. 402.