

JOSÉ ANTONIO BADILLO ARIAS

**La responsabilidad civil
derivada de los accidentes
de circulación
transfronterizos:
sistemas de protección
de las víctimas**

5

DERECHO DE DAÑOS



JOSÉ ANTONIO BADILLO
ARIAS

Es licenciado en Derecho por la Universidad de Alcalá y doctor en Derecho por la Universidad Carlos III de Madrid. Al terminar sus estudios trabajó en Fremap y desde el año 1991 lo hace en el Consorcio de Compensación de Seguros, ocupando en la actualidad el puesto de delegado territorial de Madrid.

Debido a su interés por la docencia y la investigación ha compatibilizado su profesión con tales actividades. Por ello, ha sido profesor de Derecho mercantil durante ocho años en la Universidad Carlos III de Madrid y desde el curso 2017/18 lo es en la Universidad de Alcalá. También imparte docencia en otras Universidades y escuelas de formación, como la Fundación INADE, INESE, el ICAM y el Colegio de Mediadores de Seguros Titulados de Madrid.

Ha publicado varios libros y decenas de artículos doctrinales e impartido más de 200 conferencias en jornadas y congresos de ámbito nacional e internacional sobre materias jurídicas relacionadas, fundamentalmente, con la responsabilidad civil, el Derecho de la circulación y el Derecho de seguros.

Desde noviembre de 2003 dirige la revista «Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro», editada por INESE. Fue galardonado en el año 2012 con el premio Galicia Segura a la investigación aseguradora, otorgado por la Fundación INADE.

**LA RESPONSABILIDAD CIVIL
DERIVADA DE LOS ACCIDENTES
DE CIRCULACIÓN
TRANSFRONTERIZOS:
SISTEMAS DE PROTECCIÓN
DE LAS VÍCTIMAS**

CONSEJO EDITORIAL

MIGUEL ÁNGEL COLLADO YURRITA

JOAN EGEA FERNÁNDEZ

ISABEL FERNÁNDEZ TORRES

JOSÉ IGNACIO GARCÍA NINET

JAVIER LÓPEZ GARCÍA DE LA SERRANA

BELÉN NOGUERA DE LA MUELA

LUIS PRIETO SANCHÍS

FRANCISCO RAMOS MÉNDEZ

RICARDO ROBLES PLANAS

SIXTO SÁNCHEZ LORENZO

JESÚS-MARÍA SILVA SÁNCHEZ

JOAN MANUEL TRAYTER JIMÉNEZ

JUAN JOSÉ TRIGÁS RODRÍGUEZ

Director de publicaciones

LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN TRANSFRONTERIZOS: SISTEMAS DE PROTECCIÓN DE LAS VÍCTIMAS

José Antonio Badillo Arias



 **Atelier**
LIBROS JURÍDICOS

Colección: Cuadernos de Derecho de Daños

Director:

Javier López y García de la Serrana

Abogado y Doctor en Derecho

*A Sergio Álvarez Camiña:
Ejemplo de calidad humana y discreción
como base del éxito profesional.*

Reservados todos los derechos. De conformidad con lo dispuesto en los arts. 270, 271 y 272 del Código Penal vigente, podrá ser castigado con pena de multa y privación de libertad quien reproducire, plagiar, distribuyere o comunicare públicamente, en todo o en parte, una obra literaria, artística o científica, fijada en cualquier tipo de soporte, sin la autorización de los titulares de los correspondientes derechos de propiedad intelectual o de sus cesionarios.

© 2022 José Antonio Badillo Arias

© 2022 Atelier

Santa Dorotea 8, 08004 Barcelona

e-mail: editorial@atelierlibros.es

www.atelierlibrosjuridicos.com

Tel.: 93 295 45 60

I.S.B.N.: 978-84-18780-68-4

Depósito legal: B 20440-2022

Diseño y composición: Addenda, Pau Claris 92, 08010 Barcelona
www.addenda.es

Impresión: Winihard Gràfics, Avda. del Prat 7, 08180 Moià

ÍNDICE

ABREVIATURAS.	13
INTRODUCCIÓN.	17
CAPÍTULO I. LA PROTECCIÓN DE LAS VÍCTIMAS A TRAVES DE LOS CONVENIOS INTERNACIONALES	23
1. Consideraciones generales	23
2. El Convenio tipo <i>Inter-Bureaux</i> (CTIB) o sistema de carta verde	25
3. El sistema del Convenio Complementario entre oficinas y del Convenio Multilateral de Garantía (sistema CMG)....	29
3.1. Convenio Complementario entre oficinas.	29
3.2. Convenio Multilateral de Garantía.	32
4. El acuerdo entre oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del EEE y de otros estados asociados. El Reglamento General del Consejo de <i>Bureaux</i> (sistema RGCB)	38
4.1. Reglas generales	39
4.2. Reglas particulares entre <i>Bureaux</i> del sistema carta verde	42
4.3. Reglas particulares entre <i>Bureaux</i> del sistema Multilateral de Garantía	43
4.4. Reglas relativas a convenios bilaterales entre <i>Bureaux</i> ...	44
4.5. Funcionamiento del Reglamento.	45
CAPÍTULO II. LA PROTECCIÓN DE LAS VÍCTIMAS MEDIANTE LAS DIRECTIVAS COMUNITARIAS	49
1. Sistema armonizado europeo. La Cuarta Directiva.	49

1.1. Consideraciones generales	49
1.2. La adaptación de la Cuarta Directiva de automóviles mediante la Ley 44/2002, de reforma del sistema financiero	51
1.3. Los mecanismos de protección de las víctimas de accidentes de circulación llamados transeúntes	54
1.3.1. El Organismo de Indemnización. Ofesauto	54
1.3.2. El Organismo de Información. Consorcio de Compensación de Seguros	57
1.3.3. Los Representantes para la Tramitación y Liquidación de Sinistros	58
1.3.4. Caso práctico en el que se analizan los tres mecanismos	63
2. La Quinta Directiva de automóviles. Extensión del procedimiento de oferta y respuesta motivada a todos los accidentes de circulación	67
2.1. El procedimiento de oferta y respuesta motivada extensible a Ofesauto y al Consorcio de Compensación de Seguros	68
2.2. El Concepto de Estacionamiento habitual	71
2.3. La abstención de realizar controles sistemáticos de aseguramiento	75
2.4. Ámbito territorial y límites de cobertura del Seguro Obligatorio	76
2.5. La acción directa contra el asegurador de responsabilidad civil	79
2.6. La cobertura por parte del Consorcio de Compensación de Seguros de los daños materiales causados por vehículos desconocidos	82
3. La modificación de la Directiva 2009/103/CE por la Directiva (UE) 2021/2118, sobre el seguro de responsabilidad civil de la circulación de vehículos automóviles	84
3.1. Las nociones de «vehículo» y «circulación de vehículos»	87
3.1.1. La noción de vehículo	88
3.1.2. La noción de circulación de vehículos	90
3.2. La protección de los perjudicados en caso de insolvencia de la aseguradora del vehículo responsable	93
3.3. Los importes mínimos obligatorios de cobertura del seguro	95
3.4. Los controles del seguro de los vehículos por parte de los Estados miembros	97

3.5. El uso de las certificaciones de antecedentes siniestrales de los titulares de pólizas por una nueva entidad aseguradora	100
3.6. Los vehículos importados	103
3.7. Los accidentes en que esté implicado un remolque arrastrado por un vehículo	104
3.8. Las herramientas independientes de comparación de precios de seguros de vehículos automóviles	110
3.9. Los organismos de información y la información a los perjudicados	112
CAPÍTULO III. LEY APPLICABLE Y JURISDICCIÓN COMPETENTE	115
1. Ley aplicable a los accidentes de circulación por carretera ...	115
1.1. El Convenio de La Haya de 4 de mayo de 1971	118
1.1.1. Aplicación de la <i>lex loci</i>	118
1.1.2. Las excepciones a la aplicación de la <i>lex loci</i>	119
1.1.3. Otros aspectos relacionados con el accidente	123
1.1.4. Aplicación del Convenio de La Haya por parte de los tribunales españoles	127
1.2. El Reglamento (CE) nº 864/2007 del Parlamento y del Consejo de 11 de julio de 2007 relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales («Roma II»)	133
1.2.1. Introducción	133
1.2.2. Aplicación de la ley del país donde se produce el daño	136
1.2.3. Las excepciones del Reglamento Roma II	141
1.3. Ley aplicable al derecho de repetición de una aseguradora contra otra aseguradora responsable	145
2. Competencia judicial	149
2.1. Introducción	149
2.2. La sentencia del TJCE de 13 de diciembre de 2007	152
2.3. El Reglamento Bruselas I Bis	156
2.4. Traslado y notificación de la demanda a la aseguradora domiciliada en un Estado miembro distinto al del domicilio del actor	165
2.5. Demanda contra el representante para la tramitación y liquidación de siniestros de una entidad aseguradora de otro Estado miembro	168
2.6. La prueba del Derecho extranjero	172

CAPÍTULO IV. OFESAUTO Y EL CONSORCIO DE COMPENSACIÓN DE SEGUROS.....	177
1. Introducción.....	177
2. Ofesauto.....	178
2.1. Funciones.....	179
2.1.1. Funciones de Ofesauto en su condición de oficina nacional de seguro	180
2.1.2. Funciones de Ofesauto como Organismo de Indemnización	182
2.1.3. Gestor del Seguro de Frontera	185
3. El Consorcio de Compensación de Seguros	188
3.1. Naturaleza jurídica, organización y estructura.....	188
3.2. Régimen jurídico y fines	189
3.3. Funciones del Consorcio de Compensación de Seguros en la tramitación de siniestros transfronterizos como fondo de garantía	191
3.3.1. Obligación de indemnizar por daños causados por vehículo desconocido	192
3.3.2. Indemnizar los daños causados por vehículo sin seguro	192
3.3.3. Daños causados por vehículos robados	194
3.3.4. Indemnizar los daños causados por vehículo asegurado en aseguradora declarada en concurso o en situación de liquidación.....	196
3.3.5. Reembolsar las indemnizaciones satisfechas a los perjudicados residentes en otros Estados del Espacio Económico Europeo por los organismos de indemnización	202
3.3.6. Indemnizar daños causados por vehículos importados	203
3.3.7. Vehículos sin matrícula o con una matrícula que no corresponda o haya dejado de corresponder al vehículo.....	205
3.4. Funciones del Consorcio de Compensación de Seguros en la tramitación de siniestros transfronterizos como Organismo de Información	206
4. Problemática que plantea la tramitación de estos accidentes..	207
CONCLUSIONES	213
BIBLIOGRAFÍA	229

ABREVIATURAS

AAPP	Audiencias Provinciales
AAP	Auto Audiencia Provincial
AC	Aranzadi Civil
AP	Audiencia Provincial
Art.	Artículo
Arts.	Artículos
BOE	Boletín Oficial del Estado
CC	Código Civil
CCS	Consorcio de Compensación de Seguros
CMG	Convenio Multilateral de Garantía
CEE	Comunidad Económica Europea
CTIB	Convenio Tipo <i>Inter-bureaux</i>
DGSFP	Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones
DGT	Dirección General de Tráfico
DOCE	Diario Oficial de las Comunidades Europeas
DOUE	Diario Oficial de la Unión Europea
EEE	Espacio Económico Europeo

FIVA	Fichero Informático de Vehículos Asegurados
FNGRC	Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación
ITV	Inspección Técnica de Vehículos
JUR	Jurisprudencia Aranzadi Westlaw
LCS	Ley de Contrato de Seguro
LEC	Ley de Enjuiciamiento Civil
LO	Ley Orgánica
LOTT	Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres
LRCSCVM	Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor
LUCVM	Ley de Uso y Circulación de Vehículos a Motor
OM	Orden Ministerial
RDC	Revista de Derecho de la Circulación
RCL	Repertorio cronológico de Legislación Aranzadi
RD	Real Decreto
RDL	Real Decreto Legislativo
RGCB	Reglamento General del Consejo de <i>Bureaux</i>
RJ	Repertorio de Jurisprudencia Aranzadi
RRCCS	Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro
SAP	Sentencia Audiencia Provincial
SOA	Seguro Obligatorio de Automóviles
SOV	Seguro Obligatorio de Viajeros
SSTS	Sentencias del Tribunal Supremo
SSTJUE	Sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea
STS	Sentencia del Tribunal Supremo
SV	Seguro Voluntario de Responsabilidad Civil

TC	Tribunal Constitucional
TJCE	Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas
TJUE	Tribunal de Justicia de la Unión Europea
TS	Tribunal Supremo
UE	Unión Europea
UNESPA	Asociación Empresarial del Seguro

INTRODUCCIÓN

Cada vez se producen más interrelaciones entre los ciudadanos de los distintos países, sobre todo de los pertenecientes a los que conforman la Unión Europea. Estas interrelaciones conllevan movimientos de los ciudadanos de unos países a otros que, por diferentes motivos —trabajo, estudios, ocio, etc.— se desplazan en sus vehículos o en otros medios de locomoción.

Desgraciadamente, este masivo desplazamiento en vehículos de las personas residentes entre los diferentes países da lugar a que se produzcan accidentes de circulación que, en muchas ocasiones, originan padecimientos graves para las partes involucradas¹.

El que en estos accidentes haya elementos extranjeros hace más dificultosa su resolución, por los inconvenientes de todo tipo que

1. En este sentido, GARRIGA GEORGINA, «La práctica judicial española en la aplicación de los foros de competencia judicial internacional para el ejercicio de la acción directa en el ramo del seguro obligatorio de automóviles», Cap. I, en CARMEN PARRA, (Dir.), *Nuevos Reglamentos comunitarios y su impacto en el Derecho catalán*, M. Bosch Editor, 2012, pág. 95, señala que «en el año 2011, último año del que disponemos cifras oficiales, alrededor de 30.100 personas fallecieron en el territorio de la Unión Europea como consecuencia de accidentes de circulación. Otras 324.000 personas resultaron gravemente heridas y otras tantas lo fueron de menor gravedad».

estos hechos generan (ley aplicable, jurisdicción competente, cómo y dónde reclamar, etc.). Por ello, desde mediados del siglo pasado, la comunidad internacional se ha dotado de distintas normas y organismos, para mejorar la protección de las víctimas de estos accidentes transfronterizos.

Ha sido, pues, a través de directivas o reglamentos comunitarios, convenios internacionales y otras disposiciones, como se ha ido regulando esta materia, con el fin de que las víctimas de los accidentes de tráfico con elemento extranjero sean debidamente protegidas y puedan reclamar en sus propios países, con independencia del lugar donde haya ocurrido el accidente de circulación. En este sentido, merece especial atención la preocupación de la Unión Europea en esta materia, cuyo objetivo es conseguir un tratamiento unificado en todos los países miembros, que facilite que las víctimas de accidentes de circulación sean atendidas en su país de residencia.

Contamos en la actualidad con cinco Directivas Comunitarias relativas al Seguro de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor², destacando la Cuarta Directiva, que reguló la

2. Estas Directivas han sido derogadas y sustituidas por la Directiva codificada: 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. Recientemente, el 2 de diciembre de 2021, el diario oficial de la Unión Europea, ha publicado la Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de noviembre de 2021, por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE. El artículo 2 establece que los Estados miembros adoptarán y publicarán a más tardar el 23 de diciembre de 2023 las medidas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión. Si bien, los Estados miembros adoptarán a más tardar el 23 de junio de 2023 las medidas necesarias para dar cumplimiento a las modificaciones establecidas en el artículo 1, puntos 8 y 18, de la presente Directiva en lo que atañe al artículo 10 bis, apartado 13, párrafo segundo, y al artículo 25 bis, apartado 13, párrafo segundo, respectivamente, de la Directiva 2009/103/CE.

En este sentido, en la actualidad, con la finalidad de transponer dicha directiva a nuestro Ordenamiento jurídico, se está tramitando el Anteproyecto de Ley

situación de las denominadas víctimas transeúntes, que sufrían un accidente en un país distinto al de su residencia habitual³. Esta Directiva pretendió que las víctimas transeúntes pudieran reclamar en su país de residencia con todas las garantías. Para ello, creó un organismo de indemnización (Ofesauto, en el caso español) y otro de información (Consortio de Compensación de Seguros, en España), y obligó a todas las entidades que operan en el Espacio Económico Europeo (EEE) a nombrar en todos los Estados miembros unos representantes para la tramitación y liquidación de siniestros (RTLS), para que las víctimas transeúntes, cuando vuelvan a sus países de residencia, puedan reclamarles a éstos como representantes de la entidad aseguradora del vehículo que les había ocasionado los daños en el país visitado.

Por tanto, entidades como el Consortio de Compensación de Seguros y Ofesauto tienen una relevancia especial en la protección de las víctimas de estos siniestros y por este motivo van a ser estudiados en este trabajo, en el que vamos a referirnos a las funciones que tienen encomendadas en la tramitación de accidentes con elementos extranjeros.

¿Qué ocurre cuando nos enfrentamos a un accidente de circulación en España o en el extranjero, en el que nuestro asegurado o cliente es causante o víctima?, ¿Cuáles son los mecanismos inter-

por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, así como el Proyecto de Real Decreto de modificación del Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el real decreto 1507/2008, de 12 de septiembre.

3. Como después tendremos ocasión de ver, las tres primeras Directivas (Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 abril 1972 [Primera Directiva]; Directiva 84/5/CEE, de 30 diciembre 1983 [Segunda Directiva]; Directiva 90/232/CEE, de 14 mayo 1990 [Tercera Directiva]) estaban pensando en la protección de las víctimas de accidentes ocurridos en su país de residencia, que sufrían daños ocasionados por vehículos con estacionamiento habitual en otros países.

estos hechos generan (ley aplicable, jurisdicción competente, cómo y dónde reclamar, etc.). Por ello, desde mediados del siglo pasado, la comunidad internacional se ha dotado de distintas normas y organismos, para mejorar la protección de las víctimas de estos accidentes transfronterizos.

Ha sido, pues, a través de directivas o reglamentos comunitarios, convenios internacionales y otras disposiciones, como se ha ido regulando esta materia, con el fin de que las víctimas de los accidentes de tráfico con elemento extranjero sean debidamente protegidas y puedan reclamar en sus propios países, con independencia del lugar donde haya ocurrido el accidente de circulación. En este sentido, merece especial atención la preocupación de la Unión Europea en esta materia, cuyo objetivo es conseguir un tratamiento unificado en todos los países miembros, que facilite que las víctimas de accidentes de circulación sean atendidas en su país de residencia.

Contamos en la actualidad con cinco Directivas Comunitarias relativas al Seguro de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor², destacando la Cuarta Directiva, que reguló la

2. Estas Directivas han sido derogadas y sustituidas por la Directiva codificada: 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. Recientemente, el 2 de diciembre de 2021, el diario oficial de la Unión Europea, ha publicado la Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de noviembre de 2021, por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE. El artículo 2 establece que los Estados miembros adoptarán y publicarán a más tardar el 23 de diciembre de 2023 las medidas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión. Si bien, los Estados miembros adoptarán a más tardar el 23 de junio de 2023 las medidas necesarias para dar cumplimiento a las modificaciones establecidas en el artículo 1, puntos 8 y 18, de la presente Directiva en lo que atañe al artículo 10 bis, apartado 13, párrafo segundo, y al artículo 25 bis, apartado 13, párrafo segundo, respectivamente, de la Directiva 2009/103/CE. En este sentido, con la finalidad de transponer dicha directiva a nuestro Ordenamiento jurídico, se está tramitando el Anteproyecto de Ley

situación de las denominadas víctimas transeúntes, que sufrían un accidente en un país distinto al de su residencia habitual³. Esta Directiva pretendió que las víctimas transeúntes pudieran reclamar en su país de residencia con todas las garantías. Para ello, creó un organismo de indemnización (Ofesauto, en el caso español) y otro de información (Consortio de Compensación de Seguros, en España), y obligó a todas las entidades que operan en el Espacio Económico Europeo (EEE) a nombrar en todos los Estados miembros unos representantes para la tramitación y liquidación de siniestros (RTLs), para que los víctimas transeúntes, cuando vuelvan a sus países de residencia, puedan reclamarles a éstos como representantes de la entidad aseguradora del vehículo que les había ocasionado los daños en el país visitado.

Por tanto, entidades como el Consortio de Compensación de Seguros y Ofesauto tienen una relevancia especial en la protección de las víctimas de estos siniestros y por este motivo van a ser estudiados en este trabajo, en el que vamos a referirnos a las funciones que tienen encomendadas en la tramitación de accidentes con elementos extranjeros.

¿Qué ocurre cuando nos enfrentamos a un accidente de circulación en España o en el extranjero, en el que nuestro asegurado o cliente es causante o víctima?, ¿Cuáles son los mecanismos inter-

por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, así como el Proyecto de Real Decreto de modificación del Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el real decreto 1507/2008, de 12 de septiembre.

3. Como después tendremos ocasión de ver, las tres primeras Directivas (Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 abril 1972 [Primera Directiva]; Directiva 84/5/CEE, de 30 diciembre 1983 [Segunda Directiva]; Directiva 90/232/CEE, de 14 mayo 1990 [Tercera Directiva]) estaban pensando en la protección de las víctimas de accidentes ocurridos en su país de residencia, que sufrían daños ocasionados por vehículos con estacionamiento habitual en otros países.

nacionales para la tramitación extrajudicial de estos accidentes?, ¿Qué funciones tiene Ofesauto y el Consorcio de Compensación de Seguros en la resolución de este tipo de accidentes?, ¿Cuál es la legislación aplicable y la jurisdicción competente para resolver estos accidentes, en el caso de no resolverlos extrajudicialmente?, son algunas de las preguntas que voy a tratar de responder en este trabajo.

En el capítulo primero, me referiré a todos los convenios que desde mediados del siglo pasado se han suscrito en este ámbito, destacando las funciones que tanto Ofesauto como el Consorcio de Compensación de Seguros han asumido en esta materia. En tal sentido, aludiré al Convenio tipo *Inter-Bureaux* o sistema de Carta Verde, al Convenio Multilateral de Garantía y, por último, al acuerdo entre Oficinas Nacionales de Seguros de los Estados miembros del EEE y de otros estados asociados, denominado «Reglamento General del Consejo de *Bureaux*» (sistema RGCB), que recoge los anteriores Convenios.

En el capítulo segundo analizaré las previsiones de las directivas comunitarias para proteger a las víctimas de los accidentes de circulación transfronterizos, haciendo especial hincapié en la Cuarta Directiva, que estableció distintos mecanismos para atender a las llamadas víctimas transeúntes que sufren un accidente en un país distinto al de su residencia habitual. También aludiré a la Quinta Directiva que, entre otras previsiones, extiende el procedimiento de oferta y respuesta motivada a todos los accidentes de circulación⁴

4. La Cuarta Directiva (Directiva 2000/26/CE de 16 de mayo de 2000) preveía este procedimiento de oferta y respuesta motivada solo para los accidentes de víctimas transeúntes. Así, en el apartado 6 de su artículo 4, disponía: «Los Estados miembros establecerán la obligación, so pena de sanciones económicas apropiadas, efectivas y sistemáticas, o de sanciones administrativas equivalentes, de que, en el plazo de tres meses desde la fecha en que el perjudicado notifique su reclamación de indemnización, directamente a la entidad aseguradora de la persona que haya causado el accidente o a su representante para la tramitación y liquidación de siniestros: a) la entidad aseguradora del causante del accidente o su representante para la tramitación y liquidación de siniestros presente una

y define el concepto de estacionamiento habitual de los vehículos; y, finalmente, a la Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de noviembre de 2021 por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE 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, que, en estos momentos, es objeto de transposición a nuestro Ordenamiento jurídico.

En el capítulo tercero estudio dos cuestiones básicas en la tramitación extrajudicial y judicial de este tipo de accidentes: la ley aplicable a los accidentes de circulación transfronterizos y la jurisdicción competente; cuestiones que, como se advertirá, plantean indudables problemas prácticos, porque lo que se pretende con los reglamentos y directivas comunitarios es que el perjudicado, con independencia del país de la UE en el que ha tenido el accidente, pueda demandar a la aseguradora del vehículo responsable ante los tribunales de su propio país de residencia.

En el capítulo cuarto me refiero a las dos entidades que tienen funciones específicas en la resolución de estos siniestros: Ofesauto, como oficina nacional del seguro para proteger a las víctimas residentes y como Organismo de Indemnización creado por la Cuarta Directiva para proteger a las llamadas víctimas transeúntes, que tienen un accidente en un país del Espacio Económico Europeo distinto al de su residencia habitual, y al Consorcio de Compensación de Seguros que, aunque tiene menos protagonismo que Ofesauto e este ámbito, también tiene algunas funciones relacionadas con la tramitación de estos accidentes transfronterizos, sobre todo

oferta motivada de indemnización, en el supuesto de que se haya determinado la responsabilidad y se haya cuantificado el daño; o b) la entidad aseguradora a la que se haya presentado la reclamación de indemnización o su representante para la tramitación y liquidación de siniestros dé una respuesta motivada a lo planteado en la reclamación, en el supuesto de que se haya rechazado o no se haya determinado claramente la responsabilidad o no se haya cuantificado plenamente el daño».

cuando actúa en su condición de fondo de garantía de los riesgos de la circulación.

Finalmente, señalaré las conclusiones a las que llego para que el lector, de forma resumida, pueda tener una impresión de los mecanismos que existen de protección de las víctimas de estos accidentes con componente extranjero.

Capítulo I

LA PROTECCIÓN DE LAS VÍCTIMAS A TRAVÉS DE LOS CONVENIOS INTERNACIONALES⁵

1. CONSIDERACIONES GENERALES

La Resolución núm. 5 (E/ECE/TRANS-145) del Subcomité de Transportes por Carretera de la Comisión Económica para Europa de la ONU (con sede en Ginebra), de enero de 1949, fue el origen del actual sistema europeo del seguro de responsabilidad civil en la

5. Sobre esta cuestión vid. el Capítulo IX del libro: REGLERO CAMPOS, L.F. (Director)/ BADILLO ARIAS, J.A. (Coord.), *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*, Cizur Menor (Navarra), Aranzadi, 3ª edición, 2013; ESPINIELLA MENÉNDEZ, A., *Las reclamaciones derivadas de accidentes de circulación por carretera transfronterizos*, Madrid, Cuadernos de la Fundación Mapfre, nº 185, 2012; GUIJARRO HERNÁNDEZ, J., *La responsabilidad civil en el ámbito del seguro obligatorio del automóvil: El Consorcio de Compensación de Seguros y Ofesauto*, Las Rozas, Madrid, La Ley, 2010, ORTIZ CRESPO, J. «Sistema del seguro de responsabilidad civil internacional de vehículos a motor», *XXIX Congreso de derecho de la circulación*, Madrid, INESE, 25 y 26 de abril, de 2013.

circulación de vehículos a motor. El objetivo de esta resolución fue la instauración de un sistema que facilitara el tráfico entre los distintos países europeos mediante la cobertura de la responsabilidad civil de los automóviles en el país visitado, sin necesidad de concertar un seguro con una entidad aseguradora de dicho país. Se trataba, como veremos, de proteger a las víctimas residentes, que sufrían en su país un accidente de circulación ocasionado por un vehículo con matrícula extranjera.

Este sistema se sustentaba sobre tres pilares fundamentales:

- (i) La implantación de una Ley de Seguro Obligatorio de Automóviles en cada país miembro.
- (ii) La constitución de una Oficina Nacional (*Bureau*) en cada uno de ellos, que desempeñaría una doble función: la de intervenir como *Bureau* tramitador y como *Bureau* pagador.
- (iii) Un documento uniforme, que recibió el nombre de Certificado Internacional de Seguro Obligatorio de Automóviles (CIS), pero que por su color, es más conocido como «Carta Verde».

El fundamento de este sistema consistía en que estas oficinas nacionales debían firmar convenios para la tramitación y liquidación de los accidentes de circulación que ocurriesen en sus respectivos países. Por eso, después de varias reuniones, las Oficinas firmaron un Convenio Uniforme llamado Convenio Tipo *Inter-Bureaux* (CTIB), que supuso el inicio del conocido como sistema de Carta Verde. No se trata de un convenio único, suscrito por todas las partes, sino de un convenio tipo, suscrito de forma bilateral por todas las Oficinas Nacionales de Seguros.

Estas funciones fueron encomendadas en nuestro país a la Oficina Española de Aseguradores de Automóviles (Ofesauto), por Orden de 26 de mayo de 1965, que fue derogada y sustituida por la Orden de 25 septiembre 1987; la cual, recientemente, también ha sido derogada y sustituida por la Orden EIC/764/2017, de 26 de julio, del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad

(actualmente, Asuntos Económicos y Transformación Digital), por la que se dictan las normas relativas al funcionamiento de la Oficina Española de Aseguradores de Automóviles. En la actualidad, además, el artículo 21 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el vigente Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, regula la nueva normativa sobre el tratamiento de la «oficina Española de Aseguradores de Automóviles (Ofesauto) en su condición de oficina nacional de seguro» y al artículo 22 sobre el tratamiento de la «Oficina Española de Aseguradores de Automóviles (OFESAUTO) en su condición de Organismo de Indemnización», creado por la Cuarta Directiva de Automóviles para la protección de las víctimas transeúntes.

2. EL CONVENIO TIPO *INTER-BUREAUX* (CTIB) O SISTEMA DE CARTA VERDE⁶

Como he indicado, en el año 1953, todas las oficinas, una vez que se fueron constituyendo, se reunieron en Londres, integrando el Consejo de Oficinas Nacionales, órgano responsable de la administración y funcionamiento del sistema, y suscribieron el Convenio tipo *Inter-Bureaux* o Convenio Uniforme. Este convenio, consistía, en esencia, en que a través de la emisión de una carta verde para cada uno de los vehículos de los países incorporados al sistema,

6. La llamada «Carta Verde» ha sido sustituida por el «Certificado Internacional de Seguro (CIS)». Vid. Pág. Web de Ofesauto: <https://www.ofesauto.es/certificado-internacional-seguro-carta-verde/> (consulta 4 de julio de 2022). En esta web se indica al respecto: «Se trata del Certificado Internacional de seguro de Responsabilidad Civil de vehículos terrestres automóviles. Comúnmente recibía el nombre de Carta Verde porque se imprimía en papel color verde. Sin embargo, en España desde el 2021 tiene un formato digital y su impresión se realiza en un folio en blanco. Por consiguiente, la denominación oficial del seguro, antes «Carta Verde» coloquialmente, es ahora CIS: «Certificado Internacional de Seguro».

éste contaba con la garantía del seguro obligatorio de automóviles, cubriendo los daños ocasionados a terceros en el país visitado⁷.

En la actualidad, el vigente texto del convenio se integró en la Sección II del Reglamento General del Consejo de *Bureaux* (RGCB) y comprende los artículos 7 al 9 del mismo, bajo el epígrafe de Reglas específicas reguladoras de las relaciones contractuales entre *Bureaux* basadas en la carta verde.

En virtud de esta Sección II del RGCB, el *Bureau* de cada país autoriza a sus entidades aseguradoras asociadas a expedir y entregar a sus asegurados por cada póliza de responsabilidad civil de automóviles que lo soliciten, una carta verde (art. 7.2). La carta verde es complementaria de ese seguro, y sirve para extender territorialmente su cobertura a los países suscriptores de este convenio.

Por tanto, en virtud de este sistema, todo vehículo matriculado en un país firmante del Convenio tipo *Inter-Bureaux* (CTIB) o sistema de carta verde, que acceda al territorio de un país distinto al de su matriculación, debe estar provisto de un certificado internacional de seguro que cubra la responsabilidad civil de su conductor o propietario en los términos fijados por el ordenamiento del país visitado.

En la actualidad, el sistema del Convenio tipo *Inter-Bureaux* está constituido por los países integrantes del sistema del Convenio Multilateral de Garantía⁸ (27 países de la UE, los Estados del EEE (distintos a los anteriores) creado por el Tratado de Maastrich: Islandia y Noruega, y otros Estados asociados: Andorra, Montenegro, Bosnia-Herzegovina, Serbia, Gran Bretaña y Suiza (Liechtenstein)⁹ y los siguientes países adscritos exclusivamente al sistema de la carta verde, no integrantes de la UE: Albania, Azerbaiyán, Bielo-

rusia, Macedonia, Irán, Israel, Marruecos, Moldavia, Rusia, Túnez, Turquía, y Ucrania^{10,11}.

El funcionamiento de este Convenio es muy sencillo: cuando ocurra un accidente en el país visitado causado por un vehículo matriculado en otro país del sistema, el *Bureau* del lugar del siniestro (*Bureau* tramitador), una vez comprobada la existencia del Certificado Internacional de Seguro del vehículo causante y las circunstancias del accidente, habrá de aceptar en nombre del asegurador de ese vehículo la tramitación del siniestro y el proceso legal que puede conducir al pago de los daños producidos a consecuencia de aquél, y tramitará y liquidará la reclamación y la indemnización al perjudicado como si la póliza de seguro hubiese sido emitida por el propio *Bureau* tramitador, siempre que en el momento del accidente el asegurado se halle en posesión de la correspondiente carta verde.

Cualquier demanda de confirmación de validez de una carta verde identificada dirigida por fax o por e-mail a un *Bureau* (*Bureau pagador*), por el *Bureau* del país donde el accidente ha ocurrido (*Bureau tramitador*) o por el mandatario encargado a tal efecto, debe ser objeto de una respuesta definitiva en las seis semanas siguientes a la demanda. La falta de respuesta a la expiración de este pe-

7. Así lo indicó, ORTIZ CRESPO, J. «Sistema del seguro de responsabilidad civil internacional de vehículos a motor», *XXIX Congreso de derecho de la circulación*, Madrid, INESE, 25 y 26 de abril, de 2013, p. 1.

8. Este Convenio será analizado en el siguiente epígrafe.

9. No es obligatorio que los vehículos de estos países circulen en España portando un Certificado Internacional de Seguro, antes llamado carta verde.

10. Sí es obligatorio que los vehículos de estos países circulen en España portando un Certificado Internacional de Seguro, antes llamado carta verde. Si no tuvieran dicho CIS, deberán haber suscrito un seguro de frontera. El funcionamiento del sistema del Seguro de Frontera es similar al de una compañía aseguradora: se tarifica el precio, se cobra la prima, se entrega la documentación (el Certificado Internacional de Seguro) y, si posteriormente el vehículo causa un accidente dentro del periodo de vigencia de la póliza, se pagan los daños causados a terceros. Ofesauto gestiona el sistema de Seguro de Frontera en España: desde la web oficial de Ofesauto assurancefrontiere.es se permite la contratación del Seguro de Frontera para circular en España. Cualquier persona que vaya a acceder a España sin seguro podrá adquirirlo online y de forma inmediata, sin esperas.

11. Vid. pág. web Ofesauto: <file:///C:/Users/Usuario/Dropbox/PC/Downloads/listado-paises-sometidos-carta-verde-certificado-internacional-seguro-CIS-automovil.pdf> (consultada el día 4 de julio de 2022).

río haré que la carta verde sea considerada como válida y, en consecuencia, el Bureau correspondiente, en este caso, *Bureau pagador*, debe asumir finalmente las consecuencias derivadas del siniestro.

En todo caso, si un vehículo no está provisto de la correspondiente carta verde (o si ésta no ha sido emitida para el vehículo que ocasionó el accidente), los daños que cause en otro país no están cubiertos por el sistema¹².

Una vez satisfecha la indemnización, el *Bureau* tramitador podrá dirigirse al asegurador del vehículo causante de los daños para exigirle la restitución de la cantidad satisfecha en tal concepto. Si éste se negare a ello o incurriera en prácticas dilatorias, será el *Bureau* emisor del certificado internacional (*Bureau pagador*), o aquél de sus miembros donde se halle asegurado el responsable del accidente, el que haya de reintegrar al *Bureau* tramitador las cantidades que haya satisfecho, más los gastos en que haya incurrido como consecuencia de la tramitación del siniestro.

En cualquier caso, este sistema de carta verde permaneció como único sistema para garantizar la responsabilidad civil en la circulación internacional de vehículos a motor hasta nuestra entrada en la Comunidad Económica Europea en el año 1986, puesto que, en ese momento, el sistema ya había experimentado grandes avances como consecuencia de las tres directivas comunitarias que se habían dictado hasta ese momento sobre el seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos.

12. Como veremos, al analizar el Convenio multilateral de garantía, esta es la diferencia más sustancial con respecto a este Convenio. En el multilateral de garantía, los daños ocasionados por un vehículo sin seguro en un país integrante del mismo, son asumidos por el fondo de garantía del país en el que el vehículo tiene su estacionamiento habitual.

3. EL SISTEMA DEL CONVENIO COMPLEMENTARIO ENTRE OFICINAS Y DEL CONVENIO MULTILATERAL DE GARANTÍA (SISTEMA CMG)

3.1. Convenio Complementario entre oficinas

Se trata de un sistema cuyo mecanismo de protección de las víctimas va más allá del sustentado en la carta verde, y tiene su razón de ser en la política de la UE dirigida a la progresiva supresión de las fronteras interiores entre los países miembros de la Unión¹³, lo que exige a su vez la supresión de los controles de la carta verde en sus fronteras¹⁴.

Esta exigencia de la supresión del control de fronteras fue debida a la Primera Directiva, de 24 de abril de 1972 (72/166/CEE), de aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de seguro de responsabilidad civil de vehículos a motor, que determinó el compromiso de los Estados miembros para suprimir el control de la carta verde en los territorios de la Comunidad. Para ello, se avanzó del concepto de seguro basado en la carta verde, ampliándolo a la presunción de seguro sustentado en la placa de matrícula del vehículo.

Para ello, la Directiva señalaba, en su artículo 2.1 que: «*Los Estados miembros se abstendrán de realizar el control del seguro de responsabilidad civil con respecto a vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de otro Estado miembro y con respecto a vehículos que*

13. No olvidemos que el sistema de Carta Verde implicaba el control en frontera del certificado internacional de seguro, control que era precisamente lo que quería suprimir con esta Directiva.

14. Así lo indica FERNÁNDEZ MARTÍN, M.J., «Las oficinas nacionales de seguro (*Bureaux*). Los Convenios Inter-Bureaux», Cap. IX, 1ª parte, en REGLERO CAMPOS, L.F. (Director)/ BADILLO ARIAS, J.A. (Coord.), *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*, Cizur Menor (Navarra), Aranzadi, 3ª edición, 2013, pág. 1341.

tengan su estacionamiento habitual en el territorio de un tercer país y que entren en su territorio desde el territorio de otro Estado miembro».

En este sentido, el considerando 16 de la Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento europeo y del Consejo de 24 de noviembre de 2021, por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE 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, dispone que actualmente los Estados miembros deben abstenerse de realizar controles del seguro de los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de otro Estado miembro y de los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de un tercer país y entren en su territorio desde el territorio de otro Estado miembro. Los nuevos avances tecnológicos, como la tecnología de reconocimiento automático de matrículas, permiten comprobar el seguro de los vehículos sin detenerlos y, por tanto, sin interferir con la libre circulación de personas. Procede, por tanto, autorizar los controles del seguro de los vehículos, siempre y cuando no sean discriminatorios, sean necesarios y proporcionados, formen parte de un sistema general de controles en el territorio nacional que se realicen asimismo con respecto a vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio del Estado miembro que realiza los controles y no requieran la detención del vehículo.

Asimismo, cada país debía reconocer su responsabilidad respecto a las placas de matrícula legalmente emitidas en su territorio, las cuáles determinaban su estacionamiento habitual¹⁵.

15. En este sentido, el art. 1.4 de la Directiva, determinaba que el territorio en el que se estaciona habitualmente el vehículo es: i) el territorio del Estado al que corresponda la matrícula del vehículo, independientemente de si dicha matrícula es permanente o provisional, o ii) en el caso de que no existiera matrícula para un tipo de vehículo, pero éste llevase una placa de seguro u otro signo distintivo análogo a la matrícula, el territorio del Estado donde se ha expedido esta placa o signo, o iii) en el caso de que no existiese matrícula, placa de seguro o signo distintivo para ciertos tipos de vehículos, el territorio del

Estas previsiones de la Primera Directiva desembocaron en la firma del Convenio Complementario entre *Bureaux* Nacionales, de 12 diciembre 1973, que, además de los países de la entonces llamada CEE, también fue suscrito por otros países que constituían el EEE (Islandia y Noruega) y otros Estados Asociados (Andorra, Serbia y Suiza (Liechtenstein))¹⁶.

Todos estos Estados tienen aceptadas y adaptadas en sus ordenamientos legales las cinco directivas de aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en la materia que estamos analizando¹⁷. Esto significa que todos los Estados tienen un fondo de garantía para cubrir los siniestros ocasionados por los vehículos que no tienen el seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.

Por tanto, cada Oficina signataria había de encargarse, por cuenta de todos los aseguradores autorizados, de practicar las operaciones de seguro obligatorio de la responsabilidad civil del automóvil en su propio país [art. 1.b)]. Se recogía así una de las funciones específicas que el Convenio Tipo *Inter-Bureaux* atribuye a cada Ofi-

Estado del domicilio del usuario, o iv) en el caso de vehículos sin matrícula o con una matrícula que no corresponda o haya dejado de corresponder al vehículo, involucrados en un accidente, el territorio del Estado en que haya tenido lugar el accidente, a efectos de la liquidación del siniestro, tal como establece el artículo 2, apartado 2, primer guion, de la presente Directiva o el artículo 1, apartado 4, de 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.

Estas previsiones fueron introducidas en nuestro país, por la Disposición adicional 8ª de la Ley 30/1995, que modificó la LUCVM.

16. En la actualidad, los Estados asociados, además de los tres indicados, son: Montenegro, Bosnia-Herzegovina y Gran Bretaña.

17. Directivas que fueron codificadas por la 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.

cina Nacional: la tramitación y liquidación de los siniestros ocasionados en su territorio por vehículos extranjeros.

Sin embargo, y esta es quizá la diferencia sustancial con el sistema «carta verde»¹⁸, el *bureau* tramitador, que se hace cargo de liquidar el siniestro en su país, ocasionado por un vehículo con estacionamiento habitual en otro país signatario del Convenio, debe hacerse cargo de los accidentes que tramita, tanto si el causante tiene seguro obligatorio de responsabilidad civil como si no lo tiene¹⁹.

3.2. Convenio Multilateral de Garantía

El apdo. 2 del art. 2 de la Segunda Directiva en materia de automóviles²⁰, establecía:

18. En el sistema «carta verde», si el vehículo extranjero tiene un accidente en España y no está provisto de la preceptiva carta verde, los daños no están cubiertos por la oficina nacional del seguro (Ofesauto), ni, al principio, por el Fondo de Garantía (Consortio de Compensación de Seguro). No fue hasta la entrada en vigor de la Ley 34/2003, de modificación y adaptación a la normativa comunitaria de la legislación de seguros privados, cuando atribuyó esta función al CCS, al prever en su art. 3, que esta Entidad debe: «Indemnizar los daños a las personas y en los bienes ocasionados con un vehículo que tenga su estacionamiento habitual en España, así como los ocasionados dentro del territorio español a personas con residencia habitual en España o a bienes propiedad de las mismas situados en España con un vehículo con estacionamiento habitual en un tercer país no firmante del Convenio Multilateral de Garantía, en ambos casos cuando dicho vehículo no esté asegurado».

19. Según el texto del Convenio: «el propietario, el usuario y/o el conductor serán considerados como asegurados en el sentido de Convenio-tipo entre las oficinas, y como titulares de un certificado de seguro en vigor expedido por la oficina correspondiente al territorio en el que el vehículo tenga su estacionamiento habitual, aunque no sean efectivamente titulares de un certificado válido de tal tipo» (art. 2.a).

20. 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 la obligación de asegurar esta responsabilidad.

«En lo que se refiere a los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de uno de los Estados miembros, las disposiciones de la presente Directiva, exceptuando los artículos 3 y 4, tendrán efecto:

- una vez concluido un acuerdo entre las seis oficinas nacionales de seguros en virtud del cual cada oficina nacional afiance la resolución de los siniestros ocurridos en su territorio que hayan sido provocados por la circulación de los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de otro Estado miembro, estén o no asegurados, en las condiciones que establezca su propia legislación nacional sobre el seguro obligatorio;
- a partir de la fecha establecida por la Comisión, después de que ésta constante, en colaboración con los Estados miembros, la existencia de tal acuerdo;
- durante el período de vigencia de dicho acuerdo»

Como consecuencia de este mandato de la Segunda Directiva y avanzando en las previsiones del Convenio Complementario al que me he referido en el epígrafe anterior, se firmó en Madrid el Convenio Multilateral de Garantía (CMG), el 15 marzo 1991, que entró en vigor respecto de los *Bureaux* de los Estados adheridos, el 1 de junio de 1991.

Con este Convenio, basado, igual que el Complementario, en el concepto de estacionamiento habitual, se pretendió reunir en un documento único todos los acuerdos que existían por entonces entre todos los Estados miembros²¹.

Al igual que ocurría con el Convenio Complementario, la diferencia más sustancial del CMG con respecto al CTIB, está en el hecho de que cuando un vehículo con estacionamiento habitual en un país suscriptor del Convenio circula por otro país firmante del mismo, la oficina nacional de este país donde tiene el accidente, deberá considerar al propietario, el usuario y el conductor, como asegurados y titulares de un certificado de seguro en vigor expedido

21. Vid. GUIJARRO HERNÁNDEZ, J., *La responsabilidad civil en el ámbito del seguro obligatorio del automóvil: El Consortio de Compensación de Seguros y Ofesauto*, Las Rozas, Madrid, La Ley, 2010, pág. 189.

por el país donde el vehículo tiene su estacionamiento habitual, aunque no sean efectivamente titulares del referido seguro. Es decir, la oficina del país donde ocurre el accidente debe hacerse cargo de los daños ocasionados a las víctimas, esté o no provisto el vehículo extranjero del seguro obligatorio de responsabilidad civil.

En estos casos, el *Bureau* tramitador (país donde ocurre el accidente), una vez que ha indemnizado a los perjudicados, deberá repetir contra la entidad aseguradora del vehículo causante del siniestro o, en su caso, contra el fondo de garantía del país del estacionamiento habitual del vehículo. En última instancia, deberá hacerse cargo el *Bureau* pagador (país del estacionamiento habitual del vehículo).

El propio Convenio enumera los criterios que deben tenerse en cuenta para determinar el estacionamiento habitual de un vehículo: i) El territorio del Estado miembro del cual el vehículo es portador de una placa de matrícula, sea permanente o temporal; ii) en el caso en el que no exista matrícula para una determinada clase de vehículos, pero si el vehículo es portador de una placa de seguros o una señal distintiva análoga a la placa de matrícula, el territorio del Estado donde esta placa o signo ha sido emitido; y iii) en el caso en el que no exista ni matrícula ni placa de seguro ni signo distintivo para algunos tipos de vehículos, el territorio del Estado del domicilio del usuario.

También señala que *«cuando un vehículo sometido a una matriculación esté desprovisto de placa o porte una placa que no corresponda al vehículo o que ya no corresponda al vehículo, y que haya estado implicado en un accidente, el territorio del Estado en que haya ocurrido tal accidente será considerado, a fines de liquidación del siniestro, el territorio donde el vehículo tiene su estacionamiento habitual»*.

Este último párrafo ha ocasionado ciertos problemas prácticos en nuestro país a la hora de determinar el estacionamiento habitual de los vehículos desprovistos de placa o que porten una placa que no corresponda al vehículo²².

22. El concepto de estacionamiento habitual venía determinado por la matrícula del vehículo. Sin embargo, fue ampliado por la Quinta Directiva

Como indica el CMG, en estos casos, se considera que tienen estacionamiento habitual en el país donde ocurre el accidente. Como estos vehículos, normalmente, circulan sin seguro, la oficina nacional de seguro española (Ofesauto) ha pretendido que se haga cargo de los daños ocasionados por los mismos, el fondo de garantía español (CCS), al considerar que España es el país del estacionamiento habitual de estos vehículos. Sin embargo, en la regulación que la Disposición Adicional 8ª de la Ley 30/1955 dio al concepto de estacionamiento habitual, modificando la LUCVM, no hacía alusión a este último párrafo al que nos estamos refiriendo.

Por ello, el Consorcio de Compensación de Seguros entendía, de acuerdo con el artículo 2 de la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, que no debía hacerse cargo de los accidentes ocasionados por los vehículos desprovistos de placa o que porten una placa que no corresponda al vehículo, por cuanto que no estaban dentro del concepto de estacionamiento habitual²³.

CEE sobre seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y las previsiones de incorporación al ordenamiento español, en los mismos términos del CMG. Estas previsiones están recogidas, tras la trasposición de la citada Directiva por la Ley 21/2007, de 11 de julio, en el artículo 2 de la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

23. El art. 2 LRCSCVM, en la regulación dada por la Disp. Adic. 8ª de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de ordenación y supervisión de los Seguros Privados, indicaba al respecto: Se entiende que el vehículo tiene su estacionamiento habitual en España:

—Cuando ostenta matrícula española.

—Cuando tratándose de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, pero éste lleve placa de seguro o signo distintivo análogo a la matrícula, España sea el Estado donde se ha expedido esta placa o signo.

—Cuando tratándose de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, placa de seguro o signo distintivo, España sea el Estado del domicilio del usuario.

En esta línea, la SAP de Badajoz (Sección 3ª), de 24 de marzo de 2008, considera, en un caso de un vehículo holandés con placa caducada, que debe responder Ofesauto porque se trata de un vehículo con estacionamiento habitual en Holanda, y no el CCS²⁴.

Esta polémica fue resuelta cuando se incorporó a nuestro Ordenamiento Jurídico las previsiones de la Quinta Directiva de automóviles²⁵. En efecto, como consecuencia de la transposición de esta directiva, llevada a cabo por la Ley 21/2007, de 11 de julio, se modifica el art. 2 de la LRCSCVM, incorporándose un nuevo párrafo, que ampliaba el concepto de estacionamiento habitual, señalando: «A efectos de la liquidación del siniestro, en el caso de accidentes ocasionados en territorio español por vehículos sin matrícula o con una matrícula que no corresponda o haya dejado de corresponder al vehículo.

24. En sentido contrario se pronuncia la SAP de Huelva (Sección 1ª), de 20 de enero de 2010 que, en un accidente ocasionado en España de un vehículo inglés, sin placa de matrícula, aplica las previsiones del CMG y condena al CCS, en los siguientes términos: «De otra parte y teniendo en cuenta cuanto antecede y dadas las circunstancias acreditadas, entiendo que debe responder el Consorcio de compensación de seguros, tanto si se estimara que el vehículo portara placas falsas, según hizo constar la juzgadora de primera instancia, como en el caso de no poderse determinar el lugar de estacionamiento por no tener placas de matrícula vigentes, es decir, no estar matriculado, como aquí ocurre, al entender que debe responder el organismo que en España se haga cargo de los siniestros de un vehículo desconocido con estacionamiento en España, al ser el lugar del accidente, que a estos efectos debe entenderse como país donde tiene tal vehículo su estacionamiento habitual, con lo que responderá el Consorcio en virtud de lo dispuesto en el art. 11 de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (LRCSCVM)».

25. 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.

Reglamentariamente se determinará cuando se entiende que una matrícula no corresponde o ha dejado de corresponder al vehículo»²⁶.

A partir de esta nueva regulación queda resuelta la polémica, al coincidir la regulación establecido en la LRCSCVM con la prevista en el CMG.

En la actualidad, el vigente texto del Convenio Multilateral de Garantía está integrado por la Sección III del RGCB (artículos 10 al 15) bajo el epígrafe de Normas específicas reguladoras de las relaciones contractuales entre *Bureaux* basadas en la presunción de cobertura de seguro.

Hay que señalar, por último, que no se aplicarán las reglas del Convenio Multilateral de Garantía:

- a) A los vehículos matriculados en el territorio de *Bureaux* no firmantes del Convenio para los que se hubiera emitido una carta verde por un miembro de estos *Bureaux* (se aplicaran las reglas de la Sección II del RGCB).
- b) A los vehículos excluidos en el anexo 2 al RGCB, pertenecientes a determinadas personas físicas o jurídicas públicas o privadas o a ciertos vehículos portadores de una placa especial, cuando la circulación internacional de los mismos esté subordinada a la garantía por un organismo específico o a la emisión de una carta verde o suscripción de un seguro de frontera.

26. Este párrafo fue desarrollado por el art. 3 del Reglamento del SOA, aprobado por el RD 1507/2008, de 12 de septiembre, que indica: «A efectos de lo dispuesto en el artículo 2.1.d) del Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, se entiende que una matrícula no corresponde a un vehículo cuando éste lleve una placa de matrícula falsa o alterada de forma tal que haga imposible la identificación del vehículo».

4. EL ACUERDO ENTRE OFICINAS NACIONALES DE SEGUROS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DEL EEE Y DE OTROS ESTADOS ASOCIADOS. EL REGLAMENTO GENERAL DEL CONSEJO DE BUREAUX (SISTEMA RGCB)

Como he señalado en los epígrafes precedentes, el Convenio *Inter-Bureaux* y el Convenio Multilateral de Garantía han sido sustituidos por el «Acuerdo entre oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados», adoptado en Rethymno (Creta), el 30 mayo 2002, por el que se aprobó el Reglamento General del Consejo de *Bureaux* (RGCB), cuya vigencia es a partir del 1 agosto 2003.

El propósito de este Reglamento, tal como indica el considerando 6, es reunir en un solo documento la totalidad de las disposiciones reguladoras de las relaciones entre *Bureaux*, siguiendo las normas contenidas en las cinco directivas relativas al seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos, codificadas en la Directiva 2009/123/CEE, generando un marco jurídico único de común aplicación y alcance interpretativo uniforme en toda la UE, el Espacio Económico Europeo y los otros Estados adheridos al sistema de Oficinas nacionales²⁷.

Este reglamento general tiene por objeto regular las recíprocas relaciones entre las oficinas nacionales de seguro en el marco de la puesta en marcha de las disposiciones de la Recomendación nº 5, adoptada el 25 de enero de 1949 por el Grupo de Trabajo de Transportes por Carretera del Comité de Transportes Interiores de la Comisión Económica para Europa de la Organización de las Naciones Unidas, sustituida por el Anexo 1 de la Resolución Consolidada y Revisada sobre la facilitación de los transportes en carretera

27. Este Convenio se incorpora en la Decisión 2003/564/CE, de 28 julio, sobre Aplicación de la Directiva 72/166/CEE, de 24 abril, relativa a los controles sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles

(R.E.4), adoptada por el Comité de Transportes Interiores durante la sesenta y seis sesión celebrada del 17 al 19 de febrero de 2004, tal como figura en su actual versión (de ahora en adelante denominada «Recomendación nº 5»).

4.1. Reglas generales

En la Sección I «Reglas generales», se establecen una serie de disposiciones obligatorias de carácter general para todos los estados firmantes de los convenios, relativas a la gestión de las reclamaciones (art. 3), los corresponsales (art. 4), las modalidades de reembolso (art. 5) y la obligación de garantía (art. 6), por cuanto que cada *Bureau* garantiza el reembolso de los importes reclamados a sus miembros conforme a las disposiciones previstas en el artículo 5 por el *Bureau* del país en el cual ha ocurrido el accidente o por el mandatario designado a tal efecto.

Cabe destacar de esta sección la regulación de los corresponsales —figura diferente a los representantes para la tramitación y liquidación de siniestros prevista en la Cuarta directiva, que analizaré en el siguiente capítulo—, puesto que son, con carácter general, los encargados de la tramitación de este tipo de siniestros, sustituyendo en dichas funciones a las Oficinas naciones del seguro de cada uno de los países. En este sentido, tal como dispone el artículo 3.1 del RGCB, cada *Bureau* fijará las condiciones en las cuales acuerda la autorización de los corresponsales establecidos en el país para el cual es competente, el rechazo o la revocación de los mismos.

Asimismo, los *Bureaux* de los países miembros del Espacio Económico Europeo están obligados a aceptar, cuando una demanda en este sentido les haya sido dirigida, en calidad de corresponsales a los representantes designados en su país por los aseguradores de otros países miembros conforme a la directiva 2000/26/CE. Salvo incumplimiento grave de las obligaciones estipuladas, la autorización así acordada no podrá ser revocada en tanto que el correspon-

sal correspondiente guarde la condición de representante tal cual es definida en la citada directiva.

Por otro lado, los Bureaux, a requerimiento de uno de sus miembros, están facultados para enviar a otro Bureau una solicitud de autorización de un corresponsal establecido en el país de este Bureau. Esta solicitud debe ser dirigida por fax o por e-mail acompañada de la prueba de que el corresponsal propuesto acepta la autorización solicitada. En un plazo de tres meses a contar desde el día de la recepción de la demanda, el Bureau acordará o rechazará la autorización y comunicará su decisión, así como la fecha de entrada en vigor al Bureau que ha transmitido la demanda y al corresponsal correspondiente. Si esta información no hubiera sido comunicada antes a la expiración de este plazo, la autorización será considerada autorizada y entrará en vigor en esa fecha.

En lo que se refiere a la tramitación del siniestro por parte de los Bureaux, el artículo 4.4 del RGCB, prevé que «El corresponsal tramitará, conforme a las disposiciones legales y reglamentarias aplicables en el país de ocurrencia del accidente relativas a la responsabilidad, la indemnización de los perjudicados y el seguro obligatorio de automóviles, en nombre del Bureau que le ha autorizado y por cuenta del asegurador que ha solicitado su autorización, las reclamaciones resultantes de accidentes allí ocurridos, que impliquen a vehículos asegurados por el asegurador que solicitó su autorización».

Una vez que el Bureau ha aceptado la autorización de un corresponsal, le reconoce como competente para tramitar y liquidar las reclamaciones en su propio nombre y por cuenta del asegurador que ha solicitado su autorización. Asimismo, se obliga a informar a los perjudicados de esta competencia y de hacer llegar al corresponsal todas las notificaciones relativas a estas reclamaciones. Podrá no obstante sustituir al corresponsal en la gestión y liquidación de una reclamación en cualquier momento y sin justificarse por ello.

En todo caso, si por cualquier causa que fuera, el Bureau que ha aceptado la autorización debe indemnizar a un perjudicado en

sustitución de un corresponsal, será directamente reembolsado por el Bureau que le solicitó la demanda de autorización.

Cuando un corresponsal no pueda obtener el reembolso de los pagos anticipados por cuenta del asegurador que solicitó su autorización, de acuerdo con las disposiciones del artículo 4.4, éste será reembolsado por el Bureau que le autorizó, tras el cumplimiento de todas las siguientes condiciones:

- a) El corresponsal informa al Bureau que le autorizó de la imposibilidad de recibir el reembolso y solicita reembolso en un periodo mínimo de 6 meses y máximo de 9 desde la fecha en la cual el corresponsal ha enviado la demanda de reembolso al asegurador que solicitó su autorización.
- b) Junto a la solicitud mencionada en el subpárrafo 8.1 y al objeto de recibir el reembolso de la oficina nacional que le autorizó, el corresponsal tiene que facilitar a este:
 - i. prueba material de que había, en el ámbito de la suma reclamada, indemnizado al perjudicado antes de enviar la demanda de reembolso al asegurador que solicitó su autorización; ii. cualquier documento que establezca el derecho del corresponsal para tramitar el siniestro en nombre del asegurador (conteniendo la confirmación del asegurador de que la cobertura de seguro fue aceptada para el vehículo en cuestión); iii. una copia de la demanda de reembolso enviada por el corresponsal al asegurador que solicitó su autorización; iv. una copia de la menos un recordatorio de pago enviado por el corresponsal al asegurador que solicitó su autorización al menos un mes antes de enviar la solicitud al Bureau que autorizó al corresponsal.

El reembolso del corresponsal por el Bureau que le autorizó deberá limitarse a las sumas mencionadas en el artículo 5.1.1 y 5.1.2 y no incluirán ningún tipo de honorarios de gestión como los

mencionados en el artículo 5.2 o los convenidos entre el corresponsal y el asegurador que solicitó su autorización.

4.2. Reglas particulares entre Bureaux del sistema carta verde

La Sección II establece Reglas particulares aplicables a las relaciones contractuales entre *Bureaux* basadas sobre la carta verde (sustituye al CTIB), regulándose la emisión y libramiento de las cartas verdes (art. 7), la confirmación de la validez de la carta verde (art. 8) y las cartas verdes falsas, irregularmente libradas o modificadas (art. 9).

Con respecto a la emisión y libramiento de las cartas verdes (actualmente, certificado internacional del seguro), cada Bureau asume la responsabilidad de la impresión de las cartas verdes o autoriza a sus miembros a imprimirlas. También autoriza a sus miembros a emitir las cartas verdes a favor de sus asegurados exclusivamente para los vehículos matriculados en cualquier país para el cual él sea competente.

Todas las cartas verdes serán consideradas válidas para al menos quince días a contar desde la fecha de inicio. En el caso de que la carta verde hubiera sido emitida por un período inferior, el Bureau que hubiera autorizado la emisión de la carta verde garantizará la cobertura a los Bureaux de los países para los cuales la carta es válida por un período de quince días desde la fecha de inicio.

En cuanto a la confirmación de la validez de la carta verde, el artículo 8 del RGCB, prevé que cualquier demanda de confirmación de validez de una carta verde identificada dirigida, por fax o por e-mail a un Bureau, por el Bureau del país donde el accidente ha ocurrido o por el mandatario encargado a tal efecto debe ser objeto de una respuesta definitiva en las seis semanas siguientes a la demanda. La falta de respuesta a la expiración de este período, hará que la carta verde sea considerada como válida.

De otro lado, en relación a las cartas verdes falsas, irregularmente libradas o modificadas, el artículo 9 RGCB, establece 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 la derogación prevista en el artículo 7.3. RGCB.

4.3. Reglas particulares entre Bureaux del sistema Multilateral de Garantía

La Sección III establece Reglas particulares aplicables a las relaciones contractuales entre *Bureaux* basadas en la presunción de seguro (sustituye al CMG), señalando las obligaciones de los *Bureaux* respecto al reembolso de todos los importes pagables en concepto de este Reglamento General derivado de cualquier reclamación surgida de cualquier accidente en el cual esté implicado un vehículo que tenga su estacionamiento habitual en el territorio del Estado para el cual cada uno de estos *Bureaux* es competente, independientemente de que el vehículo esté asegurado o no (art. 10), el concepto de estacionamiento habitual, en los términos que he señalado (art. 11), las exclusiones aplicables a esta sección (art. 12), el establecimiento de plazos para la confirmación del estacionamiento habitual del vehículo accidentado (art. 13), la limitación de la garantía en el tiempo (art. 14) y la aplicación unilateral de la garantía basada sobre la presunción del seguro (art. 15).

Con respecto a los reembolsos, los Bureaux afectados por las disposiciones de esta sección garantizan, sobre la base de total reciprocidad, el reembolso de todos los importes pagables en concepto de este Reglamento General derivado de cualquier reclamación surgida de cualquier accidente en el cual esté implicado un vehículo que tenga su estacionamiento habitual en el territorio del Estado.

4.4. Reglas relativas a convenios bilaterales entre Bureaux

La Sección IV se refiere a las reglas relativas a los Convenio entre *Bureaux* nacionales de seguro. En tal sentido, los *Bureaux* disponen de la facultad de suscribir entre ellos, bilateralmente, un acuerdo por el cual se obligan, en el marco de sus relaciones recíprocas, a respetar las disposiciones obligatorias del reglamento general, así como las disposiciones opcionales que son específicamente mencionadas.

Este acuerdo es redactado en tres ejemplares firmados por los *Bureaux* contratantes que conservarán uno cada uno de ellos, el tercero será enviado al Consejo de *Bureaux*, quien después de consultar a los interesados, comunicará la fecha de entrada en vigor de este acuerdo.

Este acuerdo comprende obligatoriamente las cláusulas que prevén:

- i. la identificación de los *Bureaux* contratantes con la mención de su cualidad de miembro del Consejo de *Bureaux*, así como los territorios para los cuales son competentes.
- ii. la obligación de respetar las disposiciones obligatorias del presente Reglamento General.
- iii. la obligación de respetar las disposiciones opcionales elegidas de común acuerdo.
- iv. la atribución recíproca por los *Bureaux*, en su nombre, así como por cuenta de sus miembros, de poder liquidar de mutuo acuerdo cualquier reclamación o de recibir cualquier demanda por actos judiciales o extrajudiciales que permitan conducir a la indemnización como consecuencia de accidentes que caigan en el marco del objeto del Reglamento General.
- v. la duración ilimitada del acuerdo bajo reserva del derecho atribuido a cada contratante de rescindirlo mediante un preaviso de doce meses comunicado simultáneamente a la otra parte y al Consejo de *Bureaux*.

- vi. la rescisión o la suspensión automática del acuerdo si uno de los contratantes perdiera la calidad de miembro del Consejo de *Bureaux* o si esta cualidad fuera suspendida.

4.5. Funcionamiento del Reglamento

La mecánica de funcionamiento del Reglamento, de acuerdo con el artículo 3, es sencilla: Cuando un *Bureau* es informado de la ocurrencia de un accidente en el territorio del país para el cual es competente, en el que intervenga un vehículo que provenga de otro país, debe proceder, sin esperar una reclamación formal, a investigar las circunstancias del accidente. Comunicará, con la mayor brevedad, esta información al asegurador que ha emitido la carta verde, (Sección II) o la póliza de seguro (Sección III) o, en su caso, al *Bureau* correspondiente.

A partir de este momento, se inicia el trámite de la reclamación, que variará según estemos ante un supuesto de la Sección II (carta verde) o de la Sección III (presunción del seguro) y si el vehículo en cuestión tiene o no seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.

En estos casos, si el asegurador del vehículo tiene designado un corresponsal²⁸ en el país donde ha ocurrido el accidente, el *Bureau* tramitador, que ha tenido conocimiento del accidente, enviará sin retraso la información a este corresponsal para su seguimiento. Si no hubiera corresponsal designado, de acuerdo con el artículo 3.2 RGCB, informará inmediatamente al asegurador correspondiente

28. De los corresponsales se ocupa el art. 4 RGCB. De acuerdo con el art. 4.4: «El corresponsal tramitará, conforme a las disposiciones legales y reglamentarias aplicables en el país de ocurrencia del accidente relativas a la responsabilidad, la indemnización de los perjudicados y el seguro obligatorio de automóviles, en nombre del *Bureau* que le ha autorizado y por cuenta del asegurador que ha solicitado su autorización, las reclamaciones resultantes de accidentes allí ocurridos, que impliquen a vehículos asegurados por el asegurador que solicitó su autorización».

que ha emitido la carta verde o la póliza de seguro o, en su caso, al *Bureau* correspondiente, del hecho de que ha recibido una reclamación y que la va a tramitar o la hará tramitar por un mandatario del cual notificará la identidad.

En consecuencia, dos son los supuestos en los que el *Bureau* del país donde ocurre el accidente, una vez que haya informado a la aseguradora del vehículo causante, si la tuviera, y al *Bureau* del país emisor de la carta verde o la póliza de seguro, debe tramitar el siniestro. El primero, cuando no se haya nombrado corresponsal por parte de la entidad aseguradora del vehículo, en los términos señalados en el art. 4 RGCB. El segundo, como hemos visto en los párrafos precedentes, cuando el vehículo causante del accidente no tuviera el preceptivo seguro obligatorio. En este caso, la problemática se plantea en determinar contra quién puede ejercer su derecho de recobro el *Bureau* tramitador. Si estamos ante un supuesto de carta verde (Sección II), deberá hacerse cargo, en su caso, el Fondo de Garantía del país donde ocurra el accidente. En caso de tratarse de un accidente encuadrable en la sección III (antiguo CMG), deberá finalmente hacerse cargo de la indemnización el Fondo de Garantía del país en el que el vehículo tuviera su estacionamiento habitual.

Obviamente, si ambos países, el del estacionamiento habitual del vehículo y el de ocurrencia, son suscriptores exclusivamente del sistema carta verde (Sección II), por ejemplo, Marruecos y Túnez, estos supuestos de accidentes ocasionados por vehículos sin seguro no tendrían cobertura, por cuanto que estos países no disponen de Fondo de Garantía.

En definitiva, las víctimas de los accidentes ocasionados por vehículos sin seguro solo encuentran protección cuando el accidente ocurre en algún país perteneciente a la Sección III (antiguo CMG), que son los que cuentan con fondos de garantía. En cambio, si el accidente, en estas condiciones, ocurre en un país adscrito exclusivamente al sistema carta verde (Sección II), las víctimas de estos accidentes no estarán cubiertas.

En todo caso, una vez que el *Bureau* tramitador ha informado de la reclamación o el accidente, en los términos indicados, el RGCB, en el artículo 3.4, le otorga total autonomía en lo que respecta a la tramitación del siniestro, conforme a las disposiciones legales y reglamentarias aplicables en el país de ocurrencia del accidente relativas a la responsabilidad, la indemnización de los perjudicados y el seguro obligatorio de automóvil²⁹, en el mejor interés del asegurador que ha emitido la carta verde o la póliza de seguro o, en su caso, del *Bureau* correspondiente.

29. En este sentido, vid la STJCE (Sala Primera), de 9 de febrero de 1984, en el asunto, 64/83, al indicar que: «La expresión «en las condiciones que establezca su propia legislación nacional relativa al seguro obligatorio», contenida en el apartado 2 del artículo 2 de la Directiva 72/166/CEE, debe entenderse que se refiere a los límites y condiciones de la responsabilidad aplicables al seguro obligatorio, en el entendimiento de que el conductor del vehículo en el momento en que se produjo el siniestro se considera que estaba cubierto por un seguro válido con arreglo a esta legislación».

Capítulo II

LA PROTECCIÓN DE LAS VÍCTIMAS MEDIANTE LAS DIRECTIVAS COMUNITARIAS

1. SISTEMA ARMONIZADO EUROPEO. LA CUARTA DIRECTIVA³⁰

1.1. Consideraciones generales

Se puede decir que cuando un accidente de circulación tiene una dimensión transfronteriza, dos son los mecanismos de alcance internacional que se pueden activar para la resolución extrajudicial del siniestro: el sistema armonizado europeo, implantado por la

30. 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 y por la que se modifican las Directivas 73/239/CEE y 88/357/CEE del Consejo (Cuarta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles).

Cuarta Directiva del Seguro de Automóviles, que veremos en este epígrafe, y el previsto por el Reglamento General del Consejo de *Bureaux*, al que acabamos de referirnos en el capítulo anterior.

La principal carencia que se le puede achacar al Reglamento General del Consejo de *Bureaux* es que solo contempla los mecanismos de reparación de las víctimas del país visitado por el vehículo con estacionamiento habitual en otro de los países adscritos a este sistema. No olvidemos que el sistema pretendía cubrir la responsabilidad civil del vehículo fuera de sus fronteras³¹. En consecuencia, no otorga amparo a las denominadas víctimas transeúntes, que tienen un accidente en otro país y no son causantes del mismo, sino perjudicadas, porque no tienen mecanismos para reclamar los daños sufridos en su país de residencia.

Esta laguna fue resuelta por la Cuarta Directiva del Seguro de Automóviles, pero solo es aplicable a los países pertenecientes al EEE y no al resto de países firmantes del sistema Carta Verde³².

Obviamente, si tenemos un accidente en un país distinto de los contemplados en los dos sistemas a los que me refiero, no encontramos amparo a través de estos mecanismos y deberemos reclamar en el propio país en el que hemos sufrido dicho accidente, utilizando, en todo caso, las normas de derecho internacional privado que pudieran aplicarse.

31. Ya hemos señalado que el objetivo de la Resolución núm. 5 (E/ECE/TRANS 145) del Subcomité de Transportes por Carretera de la Comisión Económica para Europa de la ONU (con sede en Ginebra), de enero de 1949, fue la instauración de un sistema que facilitara el tráfico entre los países europeos mediante la cobertura de la responsabilidad civil de los automóviles en el país visitado, sin necesidad de concertar un seguro con una entidad aseguradora de dicho país.

32. De este modo, el art. 1.1 de la Directiva establece: «La presente Directiva tiene por objeto establecer disposiciones específicas aplicables a los perjudicados con derecho a indemnización por los perjuicios o lesiones sufridos como consecuencia de accidentes que hayan tenido lugar en un Estado miembro que no sea el de residencia del perjudicado y causados por vehículos que tengan su estacionamiento habitual y estén asegurados en un Estado miembro».

La Cuarta Directiva pretendía que las víctimas transeúntes, que habían sufrido un accidente en uno de los Estados miembros distinto al suyo, pudieran reclamar en su país de residencia con todas las garantías. Para ello, creó un organismo de indemnización (Ofesauto, en el caso español) y otro de información (Consortio de Compensación de Seguros, en España) y obligó a todas las entidades que operan en el EEE a crear en todos los Estados miembros unos representantes para la tramitación y liquidación de siniestros, para que los víctimas transeúntes, cuando vuelvan a sus países de residencia, puedan reclamarles a éstos como representantes de la entidad aseguradora del vehículo que les había ocasionado los daños en el país visitado.

En el caso español, esta directiva fue adaptada a nuestro Ordenamiento Jurídico mediante la Ley 44/2002, de reforma del sistema financiero, creando un nuevo título III a la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, denominado: «De los siniestros ocurridos en un Estado distinto al de residencia del perjudicado, en relación con el aseguramiento obligatorio».

1.2. La adaptación de la Cuarta Directiva de automóviles mediante la Ley 44/2002, de reforma del sistema financiero

Las primeras Directivas comunitarias, relativas al seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, tienen por objeto, además de la protección de las víctimas de los accidentes de circulación, la libre circulación de personas y mercancías. Sin embargo, tras la aprobación y adaptación de las tres primeras Directivas, todavía se constataba por parte de las instituciones comunitarias que existían diferencias entre las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, que obstaculizaban la libre circulación de personas y la libre prestación de servicios en el sector asegurador.

Hemos visto cómo desde mediados del siglo pasado, la comunidad internacional, ante el incremento de los accidentes de circulación con elemento extranjero, se había dotado de distintas normas, convenios y organismos, para facilitar a las víctimas de estos accidentes la pronta y justa resolución de los mismos.

Ha sido, pues, a través de directivas o reglamentos comunitarios, convenios internacionales y otras disposiciones, como se ha ido regulando esta materia, con el fin de que las víctimas de los accidentes de tráfico con elemento extranjero sean debidamente protegidas y puedan reclamar en sus propios países, independientemente de donde haya ocurrido el accidente de circulación. En este sentido, merece especial atención la preocupación de la Unión Europea en esta materia, cuyo objetivo es conseguir un tratamiento unificado en todos los países miembros, que facilite que las víctimas de accidentes de circulación sean atendidas en su país de residencia. Contamos en la actualidad con cinco directivas comunitarias relativas al seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor³³, destacando la Cuarta Directiva³⁴, que reguló la situación de las denominadas víctimas transeúntes, que sufrían un accidente en un país distinto al de su residencia habitual³⁵.

33. Estas Directivas han sido derogadas y sustituidas por la Directiva codificada: 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.

34. Directiva 2000/26/CE, de 16 de mayo, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y modifica las Directivas 73/239/CEE, de 24 julio 1973 y 88/357/CEE, de 22 junio 1988, publicada en el DOUE número 181, de 20 de julio de 2000.

35. Como después tendremos ocasión de ver, las tres primeras Directivas (Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 abril 1972 [Primera Directiva]; Directiva 84/5/CEE, de 30 diciembre 1983 [Segunda Directiva]; Directiva 90/232/CEE, de 14 mayo 1990 [Tercera Directiva]) estaban pensando en la protección de las víctimas de accidentes ocurridos en su país de residencia.

La Ley 44/2002, de 22 de noviembre, de reforma del sistema financiero traspuso al Ordenamiento jurídico español, aplicable en el ámbito financiero, varias directivas comunitarias, entre ellas, 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 de la circulación de vehículos automóviles (Cuarta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles), que regula los derechos del perjudicado en accidentes de circulación ocurridos fuera de su país de residencia dentro de la Unión Europea.

Según lo dispuesto en su Exposición de Motivos, para dicha trasposición se exige la modificación de determinadas normas de rango legal:

- a) La Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de ordenación y supervisión de los seguros privados, que regula las condiciones de acceso y ejercicio de la actividad aseguradora. Esta modificación es necesaria, ya que la introducción, exigida por la Directiva, del representante para la tramitación y liquidación de siniestros, supone una modificación de los requisitos para el acceso y ejercicio de la actividad aseguradora.
- b) La Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, Texto Refundido aprobado por Decreto 632/1968, que regula con carácter específico el seguro de responsabilidad civil de vehículos automóviles. En dicha Ley se introduce un nuevo título, el Título III, que recoge la mayor parte de la normativa necesaria para la incorporación de la Cuarta Directiva.
- c) El Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros, contenido en el artículo cuarto de la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, para adaptar el Derecho español a la Di-

que sufrían daños ocasionados por vehículos con estacionamiento habitual en otros países.

rectiva 88/357/CEE sobre libertad de servicios en seguros distintos al de vida y de actualización de la legislación de seguros privados que, entre otros aspectos, regula las funciones del citado organismo.

1.3. Los mecanismos de protección de las víctimas de accidentes de circulación llamadas transeúntes

La Cuarta Directiva pretendió que las víctimas transeúntes, que habían sufrido un accidente en uno de los Estados miembros distinto al suyo, pudieran reclamar en su país de residencia con todas las garantías. Para ello, creó un Organismo de Indemnización (Ofesauto, en el caso español) y otro de Información (Consortio de Compensación de Seguros, en España) y obligó a todas las entidades que operan en elEEE a crear en todos los Estados miembros unos representantes para la tramitación y liquidación de siniestros, para que los víctimas transeúntes, cuando vuelvan a sus países de residencia, puedan reclamarles a éstos como representantes de la entidad aseguradora del vehículo que les había ocasionado los daños en el país visitado.

Sin embargo, como veremos después, este sistema de reclamación creado por la Cuarta Directiva, pese a ser un avance considerable y, quizá el precedente de la situación actual, no afecta al derecho material aplicable ni tampoco a la competencia judicial³⁶.

1.3.1. El Organismo de Indemnización. Ofesauto

Como ya he indicado, Ofesauto, en la tramitación de siniestros con elemento extranjero, tiene dos funciones claramente diferen-

36. En el Considerando nº 13 de la Cuarta Directiva, se decía: «Con este sistema del representante para la tramitación y liquidación de siniestros en el Estado miembro del perjudicado no se cambia el derecho material que se ha de aplicar en el caso concreto, ni se ve afectada la competencia judicial».

ciadas. Por un lado, las tradicionales y que motivaron su origen, de Oficina Nacional del Seguro, reguladas en la actualidad en el artículo 21 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre (Reglamento del SOA) y, por otro, es el Organismo de Indemnización creado por la Cuarta Directiva de Automóviles, como un mecanismo más de protección de las víctimas transeúntes residentes de los países del EEE, cuya regulación se encuentra en el Título III de la LRCSCVM (RDL 8/2004, de 29 de octubre) y en el artículo 22 del Reglamento del SOA.

Como he expuesto, la Cuarta Directiva de Automóviles protegió a las víctimas transeúntes pertenecientes al EEE, para que puedan reclamar en su país de residencia³⁷. Para ello creó una serie de mecanismos con el fin de facilitar la reclamación del perjudicado, que ha tenido un accidente en otro Estado miembro, en su propio país de residencia.

Uno de estos mecanismos, asignado por el artículo 26 LRCSCVM a Ofesauto, es la creación de un Organismo de Indemnización ante el que los perjudicados con residencia en España podrán presentar reclamación de indemnización en determinados casos.

Estos supuestos, en los que el perjudicado puede presentar reclamación ante Ofesauto, en su condición de Organismo de Indemnización español³⁸, de acuerdo con el artículo 27 LRCSCVM, son los siguientes: i) Si en el plazo de tres meses, a partir de la fecha en

37. Así lo postula el Considerando 11 de la Cuarta Directiva: «Una solución satisfactoria podría ser que cualquier perjudicado que haya sufrido perjuicios o lesiones por un accidente de circulación, que pertenezcan al ámbito de aplicación de la presente Directiva, ocurrido fuera de su Estado miembro de origen pueda presentar una reclamación en su propio Estado miembro ante un representante para la tramitación y liquidación de siniestros, allí designado por la entidad aseguradora de la parte responsable».

38. Vid web de Ofesauto, donde se indican sus funciones como Organismo de Indemnizaciones, las reclamaciones recibidas, terminadas y pendientes, así como los pagos realizados. <https://www.ofesauto.es/wp-content/uploads/informe-gestion-ofesauto-2021.pdf> (consultada el día 29 de agosto de 2022).

que el perjudicado haya presentado su reclamación de indemnización a la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente o a su representante para la tramitación y liquidación de siniestros designado en España, ninguno de los dos ha formulado respuesta motivada a lo planteado en la reclamación; o ii) Si la entidad aseguradora no hubiera designado representante para la tramitación y liquidación de siniestros en España, salvo que el perjudicado haya presentado una reclamación de indemnización directamente a la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente y haya recibido de ésta una respuesta motivada en los tres meses siguientes a la presentación de la reclamación.

Por su parte, el artículo 22.2 del Reglamento del SOA, matiza, que en la reclamación que ante Ofesauto presente el perjudicado deberá constar que la entidad aseguradora del vehículo causante no ha designado un representante en España para la tramitación y liquidación de siniestros o, en otro caso, la fecha en que dicho perjudicado se dirigió formalmente a la aseguradora del vehículo del responsable o al representante para la tramitación y liquidación de siniestros por ésta designado en España y, en caso de haber recibido alguna notificación de éstos, se informará sobre su contenido. Igualmente, el perjudicado informará, en caso de haber efectuado reclamación ante cualquier otro organismo o entidad por el mismo concepto, sobre el contenido de la reclamación y, en su caso, sobre las respuestas recibidas en relación a ésta.

En estos casos, Ofesauto, en su condición de Organismo de Indemnización, dará respuesta a la reclamación de daños y perjuicios en un plazo de dos meses, a contar desde la fecha en que le sea presentada por el perjudicado residente en España, sin que pueda condicionar el pago de la indemnización a la prueba por parte del perjudicado de que la persona responsable no puede pagar o se niega a hacerlo.

Por otro lado, Ofesauto informará inmediatamente a la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente o a su representante para la tramitación y liquidación de siniestros designado en España, al Organismo de Indemnización del Estado en que esté ubi-

cado el establecimiento de la entidad aseguradora que emitió la póliza y, de conocerse su identidad, a la persona causante del accidente, que ha recibido una reclamación del perjudicado y que dará respuesta a dicha reclamación en un plazo de dos meses a contar desde la fecha de su presentación.

1.3.2. El Organismo de Información. Consorcio de Compensación de Seguros

Otro de los mecanismos de protección de las víctimas transeúntes residentes en los países del EEE, diseñado por la Cuarta Directiva de Automóviles, es la creación de un Organismo de Información, para que las mismas conozcan la entidad aseguradora del vehículo causante del siniestro, así como el representante de dicha entidad aseguradora en el país de residencia de la víctima para la tramitación y liquidación del siniestro en su país.

Pues bien, esta función fue asignada al CCS por el artículo 24 LRCSCVM, al disponer que el CCS actuará como Organismo de Información en los supuestos previstos en el artículo 20.1 de esta ley, para suministrar al perjudicado la información necesaria para que pueda reclamar a la entidad aseguradora o a su representante para la tramitación y liquidación de siniestros.

El CCS debe informar sobre las matrículas españolas y extranjeras. En el primer caso, lo habitual es que ocurrido un siniestro por un vehículo con placa española en un país del EEE, el Organismo de Información extranjero recibe en su propio país una petición de consulta sobre el aseguramiento del vehículo español presuntamente causante del siniestro. Posteriormente, el Organismo en cuestión remite la consulta vía correo electrónico al CCS, quien debe de responder seguidamente a dicha consulta, que se remitirá por dicho medio al Organismo solicitante, que a su vez dará traslado de la misma al perjudicado. En el informe anual del CCS del año 2021, se contempla que las consultas que ha recibi-

do la entidad sobre matrículas españolas durante dicho año son 2.374³⁹.

La información que el CCS debe dar es la siguiente: número de la póliza de seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor de suscripción obligatoria que cubra al vehículo, con estacionamiento habitual en España, con indicación de la fecha de inicio y fin de vigencia de la cobertura; entidad aseguradora que cubre la responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor de suscripción obligatoria, así como nombre y dirección del representante para la tramitación y liquidación de siniestros designado por la entidad extranjera.

En el segundo supuesto, ocurrido un siniestro en España, ocasionado por un vehículo con placa extranjera, el CCS recibe de los perjudicados, sus aseguradoras o Juzgados peticiones de información de aseguramiento y representación en España para la liquidación y tramitación del siniestro. Tales consultas son remitidas al Organismo de Información extranjero por correo electrónico y una vez que éste da una respuesta, se da traslado de la misma al solicitante. En el informe anual del CCS del año 2021, se contempla que las consultas que ha recibido la entidad sobre matrículas extranjeras durante dicho año son 2.239⁴⁰.

1.3.3. Los Representantes para la Tramitación y Liquidación de Siniestros

Junto a los Organismos de Indemnización y de Información, la Cuarta Directiva contempla un tercer sistema para proteger a las víctimas que tienen un accidente en uno de los Estados miembros,

39. Vid web: https://www.consorseguros.es/web/documents/10184/121530/INFORME_ANUAL_2021_CCS.pdf/232f76d4-7cec-4818-ab5f-6299af60d37a (consulta realizada el día 29 de agosto de 2022).

40. Vid. web: https://www.consorseguros.es/web/documents/10184/121530/INFORME_ANUAL_2021_CCS.pdf/232f76d4-7cec-4818-ab5f-6299af60d37a (consulta realizada el día 29 de agosto de 2022).

distinto del de su residencia habitual. Para ello, prevé en su artículo 4 la creación de representantes para la tramitación y liquidación de siniestros (RTLS), de modo que todas las entidades aseguradoras que operen en el ramo de automóviles, deben designar en todos los Estados miembros, salvo en aquél en el que hayan obtenido la autorización administrativa⁴¹, un representante para la tramitación y liquidación de siniestros, que será el encargado de tramitar y liquidar las reclamaciones originadas por accidentes en los casos de aplicación de esta Directiva, debiendo residir o estar establecido en el Estado miembro para el que haya sido designado.

En definitiva, lo que se pretende es que cualquier residente de un Estado miembro que haya sido víctima de un accidente producido en otro Estado, cuando regrese a su Estado de residencia, pueda reclamar directamente al RTLS de la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente, que pertenece al Estado en el que ha ocurrido dicho accidente.

Los siguientes apartados del artículo 4 de la Directiva se limitan a establecer disposiciones sobre la regulación de estos RTLS. Así, se ordena que la entidad aseguradora podrá elegir libremente a su RTLS, sin que los Estados miembros puedan limitar tal libertad de elección o que el RTLS podrá actuar por cuenta de una o varias entidades aseguradoras, como de hecho ocurre en la práctica.

El apartado quinto del artículo 4, señala que los RTLS dispondrán de poderes suficientes para representar a la entidad aseguradora ante el perjudicado en los casos objeto de la Directiva y para satisfacer íntegramente sus reclamaciones de indemnización. Deberán ser capaces de examinar el caso en la lengua o lenguas oficiales del Estado miembro de residencia del perjudicado.

Sobre esta cuestión, uno de los problemas que se plantean en la práctica es el procedimiento de notificación de la demanda a la

41. No necesitan nombrar RTLS en los Estados en los que la entidad aseguradora haya obtenido la autorización administrativa para operar en dicho ramo, por la sencilla razón de que en tal caso dispondrá de una sucursal o un establecimiento permanente.

entidad aseguradora, en un país distinto al del actor⁴². Evidentemente, se puede notificar en su domicilio o bien utilizar los cauces establecidos en el Reglamento (UE) 2020/1784 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de noviembre de 2020 relativo a la notificación y traslado en los Estados miembros de documentos judiciales y extrajudiciales en materia civil o mercantil («notificación y traslado de documentos») (versión refundida)⁴³.

Sin embargo, en el ámbito automovilístico, lo habitual es hacerlo a los RTLS, por cuanto que han sido nombrados precisamente para representar a la entidad aseguradora en cualquier país del EEE.

Se plantea, en estos casos, si estos RTLS tienen competencias solo para la tramitación extrajudicial de los siniestros, como así parece deducirse de la regulación de los mismos establecida en la Cuarta Directiva, o, por el contrario, si tienen otras competencias que se puedan deducir de esta «representación», como a la que nos estamos refiriendo.

Pues bien, sobre este asunto, se ha planteado una cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, Asunto C-306/12, Spedition Welter GmbH contra Avanssur SA, petición de decisión prejudicial planteada por el Landgericht Saarbrücken (Alemania).

El Landgericht Saarbrücken ha planteado al Tribunal de Justicia varias dudas sobre la interpretación y la invocabilidad del artículo

21, apartado 5, de la Directiva 2009/103/CE⁴⁴, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de garantizar dicha responsabilidad. Más concretamente, el órgano remitente pregunta, en lo que ahora nos interesa, si dicha disposición habilita a un órgano jurisdiccional del orden civil a notificar legalmente una demanda al «representante para la tramitación y liquidación de siniestros» cuando éste carece de un poder expreso del demandado.

En el caso alemán, la Directiva 2009/103, fue objeto de transposición a través de la Versicherungsaufsichtsgesetz (VAG). En concreto, el artículo 21, apartado 5, de la Directiva encuentra su norma de transposición en el artículo 7. b), apartado 2, de la VAG, del siguiente tenor: «*El representante para la tramitación y liquidación de siniestros residirá o se establecerá en el Estado donde sea designado. Podrá actuar por cuenta de una o de varias entidades aseguradoras. Dispondrá de poderes suficientes para representar a la entidad aseguradora ante el perjudicado y para satisfacer íntegramente sus reclamaciones de indemnización. Deberá reunir las condiciones necesarias para tratar el asunto en la lengua o lenguas oficiales del Estado donde sea designado.*»

Por otro lado, el régimen de notificaciones en el procedimiento civil alemán aparece recogido en los artículos 166 y siguientes de la Zivilprozessordnung. Su artículo 171, referido a la notificación mediante representante, dice lo siguiente: «*La notificación podrá dirigirse, con los mismos efectos jurídicos, a un representante preceptivamente designado o al representado. El representante aportará por escrito la prueba del mandato.*»

El Abogado General, Pedro Cruz Villalón, en sus conclusiones presentadas el 30 de mayo de 2013, consideraba que, «*vistos los antecedentes históricos y el contexto sistemático del texto, al referirse a los poderes suficientes del representante para la tramitación*

42. Con la transposición de la Quinta Directiva de Automóviles, se ha generalizado la posibilidad del ejercicio de la acción directa contra la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente. Por tanto, se puede demandar a ésta desde el país de residencia de la víctima.

43. En su artículo 36, este Reglamento deroga el Reglamento (CE) n° 1393/2007 a partir de la fecha de aplicación del presente Reglamento, con excepción de los artículos 4 y 6 del Reglamento (CE) n° 1393/2007, que quedan derogados a partir de la fecha de aplicación de los artículos 5, 8 y 10 a que se refiere el artículo 37, apartado 2, del presente Reglamento.

El apartado 2 del artículo 37, dispone que «Los artículos 5, 8 y 10 se aplicarán a partir del primer día del mes siguiente al período de tres años después de la entrada en vigor de los actos de ejecución a que se refiere el artículo 25».

44. Recordemos que esta Directiva ha codificado las cinco anteriores, entre las que se encuentra la que estamos estudiando. Por ello, al tratarse de una sentencia posterior a la Directiva 2009/103/CE, se alude a ésta última, si bien, las referencias provienen de la Cuarta Directiva.

y liquidación de siniestros, debe interpretarse en el sentido de que incluye una representación pasiva para notificaciones de actos judiciales, como es el caso de la notificación de un escrito de demanda presentado por el perjudicado en el ejercicio de una acción civil ante el tribunal internacionalmente competente para conocer del litigio».

En el mismo sentido, se pronunció el TJUE, en Sentencia de 10 de octubre de 2013 (TJCE 2013\344), disponiendo que el artículo 21, apartado 5, de la Directiva 2009/103/CE, debe interpretarse en el sentido de que los poderes suficientes con que debe contar el RTLS incluyen el apoderamiento para que éste reciba válidamente la notificación de los documentos judiciales necesarios para entablar una acción de indemnización de un siniestro ante el órgano jurisdiccional competente.

Esta posibilidad de que las víctimas puedan notificar la demanda al RTLS de la entidad aseguradora extranjera, supone un beneficio considerable para las mismas, porque agiliza la tramitación de estos procedimientos y pone en peor situación a las demandadas, al empezar a contar los plazos procesales desde que se notifica al RTLS la demanda.

Volviendo al caso español, como queda dicho, la adaptación de la Cuarta Directiva se hizo mediante la creación de un tercer título en nuestra LRCSCVM, denominado: «De los siniestros ocurridos en un Estado distinto al de residencia del perjudicado, en relación con el aseguramiento obligatorio», regulándose los RTLS en los artículos 21 al 23 del Capítulo II.

El artículo 21 de la LRCSCVM, recoge, en los mismos términos del artículo 4 de la Directiva, la elección, poderes y funciones del RTLS designado por las entidades aseguradoras autorizadas en España en cada uno de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo. El artículo 22 establece el procedimiento de reclamación de los perjudicados no residentes en España ante las entidades aseguradoras autorizadas en nuestro país o los RTLS por éstas designados en el resto de los países del EEE y el artículo 23, el procedimiento de reclamación del perjudicado con residencia en España

ante las entidades aseguradoras autorizadas en otro Estado miembro del EEE o ante los RTLS por éstas designados en España.

1.3.4. Caso práctico en el que se analizan los tres mecanismos

Poniendo un ejemplo, podemos ver, en líneas generales, cómo se engarzan los tres mecanismos creados por la Cuarta Directiva, a los que acabamos de referirnos, para que las víctimas transeúntes puedan reclamar en su país de residencia a la entidad aseguradora que garantiza la responsabilidad civil en la circulación de vehículos del causante del daño, en un país distinto del EEE.

Pensemos en un ciudadano español que tiene un accidente en Francia, del cual es víctima⁴⁵. Una vez que regresa a España, disponiendo de la matrícula de vehículo que le ha ocasionado los daños, puede consultar al Organismo de Información (CCS) para que le facilite la entidad aseguradora y el RTLS de dicha entidad en nuestro país. Con estos datos, la víctima transeúnte española, se puede dirigir a la entidad aseguradora o al RTLS de dicha entidad. La aseguradora o su representante contestarán a la reclamación en un plazo de tres meses desde su presentación, debiendo presentar una oferta motivada si se ha determinado la responsabilidad y cuantificado el daño. En caso contrario, o si la reclamación hubiera sido rechazada, dará respuesta motivada a lo planteado en la reclamación.

Si en el plazo de tres meses, a partir de la fecha en que el perjudicado haya presentado su reclamación de indemnización a la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente o a su RTLS, ninguno de los dos ha formulado respuesta motivada a lo planteado en la reclamación; o si la entidad aseguradora no hubiera designado RTLS en España, salvo que el perjudicado haya pre-

45. Si el residente español, en vez de víctima, fuera responsable del accidente, no sería un supuesto de Cuarta Directiva, porque, en este caso, la víctima, ciudadano francés, no sería una víctima transeúnte.

sentado una reclamación de indemnización directamente a la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente y haya recibido de ésta una respuesta motivada en los tres meses siguientes a la presentación de la reclamación, el perjudicado se podrá dirigir al Organismo de Indemnización (Ofesauto), quien, como hemos visto, dará respuesta a la reclamación de indemnización en un plazo de dos meses, a contar desde la fecha en que le sea presentada por el perjudicado residente en España, sin que pueda condicionar el pago de la indemnización a la prueba por parte del perjudicado residente en España de que la persona responsable no puede pagar o se niega a hacerlo.

Como he advertido, en este caso, tal como dispone el artículo 22.4 de la LRCSCVM, la acción del RTLS no será suficiente para modificar el derecho material que se haya de aplicar en el caso concreto, ni para atribuir la competencia a los órganos jurisdiccionales del Estado miembro de residencia del perjudicado, salvo lo previsto en las normas de Derecho Internacional Público y Privado sobre la Ley aplicable a los accidentes de circulación y sobre la atribución de competencias jurisdiccionales.

Por tanto, en lo que se refiere a la Ley aplicable, siguen siendo de plena aplicación las normas de los Estados miembros y, en su caso, el Convenio de La Haya, de 4 mayo 1971⁴⁶, ratificado por España mediante instrumento de 4 septiembre 1987, en cuyo párrafo 1º se establece su ámbito de aplicación en los siguientes

46. Los Estados parte en Convenio de La Haya de 4 mayo 1971 son los siguientes: Austria: 3 de junio de 1975, Bélgica: 3 de junio de 1975, Bielorrusia: 7 de abril de 2001, Bosnia-Herzegovina: 16 de diciembre de 1975, Croacia: 16 de diciembre de 1975, Eslovaquia: 11 de julio de 1976, Eslovenia: 16 de diciembre de 1975, España: 21 de noviembre de 1987, Francia: 3 de junio de 1975, Letonia: 11 de febrero de 2001, Lituania: 15 de febrero de 2003, Luxemburgo: 13 de diciembre de 1980, Marruecos: 25 de junio de 2010, Montenegro: 16 de diciembre de 1975, Países Bajos: 30 de diciembre de 1978, Polonia: 8 de septiembre de 2003, República Checa: 11 de julio de 1976, Antigua República Yugoslava de Macedonia: 16 de diciembre de 1975, Serbia: 16 de diciembre de 1975 y Suiza: 2 de enero de 1987.

términos: «El presente Convenio determina la ley aplicable a la responsabilidad civil extracontractual resultante de los accidentes de circulación por carretera, sea cual fuere la clase de jurisdicción encargada de conocer del asunto».

Por otro lado, también debemos hacer referencia al Reglamento (CE) 864/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de julio de 2007, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales, más conocido como «Roma II», que afecta a todos los Estados de la UE con la única excepción de Dinamarca. Se trata de una norma que se refiere a la mayoría de las obligaciones extracontractuales, pero que para el supuesto concreto de las derivadas de accidentes de circulación transfronterizos, no contiene una normativa conflictual especial dedicada a la determinación de su ley rectora.

Hay que advertir que el Reglamento «Roma II» da preferencia a las normas convencionales que estén en vigor en el momento de la adopción de la norma europea⁴⁷. En este sentido, de los 28 países que forman la UE, hay trece⁴⁸, entre los que se encuentra España, que se rigen por el Convenio de La Haya.

En cuanto a la competencia judicial, hemos visto que el sistema de reclamación creado por la Cuarta Directiva no afecta al derecho material aplicable ni, en lo que ahora nos interesa, a la competencia judicial.

En cualquier caso, el artículo 3 de la Cuarta Directiva establece que los Estados miembros velarán porque los perjudicados, cuyo perjuicio resulte de un accidente de los contemplados en esta Di-

47. Vid. artículo 28 del Reglamento «Roma II», que dispone: «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».

48. Austria, Bélgica, República Checa, Francia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Países Bajos, Polonia, Eslovaquia, Eslovenia, Croacia y España. Como se ve, hay ausencias significativas, como Alemania, Gran Bretaña, Italia, etc.

rectiva, tengan derecho a interponer una acción directa contra la entidad aseguradora que cubre la responsabilidad civil del tercero responsable.

Con este precedente, en el que se insta a los Estados al reconocimiento de la acción directa contra la entidad responsable, la Quinta Directiva de automóviles⁴⁹, en su considerando 24, señala: «De conformidad con el artículo 11, apartado 2, en relación con el artículo 9, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) n° 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, la persona perjudicada puede entablar acción directa contra el asegurador en el Estado miembro en que esté domiciliada»

El Reglamento (CE) n° 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, conocido como «Bruselas I», ha sido derogado por el Reglamento (UE) 1215/2012, de 12 de diciembre, sobre Competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, que entró en vigor el 10 de enero de 2015⁵⁰.

49. 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.

50. Así lo dispone su artículo 66: «1. Las disposiciones del presente Reglamento solamente serán aplicables a las acciones judiciales ejercitadas a partir del 10 de enero de 2015, a los documentos públicos formalizados o registrados oficialmente como tales a partir de esa fecha, y a las transacciones judiciales aprobadas o celebradas a partir de dicha fecha.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 80, el Reglamento (CE) n° 44/2001 continuará aplicándose a las resoluciones dictadas a raíz de acciones judiciales ejercitadas antes del 10 de enero de 2015, a los documentos públicos formalizados o registrados oficialmente como tales antes de dicha fecha y a

2. LA QUINTA DIRECTIVA DE AUTOMÓVILES. EXTENSIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE OFERTA Y RESPUESTA MOTIVADA A TODOS LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN

La Ley 21/2007, de 11 de julio, introdujo una reforma sustancial de la LRCSCVM. Mediante esta Ley se modifica el Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, a fin de incorporar al Derecho interno la 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 (Quinta Directiva del seguro de automóviles). Asimismo, según su Exposición de Motivos, se efectúan otras modificaciones al objeto de avanzar en la regulación del seguro obligatorio de vehículos a motor, uno de los de mayor trascendencia del mercado español de seguros tanto en su vertiente social de protección a las víctimas de accidentes de circulación y a los asegurados, como en su dimensión económica, en continua expansión.

La principal modificación que introdujo la Quinta Directiva fue la extensión del procedimiento de oferta y respuesta motivada a todos los accidentes de circulación, con la finalidad de que las entidades aseguradoras tuvieran una aptitud diligente en cuanto a la cuantificación de los daños y la resolución de los siniestros. De otro lado, la Quinta Directiva introdujo otras modificaciones que también tienen relación con los siniestros con elemento extranjero, que analizaremos a continuación.

las transacciones judiciales aprobadas o celebradas antes de dicha fecha, que se hallen incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento».

2.1. El procedimiento de oferta y respuesta motivada extensible a Ofesauto y al Consorcio de Compensación de Seguros

La Ley 21/2007, de 11 de julio fue la que introdujo, por mandato de la Directiva que transponía, como principal novedad, la obligación de presentar por parte de las entidades aseguradoras una oferta motivada de indemnización en el plazo máximo de tres meses desde la recepción de la reclamación por el perjudicado en el caso de que se haya determinado la responsabilidad y se haya cuantificado el daño, o, en caso contrario, una respuesta motivada a lo planteado en la reclamación. La falta de oferta motivada constituirá infracción administrativa conforme a la normativa reguladora de la ordenación y supervisión de los seguros privados, e implicará el devengo de intereses de demora establecidos en el artículo 20 de la Ley de contrato de seguro.

Fue la Directiva 2000/26/CEE, de 16 de mayo (Cuarta Directiva), analizada en el epígrafe anterior, la que introdujo el régimen de oferta y respuesta motivada, en un primer momento, solo para los supuestos contemplados en la misma (víctimas transeúntes), generalizándose posteriormente para todas las víctimas de los accidentes de circulación a través de la Quinta Directiva de Automóviles. En ambos casos, lo que se pretende es proteger a las víctimas de los accidentes de circulación, instaurando unos mecanismos para que las entidades aseguradoras atiendan rápidamente a los lesionados, mostrando en todo momento una conducta diligente respecto a la cuantificación del daño y la liquidación de la indemnización⁵¹.

51. Vid., BERMÚDEZ ODRIÓZOLA, L. «La oferta motivada y el régimen de intereses de demora», XXV Congreso de Derecho de la Circulación, Madrid, INESE, 26 y 27 de marzo, de 2009. Señala que «la nueva regulación de la oferta y respuesta motivadas supone un beneficio para las víctimas (facilita el pronto pago de la indemnización), para el sistema jurisdiccional (facilita una

Este sistema de oferta y respuesta motivada ha sido modificado por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación. Pensamos que se ha dado un paso más en la regulación de este procedimiento. A nuestro juicio, lo que se pretende ahora es paliar las consecuencias de la supresión de las faltas en nuestro Ordenamiento penal, tras la reforma operada por la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal y por ello se ha reforzado este procedimiento extrajudicial, estableciéndose en el primer apartado del artículo 7 LRCSCVM el requisito de la reclamación previa al asegurador, mediante la comunicación del siniestro y solicitud de la indemnización.

No es objeto de este trabajo analizar el régimen de oferta y respuesta motivada, que fue la principal modificación introducida por la Quinta Directiva. No obstante, sí haremos alusión al alcance de este sistema en lo que se refiere a Ofesauto y al Consorcio de Compensación de Seguros, en lo relativo a las funciones de estas entidades en la tramitación de los accidentes con elemento extranjero.

Con respecto a Ofesauto, la Cuarta Directiva, que introdujo este sistema de oferta motivada para los accidentes en los que intervenían como perjudicadas víctimas transeúntes que sufrían un accidente en un país del Espacio Económico Europeo, distinto del de su residencia habitual, no aludía a Ofesauto. No obstante, al adaptarse esta directiva a nuestro Ordenamiento jurídico y asignarse a dicha entidad las funciones de Organismo de Indemnización, debe entenderse que está obligado, cuando ejercita tales funciones, a sujetarse al procedimiento de oferta y respuesta motivada regulada en esta directiva.

disminución de la litigiosidad) y para las aseguradoras (facilita la pronta liquidación de los siniestros».

En todo caso, la Quinta Directiva lo aclara en el considerando 22, al disponer que *«El procedimiento de «oferta motivada» establecido en la Directiva 2000/26/CE debe hacerse extensivo a toda clase de accidentes, con el fin de aumentar la protección de cualquier víctima de un accidente de automóvil. Este mismo procedimiento debe aplicarse, mutatis mutandis, cuando el siniestro se liquide mediante el sistema de oficinas nacionales de seguro previsto en la Directiva 72/166/CEE»*. Esta previsión se desarrolló en el artículo 4 sexto de la directiva, y al transponerse a nuestro Ordenamiento, se hizo en el último párrafo del artículo 7.2 LRCSCVM, en los siguientes términos:

«Lo dispuesto en el presente apartado será de aplicación a los accidentes que puedan indemnizarse por el sistema de las oficinas nacionales de seguro de automóviles, en cuyo caso toda referencia al asegurador se entenderá hecha a la Oficina Española de Aseguradores de Automóviles (OFESAUTO) y a las entidades corresponsales autorizadas para representar a entidades aseguradoras extranjeras».

En relación al Consorcio de Compensación de Seguros, la pregunta que cabe hacerse es si este sistema de oferta y respuesta motivada es extensible a esta entidad pública, puesto que en la Cuarta y Quinta Directiva no se hace ninguna alusión al respecto. Pese a ello, en la tramitación parlamentaria de la Ley 21/2007 se introdujo a última hora y quizá por la puerta de atrás la necesidad de que la entidad pública también estuviera obligada a realizar una oferta o respuesta motivada⁵². En tal sentido, la enmienda núm. 29 del Grupo Parlamentario Socialista en el Senado proponía incorporar una referencia al CCS en el último inciso del primer párrafo del proyectado art. 13. El texto que llegó al Senado fue el siguiente:

52. Así lo indica REGLERO CAMPOS F., «La Ley 21/2007, de 11 de julio, de reforma de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor: transposición de la Quinta Directiva CE», *Indret*, 4/2007, págs. 32-33.

«El auto referido se dictará a la vista de la oferta motivada o de la respuesta motivada del asegurador, y contendrá la descripción del hecho, la indicación de las personas y vehículos que intervinieron y de los aseguradores de cada uno de éstos».

La citada enmienda añadió lo siguiente:

«El auto referido se dictará a la vista de la oferta motivada o de la respuesta motivada del asegurador o del Consorcio de Compensación de Seguros, y contendrá (...)».

Mediante la enmienda se pretende modificar la redacción proyectada del primer párrafo del artículo 13 LRCSCVM, a fin de hacer referencia expresamente al Consorcio de Compensación de Seguros, ya que esta entidad también deberá emitir oferta o respuesta motivada.

Como puede verse, no hay duda de que este sistema de oferta y respuesta motivada es aplicable también al Consorcio de Compensación de Seguros, si bien, hubiera sido más razonable que, en lugar de hacerlo en el artículo 13 LRCSCVM, que se refiere al auto de cuantía máxima, se hubiera dispuesto en el artículo 11 LRCSCVM, que es el que establece las funciones de esta entidad, con remisión a la regulación general establecida en el artículo 7 LRCSCVM.

2.2. El Concepto de Estacionamiento habitual

Al referirme al Convenio Multilateral de Garantía, he aludido al concepto de estacionamiento habitual del vehículo, que nos indica qué vehículos pueden circular sin necesidad de portar el Certificado Internacional de Seguro, dentro del ámbito territorial del seguro obligatorio de automóviles, cuya responsabilidad está garantizada por las directivas comunitarias. Sobre estos vehículos se presume su aseguramiento y, en consecuencia, serán responsables sus

correspondientes entidades aseguradoras. En caso de circular sin seguro, finalmente, serán los fondos de garantía de los distintos Estados miembros los responsables de indemnizar los daños ocasionados por dichos vehículos.

El concepto de estacionamiento habitual había sustituido, en la modificación llevada a cabo por la Ley 30/1955, por el de matriculación del vehículo y es un concepto mucho más amplio, que determina a qué vehículos se les aplica la legislación automovilística, las Directivas comunitarias y los acuerdos entre los distintos países. En definitiva, determina los vehículos que pueden circular por los países del EEE y otros distintos, en los que se aplican la normativa comunitaria y tiene cobertura el seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos.

Desde la reforma llevada a cabo por la Ley 30/1995, venía establecido por tres criterios que sirven para determinar el territorio en el que está estacionado un vehículo:

- a) Cuando tiene matrícula española.
- b) Cuando se trate de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, pero lleve placa de seguro o signo distintivo análogo a la matrícula y España sea el Estado donde se ha expedido esta placa o signo.
- c) Cuando se trate de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, placa de seguro o signo distintivo y España sea el Estado del domicilio del usuario.

La ley 21/2007, que adapta la Quinta Directiva a nuestro Ordenamiento jurídico, modifica el primero de ellos, añadiendo «*independientemente de si esa matrícula es definitiva o provisional*», porque esta cuestión había planteado ciertos problemas prácticos de cobertura de los vehículos con matrícula provisional y, además, contem-

pla dos supuestos nuevos, que vienen recogidos en las letras d) y e) del artículo 2.1 de la LRCSCVM⁵³.

El primero de ellos, reflejado en la letra d) del artículo 2.1, considera que un vehículo tiene su estacionamiento habitual en España, a los efectos de la liquidación del siniestro, en el caso de accidentes ocasionados en territorio español por vehículos sin matrícula o con una matrícula que no corresponda o haya dejado de corresponder al vehículo⁵⁴. Reglamentariamente se determinará cuando se entiende que una matrícula no corresponde o ha dejado de corresponder al vehículo⁵⁵.

En algunos países de nuestro entorno es habitual dar la baja a las placas de matrículas cuando el usuario del vehículo no abona los correspondientes impuestos anuales, similares a nuestro «im-

53. Así se deduce del considerando 4º, al señalar que para excluir cualquier posible malentendido de las disposiciones de la Directiva 72/166/CEE y para facilitar la cobertura de seguro de los vehículos que llevan placas provisionales, la definición del territorio de estacionamiento habitual del vehículo debe referirse al territorio del Estado al que corresponde la matrícula que ostenta el vehículo, independientemente de si dicha matrícula es definitiva o provisional.

54. Cfr. al respecto, GONZÁLEZ BARRIOS I., «Seguro de Daños. El seguro de automóviles», en YZQUIERDO TOSADA M. (director), *Contratos aleatorios*, Tomo VIII, Editorial Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2014, pág. 874. Mantiene que este apartado d), «obedece al problema que se presentaba en aquellos casos en los que no era posible la identificación del vehículo o cuando este portaba placas falsas. Las Oficinas Nacionales de Seguros seguían dos soluciones distintas. La primera era hacer exigible la indemnización al Fondo de Garantía del país donde había ocurrido el siniestro. La segunda solución, avalada por el TSJCE en las sentencias *Fournier* (STJCE —sala 6ª— 12 de noviembre de 1992) y *Gambetta* (STJCE, 9 de febrero de 1984) era la de atribuir la obligación de pagar la indemnización al *Bureaux* del país al que correspondiera la placa falsa».

55. El artículo 3 del Reglamento del SOA, aprobado por el RD 1507/2008, de 12 de septiembre, indica que a los efectos de lo dispuesto en el artículo 2.1.d) del Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, se entiende que una matrícula no corresponde a un vehículo cuando éste lleve una placa de matrícula falsa o alterada de forma tal que haga imposible la identificación del vehículo.

puesto de vehículos de tracción mecánica». Piénsese, por ejemplo, en ciudadanos extranjeros afincados en nuestro país, que disponen de un vehículo con matrícula extranjera y no cumple con estas obligaciones fiscales. Pues bien, en estos casos, si el accidente ocurre en España y el vehículo circula sin seguro, debe ser el CCS el que se haga cargo de las correspondientes indemnizaciones, puesto que se considera que el estacionamiento habitual del vehículo es España⁵⁶.

El segundo apartado añadido se refiere a los vehículos importados y se recoge en la letra e) del artículo 2.1, estableciendo que cuando se trate de un vehículo importado desde otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo, durante un período máximo de 30 días, a contar desde que el comprador aceptó la entrega del vehículo, aunque éste no ostente matrícula española. A tal efecto dichos vehículos podrán ser asegurados temporalmente mediante un seguro de frontera.

La Directiva considera que deben tomarse medidas para facilitar que los vehículos importados de un Estado miembro a otro puedan tener cobertura de seguro, aunque el vehículo no esté todavía matriculado en el Estado miembro de destino. Por ello, debe permitirse una excepción temporal a la norma general que determina el Estado miembro en el que se sitúa el riesgo. El Estado miembro de destino debe considerarse el Estado miembro en el que se sitúa el riesgo durante un período de 30 días desde la fecha de entrega, puesta a disposición o envío del vehículo al comprador.

En la práctica, al igual que ocurría en el supuesto anterior, en muchos de estos casos se plantean problemas de no aseguramiento del vehículo importado implicado en un accidente, en muchas oca-

56. La Primera Directiva de Automóviles consideraba que el territorio de estacionamiento habitual de los vehículos que llevan placas falsas o ilegales es el territorio del Estado miembro que expidió las placas originales. Esta norma a menudo implicaba la obligación para las oficinas nacionales de seguro de soportar las consecuencias económicas de accidentes que no tienen ninguna relación con ellas y de ahí la modificación efectuada por la Quinta Directiva.

siones por las dificultades de encontrar un seguro en el país de origen que otorgue esta cobertura. Por ello, esta regulación tiene relación con lo previsto en la letra g) del artículo 11 LRCSCVM, también introducida por la Ley 21/2007, que obliga al CCS a indemnizar los daños a las personas y en los bienes derivados de accidentes ocasionados por un vehículo importado a España desde otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo, siempre que el vehículo no esté asegurado y el accidente haya ocurrido dentro del plazo de 30 días a contar desde que el comprador aceptó la entrega del vehículo.

El problema que se plantea es si el vehículo, pasados los 30 días desde que su importación, no está asegurado. En tal caso, si el vehículo aún no está matriculado en el país de destino, parece que el riesgo vuelve a situarse en el país de origen, si la placa que porta aún no ha caducado. Si no es así, habría que tener en cuenta lo indicado en la letra d) que hemos comentado, en el sentido de considerar, a efectos de liquidación del siniestro, que el estacionamiento del vehículo es donde tiene lugar el accidente, debiendo hacerse cargo el organismo de garantía del país de destino.

2.3. La abstención de realizar controles sistemáticos de aseguramiento

El artículo 2.1 de la Quinta Directiva establece que los Estados miembros se abstendrán de realizar el control del seguro de responsabilidad civil con respecto a vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de otro Estado miembro y con respecto a vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de un tercer país y que entren en su territorio desde el territorio de otro Estado miembro. No obstante, los Estados miembros podrán realizar controles no sistemáticos del seguro siempre que dichos controles no sean discriminatorios y se efectúen como parte de un control que no vaya dirigido exclusivamente a la comprobación del seguro.

La justificación de esta medida puede intuirse del considerando 6 de la Quinta Directiva, que indica que es necesario aclarar el término «controles por sondeo» de la Primera Directiva, porque quizá se haya interpretado mal por algunos Estados. Es posible que haya habido un cierto abuso en este control, y de ahí la previsión de la Quinta Directiva de restringir su práctica y limitarla a determinados casos⁵⁷.

Esta previsión de la Directiva fue recogido en términos similares por la Ley 21/2007, en el artículo 2.4 de la LRCSCVM y, aunque parece una medida restrictiva, lo que se pretende evitar son los controles que puedan ser discriminatorios, lo que no significa que no pueda haberlos, siempre que no sean sistemáticos.

En todo caso, no nos parece adecuado que esta previsión de la Quinta Directiva se haya recogido en La LRCSCVM, pues parece una cuestión dirigida a la Administración y por ello, quizá hubiera estado mejor ubicada en la legislación sobre Tráfico y Seguridad Vial.

2.4. Ámbito territorial y límites de cobertura del Seguro Obligatorio

Desde la modificación llevada a cabo por la Ley 30/1995, el ámbito territorial del SOA se circunscribe a todo el territorio del Espacio Económico Europeo y de los Estados adheridos al Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados.

Como quiera que algunas aseguradoras incluían cláusulas en el contrato de seguro que limitaban el tiempo de cobertura del seguro, cuando el vehículo estaba en otro Estado distinto al de su estacionamiento habitual, la Quinta Directiva quiere acabar con esta práctica y por ello ordena que el SOA debe cubrir cualquier estancia del

57. Vid. REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil...*, op. cit., pág. 66.

vehículo en otros Estados miembros durante la vigencia del contrato. Esta previsión se añade al artículo 4.1 de la LRCSCVM, disponiendo que la cobertura del SOA incluirá cualquier tipo de estancia del vehículo asegurado en el territorio de otro Estado miembro del EEE durante la vigencia del contrato.

En cuanto a los límites cuantitativos del SOA, la Quinta Directiva pretendía que la obligación de los Estados miembros de garantizar la cobertura de seguro al menos por ciertos importes mínimos constituye un elemento importante que garantiza la protección de las víctimas y, en consecuencia, indica que cada Estado exigirá que los importes por los que dicho seguro sea obligatorio se eleven como mínimo, para los daños corporales, un importe mínimo de cobertura de 1.000.0000 € por víctima o 5.000.000 € por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas y para los daños materiales, a 1.000.0000 € por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas.

En el caso español, cuyos límites hasta esa fecha eran de 350.000 € por víctima para daños personales y 100.000 € por siniestro para daños materiales, después de diversas negociaciones en la tramitación de la Ley 21/2007 respecto a los mismos, se establecen en el artículo 4.2 de la LRCSCVM, en los daños a las personas, 70 millones de euros por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas y en los daños en los bienes, 15 millones de euros por siniestro⁵⁸.

58. Cfr. REGLERO CAMPOS F., «La Ley 21/2007, de 11 de julio, de reforma de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor: transposición de la Quinta Directiva CE», *Indret*, 4/2007, pág. 13. Sostiene, refiriéndose a esta elevación de límites cuantitativos del SOA, que «esta nueva previsión del artículo 4 LRCSCVM no se recogía en el Proyecto de Ley, sino que se incorporó al mismo en virtud de una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista en el Congreso de los Diputados (enmienda núm. 9), tratándose de la contrapartida ofrecida por las entidades aseguradoras (por medio de su patronal UNESPA), a cambio de una modificación sustancial del particular sistema procesal de la LRCSCVM, sustentado en el auto ejecutivo de su artículo 13».

Como puede verse, los límites del SOA superan con creces a los establecidos como mínimos en la Quinta Directiva y se cambia el criterio en el caso de daños a las personas, que no será por víctima, como hasta la fecha había ocurrido, sino por siniestro⁵⁹. Además, prescindiendo de los periodos transitorios establecidos en la Directiva, se establece que la cobertura de los nuevos límites entrará en vigor el día 1 de enero de 2008.

También se dice que los importes anteriores se actualizarán en función del índice de precios de consumo europeo, en el mismo porcentaje que comunique la Comisión Europea para la revisión de los importes mínimos recogidos en el apartado 2 del artículo Segunda Directiva. A estos efectos, mediante resolución de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones se dará publicidad al importe actualizado.

La elevación tan sustancial de los límites cuantitativos del SOA mediante la Ley 21/2007, no supuso en modo alguno la elevación de las indemnizaciones derivadas de los daños personales causados por accidentes de circulación, porque éstas se seguían cuantificando con arreglo a los criterios y dentro de los límites indemnizatorios fijados en el anexo de la LRCSCVM, por lo que no tuvo repercusión en las primas del seguro. Lo único que había cambiado era que, a partir de la entrada en vigor de los nuevos límites, las entidades aseguradoras deberían imputar las indemnizaciones al SOA y no al

59. Vid. CASADO QUINTANA C., «Consideraciones en torno a la reforma por la Ley 21/2007, de 11 de julio, de la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor y al desarrollo de dicha norma por el nuevo Reglamento del seguro obligatorio», *Noticias de la Unión Europea*, nº 314, marzo de 2011, págs. 41-49. Señala la autora que «este sistema de límites por siniestro es el mayoritariamente adoptado por el resto de países europeos (Alemania, Austria, Dinamarca, Italia, Holanda, entre otros, y gran parte de los Estados miembros de la Unión Europea), e incluso en siete de los países de mayor tradición en el seguro de automóviles la responsabilidad a cubrir es ilimitada (Bélgica, Francia, Finlandia, Reino Unido, Irlanda, Luxemburgo y Noruega). Por el contrario, el sistema de límites por víctima, vigente en España hasta la fecha, era absolutamente minoritario».

Voluntario, salvo que se traspasen esos límites, cuestión que en bastante improbable⁶⁰.

2.5. La acción directa contra el asegurador de responsabilidad civil

La Cuarta Directiva contempló la posibilidad de que el perjudicado de un accidente transfronterizo —víctima transeúnte— pudiera dirigir su reclamación en su país de residencia frente al representante para la tramitación y liquidación de siniestros de la entidad aseguradora del vehículo extranjero causante. Sin embargo, no preveía de forma expresa la facultad de que el perjudicado pudiera ejercitar la acción directa contra el asegurador de responsabilidad civil del vehículo causante del accidente.

La Quinta Directiva se hizo eco del problema que tienen los perjudicados por los siniestros transfronterizos y de esta forma en el considerando 21 aludía al derecho a invocar el contrato de seguro y a interponer su demanda directamente contra la empresa de seguros, mas allá de las previsiones de la Directiva 2000/26/CE (Cuarta Directiva), que solo reconocía a las víctimas de accidentes ocurridos en un Estado miembro distinto del de residencia de la parte perjudicada y causados por vehículos los asegurados y estacionados habitualmente en un Estado miembro, un derecho de acción directa contra el asegurador de la responsabilidad civil de la persona responsable.

60. A la única entidad que verdaderamente le afectaban los nuevos límites era al Consorcio de Compensación de Seguros, por cuanto que la mayoría de sus coberturas, sobre todo como fondo de garantía, es cubrir la responsabilidad civil de los vehículos por los que responde dentro de los límites del SOA. Por tanto, a partir del 1 de enero de 2008, sus límites en daños personales, por ejemplo, ya no será 350.000 € por víctima, como era hasta esa fecha, sino 70 millones por siniestro.

Esta posibilidad se vio reflejada en su articulado, en concreto, en el artículo 4 quinto donde se establece que los Estados miembros garantizarán que las partes perjudicadas en un accidente causado por un vehículo cubierto por el seguro indicado en el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE 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. Como puede verse, se pretende propiciar una liquidación eficaz y rápida de los siniestros y evitar, en la medida de lo posible, procesos judiciales costosos. Este derecho debe hacerse extensivo a las víctimas de cualquier accidente automovilístico.

Asimismo, se modifica la Directiva 2000/26/CE (Cuarta Directiva), introduciendo un nuevo considerando (16 bis), con la siguiente redacción:

«De conformidad con el artículo 11, apartado 2, del Reglamento (CE) no 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil ⁶¹(), en combinación con el artículo 9, apartado 1, letra b), del mismo Reglamento, la persona perjudicada podrá entablar acción directa contra el asegurador en el Estado miembro en que esté domiciliada».*

Aunque, como veremos más adelante en el apartado de «jurisdicción competente», la acción directa ya había sido reconocida por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la UE — Sentencia del TJUE, de 13 de diciembre de 2007 (caso *Onderbreit*)—, no es hasta la Quinta Directiva cuando se generaliza para todos los acci-

61. En la actualidad, este Reglamento ha sido derogado y sustituido por el Reglamento (UE) 1215/2012, de 12 de diciembre, sobre Competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, que ha entrado en vigor el 10 de enero de 2015, conocido como Bruselas I bis. Por lo tanto, la remisión que hace el Considerando 16 bis de la Quinta Directiva habrá que entenderla a este último Reglamento.

dentes de circulación. De este modo, se pretende que la víctima pueda ejercitar la acción en su país de residencia frente a la entidad aseguradora del vehículo causante, con independencia del país de la UE en el que haya ocurrido el accidente.

En España ya teníamos reconocida la posibilidad de ejercitar la acción directa en el ámbito de los accidentes de circulación en la vieja Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor. En su artículo 42, disponía que *«Para exigir el cumplimiento de la obligación de indemnizar, el perjudicado o sus herederos tendrán acción directa contra el asegurador del vehículo que ha producido el daño hasta el límite del seguro obligatorio, sin perjuicio de las demás acciones que le correspondan».*

Posteriormente, en el año 1980, con la entrada en vigor de la Ley 50/1980 de contrato de seguro, el reconocimiento de la acción directa tuvo un alcance general para todos los seguros de responsabilidad civil, reconociéndose tal posibilidad en el artículo 76 de dicha Ley, al disponer que *«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».*

Sin embargo, cuando se promulgó la Cuarta y Quinta Directivas de automóviles no todos los países tenían reconocida en sus Ordenamientos Jurídicos la facultad del ejercicio de la acción directa contra el asegurador de responsabilidad civil de la circulación de vehículos a motor y, mucho menos, la posibilidad de poder ejercitarla contra el asegurador de cualquier seguro de responsabilidad civil. Estas previsiones de las directivas comunitarias obligaron a los Estados miembros a regular la acción directa, al menos contra el asegurador de responsabilidad civil en la circulación de vehículos

a motor, con la finalidad de que los perjudicados de accidentes de circulación pudieran ejercitarla en sus países de residencia contra el asegurador del vehículo causante del accidente.

2.6. La cobertura por parte del Consorcio de Compensación de Seguros de los daños materiales causados por vehículos desconocidos

Hasta esta modificación, el CCS daba cobertura en el ámbito del SOA, en todos los supuestos en los que intervenía, tanto como asegurador directo como fondo de garantía. La única limitación que había era que no se cubrían daños materiales cuando intervenía por daños causados por vehículos desconocidos. Esta limitación venía amparada por lo previsto en el párrafo cuarto del artículo 1.4 de la Segunda Directiva, que permitía a los Estados miembros limitar o excluir la intervención de dicho organismo en caso de daños materiales causados por un vehículo no identificado.

La Quinta Directiva, en el Considerando 12, reconoce que el objeto de esta limitación es evitar el fraude y por ello la Segunda Directiva permitía a los Estados miembros limitar o excluir el pago por sus organismos de indemnización en caso de daños materiales causados por un vehículo no identificado. Sin embargo, entiende que esta opción puede perjudicar a las víctimas de estos accidentes y considera que no debe aplicarse cuando el organismo haya pagado la indemnización por daños corporales importantes a una víctima del mismo accidente en el que se causaron daños materiales. Así mismo establece que en estos supuestos los Estados miembros pueden prever una franquicia, que no sobrepase el límite fijado en la Segunda Directiva, oponible a la víctima de tales daños materiales.

En virtud del citado mandato, la Ley 21/2007, añadió dos párrafos al artículo 11.1. a), en los que se indica: «si como consecuencia de un accidente causado por un vehículo desconocido se hubieran derivado daños personales significativos, el Consorcio de Compensación de Seguros habrá de indemnizar también los eventuales daños en los bienes derivados

del mismo accidente. En este último caso, podrá fijarse reglamentariamente una franquicia no superior a 500 euros⁶².

Se considerarán daños personales significativos la muerte, la incapacidad permanente o la incapacidad temporal que requiera, al menos, una estancia hospitalaria superior a siete días».

Por lo tanto, el CCS debe cubrir los daños personales causados por vehículos desconocidos y los materiales solo cuando haya daños personales significativos, entendiéndose por tales, la muerte, la incapacidad permanente y la temporal que requiera, al menos, una estancia hospitalaria superior a siete días.

El concepto que más problemas ha planteado en la práctica es el de incapacidad permanente, que se ha pretendido equipar a lesión permanente o secuelas permanentes. Así, en algunos casos, los lesionados que eran tributarios de una secuela permanente recogida en la Tabla III del sistema de valoración de daños personales para accidentes de circulación, pretendían que tales secuelas estuvieran dentro del concepto de daños personales significativos, con finalidad de obtener una indemnización por daños en los bienes.

En líneas generales, la jurisprudencia ha entendido que la referencia la incapacidad permanente es un concepto distinto al de lesión permanente o secuela, puesto que para equipar éstas a aquélla es necesario el efecto invalidante de la lesión o secuela. De este modo, la SAP de Barcelona, de 14 de septiembre de 2010 (JUR 2010\387061), analiza un caso con esta problemática. La lesionada, que había tenido un punto de valoración de su secuela permanente, pretende que se equipare a incapacidad permanente, a los efectos de considerar el supuesto como daño significativo y obtener una indemnización por los daños materiales sufridos. La Audiencia Provincial, que revoca la sentencia de instancia, que sí los había equiparado, considera que son conceptos distintos. Sostiene que desde una óptica literalista, es incorrecta la equiparación en la ma-

62. Esta posibilidad no ha sido llevada a cabo en el vigente Reglamento del SOA, aprobado por el RD 1507/2008, de 12 de noviembre.

teria que nos ocupa entre lesiones permanentes e incapacidades permanentes. En consecuencia, a quien sostenga hallarse en una situación de incapacidad, no ha de bastarle acreditar una lesión permanente más o menos grave por su importancia biológico-funcional, sino que debe probar que dicha lesión le impide desarrollar una determinada tarea de su ocupación/actividad habitual (incapacidad parcial), o todas las tareas de esa ocupación/actividad (incapacidad total), o cualesquiera tareas de toda ocupación/actividad (incapacidad absoluta, incluida la gran invalidez). En el supuesto enjuiciado no acontece nada de ello, ya que ni siquiera se afirmaba en la demanda que la mínima secuela padecida por la lesionada tenga repercusión invalidante alguna sobre su funcionalidad.

No obstante, hay quien defiende que si lo que se pretende es evitar el fraude y de ahí estas restricciones en cuanto a la cobertura de los daños materiales, siempre que concurren estos con personales, deberían estar cubiertos por el CCS, independientemente de que se cumplan o no los requisitos para que sean considerados como daños personales significativos⁶³.

3. LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA 2009/103/CE POR LA DIRECTIVA (UE) 2021/2118, SOBRE EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES

Como he comentado, las cinco directivas comunitarias fueron codificadas por la Directiva 2009/103/CE, en aras de una mayor racionalidad y claridad, tal como se establece en su Considerando primero.

63. Vid. REGLERO CAMPOS F., «La Ley 21/2007, de 11 de julio, de reforma de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor: transposición de la Quinta Directiva CE», *Indret*, 4/2007, pág. 36.

Recientemente, el 2 de diciembre de 2021, el Diario Oficial de la Unión Europea, publicó la Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de noviembre de 2021, por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE 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.

En 2017, la Comisión realizó una evaluación del funcionamiento de la Directiva 2009/103/CE, y en particular de su eficiencia, eficacia y coherencia con otras políticas de la Unión. La conclusión de la evaluación ha sido que esta directiva cumple globalmente su función y, en la mayoría de los aspectos, no precisa modificación. Sin embargo, se han identificado cuatro ámbitos en los que sería conveniente aportar modificaciones concretas: la indemnización de los perjudicados como consecuencia de accidentes en caso de insolvencia de la entidad aseguradora de que se trate, los importes mínimos obligatorios de cobertura del seguro, los controles del seguro de los vehículos por parte de los Estados miembros, y el uso de las certificaciones de antecedentes siniestros de los titulares de pólizas por una nueva entidad aseguradora.

Además de estos cuatro ámbitos, también se han identificado otros aspectos en los que sería conveniente aportar modificaciones concretas: los vehículos importados, los accidentes en que esté implicado un remolque arrastrado por un vehículo, las herramientas independientes de comparación de precios de seguros de vehículos automóviles, los organismos de información y la información a los perjudicados. Además, debe mejorarse la claridad de la Directiva 2009/103/CE, sustituyendo el término «víctima», que en dicha Directiva se utiliza como sinónimo de «perjudicado», por el término «perjudicado» mediante las modificaciones oportunas. Esas modificaciones tienen por objeto exclusivo armonizar la terminología utilizada en dicha Directiva y no constituyen un cambio sustancial.

La directiva también ha incidido de forma notable en los conceptos de «vehículo» y «circulación de vehículos», a los que nos referiremos a continuación. Es más, aunque no se diga expresamen-

te, considero que la definición de estos conceptos ha sido, en gran medida, lo que ha motivado la modificación de la directiva. Esto ha sido debido, como veremos al analizar estos dos conceptos, a la jurisprudencia del TJUE de los últimos años, que ha incidido sobre esta materia.

En virtud de lo establecido en su artículo dos, los Estados miembros adoptarán y publicarán a más tardar el 23 de diciembre de 2023 las medidas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión. No obstante, los Estados miembros adoptarán a más tardar el 23 de junio de 2023 las medidas necesarias para dar cumplimiento a las modificaciones establecidas en el artículo 1, puntos 8 y 18, de la presente Directiva en lo que atañe al artículo 10 bis, apartado 13, párrafo segundo, y al artículo 25 bis, apartado 13, párrafo segundo, respectivamente, de la Directiva 2009/103/CE.

Por tanto, en estos momentos en los que se están redactando estas líneas, se está tramitando la adaptación de la Directiva 2021/2118 a nuestro Ordenamiento jurídico, mediante la modificación de la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (RDL 8/2004, de 29 de octubre) y el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (RD 1507/2008, de 12 de septiembre). No obstante, nos hacemos eco a continuación de los aspectos más relevantes de esta directiva en relación a los accidentes de circulación con elemento extranjero, como son: las definiciones de vehículo a motor y circulación de vehículos, la indemnización de los perjudicados como consecuencia de accidentes en caso de insolvencia de la entidad aseguradora de que se trate, los importes mínimos obligatorios de cobertura del seguro, los controles del seguro de los vehículos por parte de los Estados miembros, el uso de las certificaciones de antecedentes siniestros de los titulares de pólizas por una nueva entidad aseguradora, los vehículos importados, los accidentes en que esté implicado un remolque arrastrado por un vehículo, las herramientas independientes de comparación de precios

de seguros de vehículos automóviles y los organismos de información y la información a los perjudicados.

3.1. Las nociones de «vehículo» y «circulación de vehículos»

Las nociones de vehículo y circulación de vehículo, en la terminología de la directiva (en nuestro caso vehículo a motor y hecho de la circulación), son las que determinan el ámbito material de aplicación de las directivas comunitarias y, por ello, el de nuestra ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. Por tanto, para que a un accidente de circulación le sea aplicable esta normativa, debe tratarse de un hecho de la circulación ocasionado por un vehículo a motor.

Pese a que estos conceptos están regulados en la actualidad en el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre), dada la trascendencia que tienen en la circulación de vehículos, por constituir el ámbito material de la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, entiendo que deben regularse en la Ley, como ya ha puesto de manifiesto la doctrina en algunas ocasiones⁶⁴, sin perjuicio de que reglamentariamente pueda ampliarse o matizarse dicha regulación.

64. Cfr. DE ANGULO RODRÍGUEZ, L./CAMACHO DE LOS RÍOS, J. (directores), Comentarios al Reglamento sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, Barcelona, Atelier, 2001, pág. 24. Este autor se pregunta: ¿Cómo puede ser que un Reglamento establezca el ámbito material de una Ley especial? o ¿Cómo puede ser que una Ley especial base todo su contenido en unos conceptos que en principio desconoce?

3.1.1. La noción de vehículo

El legislador comunitario, consciente de los nuevos tipos de vehículos que están apareciendo en el mercado, algunos impulsados por motor eléctrico, considera que deben tenerse en cuenta a la hora de definir qué se entiende por «vehículo». En este sentido, la Directiva considera que la definición debe basarse en las características generales de dichos vehículos, en particular, su velocidad máxima de fabricación y su peso neto, y debe prever que solo estén cubiertos los vehículos accionados exclusivamente mediante una fuerza mecánica.

En tal sentido, modifica el artículo 1 de la Directiva 2009/123/CE, quedando redactado del siguiente modo:

«1. Vehículo:

- a) Todo vehículo automóvil accionado exclusivamente mediante una fuerza mecánica que circula por el suelo y que no utiliza una vía férrea, con: i) una velocidad máxima de fabricación superior a 25 km/h, o ii) un peso neto máximo superior a 25 kg y una velocidad máxima de fabricación superior a 14 km/h.
- b) Todo remolque destinado a ser utilizado con uno de los vehículos a que se refiere la letra a), tanto enganchado como no enganchado

Sin perjuicio de lo dispuesto en las letras a) y b), las sillas de ruedas destinadas exclusivamente a ser utilizadas por personas con discapacidad física no se consideran vehículos en el sentido de la presente Directiva».

Por otro lado, la directiva prevé la posibilidad de que los Estados miembros puedan derogar la obligación de disponer de SOA, según su artículo 3 para ciertas categorías de vehículos, previéndose en todos estos casos que el correspondiente Fondo de Garantía (FG) se haga cargo de los daños que pudieran causar dichos vehículos,

con la posibilidad de repetir contra el FG en que estuviera registrado el vehículo:

- a) Vehículos dados de baja temporal o permanentemente y con prohibición de ser usados según el procedimiento administrativo que se determine a nivel nacional. No obstante, los Estados miembros deberán garantizar que la protección de las víctimas en estos casos es con niveles de aseguramiento similares a la directiva.
- b) Vehículos utilizados exclusivamente en zonas de acceso restringido por la ley, como puede ser el caso de los puertos y aeropuertos. No obstante, los Estados miembros deberían tomar medidas en estos casos para asegurar la protección de las víctimas de accidentes causados por estos vehículos.
- c) Vehículos no autorizados a circular por la vía pública según la ley nacional del Estado miembro, pero previendo mecanismos alternativos que garanticen la protección de las víctimas. En este caso, se podría exceptuar la cobertura por parte del FG, cuando estos vehículos circularan por áreas no accesibles al público por restricciones físicas o legales.

Finalmente, en lo que respecta a los vehículos eléctricos ligeros, se incorporan dos considerandos en los que se establecen que este tipo de vehículos deberían estar excluidos de la definición de vehículo a motor bajo la directiva, fundamentándolo en la necesidad de fomentar su uso e innovación, y debido al menor riesgo que estos vehículos entrañan frente a terceros, en comparación con los vehículos a motor bajo la definición dada por la directiva.

No obstante, se contempla la posibilidad de que los Estados miembros puedan exigir para estos vehículos el seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor a nivel nacional (SOA), aunque los mismos no cumplan los criterios de la definición de la directiva, pudiendo asimismo establecer que los daños de dichos vehículos estén cubiertos por el correspondiente organismo de indemnización.

Asimismo, los Estados miembros podrán disponer que, cuando sus habitantes sean perjudicados en un accidente provocado en otro Estado miembro por un vehículo para el que no se exija el SOA, dichos habitantes tengan acceso al organismo de indemnización de su país habitual de residencia.

3.1.2. La noción de circulación de vehículos

Por lo que se refiere al concepto de «circulación de vehículos», en nuestra terminología «hecho de la circulación», ha sido objeto de análisis en la reciente jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en la que el Tribunal Comunitario ha aclarado que los vehículos automóviles están destinados normalmente a servir como medio de transporte, con independencia de las características del vehículo, y que la circulación de tales vehículos comprende toda utilización de un vehículo que sea conforme con su función habitual de medio de transporte, con independencia del terreno en el que se utilice y de si está parado o en movimiento.

En tal sentido, en el Considerando 5 de la Directiva, se alude a las resoluciones recientes del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, a saber, sus sentencias en los asuntos Vnuk (STJUE 4 de septiembre de 2014), Rodrigues de Andrade (STJUE 28 de noviembre de 2017) y Núñez Torreiro (STJUE 20 de diciembre de 2017), en las que se aclara el significado del concepto de «circulación de vehículos». En particular, el Tribunal de Justicia ha sostenido que los vehículos automóviles están destinados normalmente a servir como medio de transporte, con independencia de las características del vehículo, y que la circulación de tales vehículos comprende toda utilización de un vehículo que sea conforme con su función habitual de medio de transporte, con independencia del terreno en el que se utilice y de si está parado o en movimiento.

Estas consideraciones han quedado reflejadas en el artículo 1.b) de la Directiva, en el que se inserta el punto siguiente:

«1 bis) «circulación de un vehículo»: toda utilización de un vehículo que sea conforme con la función del vehículo como medio de transporte en el momento del accidente, con independencia de las características de este, del terreno en el que se utilice el vehículo automóvil y de si está parado o en movimiento»

Como ocurre con nuestro Reglamento del SOA (RD 1507/2008), son más aclaratorias las exclusiones a lo que debe considerarse como «hecho de la circulación», que la propia definición que, en principio, tienen un alcance general, abarcando prácticamente todo. En tal sentido, en el artículo 2 del Reglamento citado se prevén 4 exclusiones: i) pruebas deportivas con vehículos a motor en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas; ii) la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello, salvo que se estén desplazando; iii) los desplazamientos de vehículos a motor por vías o terrenos en los que no sea de aplicación la legislación de tráfico y iv) cuando se utiliza el vehículo como instrumento para la de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes.

Sin embargo, la única exclusión que se prevé en el articulado de la directiva es la que se refiere a las pruebas deportivas. De este modo, el artículo 3 de la Directiva 2009/103/CE se modifica en los siguientes términos:

- a) (...).
- b) después del párrafo primero se inserta el párrafo siguiente:

«La presente Directiva no se aplicará a la circulación de un vehículo en eventos y actividades automovilísticos, incluidas carreras, competiciones, entrenamientos, pruebas y demostraciones en una zona restringida y demarcada en un Estado miembro, cuando el Estado miembro garantice que el organizador de la actividad o cualquier otra parte ha suscrito una póliza de seguro o de garantía alternativa que cubra los daños a terceros, incluidos los espectadores y otros transeúntes, aunque no cubra necesariamente los daños a los conductores participantes y sus vehículos».

No obstante, en los Considerando 5 y 9 se alude de forma expresa a las tareas industriales y a los hechos intencionados causados por vehículos, respectivamente.

El Considerando 5, copiando casi literalmente los fundamentos del caso Rodrigues de Andrade (STJUE 28 de noviembre de 2017), establece que no se aplica la Directiva 2009/103/CE si, en el momento del accidente, la función habitual de dicho vehículo es una utilización distinta de la de medio de transporte. Podría darse este caso si el vehículo no se utiliza en el sentido del artículo 3, párrafo primero, de dicha Directiva, ya que su función habitual es, por ejemplo, una utilización como fuente de energía con fines industriales o agrícolas. En aras de la seguridad jurídica, procede reflejar esta jurisprudencia en la Directiva 2009/103/CE, mediante la introducción de una definición del concepto de «circulación de un vehículo».

Finalmente, con respecto a los hechos intencionados causados por vehículos, el Considerando 9 dispone que debe permitirse a los Estados miembros seguir aplicando sus prácticas jurídicas consistentes en excluir tales daños del seguro obligatorio de vehículos automóviles o en reclamar al responsable de la lesión o de los daños el importe de la indemnización del seguro abonada al perjudicado. No obstante, para no reducir la protección conferida por la Directiva 2009/103/CE, solo deben autorizarse tales prácticas jurídicas si un Estado miembro garantiza que, en tales casos, los perjudicados sean indemnizados por esos daños de la manera más similar posible a cómo se les indemnizaría en virtud de la Directiva 2009/103/CE. A menos que el Estado miembro haya previsto tal mecanismo o garantía alternativa de indemnización, garantizando la indemnización de los perjudicados por tales daños de la manera más similar posible a cómo se les indemnizaría en virtud de la Directiva 2009/103/CE, dichos daños deben quedar cubiertos de conformidad con dicha Directiva.

Parece razonable que, en este caso, sea el Fondo de Garantía —en nuestro país, el CCS—, el que se haga cargo de indemnizar a los perjudicados en los casos en los que se utilice de forma inten-

cionada el vehículo para ocasionar daños personales o en los bienes, sin perjuicio, claro está, del derecho de repetición de la entidad pública contra el causante de dichos daños.

3.2. La protección de los perjudicados en caso de insolvencia de la aseguradora del vehículo responsable

La Directiva 2009/103/CE garantiza, a través de los Fondos de Garantía (en nuestro caso, el Consorcio de Compensación de Seguros (CCS)), la protección de las víctimas de los accidentes de circulación en los casos en los que el vehículo causante del accidente no tuviera el preceptivo seguro obligatorio o en los que el vehículo responsable no pudiera identificarse.

Sin embargo, la Directiva codificada no hacía alusión alguna a los supuestos en los que el vehículo causante sí contaba con el seguro de responsabilidad correspondiente, pero la entidad aseguradora responsable del accidente es insolvente y está un proceso de liquidación.

En el caso español, la protección de las víctimas en estos supuestos estaba parcialmente resuelta, por cuanto que el artículo 11 LRCSCVM. 1. e) establece que será el CCS, dentro del ámbito territorial y hasta el límite cuantitativo del aseguramiento obligatorio, el que debe indemnizar los daños a las personas y en los bienes cuando la entidad española aseguradora del vehículo con estacionamiento habitual en España hubiera sido declarada judicialmente en concurso o, habiendo sido disuelta y encontrándose en situación de insolvencia, estuviera sujeta a un procedimiento de liquidación intervenida o ésta hubiera sido asumida por el propio CCS.

Aunque este no es un tema pacífico, como puede verse, para que el CCS se haga cargo como fondo de garantía, deben ser entidades aseguradoras españolas. Por tanto, cuando se trata de entidades aseguradoras extranjeras, que operan en libre prestación de servicios o libertad de establecimiento, parece, en principio, que el CCS no se

debe hacer cargo de los siniestros pendientes, cuando estas entidades entran en un procedimiento concursal o en situación de liquidación.

Pues bien, la Directiva 2021/2118, sí se hace eco de esta situación y en el Considerando 20 prevé que la protección efectiva y eficiente de los perjudicados como consecuencia de accidentes de tráfico exige que los perjudicados tengan derecho a reclamar una indemnización en su Estado miembro de residencia y a recibir una respuesta en un plazo razonable, también en los supuestos de insolvencia de la aseguradora del vehículo causante del accidente. A tales efectos, dispone que los Estados miembros deben crear o autorizar a un organismo para proporcionar una indemnización inicial a los perjudicados que residan en su territorio, y que tenga la facultad de reclamar dicha indemnización al organismo creado o autorizado para el mismo fin en el Estado miembro de residencia de la entidad aseguradora insolvente que haya emitido la póliza del vehículo de la parte responsable. Cuando en un Estado miembro exista un mecanismo de indemnización, el Estado miembro ha de poder permitir que siga funcionando.

Por tanto, con estas previsiones, cualquier perjudicado de un accidente de circulación podría reclamar en su estado de residencia con independencia de que la aseguradora insolvente tenga su domicilio social en su país o en cualquiera de la UE, pudiéndose dirigir al organismo que se cree para asumir estas funciones. Naturalmente, en caso de entidades insolventes domiciliadas en otros países, el citado organismo, una vez que indemnice al perjudicado, podrá reclamar en vía de reembolso al organismo del Estado miembro de origen de la entidad insolvente. Por consiguiente, tal como se prevé en el Considerando 24, el organismo debe subrogarse en los derechos del perjudicado frente a la persona que haya causado el accidente o frente a su entidad aseguradora, en la medida en que dicho organismo haya indemnizado los daños y perjuicios sufridos y aún no haya sido reembolsado. No obstante, dicho organismo no debe subrogarse en los derechos del perjudicado frente al titular de la póliza u otra persona asegurada que haya causado el accidente en la medida en que la responsabilidad del titular de la póliza o del

asegurado esté cubierta por la entidad aseguradora insolvente de conformidad con el Derecho nacional aplicable. Todo Estado miembro debe estar obligado a reconocer esta subrogación tal como esté establecida por cualquier otro Estado miembro.

No cabe duda que en nuestro país que, como he dicho, estas funciones, al menos parcialmente, ya están atribuidas al CCS, será esta entidad pública la que se encargue de atender a los perjudicados también en aquellos casos en los que la entidad insolvente esté domiciliada en cualquier otro país de la UE. En consecuencia, el CCS asumirá, entre sus funciones como fondo de garantía, la de indemnizar a las personas perjudicadas residentes en España los daños y perjuicios causados a ellas y a sus bienes por los accidentes ocasionados en España por un vehículo asegurado en una entidad aseguradora cuyo Estado miembro de origen no sea España, desde el momento en que la entidad aseguradora esté incurso en un procedimiento de quiebra, o de liquidación por insolvencia, con independencia del Estado en que tenga estacionamiento habitual el vehículo. No obstante, el CCS, tal como prevé la directiva, tendrá derecho a solicitar el reembolso por la cantidad satisfecha al organismo correspondiente del Estado miembro de origen de la entidad aseguradora.

Sin embargo, cuando la persona perjudicada residente en España tenga el accidente en un país distinto de España, será Ofesauto quien asuma, entre sus funciones de organismo de indemnización establecidas en la Cuarta Directiva, la obligación de indemnizar los daños y perjuicios ocasionados. Ofesauto tendrá derecho a solicitar el reembolso por la cantidad satisfecha al organismo correspondiente del Estado miembro de origen de la entidad aseguradora incurso en un procedimiento de quiebra, o de liquidación por insolvencia.

3.3. Los importes mínimos obligatorios de cobertura del seguro

En el Considerando 19, la Directiva 2021/2118 señala que con el fin de garantizar a los perjudicados una protección mínima equi-

valente en toda la Unión, resulta oportuno armonizar dichos importes mínimos e introducir una disposición de revisión uniforme que utilice como referencia el índice de precios de consumo armonizado publicado por Eurostat, así como establecer normas de procedimiento por las que se rija dicha revisión y que fijen un intervalo de tiempo uniforme. A tal efecto, en el Considerando 35 se prevé que deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, por lo que respecta a la adaptación de esos importes mínimos para reflejar la evolución de la realidad económica.

Para ello, la Comisión debe supervisar su aplicación, teniendo en cuenta el número de perjudicados, el importe de los siniestros pendientes debido a retrasos en los pagos originados por casos transfronterizos de insolvencia, los importes mínimos de cobertura en los Estados miembros, el importe de los siniestros causados por la conducción de vehículos sin seguro en el tráfico transfronterizo y el número de quejas relativas a las certificaciones de antecedentes siniestros.

En todo caso, la Directiva modifica el artículo 9 de la Directiva 2009/103/CE, quedando redactado así:

Importes mínimos

1. Sin perjuicio de que los Estados miembros puedan fijar importes de garantía más elevados, cada Estado miembro exigirá que los importes del seguro obligatorio contemplado en el artículo 3 sean, como mínimo, los siguientes:
 - a) respecto de los daños corporales: 6.450.000 EUR por accidente, con independencia del número de perjudicados, o 1.300.000 EUR por perjudicado;
 - b) respecto de los daños materiales: 1.300.000 EUR por accidente, con independencia del número de perjudicados.

Para los Estados miembros que no hayan adoptado el euro, los importes mínimos se convertirán a su moneda nacional aplicando el tipo de cambio a 22 de diciembre de 2021 publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea.

2. Cada cinco años a partir del 22 de diciembre de 2021, la Comisión revisará los importes a que se refiere el apartado 1 en función del índice de precios de consumo armonizado (IPCA) establecido en virtud del Reglamento (UE) 2016/792 del Parlamento Europeo y del Consejo.

La Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 28 ter en lo referente a la adaptación de dichos importes al IPCA en los seis meses siguientes al término de cada período de cinco años.

Para los Estados miembros que no hayan adoptado el euro, los importes se convertirán a su moneda nacional aplicando el tipo de cambio de la fecha de cálculo de los nuevos importes mínimos que se haya publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea».

En cualquier caso, los límites mínimos previstos por la directiva están aún lejos de los establecidos en el artículo 4.2 LRCSCVM, que indica que los importes de la cobertura del seguro obligatorio serán: a) en los daños a las personas, 70 millones de euros por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas y b) en los daños en los bienes, 15 millones de euros por siniestro. Por tanto, no es previsible que a medio plazo o, incluso a largo plazo, se superen estos límites por parte de la Comisión. Si así fuera, como es natural, deberíamos adaptarnos a los límites que se establezca.

3.4. Los controles del seguro de los vehículos por parte de los Estados miembros

En la Directiva 2009/103/CE ya establecía, en su Considerando 6, que la prohibición sistemática de realizar controles del segu-

ro debe aplicarse a los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de otro Estado miembro y a los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de un tercer país, pero que entren en su territorio desde el territorio de otro Estado miembro. Solamente podrán permitirse los controles no sistemáticos y no discriminatorios que se lleven a cabo en el marco de un control no exclusivamente dirigido a la verificación del seguro.

Estas previsiones fueron reflejadas en el artículo 4 de la Directiva 2009/103/CE y, a su vez, tras su trasposición a nuestro Ordenamiento jurídico, en el apartado 4º del artículo 2 LRCSCVM, en los siguientes términos: «En el caso de vehículos con estacionamiento habitual en el territorio de un Estado miembro del Espacio Económico Europeo o vehículos que teniendo su estacionamiento habitual en el territorio de un tercer país entren en España desde el territorio de otro Estado miembro, se podrán realizar controles no sistemáticos del seguro siempre que no sean discriminatorios y se efectúen como parte de un control que no vaya dirigido exclusivamente a la comprobación del seguro».

Por tanto, los requisitos que se exigen para realizar estos controles son: i) deben ser controles sobre la existencia o no del seguro obligatorio de responsabilidad civil; ii) no deben ser controles sistemáticos, sino controles aislados y iii) en todo caso, deben ser controles no discriminatorios.

Se podría decir que los controles de seguro suponen un obstáculo el objetivo principal de la directiva, que es facilitar la libre circulación de vehículos entre los Estados miembros y eliminar los obstáculos al correcto funcionamiento de un mercado integrado de seguros de automóviles⁶⁵.

65. Así lo indica SOLERA CALLEJA I. «Análisis de la modificación de la Directiva 2009/103/CE del seguro de RC de automóviles», *Revista de Responsabilidad Civil y Seguro*, nº 1, enero 2022, pág. 23.

En este sentido, tal como se indica en el resumen de la evaluación de impacto que se acompaña a la propuesta de Directiva, la circulación de vehículos sin seguro supone un trato diferenciado y un comportamiento abusivo que afecta negativamente a los usuarios que son titulares de las pólizas y que abonan las primas, es diferenciado porque unos usuarios pagan primas mientras otros no lo hacen y es abusivo porque tienen que pagar primas más elevadas, porque aunque sean los fondos de garantía quienes se encargan de la indemnización de los perjudicados en tales casos, sus recursos proceden del gravamen que se aplica a las pólizas de seguro de automóviles.

A estas previsiones, la nueva Directiva 2021/2118 va más allá, haciendo referencia a la utilización de los nuevos avances tecnológicos para realizar estos controles sobre aseguramiento. De esta forma, en el Considerando 16 se establece que «(...) Los nuevos avances tecnológicos, como la tecnología de reconocimiento automático de matrículas, permiten comprobar el seguro de los vehículos sin detenerlos y, por tanto, sin interferir con la libre circulación de personas. Procede, por tanto, autorizar los controles del seguro de los vehículos, siempre y cuando no sean discriminatorios, sean necesarios y proporcionados, formen parte de un sistema general de controles en el territorio nacional que se realicen asimismo con respecto a vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio del Estado miembro que realiza los controles y no requieran la detención del vehículo».

A tal efecto, se modifica el artículo 4 de la Directiva 2009/103/CE, indicando que se podrán realizar dichos controles del seguro siempre que estos no sean discriminatorios y sean necesarios y proporcionados para alcanzar el objetivo perseguido, y que: a) se efectúen como parte de un control que no vaya dirigido exclusivamente a la comprobación del seguro, o b) formen parte de un sistema general de controles en el territorio nacional que también se efectúen con respecto a vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio del Estado miembro que realiza los controles, y no requieran que el vehículo se detenga.

3.5. El uso de las certificaciones de antecedentes siniestros de los titulares de pólizas por una nueva entidad aseguradora

Los antecedentes siniestros son una herramienta útil para el cálculo de la prima, pues determinan, en buena medida, el riesgo del potencial asegurado. De este modo, sobre la base de los accidentes ocurridos en los últimos años —normalmente, los últimos cinco años—, las entidades aseguradoras pueden calcular la prima de la forma más adecuada y precisa.

Con carácter general, la utilización de ficheros o estadísticas comunes por parte de las entidades aseguradoras, siempre que se elaboren de conformidad con los reglamentos de la Unión Europea dictados para la aplicación del artículo 101.3 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, no se considera una práctica restrictiva del derecho de la competencia⁶⁶.

Hasta ahora, el artículo 16 de la Directiva 2009/103/CE se limitaba a establecer la posibilidad de que los Estados miembros deben garantizar que el titular de una póliza tenga derecho a solicitar en cualquier momento una certificación de los siniestros de los que se derive responsabilidad frente a terceros, en los que haya estado involucrado el vehículo o los vehículos cubiertos por el contrato de seguro al menos durante los cinco años anteriores de la relación contractual, o de la ausencia de tales siniestros.

66. Así lo establece el apartado 2º del artículo 94 de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras, al disponer que «Las tarifas de primas responderán al régimen de libertad de competencia en el mercado de seguros sin que, a estos efectos, tenga el carácter de práctica restrictiva de la competencia la utilización de estadísticas comunes, por parte de las entidades aseguradoras y reaseguradoras, para la elaboración individual de sus tarifas de primas de riesgo, siempre y cuando dichas estadísticas se elaboren de conformidad con los reglamentos de la Unión Europea dictados para la aplicación del artículo 101.3 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea».

Estas previsiones de la Directiva fueron incorporadas en la LRCSCVM, estableciendo en el apartado 7º del artículo 2 que «Las entidades aseguradoras deberán expedir a favor del propietario del vehículo y del tomador del seguro del vehículo asegurado, en caso de ser persona distinta de aquél, previa petición de cualquiera de ellos, y en el plazo de quince días hábiles, certificación acreditativa de los siniestros de los que se derive responsabilidad frente a terceros, correspondientes a los cinco últimos años de seguro, si los hubiere o, en su caso, una certificación de ausencia de siniestros».

Esta obligación de expedir la certificación acreditativa de los siniestros en los últimos cinco años se hace en el sector asegurador, generalmente, a través del «Fichero histórico de seguros del automóvil»⁶⁷ (conocido como fichero SINCO)⁶⁸, que recoge datos relativos a los contratos así como al historial de siniestros de cada tomador contratante de un seguro de automóvil, donde figura información relativa a las pólizas en vigor en los últimos cinco años y a los siniestros de responsabilidad civil.

La Directiva 2021/2118 pretende impulsar esta posibilidad de obtener los antecedentes siniestros, dándole un carácter transfronterizo. De este modo, en el Considerando 31 indica que con el fin de simplificar la verificación y autenticación de las certificaciones de antecedentes siniestros, es importante que su contenido y

67. Este fichero se gestiona a través de TIREA (Tecnologías de la Información y Redes para las Entidades Aseguradoras), si bien, la petición de información sobre los antecedentes de siniestros debe hacerse a través de la entidad aseguradora del tomador/asegurado.

68. El servicio SINCO posibilita el acceso inmediato, en el momento de tarificar una nueva póliza, al historial de seguros de automóviles actualizado del tomador consultado. El Servicio responde a la necesidad del sector de: i) Tarificar adecuadamente los riesgos en función de cada tomador del seguro; ii) Promover la transparencia del mercado del seguro de automóvil de modo que los asegurados tengan un mayor acceso al conjunto de ofertas del sector, pudiendo, así, buscar la oferta que mejor se adecúe a sus necesidades y iii) Establecer un sistema ágil, seguro e imparcial, que proporcione la información que demandan las Entidades Aseguradoras.

formato sean los mismos en todos los Estados miembros. Además cuando las entidades tengan en cuenta las certificaciones de antecedentes siniestrales con vistas a determinar las primas de los seguros de vehículos automóviles, no deben incurrir en discriminaciones basadas en la nacionalidad o únicamente en el anterior Estado miembro de residencia del titular de la póliza.

Por otra parte, —se añade en el citado Considerando—, las entidades aseguradoras deben tratar una certificación de antecedentes siniestrales de otro Estado miembro como equivalente a una certificación de antecedentes siniestrales nacional y aplicar a un cliente de otro Estado miembro cualquier descuento que se podría aplicar a un cliente nacional idéntico, incluidos los descuentos exigidos por la legislación nacional del Estado miembro, como las reducciones en el marco de los sistemas de bonificación y penalización.

Las previsiones del Considerando 31, así como la de otros Considerandos, como el 32, 37, 39 y 40, tienen su reflejo en el nuevo artículo 16 de la Directiva 2009/103/CE, en el que cabe destacar además de lo dicho en los párrafos precedentes, que se insta a la Comisión para que adopte, a más tardar el 23 de julio de 2012, actos de ejecución en los que se especifiquen, por medio de un modelo, la forma y el contenido de la certificación de antecedentes siniestrales a que se refiere el párrafo segundo.

Dicha plantilla contendrá información sobre lo siguiente:

- a) la identidad de la entidad aseguradora u organismo que expide la certificación de antecedentes siniestrales;
- b) la identidad del titular de la póliza, incluidos sus datos de contacto;
- c) el vehículo asegurado y su número de bastidor;
- d) la fecha de inicio y la fecha de finalización de la cobertura de seguro del vehículo;
- e) el número de siniestros de los que se derive responsabilidad civil, liquidados en el marco del contrato de seguro del titular de la póliza durante el período cubierto por la certificación de antecedentes siniestrales, incluida la fecha de cada siniestro.

- f) la información adicional pertinente con arreglo a las normas o prácticas aplicables en los Estados miembros.

3.6. Los vehículos importados

La Directiva 2009/103/CE, consciente de la preocupación de que un vehículo importado no tuviera seguro en el trayecto del país de compra al país de residencia del comprador, sin estar matriculado todavía, ya establecía en el Considerando 27 que el Estado miembro de destino debe considerarse el Estado miembro en el que se sitúa el riesgo durante un período de 30 días desde la fecha de entrega, puesta a disposición o envío del vehículo al comprador.

Por ello, la letra e) del artículo 2.1, LRCSCVM que regula los supuestos en los que se considera que un vehículo tiene su estacionamiento habitual en España, establece que también lo tiene «cuando se trate de un vehículo importado desde otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo, durante un período máximo de 30 días, a contar desde que el comprador aceptó la entrega del vehículo, aunque éste no ostente matrícula española. A tal efecto dichos vehículos podrán ser asegurados temporalmente mediante un seguro de frontera».

En la práctica, en muchos de estos casos se plantean problemas de no aseguramiento del vehículo importado implicado en un accidente, en ocasiones por las dificultades de encontrar un seguro en el país de origen que otorgue esta cobertura. Por ello, esta regulación tiene relación con lo previsto en la letra g) del artículo 11 LRCSCVM, también introducida por la Ley 21/2007, que obliga al CCS a indemnizar los daños a las personas y en los bienes derivados de accidentes ocasionados por un vehículo importado a España desde otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo, siempre que el vehículo no esté asegurado y el accidente haya ocurrido dentro del plazo de 30 días a contar desde que el comprador aceptó la entrega del vehículo.

El problema que se plantea es si el vehículo, pasados los 30 días desde que su importación, no está asegurado. En tal caso, si el vehí-

culo aún no está matriculado en el país de destino, parece que el riesgo vuelve a situarse en el país de origen, si la placa que porta aún no ha caducado. Si no es así, habría que tener en cuenta lo indicado en la letra d) del citado artículo 2.1 LRCSCVM, en el sentido de considerar, a efectos de liquidación del siniestro, que el estacionamiento del vehículo es donde tiene lugar el accidente, debiendo hacerse cargo el organismo de garantía del país de destino, en nuestro caso, el CCS.

La Directiva 2021/2118 opta porque sea a elección de la persona responsable de la cobertura de la responsabilidad civil —normalmente, el comprador—, el que elija si suscribe una póliza de seguro en el Estado miembro en el que esté matriculado el vehículo o, durante un período de 30 días a partir de la fecha de aceptación de la entrega por el comprador, en el Estado miembro de destino, aun cuando el vehículo no haya sido matriculado formalmente en el Estado miembro de destino.

El organismo de información del Estado miembro en el que esté matriculado el vehículo y, cuando difieran, del Estado miembro de destino, así como de cualquier otro Estado miembro pertinente, como el Estado miembro en cuyo territorio se haya producido un accidente o en el que resida un perjudicado, deben cooperar entre sí para garantizar que se pone a disposición de los interesados la información necesaria que obre en su poder sobre el vehículo expedido de conformidad con el artículo 23 de la Directiva 2009/103/CE.

3.7. Los accidentes en que esté implicado un remolque arrastrado por un vehículo

La Directiva 2009/103/CE incluye dentro del concepto de «vehículo» a los remolques, estén o no enganchados⁶⁹. Como no pue-

de ser de otro modo, esta previsión también se hace en el artículo 1 del Reglamento del SOA (RD 1507/2008), si bien, se exceptúan de la obligación de aseguramiento los remolques, semirremolques y máquinas remolcadas especiales cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos.

Esta posibilidad de no aseguramiento de estas remolques tiene que ver con lo previsto en el artículo 25.1 del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento general de vehículos⁷⁰, que precisa que para poner en circulación vehículos de motor, así como remolques y semirremolques de masa máxima autorizada superior a 750 kilogramos, será preciso matricularlos y que lleven las placas de matrícula con los caracteres que se les asigne, del modo que se establece en su anexo XVIII. A continuación, el apartado 2 del mismo artículo indica que previamente a su matriculación, los vehículos citados en el apartado anterior deben estar dotados del correspondiente certificado oficial que acredite sus características técnicas esenciales y su aptitud para circular por las vías públicas⁷¹.

los efectos de la obligación de asegurarse, a los remolques y semirremolques. Esta previsión se ha mantenido en todos los Reglamentos posteriores sin saber muy bien la razón de la misma, porque se trata de elementos sin propulsión mecánica y, por tanto, elementos pasivos que, en principio, no son susceptibles de producir hechos de la circulación por sí solos. Más bien, parece que el remolque se convierte en asegurable por los riesgos que puede conllevar por su condición de ser enganchado a una cabeza tractora.

70. BOE número 22, de 26 de enero de 1999.

71. Esta certificación oficial se expedirá: i) Por los órganos competentes de la Administración o entidades delegadas, si se trata de vehículos que corresponden a tipos homologados incompletos, no homologados, matriculados anteriormente en otro país, vehículos usados procedentes de subastas oficiales realizadas en España o vehículos nuevos adquiridos directamente en otro país y que posean un certificado de conformidad CE y ii) Por un fabricante de la Unión Europea o por un importador o por sus representantes respectivos, si se trata de vehículo nuevo que corresponde a tipo homologado según la legislación nacional u homologación CE.

69. El primer Reglamento sobre el seguro obligatorio —Decreto 3787/1964, de 19 de noviembre—, en su artículo 6.1.a) consideraba vehículos a motor, a

En consecuencia, estos vehículos estarán cubiertos por el seguro del vehículo al que están enganchados y tan sólo requerirán un seguro independiente los que superen los 750 kilogramos. No obstante, esta posibilidad tiene que ser contemplada en el contrato de seguro⁷², puesto que esta excepción no opera, a los efectos del seguro del vehículo al que van enganchados, de forma automática.

La Directiva 2021/2118, al definir el concepto de vehículo, vuelve a hacer referencia a los remolques, pero solo precisa que pueden o no estar enganchados, sin aludir a su peso. Sin embargo, lo novedoso de esta Directiva, en relación con este asunto, es que determina cómo y a quién puede reclamar el perjudicado en el caso de accidentes en que estén implicados remolques para los que se haya suscrito un seguro de responsabilidad civil independiente del vehículo tractor.

Y es que la Directiva pretende resolver el principal problema que originan en la práctica los vehículos articulados, que es determinar, en caso de siniestro, cómo deben responder frente a terceros —e incluso de uno frente a otro⁷³— cada una de las partes que

72. La Resolución de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones 161/02, de 8 de agosto de 2002, ya permitía la posibilidad de aseguramiento conjunto de un conjunto tractor-remolque, para el caso de que el remolque fuese de menos de 750 kilogramos, adelantándose a lo que luego recogería el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre. La DGSFP consideraba al conjunto como un único riesgo, siempre y cuando se individualizase cada uno de los elementos que lo componen.

73. Sobre los daños de la cabeza tractora al remolque y la posibilidad de repetir por parte de la aseguradora de éste, se planteó una cuestión prejudicial por parte del Tribunal Supremo español, que fue resuelta en la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Quinta) de 10 de junio de 2021 (Resolución nº 62019CJ0923). En este caso, el TJUE sostuvo que el artículo 3, párrafos primero, segundo y último, de la Directiva 2009/103/CE, en relación con su artículo 1, puntos 1 y 2, debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una interpretación de la normativa nacional que excluye de la cobertura y, por tanto, de la indemnización, por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación de un camión-tractor, los daños materiales causados por este al semirremolque enganchado a él cuando tuvo

forman el vehículo articulado⁷⁴. Si los dos están asegurados en la misma entidad, la cuestión no plantea problemas, porque deberá ser ésta la que se haga cargo de los daños. Sin embargo, no es infrecuente que ambas «piezas» estén aseguradas en entidades diferentes. En este caso, el asunto, en principio, debería solucionarse como si de dos vehículos se tratase. En este sentido, el artículo 19.2, párrafo segundo del Reglamento del SOA establece que «Cuando los dos vehículos intervinientes fueran una cabeza tractora y el remolque o semirremolque a ella enganchado, o dos remolques o semirremolques, y no pudiera determinarse la entidad de las culpas concurrentes, cada asegurador contribuirá al cumplimiento de dichas obligaciones de conformidad con lo pactado en los acuerdos entre aseguradoras o, en su defecto, en proporción a la cuantía de la prima anual de riesgo que corresponda a cada vehículo designado en la póliza de seguro suscrita».

Como vemos, el Reglamento establece tres criterios de atribución de responsabilidad. El principal es la entidad de culpas de cada una de las partes que tiene el vehículo articulado. Si ésta no pudiera determinarse, se establece un criterio subsidiario principal, que es el acuerdo al que hayan llegado las aseguradoras y, a falta de

lugar el accidente.. Esta sentencia del TJUE dio lugar a la STS (Pleno) núm. 680/2021, de 7 de octubre de 2021, en la que el Alto Tribunal español argumentó que los daños ocasionados por la cabeza tractora al remolque están excluidos del seguro obligatorio, en virtud de lo establecido en el artículo 5 LRCSCVM. En tal sentido, el TS sostuvo que «El artículo 5.2 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor debe interpretarse en el sentido de que, en los casos de accidente de tráfico de un vehículo articulado debido a la culpa del conductor del camión-tractor, el seguro obligatorio de este no cubre los daños del semirremolque enganchado a él». En el mismo sentido se ha pronunciado recientemente la STS de 25 de abril de 2022 (rec. 4235/2017).

74. Vid. GONZÁLEZ-HABA Y GUIADO, J.M., *Seguro voluntario necesario y no necesario del automóvil*, Madrid, Dykinson, 1995, pág. 246. Indica que incluye a los vehículos articulados dentro del área del seguro múltiple, con interesantes y fundamentales diferencias.

éste, el criterio subsidiario secundario, es en proporción a la cuantía de la prima anual de riesgo que corresponda a cada vehículo designado en la póliza de seguro suscrita.

No obstante, la cuestión no es pacífica porque, además de lo indicado, se mezclan otros factores que debemos tener en cuenta: la responsabilidad del conductor⁷⁵, que maneja los dos vehículos, la responsabilidad de los propietarios de cada uno de los dos vehículos por el mantenimiento de los mismos, la responsabilidad de terceros o la de un vehículo frente al otro. Todo ello, por no hablar de la problemática que en muchas ocasiones plantea la carga transportada en los remolques o semirremolques, que puede ser elemento activo del accidente —por moverse al ir mal estibada⁷⁶— o ele-

75. Podría decirse que cuando la culpa es únicamente del conductor del vehículo articulado, no debería responder la aseguradora del remolque. Sin embargo, en ocasiones los remolques son elementos que pueden agravar la negligencia del conductor. Así lo indica las SSAAPP Barcelona (secc. 16ª), de 24 enero 2001 (AC 2001\368) y 16 mayo 2000 (JUR 2000\222813): «aunque los semirremolques carezcan de autopropulsión y autonomía de movimientos, dependiendo su gobierno del conductor del camión tractor, lo cierto es que ese gobierno comporta dificultades de importancia precisamente a consecuencia de la existencia del remolque, incidiendo en la conducción de todo el conjunto, que se torna más dificultosa y por tanto más proclive al accidente o a la agravación de sus consecuencias. La exigencia de que también los semirremolques estén provistos de seguro específico y distinto del de la cabeza tractora, abunda en la conclusión de que representan elementos potencialmente productores de riesgo, que debe ser tenido en cuenta en la ponderación de las responsabilidades de los accidentes en que intervenga. De seguirse la tesis de la sentencia de instancia, de que es un elemento pasivo sin influencia alguna en los movimientos y maniobrabilidad del conjunto, que recaerían en exclusiva en el tractor, se llegaría a la conclusión de que las aseguradoras de los remolques nunca tendrían que responder, con lo que su seguro de responsabilidad civil tendría difícil justificación».

76. Sobre esta cuestión resulta de interés la sentencia de la Audiencia Provincial de Guadalajara de 17 de diciembre de 2003 (JUR 2004\51713), en la que se analizan los daños provocados por la caída de un tronco de madera de un remolque, que dio lugar a la colisión de un vehículo contra el mismo, sufriendo daños de distinta consideración. Se demandó y condenó a la entidad

mento pasivo del mismo⁷⁷ que, sin embargo, puede ocasionar daños, como el derrame de fluidos que contamina el medio ambiente. Naturalmente, en estos casos, no sólo hablaremos de seguros obligatorios y voluntarios de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, sino también de seguros voluntarios de responsabilidad civil de la carga transportada. Como puede advertirse, determinar la responsabilidad de unos u otros en estos casos no es tarea fácil.

En todo caso, la Directiva 2021/2118, consciente de esta problemática, incorpora un nuevo artículo 15 bis a la Directiva codi-

aseguradora del vehículo mixto, por tratarse de un hecho de la circulación. Ésta, en su recurso de apelación, alegó que el accidente origen de la presente litis no puede ser considerado como derivado de la circulación del vehículo asegurado, argumentando que el siniestro se debió a una mala colocación de la carga, riesgo éste que se encuentra excluido de cobertura y del que, por tanto, no cabría responsabilizar a la entidad Vitalicio Seguros. La Audiencia Provincial, que desestimó las pretensiones de la recurrente, señaló que «nos encontramos ante un accidente derivado de la circulación y no simplemente ante un suceso provocado por la propia mercancía transportada, como de contrario se argumenta, siendo obvio que la conducción del vehículo fue el desencadenante de la caída de la carga contra la que chocó el turismo de la actora, ya que difícilmente si el camión asegurado no hubiere estado en movimiento y, por ende, circulando se habría producido el siniestro el cual, en consecuencia, no cabe atribuir sin más a la carga transportada, pues como indica la S.A.P. Toledo de 11-12-1999, admitir lo contrario implicaría suponer que la carga transportada es capaz de causar daños de forma autónoma, es decir, desvinculada del vehículo que la transporta y de la actuación de su conductor, pronunciándose en la misma línea la S.A.P. de La Coruña de 12-4-2002, al señalar que la carga se desprende porque el camión está circulando tratándose de daños causados «con motivo de la circulación», y la S.A.P. de Huelva de 20-7-1998, entre otras».

77. En la sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo, de 5 de mayo de 2008, (RJ 2008\2824), el siniestro causante el litigio vino determinado por el hecho de verse forzado el conductor del camión a frenarlo bruscamente, en una carretera francesa, con la consecuencia de que los troqueles se separaran del vehículo y cayeran al sueño, recibiendo considerables daños. Para el alto tribunal, responde de los daños la empresa que estibó deficientemente la carga.

ficada de 2009, para proteger a los perjudicados en accidentes en que esté implicado un remolque arrastrado por un vehículo. A tal efecto, en el apartado 1º dispone que en caso de accidente causado por un conjunto de vehículos formado por un vehículo que arrastra un remolque, si el remolque cuenta con un seguro de responsabilidad civil distinto, el perjudicado podrá presentar su reclamación directamente a la entidad aseguradora que haya asegurado el remolque, cuando: a) el remolque pueda ser identificado, pero no el vehículo que lo arrastraba, y b) el Derecho nacional aplicable obligue al asegurador del remolque a indemnizar.

En estos casos, la entidad aseguradora que haya indemnizado al perjudicado podrá recurrir a la entidad que haya asegurado el vehículo tractor, o al organismo a que se refiere el artículo 10, apartado 1, cuando y en la medida en que así lo disponga el Derecho nacional aplicable.

El apartado 2º de este nuevo artículo 15 bis, dispone que en caso de accidente causado por un conjunto de vehículos formado por un vehículo que arrastra un remolque, y salvo que el Derecho nacional aplicable exija al asegurador del remolque una indemnización íntegra, este informará al perjudicado, a petición de este, sin demora indebida de lo siguiente: a) la identidad del asegurador del vehículo tractor, o b) el mecanismo de indemnización previsto en el artículo 10, cuando el asegurador del remolque no pueda identificar al asegurador del vehículo tractor.

3.8. Las herramientas independientes de comparación de precios de seguros de vehículos automóviles

La Directiva 2021/2118 regula por primera vez los comparadores de precio, consciente de que cada vez más los ciudadanos europeos utilizan de forma *on line* estos mecanismos para conseguir las mejores condiciones de aseguramiento, tanto en calidad como en precio.

Como estos comparadores pueden ser imparciales e inducir a error por parte de los potenciales asegurados, el legislador comunitario quiere dotar a estos mecanismos de transparencia y fiabilidad. Por tal motivo, el apartado 1º del nuevo artículo 16 bis, señala que los Estados miembros podrán optar por certificar herramientas que permitan a los consumidores comparar gratuitamente precios, tarifas y cobertura entre prestadores del seguro obligatorio a que se refiere el artículo 3 como «herramientas independientes de comparación de precios de seguros de vehículos automóviles», si se cumplen las condiciones del apartado 2.

En dicho apartado 2 se especifican las características de estas herramientas de comparación:

- a) Será funcionalmente independiente de los prestadores del seguro obligatorio contemplado en el artículo 3 y garantizará que los prestadores de servicios reciban el mismo trato en los resultados de las búsquedas;
- b) indicará claramente la identidad de los propietarios y operadores de la herramienta de comparación;
- c) establecerá los criterios claros y objetivos en los que se base la comparación;
- d) utilizará un lenguaje sencillo e inequívoco;
- e) proporcionará información precisa y actualizada e indicará el momento de la actualización más reciente;
- f) estará abierta a todo prestador del seguro obligatorio contemplado en el artículo 3, hará disponible la información pertinente, incluirá una amplia gama de ofertas que abarque una parte significativa del mercado de seguros de vehículos automóviles y, cuando la información que se presente no proporcione una visión completa de dicho mercado, facilitará al usuario una declaración clara a tal efecto antes de mostrar los resultados;
- g) ofrecerá un procedimiento eficaz para señalar errores en la información;

- h) incluirá una declaración en el sentido de que los precios se basan en la información facilitada y no son vinculantes para los aseguradores.

3.9. Los organismos de información y la información a los perjudicados

Uno de los mecanismos de protección de las víctimas transeúntes residentes en los países del EEE, diseñado por la Cuarta Directiva de Automóviles, fue la creación de un organismo de información, para que dichas víctimas conozcan la entidad aseguradora del vehículo causante del siniestro, así como el representante de dicha entidad aseguradora en el país de residencia de la víctima para la tramitación y liquidación del siniestro en su país.

Esta función fue asignada al CCS por el artículo 24 LRCSCVM, al disponer que el CCS actuará como organismo de información en los supuestos previstos en el artículo 20.1 LRCSCVM, para suministrar al perjudicado la información necesaria para que pueda reclamar a la entidad aseguradora o a su representante para la tramitación y liquidación de siniestros.

El CCS debe informar sobre las matrículas españolas y extranjeras. En el primer caso, lo habitual es que ocurrido un siniestro por un vehículo con placa española en un país del EEE, el organismo de información extranjero recibe en su propio país una petición de consulta sobre el aseguramiento del vehículo español presuntamente causante del siniestro. Posteriormente el organismo en cuestión remite la consulta vía correo electrónico al CCS, quien debe de responder seguidamente a dicha consulta, que se remitirá por dicho medio al organismo solicitante, que a su vez dará traslado de la misma al perjudicado.

La Directiva 2021/2118, al referirse en el nuevo artículo 15 al régimen de los vehículos importados, indica que los Estados miembros velarán para que los organismos de información a que se refiere el artículo 23 del Estado miembro en el que esté matriculado

el vehículo, del Estado miembro de destino, cuando difieran, y de cualquier otro Estado miembro pertinente, como el Estado miembro en el que se haya producido un accidente o en el que resida un perjudicado, cooperen entre sí para garantizar que esté disponible la información necesaria que obre en su poder sobre el vehículo expedido de conformidad con el artículo 23.

Asimismo, la directiva 2021/2118 introduce en el artículo 23 a), un nuevo apartado 1 bis, para establecer que los Estados miembros velarán para que siempre que una póliza pierda su validez o deje de cubrir una determinada matrícula de un vehículo, las aseguradoras estarán obligadas a informar al respecto a los organismos de información de los Estados miembros.

Capítulo III

LEY APLICABLE Y JURISDICCIÓN COMPETENTE

1. LEY APLICABLE A LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN POR CARRETERA

La Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esa responsabilidad (que codifica las cinco Directiva anteriores en esta materia), no unifica los criterios de las legislaciones de los Estados miembros sobre la ley aplicable a los accidentes de circulación por carretera, ni modifica las normas de derecho internacional privado sobre atribución de competencias jurisdiccionales. Tampoco lo hace la Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del consejo de 24 de noviembre de 2021 por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE.

Por tanto, en lo que se refiere a la ley aplicable, siguen siendo de plena aplicación las normas de los Estados miembros y, en su caso, el Convenio de La Haya, de 4 mayo 1971, ratificado por

España mediante instrumento de 4 septiembre 1987, en cuyo párrafo 1º se establece su ámbito de aplicación en los siguientes términos: «El presente Convenio determina la ley aplicable a la responsabilidad civil extracontractual resultante de los accidentes de circulación por carretera, sea cual fuere la clase de jurisdicción encargada de conocer del asunto». No obstante, como después veremos, este convenio solo es aplicable, como es natural, a los países que lo han suscrito, entre los que se encuentra España.

Por otro lado, también debemos hacer referencia en este apartado al Reglamento (CE) 864/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de julio de 2007, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales, más conocido como «Roma II», que afecta a todos los Estados de la UE con la única excepción de Dinamarca (art. 1.4). Se trata de una norma que se refiere a la mayoría de las obligaciones extracontractuales, pero que para el supuesto concreto de las derivadas de accidentes de circulación transfronterizos, no contiene una normativa conflictual especial dedicada a la determinación de su ley rectora.

Hay que advertir, ya desde el principio, que el Reglamento «Roma II» da preferencia a las normas convencionales que estén en vigor en el momento de la adopción de la norma europea⁷⁸. En este sentido, de los 27 países que forman en la actualidad la UE, hay trece⁷⁹, entre los que se encuentra España, que se rigen por el Convenio de La Haya. En consecuencia, los trece países del UE que lo han suscrito no aplicarán el Reglamento Roma II para determinar la ley aplicable a los accidentes de tráfico por tratarse de una obligación internacional asumida antes de la aplicación del

78. Vid. art. 28 del Reglamento «Roma II», que dispone: «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».

79. Austria, Bélgica, República Checa, Francia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Países Bajos, Polonia, Eslovaquia, Eslovenia, Croacia y España. Como se ve, hay ausencias significativas, como Alemania, Gran Bretaña, Italia, etc.

Reglamento, mientras que el resto de Estados miembros de la Unión Europea que no son parte del Convenio aplicarán el Reglamento Roma II⁸⁰.

No obstante, pese a la prevalencia del Convenio de La Haya frente al Reglamento Roma II, las autoridades aplicarán el Reglamento en lo que respecta a las subrogaciones y repeticiones ejercitadas por las aseguradoras, bien contra otra aseguradora o contra el tercero responsable⁸¹.

Debe tenerse en cuenta, además, que esta diversidad de regímenes se ve agravada por cuanto que el Reglamento «Roma II» es una norma general sobre obligaciones extracontractuales, sin reglas concretas sobre los accidentes de circulación, mientras que el Convenio de La Haya es un instrumento específico para la ley aplicable a los accidentes de circulación⁸².

80. Vid. RODRÍGUEZ VÁZQUEZ A. «La ley aplicable a las obligaciones extracontractuales en el espacio europeo», *Revista de Derecho Patrimonial*, núm. 25/2010 2 parte Doctrina, pág. 6. Para esta autora, «La dualidad de normas y el hecho de que unos Estados miembros apliquen el Reglamento y otros un Convenio (porque no todos los Estados miembros son parte de los mismos) comprometen el objetivo inicial de Roma II de unificar las normas de conflicto en materia de obligaciones extracontractuales. Por estos motivos, la doctrina española se muestra partidaria de que nuestro país denuncie los convenios citados».

En su nota 13, señala que mantienen este criterio «Entre otros, 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, pg. 528; 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, págs. 497-504».

81. Así lo indica ESPINIELLA MENÉNDEZ, A., Las reclamaciones derivadas de accidentes de circulación por carretera transfronterizos..., op. cit., págs. 11 y 12.

82. Así lo indica, ESPINIELLA MENÉNDEZ, A., «Ley aplicable en materia de accidentes de circulación por carretera», *Revista Española de Seguros*, nº 140, noviembre 2009.

En todo caso, el perjudicado elegirá el foro que más le interese, en función de que se aplique el Convenio de La Haya o el Reglamento Roma II, aunque, como analizaremos, las diferencias entre ambos no son relevantes, al menos, en lo que se refiere a la cláusula general de ambos instrumentos, que determina que la ley aplicable será la del lugar del accidente (arts. 3 del Convenio de La Haya y 4 del Reglamento Roma II). La diferencia, aunque no sustancial, estará en las excepciones que se establecen en cada uno de ellos.

1.1. El Convenio de La Haya de 4 de mayo de 1971

1.1.1. Aplicación de la *lex loci*

Como he señalado, este convenio determina la ley aplicable a la responsabilidad civil extracontractual resultante de los accidentes de circulación por carretera, sea cual fuere la clase de jurisdicción encargada de conocer del asunto. Por tanto, a diferencia del Reglamento Roma II, se trata de un convenio específico sobre la ley aplicable a los accidentes de circulación transfronterizos.

Los Estados parte en Convenio de La Haya de 4 mayo 1971 son los siguientes: Austria: 3 de junio de 1975, Bélgica: 3 de junio de 1975, Bielorrusia: 7 de abril de 2001, Bosnia-Herzegovina: 16 de diciembre de 1975, Croacia: 16 de diciembre de 1975, Eslovaquia: 11 de julio de 1976, Eslovenia: 16 de diciembre de 1975, España: 21 de noviembre de 1987, Francia: 3 de junio de 1975, Letonia: 11 de febrero de 2001, Lituania: 15 de febrero de 2003, Luxemburgo: 13 de diciembre de 1980, Marruecos: 25 de junio de 2010, Montenegro: 16 de diciembre de 1975, Países Bajos: 30 de diciembre de 1978, Polonia: 8 de septiembre de 2003, República Checa: 11 de julio de 1976, Antigua República Yugoslava de Macedonia: 16 de diciembre de 1975, Serbia: 16 de diciembre de 1975 y Suiza: 2 de enero de 1987.

Al igual que lo hacen la práctica totalidad de los ordenamientos internos en cuanto a la ley aplicable para las obligaciones extracon-

tractuales⁸³, el convenio establece en su artículo 3, como regla general, el criterio de la *Lex loci*, al señalar que: «la Ley aplicable será la ley interna del Estado en cuyo territorio haya ocurrido el accidente».

Como vemos, el Convenio de La Haya no añade nada nuevo en este ámbito, porque utiliza el mismo criterio que el seguido por los ordenamientos internos de los países. La novedad del convenio está en las excepciones que establece a este principio general en sus artículos 4 al 6, que utiliza distintos criterios, como el de la ley del Estado de matriculación del vehículo, o el de la *lex damni* o Ley del país de residencia de las víctimas o perjudicados, si se dan determinadas circunstancias y elementos en el accidente.

1.1.2. Las excepciones a la aplicación de la *lex loci*

El convenio establece en su artículo 4 que cuando en el accidente intervenga un solo vehículo, matriculado en un Estado distinto de aquel en cuyo territorio haya ocurrido el accidente, para determinar la responsabilidad, se aplicará la ley interna del Estado en que el vehículo esté matriculado:

- i. respecto al conductor, el poseedor, el propietario o cualquier otra persona que tenga un derecho sobre el vehículo, independientemente de su lugar de residencia habitual;
- ii. 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 y
- iii. 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.

83. Así lo indica el art. 10.9 de nuestro Código Civil, que establece: «Las obligaciones no contractuales se regirán por la ley del lugar donde hubiere ocurrido el hecho de que deriven».

En caso de ser varias las víctimas, la ley aplicable se determinará por separado con respecto a cada una de ellas.

Pensemos, por ejemplo, en un supuesto que se da con relativa frecuencia: vehículo matriculado en España, que tiene un accidente en Marruecos al salirse solo de la carretera y sufre lesiones un ocupante del mismo. En este caso, se aplicaría la ley española, si el ocupante tuviera su residencia habitual en España, siempre que el vehículo estuviera asegurado.

Sobre un supuesto de esta naturaleza se ha pronunciado recientemente la Sala 1ª del TS, en STS nº 37/2021, de 1 de febrero de 2021. Los hechos que dan lugar a esta resolución tienen que ver, precisamente, con el accidente de un vehículo ocurrido en Marruecos, conducido por D. Benigno, al volcar dicho vehículo sin intervención de ningún otro. El vehículo tenía matrícula española y estaba asegurado en una entidad también española. Como consecuencia del accidente fallecieron dos ocupantes y resultó lesionada otra ocupante del vehículo.

A raíz de estos hechos, los herederos de los dos fallecidos y la lesionada interpusieron una demanda de responsabilidad en el Juzgado de Primera Instancia nº 5 de Cartagena, que examinó y consideró que los tribunales españoles gozaban de jurisdicción para el conocimiento del proceso, por aplicación de lo dispuesto en el art. 22 de la Ley Orgánica del Poder Judicial.

En consecuencia, el problema que se plantea en este caso es la determinación de la ley aplicable, al intervenir en el accidente elementos extranjeros y ser de aplicación el Convenio de La Haya de 1971. Se daba la circunstancia de que uno de los fallecidos tenía residencia en España, mientras que el otro fallecido y la lesionada tenían residencia en Marruecos.

Por ello, el juzgado de primera instancia, en aplicación de las excepciones del artículo 4 del convenio, indemnizó a los perjudicados del fallecido residente en España con la ley española, mientras que los perjudicados del fallecido residente en Marruecos y la lesionada marroquí, fueron resarcidos en virtud de la normativa de dicho país.

No se aplicaron los intereses de demora del artículo 20 de la LCS, con el argumento de la existencia de serias dudas sobre la condición de residentes de los demandados y por ende de la aplicación de la normativa aplicable. Se condenó, no obstante, al pago de los intereses de demora ordinarios desde la fecha de la demanda y, desde la sentencia, los intereses procesales del artículo 576 de la LEC. Se señaló que la normativa marroquí exige que se acredite la existencia de perjuicios por el retraso o impago de la aseguradora, sin que exista prueba al respecto. Tampoco se acordó imponer las costas procesales, dada la existencia de serias dudas de hecho y de derecho, así como la estimación parcial de la demanda.

Contra dicha sentencia, se interpusieron recursos de apelación por parte de los herederos de los dos fallecidos, así como por parte de la lesionada. En ellos, se cuestionaba la sentencia del juzgado, en cuanto no había aplicado la legislación española para el resarcimiento del daño sufrido, así como en lo que respecta a la aplicación de los intereses del artículo 20 de la LCS.

Dicho recurso fue desestimado por la Audiencia Provincial de Murcia, al entender la Sala que se había aplicado correctamente el Convenio de La Haya.

Contra la sentencia de la Audiencia se interpusieron por los demandantes recursos extraordinarios por infracción procesal y casación.

En lo que ahora nos interesa, el recurso de casación de los perjudicados por el fallecido al que se le había aplicado el derecho español, por tener su residencia en nuestro país, pretendía que se condenara a la entidad aseguradora a los intereses del artículo 20 LCS. La Sala estima el recurso, al entender que, en virtud de la regla 8ª de dicho artículo, no hay causa justificada para que la aseguradora no haya abonado antes la indemnización correspondiente, puesto que «la mera circunstancia de judicializarse la reclamación, ante la negativa de la aseguradora de hacerse cargo del siniestro, no puede dejar sin efecto la aplicación del art. 20 de la LCS, pues en tal caso su juego normativo quedaría desvirtuado y su aplicación subordinada a la oposición de las compañías de seguro».

Respecto al recurso de casación de los perjudicados por el fallecido residente en Marruecos y la lesionada también residente en este país, a los que se les había aplicado la legislación marroquí, los recurrentes consideran que era aplicable la ley española dado que el conductor, al producirse el accidente, tenía su residencia habitual en España.

Para la Sala, en este caso, sería aplicable el artículo 4 del Convenio de La Haya que establece «Cuando en el accidente intervenga un solo vehículo, matriculado en un Estado distinto de aquél en cuyo territorio haya ocurrido el accidente, la ley interna del Estado en que el vehículo esté matriculado, será aplicable para determinar la responsabilidad: (...) respecto de una víctima que viajaba como pasajero, si tenía su residencia habitual en un Estado distinto de aquél en cuyo territorio haya ocurrido el accidente». Es decir, que solo sería aplicable la Ley española —ley de matriculación del vehículo—, si los ocupantes tuvieran residencia en un país distinto de aquél en el que hubiera ocurrido el accidente».

Comoquiera que uno de los fallecidos y la lesionada, ocupantes del vehículo, tenían su residencia en Marruecos, no se aplica la legislación del país de matriculación del vehículo, sino la del lugar del accidente. En definitiva, para la Sala, lo que el convenio establece es que, en los accidentes en los que están involucradas varias víctimas (conductor, propietario, ocupantes, transeúntes...), la ley aplicable se determinará por separado en relación con cada uno de ellos, según las reglas establecidas en los tres específicos supuestos contemplados en dicha norma internacional.

Sin embargo, si hubiera varios vehículos en el accidente, solo se aplicaría este criterio al que acabamos de aludir de aplicación de la ley del país de matriculación del vehículo, si todos los vehículos implicados estuvieran matriculados en el mismo Estado. Obviamente este supuesto es menos frecuente.

Por otro lado, el artículo 5 del convenio se refiere a los daños producidos en los bienes transportados en el vehículo por parte de los ocupantes; disponiendo que la ley aplicable en virtud de los artículos 3 y 4 a la responsabilidad con respecto al pasajero regirá

también la responsabilidad por los daños producidos en los bienes transportados por el vehículo que pertenezcan al pasajero o hayan sido confiados a su cuidado.

El apartado 2 de dicho artículo se ocupa de los daños producidos a los bienes transportados por el vehículo distintos de los previstos en el párrafo precedente, indicando que, en virtud de lo previsto en los artículos 3 y 4, regirá la ley con respecto al propietario del vehículo.

El apartado 3º establece la ley aplicable a la responsabilidad por los daños producidos en los bienes que se encontraren fuera del o de los vehículos, que será la ley del Estado en cuyo territorio hubiere ocurrido el accidente. Sin embargo, la responsabilidad por los daños en los efectos personales de la víctima que se encontrare fuera del o de los vehículos se regirá por la ley interna del Estado en el cual el o los vehículos estén matriculados, cuando dicha ley sea aplicable a la responsabilidad con respecto a la víctima en virtud del artículo 4.

Finalmente, el artículo 6 establece que en el caso 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.

1.1.3. Otros aspectos relacionados con el accidente

En cuanto a las normas aplicables sobre circulación y seguridad vial, es importante mencionar que el Convenio de La Haya prevé en su art. 7, que «Cualquiera que sea la ley aplicable, para determinar la responsabilidad se deberán tener en cuenta las normas sobre circulación y seguridad que estuvieren en vigor en el lugar y momento del accidente». El convenio dice «se deberán tener en cuenta» y no «se aplicarán», con lo que se plantea la duda del alcance de la primera expresión. Pensamos que lo más razonable es considerar que las normas sobre

tráfico, circulación y seguridad vial aplicables serán en todo caso las del país de acaecimiento del siniestro⁸⁴.

El artículo 8 se refiere a las cuestiones relativas a la responsabilidad civil que están dentro del convenio, elaborando una lista amplia en la que se incluyen todos los elementos de la responsabilidad que deben ser tratados por la Ley que se aplique, según los criterios indicados⁸⁵. De esta lista, quedarían fuera, las cuestiones relativas al seguro de responsabilidad civil⁸⁶, así como otras relativas al ámbito penal y administrativo, según he indicado en este último caso.

En tal sentido, en ocasiones se plantean problemas relacionados con la litispendencia, por cuanto que, pese a que se puede dar una de las excepciones del convenio y aplicar, por ejemplo, la ley española, puede ocurrir que se estén juzgando los mismos hechos, por

84. Así lo interpreta: FERNÁNDEZ MARTÍN, M.J., «Las oficinas nacionales de seguro (*Bureaux*). Los Convenios Inter-Bureaux», Cap. IX, 1ª parte, en REGLERO CAMPOS, L.F. (Director)/ BADILLO ARIAS, J.A. (Coord.), *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*, Cizur Menor (Navarra), Aranzadi, 3ª edición, 2013, pág. 1402.

85. Esta lista contiene los siguientes elementos: 1. las condiciones y el alcance de la responsabilidad; 2. las causas de exoneración, así como toda limitación y distribución de responsabilidad; 3. la existencia y la índole de los daños indemnizables; 4. las modalidades y la cuantía de la indemnización; 5. la transmisibilidad del derecho a indemnización; 6. las personas que tengan derecho a indemnización por daños que hayan sufrido personalmente; 7. la responsabilidad del comitente por causa de su encargado;

8. las prescripciones y caducidades por expiración de un plazo, con inclusión del comienzo, la interrupción y la suspensión de los plazos.

86. No obstante, respecto al seguro de responsabilidad civil, el art. 9 del Convenio reconoce el derecho de los perjudicados de poder ejercitar la acción directa contra el asegurador, en determinados supuestos: i) si ese derecho le es reconocido por la ley aplicable conforme a lo dispuesto en los artículos 3, 4 ó 5; ii) Si la ley del Estado en que estuviere matriculado el vehículo, aplicable conforme a los artículos 4 ó 5, no reconociera este derecho, podría no obstante ser ejercitado siempre que estuviere admitido por la ley interna del Estado en cuyo territorio hubiere ocurrido el accidente y iii) si ninguna de estas leyes reconociera este derecho, podría ejercitarse caso de estar admitido por la Ley del Contrato de Seguro.

haberse iniciado actuaciones penales en el país donde ha ocurrido el accidente, que es distinto al de matriculación del vehículo y residencia de sus ocupantes.

Este es el accidente analizado en la Sentencia nº 13/2012, de 13 de enero de 2012, de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 16ª). En este caso, se produce el fallecimiento de pasajero al caer al mar el vehículo en el que viajaba cuando lo subían a un barco en Tánger. El vehículo estaba matriculado en España y el ocupante fallecido era residente español, por lo que la ley aplicable era la española, porque así lo dispone las excepciones previstas en el Convenio de La Haya, según acabamos de ver.

Se pretendió en la demanda que los actores, padres y esposa del fallecido, fuesen indemnizados en la suma de 239.602,6 euros, determinada conforme a la legislación marroquí, o subsidiariamente, de aplicarse la legislación española, en 154.809,37 euros⁸⁷, ambas cantidades a distribuir entre los citados herederos. En la audiencia previa la parte demandante renunció a ampararse en la normativa de Marruecos y solicitó la aplicación de la española. El Juzgado estimó la demanda y fijó las indemnizaciones conforme a lo dispuesto en la ley marroquí, que entendió aplicable por haber ocurrido los hechos en el país vecino.

La aseguradora demandada insiste en su recurso de apelación en que estamos ante un supuesto de cosa juzgada, pues en Tánger se inició un proceso de índole penal, en el que se reclamaron y fijaron las indemnizaciones correspondientes para los mismos que ahora demandan en España.

Según la sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, el Juzgado ya consideró la cuestión y desestimó la petición de sobreseimiento del proceso porque la documentación presentada no cumplía los requisitos establecidos en el Convenio de Cooperación

87. Aunque en el texto de la sentencia se indican esas cantidades, supongo que será al revés: 239.602,6, aplicando legislación española y 154.809,37 euros, según la legislación marroquí.

Judicial entre España y Marruecos. En esta segunda instancia la cuestión se plantea de nuevo, pues la aseguradora condenada funda su recurso exclusivamente en el argumento de la cosa juzgada, habiendo aportado en defensa de su tesis copia de una sentencia del Tribunal de Apelación de Tánger, que confirmó la que se había dictado en primera instancia confiriendo determinadas indemnizaciones por razón de estos hechos; documento que fue admitido por la Audiencia Provincial, con la oposición de la parte demandante.

La Sala, en lo que respecta a la cosa juzgada, comparte el criterio del Juzgado en este punto, porque no se han cumplido los requisitos que exige dicho convenio para que pueda estimarse la cosa juzgada de la sentencia marroquí. No obstante, la Audiencia Provincial de Barcelona indica que ha de considerarse existente el proceso penal en Marruecos, pues aunque la documentación presentada sea insuficiente para apreciar la excepción de cosa juzgada, sí es suficiente para considerar que el proceso existe realmente, lo que por otra parte no se niega por la parte demandante.

En definitiva, la sentencia considera que el proceso seguido en Tánger, no puede fundar la desestimación de la demanda sin entrar en el fondo de la misma por razón de cosa juzgada ni tampoco por razón de litispendencia, porque, aunque es apreciable de oficio, lo cierto es que no conocemos en qué fecha deben entenderse producidos conforme al derecho marroquí los efectos de la litispendencia del proceso penal respecto a la cuestión civil indemnizatoria acumulada en el mismo, de modo que, aunque es lógico que el proceso penal se iniciase antes que el nuestro, no puede afirmarse si cuando el proceso se inició en España ya estaba ejercitada la acción civil en el proceso seguido en Marruecos.

De este modo, la Sala entra a valorar el fondo del asunto, sosteniendo que, en virtud de las excepciones establecidas en el artículo 4 del Convenio de La Haya, debe aplicarse la ley española, por cuanto el único vehículo involucrado en el accidente tenía matrícula española y el ocupante fallecido era residente español.

1.1.4. Aplicación del Convenio de La Haya por parte de los tribunales españoles

No se puede decir que la aplicación de las normas de este convenio haya sido pacífica y no haya estado exenta de problemas de toda índole. El primero de ellos, puede ser las dificultades técnicas de la prueba y conocimiento del derecho de los demás países signatarios del convenio. Ha habido una inercia judicial a rechazar la aplicación de un derecho distinto al de su fuero, aplicando la Ley y el sistema español con absoluto desprecio de las normas del convenio⁸⁸.

En algunas ocasiones, se ha utilizado el Convenio de La Haya que, como venimos diciendo, solo se refiere a la determinación de la Ley aplicable, para establecer la jurisdicción competente. Ejemplo de ello es la Sentencia de la AP de Barcelona (Sección 16^a), de 16 de junio de 2005 y el Auto de la AP de Madrid (sección 21^a) de 18 de diciembre de 2007.

En el primer caso, se trataba de un accidente ocurrido en Marruecos, en el que fallece la ocupante de un vehículo con matrícula española. El actor, marido de la fallecida, ejercitó en España la acción directa contra la entidad aseguradora.

La entidad aseguradora, que había sido condenada en primera instancia, argumenta en su recurso de apelación que para determinar la competencia judicial debe acudir a al Convenio de La Haya. Para la Audiencia Provincial, el vehículo en el que ocurrió el accidente estaba matriculado en España, y la víctima, la esposa del actor, tenía en España su residencia a la vista de la documentación aportada, por lo que la jurisdicción española puede entrar a conocer de la reclamación planteada por el actor.

88. Vid. FERNÁNDEZ MARTÍN, M.J., «Las oficinas nacionales de seguro (Bureaux). Los Convenios Inter-Bureaux», Cap. IX, 1^a parte, en REGLERO CAMPOS, L.F. (Director)/ BADILLO ARIAS, J.A. (Coord.), *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro, Cizur Menor (Navarra)*, Aranzadi, 3^a edición, 2013, pág. 1404.

En el segundo caso, el Auto de la Audiencia Provincial de Madrid (sección 21ª) de 18 de diciembre de 2007, los hechos son similares al comentado anteriormente. Se trata de un accidente ocurrido en Marruecos, en el que las víctimas del accidente tenían residencia en España y los vehículos intervinientes estaban también matriculados en España. En este caso, cambia el razonamiento de la Audiencia Provincial de Madrid en el siguiente sentido: *«la jurisdicción española es la competente para resolver el litigio habido entre las partes al estar matriculados en España los dos vehículos que intervinieron en el accidente ocurrido en Rabat —Marruecos— de conformidad con lo dispuesto en el Convenio de La Haya de 4 de mayo de 1971, artículo 36 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, siendo competente para resolver los tribunales civiles»*⁸⁹.

Otro de los problemas que se plantean en la práctica, tal vez el principal, es la litispendencia. Pensemos que en este tipo de accidentes es frecuente que se sigan actuaciones penales, que pueden haber concluido o no cuando se interpone la demanda en otro país, en las que se puede haber entrado también en la determinación de las responsabilidades civiles, bien en estos procedimientos penales, bien demandando por la vía civil en el país de ocurrencia.

Posteriormente, por no estar de acuerdo con la cantidad otorgada o por plantearse problemas de ejecución de la sentencia, se demanda en el país de residencia de las víctimas. Es el caso de la Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 16ª), de 13 enero de 2012, en el que se reclama en España por el fallecimiento de un ocupante de un vehículo de matrícula española, que había caído al mar mientras embarcaba en el Puerto de Tánger, que he comentado en el apartado anterior.

89. Ha habido resoluciones que han corregido este error, de confundir el derecho aplicable con la jurisdicción competente, como Auto número 41/2008 de la AP Madrid (Secc. 20ª) de 28 de enero y la Sentencia nº 299/2008 de la AP Las Palmas (Sección 4ª) de 30 de junio de 2008, que rechazan la aplicación del Convenio de La Haya para resolver el problema relativo a la determinación de la competencia judicial.

El Tribunal Supremo, en STS nº 722/2009 de 23 marzo de 2010, defiende, con buen criterio, la aplicación del derecho extranjero, en este caso suizo, al asunto analizado. Se trataba de un accidente ocurrido en España, en el que el único vehículo implicado estaba matriculado en Suiza y el tomador del seguro era residente de este país. El alto tribunal, considera de aplicación el art. 4 del Convenio de La Haya, que establece la aplicación del derecho suizo. En este sentido, es relevante la argumentación de la Sala, al indicar: *«Como consecuencia el derecho extranjero no tiene que ser alegado en el proceso por las partes para que el Juez deba tener en cuenta la designación que de él efectúa la norma de conflicto, por más que ello sea para darle el tratamiento procesal que corresponda. Lo que han de alegar las partes son hechos que, por la concurrencia de elementos extranjeros, se subsuman bajo la previsión de esta norma. Basta con tal alegación para que, como efecto de dicha norma, se considere que el litigio debe resolverse según el derecho extranjero en la misma designado»*.

Finalmente, debemos indicar que el Convenio de La Haya se aplica con independencia de que el otro Estado donde haya ocurrido el accidente lo tenga o no suscrito. Basta con que lo haya suscrito el país de la víctima que lo alega, tal como se establece en su artículo 11, que dispone: *«La aplicación de los artículos 1 al 10 del presente Convenio no depende de condición alguna de reciprocidad. El Convenio de aplicará aun cuando la ley aplicable no sea la de un Estado contratante»*.

Este es el caso de accidente resuelto en la comentada Sentencia nº 13/2012, de 13 de enero de 2012, de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 16ª). Para la Sala, el convenio es aplicable por los tribunales españoles sin sujeción a «condición alguna de reciprocidad», según dispone su artículo 11, lo cual significa que para que los países miembros del tratado lo apliquen no es preciso que sea aplicado también por el otro país que, en el caso de que se trate, guarde relación con los hechos. Se aplica, añade el artículo 11, incluso aunque la ley designada como aplicable por el convenio no sea la de un estado contratante. En definitiva, lo que hace la convención internacional es innovar el derecho interno de nuestro país,

como ocurre, en general, con los tratados internacionales conformes al artículo 96 de la Constitución.

Sin embargo, la jurisprudencia española no siempre acierta con respecto a la prevalencia del Convenio de La Haya sobre el Reglamento Roma II y sobre la aplicación del convenio, aunque no está suscrito por uno de los países involucrados en el accidente. Este es el caso analizado en la reciente sentencia nº 167/2020 de la Audiencia Provincial de Barcelona de 19 de junio de 2020⁹⁰.

Se trata de una colisión de dos camiones en Portugal, siendo uno de ellos portugués y otro español. El propietario del vehículo español interpuso demanda en España contra Van Ameyde España SA, que era el representante para la tramitación y liquidación de siniestros de la aseguradora portuguesa del otro camión interviniente en el accidente (Açoreana Seguros)⁹¹.

90. Sobre esta resolución, vid. comentario de LAFUENTE SÁNCHEZ R, «La compleja aplicación de las normas de conflicto por los tribunales españoles en supuestos de accidentes de tráfico transfronterizos», en *Revista de Responsabilidad civil y Seguro*, editada por Inese, nº 10, noviembre de 2020, págs. 27 y ss. Por este autor «La reciente sentencia de la Sección Primera de la Audiencia Provincial de Barcelona de 19 de junio de 2020 pone de manifiesto, una vez más, estas dificultades y me va a permitir analizar y clarificar algunos de los principales aspectos que abarca la disciplina de Derecho internacional privado como sector del ordenamiento jurídico español encargado de regular las situaciones privadas internacionales, a saber, la competencia judicial internacional de nuestros tribunales, a la luz del Reglamento Bruselas I bis2 la determinación de la ley aplicable en materia de responsabilidad extracontractual derivada de un accidente de circulación con elemento extranjero, al socaire de las normas de conflicto previstas en el Reglamento Roma II relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales3 y en el Convenio de La Haya de 1971, sobre la ley aplicable en materia de accidentes de circulación por carretera; y los aspectos relacionados con la prueba y aplicación del derecho extranjero por parte de nuestros tribunales y, en su defecto, de aplicación subsidiaria del derecho español».

91. Más adelante analizaremos la legitimación de los representantes para la tramitación y liquidación de siniestros de las entidades extranjeras.

No valoramos la competencia jurisdiccional —que lo haremos en el apartado correspondiente— ni la legitimación pasiva para ser demandado del representante para la tramitación y liquidación de siniestros en España de la aseguradora portuguesa. Tan solo analizaremos la ley aplicable a este caso, teniendo en cuenta que España tiene suscrito el Convenio de la Haya.

Ni el Juzgado de 1ª Instancia nº 28 de Barcelona, que conoció el accidente en primera instancia, ni la Audiencia Provincial de Barcelona, discuten su competencia para conocer este asunto. En cuanto a la ley aplicable, ambas partes están de acuerdo en que la determinación del derecho aplicable debe ser regulado por el Convenio de la Haya, que consideran es de aplicación preferente, dado su carácter específico sobre el Reglamento Roma II.

La parte demandada cita en apoyo de esta consideración la sentencia del Tribunal Supremo número 722/2009 de 23 de marzo, olvidando que esta resolución se refiere a Suiza, país que, al no ser miembro de la UE, no le es de aplicación el Reglamento, lo que, en todo caso, justifica la aplicación en el caso particular del convenio citado de 4 de mayo de 1971.

La Audiencia Provincial de Barcelona, refiriéndose al sistema de fuentes de Derecho internacional privado que establece el derecho español, distingue entre normas de origen institucional, convencional e interno, para concluir que las normas de origen institucional prevalecen sobre las normas de origen convencional y las de origen estatal y que, a su vez, las normas de origen convencional prevalecen sobre las de origen estatal. De este modo, entiende —a mi juicio, erróneamente—, que un Reglamento de la UE siempre prevalecerá sobre un convenio ya que, de lo contrario, se originarían muchas situaciones en las que los Estados miembros incumplirían los Reglamentos de la UE invocando una convención particular, o inclusive su derecho interno, provocando inseguridad jurídica y vulnerando así la comunidad de Derecho que conforma la Unión Europea.

Asimismo, la sentencia añade que el principio de especialidad que citan las partes y acoge la resolución de instancia no puede ser

aplicado a la presente situación puesto que una Convención, por muy específica y particular que sea, nunca puede derogar o contradecir un Reglamento, por las razones antes explicadas.

La Audiencia se olvida de lo previsto en el artículo 28 del propio Reglamento Roma II, que establece la prelación de los convenios internacionales firmados por los Estados miembros sobre el propio Reglamento⁹².

Otro argumento de la sentencia —a mi juicio, también erróneo— es que no debe aplicarse el Convenio de la Haya, puesto que Portugal, donde ocurre el accidente, no ha ratificado dicho convenio. También se olvida la Sala de lo previsto en el artículo 11 del convenio, que establece su aplicación si ha sido suscrito por uno solo de los países involucrados en el accidente.

En cambio, la sentencia de la misma Audiencia Provincial de Barcelona nº 371/2020 de 23 de diciembre de 2020, establece la prevalencia del Convenio de la Haya sobre el Reglamento Roma II. Se trata de una acción de repetición de Allianz contra Mapfre, por un accidente ocurrido en Francia entre un vehículo español, asegurado en Allianz y un vehículo polaco, asegurado en la entidad Warta, de la que Mapfre era representante en España.

La demanda se produce pasado el año desde que Allianz pagó a su asegurado. Así, la actora pretende que se aplique el Derecho francés, que establece un plazo de prescripción de 5 años, mientras que la demandada alega la aplicación del Derecho español, cuyo plazo de prescripción es de un año. La sentencia de primera instancia entiende aplicable el Derecho español, por lo que desestima la demanda por prescripción, motivo por el que la actora recurre en apelación.

92. En este sentido, el artículo 28 del Reglamento Roma II dispone: «El presente Reglamento no afectará a la aplicación de los convenios internacionales en que sean parte uno o más Estados miembros en la adopción del presente Reglamento y que regulen los conflictos de leyes en materia de obligaciones extracontractuales».

El debate se centra en que la parte actora entiende aplicable la ley francesa con arreglo al artículo 4 del Reglamento del Reglamento Roma II; mientras que la parte demandada, apuntando un criterio asumido en la sentencia apelada, defiende la aplicación de la ley española con arreglo a las excepciones que plantea el artículo citado.

Sin embargo, para la Sala, que estima el recurso de la actora, la norma de Derecho internacional privado que resuelve esta cuestión no está acertadamente apuntada por los litigantes. Sostiene que en materia de accidentes de circulación resulta de aplicación preferente el Convenio de La Haya sobre la ley material aplicable a los accidentes de circulación, del que son parte España y Francia.

En tal sentido, la Sala argumenta en su fundamento de derecho sexto que el artículo 3 del Convenio de La Haya de 4 de mayo de 1971 deja bien claro que «la Ley aplicable será la ley interna del Estado en cuyo territorio haya ocurrido el accidente», que en este caso sería la ley francesa, cuyo plazo de prescripción es de 5 años.

1.2. El Reglamento (CE) nº 864/2007 del Parlamento y del Consejo de 11 de julio de 2007 relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales («Roma II»)

1.2.1. Introducción

El Reglamento (CE) 864/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de julio de 2007, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales, conocido como «Roma II», obliga a todos los Estados de la UE con la única excepción de Dinamarca (art. 1.4) y se refiere a la mayoría de las obligaciones extracontractuales.

Como he indicado, no contiene una norma conflictual especial para los accidentes de circulación, pero debe entenderse que se encuentran dentro de las obligaciones extracontractuales por de

daños producidos a terceros, como también lo están las derivadas de contaminación del medio ambiente, delitos, agresiones contra la propiedad ajena, etc.⁹³.

Por tanto, aunque los accidentes de circulación por carretera no sean objeto de una norma especial en el reglamento, es evidente que el mismo establece un régimen uniforme aplicable también en esa materia, si bien no rige en este ámbito en España, mientras nuestro país continúe siendo parte del Convenio de La Haya, por cuanto que el artículo 28.1 del Reglamento «Roma II» establece: «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»⁹⁴.

En todo caso, cuando sea aplicable el reglamento en la determinación del derecho que debe prevalecer, hay que tener en cuenta, como una novedad importante de esta norma comunitaria, la previsión en su artículo 14 de la autonomía de las partes, quienes podrán convenir someter la obligación extracontractual a la ley que elijan, mediante un acuerdo posterior al hecho generador del daño, o bien cuando todas las partes desarrollen una actividad comercial, también mediante un acuerdo negociado libremente antes del hecho generador del daño.

En cuanto a la protección de los terceros, el artículo 14.1 *in fine* dispone que «La elección deberá manifestarse expresamente o re-

93. Así lo indica, CALVO CARAVACA, A.L., CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., «El Reglamento «Roma II»: Reglas generales sobre determinación de la ley aplicable a las obligaciones Extracontractuales», *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, n.º 712, pág. 838.

94. Vid. DE MIGUEL ASENSIO, P.A., «El régimen comunitario relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales», *Revista Española de Seguros*, 2009, n.º 140, que añade: «La ausencia de un régimen especial implica que el tratamiento de esta materia en el Reglamento viene determinado por la aplicación básicamente de los artículos 14 y 4, siendo previsiblemente en el sector de los accidentes de circulación por carretera donde el artículo 4 será de aplicación más frecuente en aquellos Estados miembros que no son parte del Convenio de La Haya».

sultar de manera inequívoca de las circunstancias del caso y no perjudicará los derechos de terceros». Parece que esta protección de los terceros está relacionada con la posibilidad que estos tienen de ejercitar la acción directa contra el asegurador de la persona responsable para reclamarle el resarcimiento de los daños, si así lo dispone la ley aplicable a la obligación extracontractual o la ley aplicable al contrato de seguro, tal como prevé el artículo 18 del Reglamento Roma II. Sin embargo, si ninguna de esas leyes lo permitiese, las partes no podrían elegir otra ley que posibilitara a la víctima ejercer la acción directa contra el asegurador⁹⁵.

En cuanto a lo que debe entenderse por obligación extracontractual, el considerando 11 establece que este concepto de obligación extracontractual varía de un Estado miembro a otro. Por ello, a efectos del presente Reglamento, la noción de obligación extracontractual deberá entenderse como un concepto autónomo. Las normas de conflicto de leyes contenidas en el presente Reglamento deben aplicarse también a las obligaciones extracontractuales basadas en la responsabilidad objetiva.

El reglamento, pese a declarar que la noción de obligación extracontractual debe tener un carácter autónomo, no establece una definición concreta sobre lo que debe entenderse por dicha obligación. Tan solo el artículo 1.1 nos dice que el presente reglamento se aplicará a las obligaciones extracontractuales en materia civil y mercantil, en las situaciones que comportan un conflicto de leyes y que no se aplicará, en particular, a las materias fiscales, aduaneras y administrativas ni a los casos en que el Estado incurra en responsabilidad por acciones u omisiones en el ejercicio de su autoridad.

No obstante, en el párrafo 2 del citado artículo se excluyen algunas obligaciones extracontractuales civiles y mercantiles: «a)

95. Así lo indica RODRÍGUEZ VÁZQUEZ A. «La ley aplicable a las obligaciones extracontractuales en el espacio europeo», op. cit., pág. 9, cuya nota 19 se refiere a «JIMÉNEZ BLANCO, P., «El régimen de las acciones directas en el Reglamento de Roma II», *Anuario español de Derecho internacional privado*, t. VII, 2007, págs. 287-313».

las obligaciones extracontractuales que se deriven de relaciones familiares y de relaciones que la legislación aplicable a las mismas considere que tienen efectos comparables, incluida la obligación de alimentos; b) las obligaciones extracontractuales que se deriven de regímenes económicos matrimoniales, de regímenes económicos resultantes de relaciones que la legislación aplicable a las mismas considere que tienen efectos comparables al matrimonio, y de testamentos y sucesiones; c) las que se deriven de letras de cambio, cheques y pagarés, así como de otros instrumentos negociables en la medida en que las obligaciones nacidas de estos últimos instrumentos se deriven de su carácter negociable; d) las obligaciones extracontractuales que se deriven del derecho de sociedades, asociaciones y otras personas jurídicas (constitución, registro, disolución...); e) las que se deriven de la relaciones entre los fundadores, administradores y beneficiarios de un trust creado de manera voluntaria; f) las obligaciones extracontractuales que se deriven de un daño nuclear; g) las obligaciones extracontractuales que se deriven de la violación de la intimidad o de los derechos relacionados con la personalidad; en particular, la difamación».

1.2.2. Aplicación de la ley del país donde se produce el daño

En el supuesto en el que las partes no hayan optado por elegir el derecho aplicable, éste debe determinarse de acuerdo con lo previsto en su artículo 4, que establece una regla general que viene matizada por la introducción de determinadas excepciones.

La regla general establecida en el apartado primero del artículo 4 es la siguiente: «Salvo disposición en contrario del presente Reglamento, la Ley aplicable a una obligación extracontractual que se derive de un hecho dañoso es la del país donde se produce el daño, independientemente del país donde se haya producido el hecho generador del daño y cualesquiera que sean el país o los países en que se producen las consecuencias indirectas del hecho en cuestión».

Como puede verse, esta regla general contrapone o distingue «País donde se produce el daño» (*lex loci damni*) y «País donde se haya producido el hecho generador»⁹⁶. De este modo, podría entenderse que en la mayoría de los supuestos, y aquí deben incluirse los daños derivados de accidentes de tráfico, la ley aplicable será la del país donde se sufre el daño que, normalmente, coincidirá con el país de residencia de la víctima.

No obstante, parece que esta distinción está pensada para daños de otro tipo: medioambientales, productos defectuosos, contaminación, etc. En cambio, no vemos claro que esta distinción, por la que se asimile «país donde se produce el daño» con «país en el que residen las víctimas», a efectos determinar el derecho aplicable, sea válida para los accidentes de circulación.

No lo entiende así, por ejemplo, la Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra (Sección 3ª), de 6 de noviembre de 2012. Se trata de un accidente en Portugal, en el que resultaron lesionados el conductor y el ocupante de un vehículo español, que había colisionado con un portugués, siendo éste responsable de accidente. Para la Sala, la lectura del artículo 4 del Reglamento «Roma II» ratifica la acertada interpretación del Juez *a quo*, pues esta disposición establece como norma general la aplicación de la ley del país donde se produce el daño, en este caso Portugal⁹⁷.

96. Para CALVO CARAVACA, A.L., CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., «El Reglamento «Roma II»: Reglas generales sobre determinación de la ley aplicable a las obligaciones Extracontractuales», *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, nº 712, pág. 881, «se trata del tradicional criterio *Lex Loci Delicti Commissi* (= Ley del lugar donde ha ocurrido el hecho ilícito), si bien concretada bajo la forma de *Lex Damni* o *Erfolgsort* (= Ley del lugar donde se produce el daño derivado del hecho ilícito)».

97. Sobre esta cuestión, vid. MORATINOS MEISSNER L.C., «Breve análisis de la reclamación de daños sufridos en accidentes de circulación en España por alemanes ante los juzgados de su país», *Revista de Responsabilidad Civil y Seguro*, Asociación Española de Abogados especialista en Responsabilidad Civil y Seguro, nº 43, indica que «El Derecho internacional alemán establece en el artículo 40 EGBGB (*Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch*) la aplicación del derecho material español; es decir, del Código Civil y,

En tal sentido, entiendo que, efectivamente, tratándose de un accidente de circulación, el país donde se produce el daño, debe ser el país donde ha ocurrido el accidente y, en consecuencia, según lo indicado, se aplicará la ley de dicho país⁹⁸, salvo que ambas partes, en virtud de la autonomía de la voluntad hayan decidido someter la obligación extracontractual a la ley del otro país, o estemos ante una de las excepciones a las que aludo en el apartado siguiente. En definitiva, a estos efectos, coincide el país donde se produce el daño con el país donde se ha producido el hecho generador del daño.

En un atropello de dos peatones españoles en el Reino Unido, la sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona nº 49/2020 de 31 enero de 2020, sostiene que «país donde se produce el daño es el del lugar del accidente o el del daño directo con independencia del daño indirecto o el de la sanidad o consolidación de las lesiones» que, al tratarse de residentes españoles se produjo en nuestro país. En este caso, se desestimó la demanda por culpa exclusiva de las víctimas, puesto que en el Derecho anglosajón la carga de la prueba corresponde al demandante, salvo en el supuesto de existir una probabilidad más elevada de que el accidente haya sido ocasionado por la conductora, lo que en modo alguno concurría al no haberse acreditado ningún tipo de imprudencia por la misma.

En este caso, en el que se aplicó el Reglamento Roma II, los actores pretendían aplicar la legislación española, aludiendo a la excepción de su artículo 4, pues aun cuando el atropello se produjo en Inglaterra, del conjunto de circunstancias tenía mayores vín-

consecuentemente, de la LRCSCVM a los siniestros ocurridos en España. Esta norma reproduce por tanto lo que mismamente establece el artículo 31 de la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, así como el sistema general de derecho internacional privado».

98. En tal sentido, en el considerando 16, se establece «...La conexión con el país donde se produzca el daño directo (*lex loci damni*) crea un justo equilibrio entre los intereses de la persona cuya responsabilidad se alega y la persona perjudicada, y corresponde también a la concepción moderna del Derecho de responsabilidad civil y al desarrollo de los regímenes de responsabilidad objetiva».

culos con España, toda vez que el seguimiento, curación y consolidación de las lesiones con secuelas se produjo en dicho país.

La Sala, apelando a distintas SSTJUE, como la comentada del caso Lazar —que interpreta el artículo 4—, y al considerando 17 del Reglamento, que establece que el país en el que se produce el daño directo es aquel en el que se haya sufrido la lesión o se haya dañado la propiedad, independientemente del país o países en los que pudiera haber consecuencias indirectas, desestima las pretensiones de los actores, ratificando que la legislación aplicable era la inglesa (en este caso, entiendo que los actores, al ser españoles, podrían haber invocado la aplicación del Convenio de la Haya, que prevalece, como he indicado, sobre el Reglamento Roma II, si bien, la solución hubiera sido la misma, porque también se habría aplicado la Ley inglesa, al no encontrarnos en ninguna de las excepciones establecidas en el artículo 4 del convenio).

Una vez determinado que en estos casos se aplicará la ley donde se produce el daño, una de las cuestiones que se ha planteado al TJUE es lo que debe entenderse por daño, a efectos de determinar la ley aplicable a una obligación extracontractual resultante de un accidente de tráfico, en el que los perjuicios relacionados con el fallecimiento de una persona ocurrido en el Estado miembro del foro y sufridos por los familiares próximos de ésta que tienen su domicilio en otro Estado miembro. En tal caso, se plantea si deben calificarse como «daño[s]» o como «consecuencias indirectas» de ese accidente, según lo previsto en el artículo 4.1 del Reglamento Roma II.

Se trata de un accidente que dio lugar a la Sentencia Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Cuarta), Caso Florin Lazar contra Allianz SpA, de 10 diciembre 2015 (C-350/14). La petición de decisión prejudicial se planteó en el contexto de un litigio entre el Sr. Lazar, residente en Rumanía, y la compañía de seguros italiana Allianz SpA, en relación con la indemnización de los perjuicios patrimoniales y no patrimoniales que aquél había sufrido debido al fallecimiento de su hija en un accidente de tráfico ocurrido en Italia.

El órgano jurisdiccional remitente, la Corte suprema di cassazione (Tribunal Supremo italiano) interpretó los artículos 2043 y

2059 del Código Civil en el sentido de que los familiares del fallecido tienen derecho, *iure proprio*, a ser indemnizados por los daños patrimoniales y no patrimoniales que han soportado. Entre los daños no patrimoniales podrían reconocerse los siguientes: los daños a la salud (daños comprobados médicamente), los daños morales (sufrimiento interior) y los daños a la vida de relación (alteración significativa de la vida cotidiana).

Según el órgano jurisdiccional remitente, como los demandantes pretendían que se les indemnizase el perjuicio que afirmaban haber sufrido personalmente debido al fallecimiento de un miembro de su familia⁹⁹, procede saber si tal perjuicio constituye un daño, en el sentido del artículo 4, apartado 1, del Reglamento Roma II, o una consecuencia indirecta del hecho dañoso, en el sentido de la misma disposición. Dicho órgano jurisdiccional señala que de la respuesta a esta cuestión depende el Derecho material que ha de aplicarse para poder pronunciarse acerca de la existencia y el carácter indemnizable de los daños invocados ante él por el demandante residente en Rumanía. A este respecto, expone razones que pueden llevar a la aplicación, en el litigio del que conoce, tanto del Derecho italiano como del Derecho rumano.

Por tanto, las preguntas que el tribunal remitente le hace al TJUE son las siguientes:

¿Cómo ha de interpretarse el concepto de «país donde se produce el daño» en el sentido del artículo 4, apartado 1, del Reglamento (Roma II), en el supuesto de la demanda de indemnización de los daños patrimoniales y no patrimoniales invocados por los familiares de una persona, fallecida en un accidente de tráfico acaecido en el Estado del foro, cuando dichos familiares sean residentes en otro país de la Unión Europea y hayan sufrido allí tales daños?

99. También intervinieron en el litigio y solicitaron la indemnización de los daños patrimoniales y no patrimoniales la madre y la abuela de la víctima, ambas nacionales rumanas residentes en Italia.

A efectos de la aplicación del artículo 4, apartado 1, del Reglamento (Roma II), los daños patrimoniales y no patrimoniales sufridos, en su país de residencia, por los familiares de una persona fallecida en un accidente de tráfico sucedido en el Estado del foro, ¿constituyen un «daño» en el sentido de la primera parte del artículo 4, apartado 1, o bien «consecuencias indirectas» en el sentido de la segunda parte de este apartado?

El TJUE sostiene que cuando resulta posible identificar que se ha producido un daño directo, lo que sucede normalmente durante un accidente de tráfico, el lugar de dicho daño directo será el punto de conexión pertinente para la determinación de la ley aplicable, con independencia de las consecuencias indirectas de tal accidente. En el presente asunto, el citado daño está constituido por las heridas que provocaron la muerte de la hija del Sr. Lazar, daño que, según el órgano jurisdiccional remitente, se produjo en Italia. Los daños sufridos por los parientes próximos de ésta deben, por su parte, considerarse consecuencias indirectas del accidente de que se trata en el litigio principal, en el sentido del artículo 4, apartado 1, del Reglamento Roma II.

En consecuencia, el TJUE declara que «El artículo 4, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 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»), debe interpretarse, a efectos de determinar la ley aplicable a una obligación extracontractual resultante de un accidente de tráfico, en el sentido de que los perjuicios relacionados con el fallecimiento de una persona en dicho accidente ocurrido en el Estado miembro del foro y sufridos por los familiares próximos de ésta que residen en otro Estado miembro deben calificarse como «consecuencias indirectas» de ese accidente, en el sentido de dicha disposición».

1.2.3. Las excepciones del Reglamento Roma II

Los párrafos segundo y tercero del artículo 4, establecen las excepciones al criterio general establecido en el párrafo primero. En

el párrafo segundo, la excepción hace referencia al criterio de residencia común, al señalar: «*Que en el momento en que se produce el daño la persona cuya responsabilidad se alega y la persona perjudicada tengan su residencia habitual en el mismo país, en cuyo caso la obligación extracontractual será regulada por la ley de este último*».

El párrafo tercero se refiere al criterio de proximidad, al indicar: «*Que del conjunto de las circunstancias se desprenda que la obligación extracontractual presenta vínculos manifiestamente más estrechos con un país distinto de los anteriores, en cuyo caso se aplicará la ley de este otro país*».

En la Sentencia de la AP de Pontevedra (Sección 3ª), de 6 de noviembre de 2012, que acabamos de mencionar, el actor, en su recurso de apelación, hace referencia a esta última excepción, con la intención de que la Sala aplique derecho español. Sin embargo, la Audiencia tampoco considera aplicable la excepción contenida en su apartado 3, por desprenderse «*que el hecho dañoso presenta vínculos manifiestamente más estrechos con otro país distinto*», que en este caso se pretende España por la nacionalidad de los lesionados. Esta nacionalidad no es argumento suficiente porque ya el apartado 2 se refiere a ese supuesto, pero con exigencia expresa de ser las dos partes (responsable y perjudicado) las que tengan su residencia habitual en otro país distinto, lo que no resulta ahora acreditado. Para la Sala, el apartado 3 de este artículo 4 se califica en las consideraciones previas (18) del Reglamento como una «*cláusula de escape*», lo que tiene lugar «*cuando quede claro, a partir de todas las circunstancias del caso, que el daño está manifiestamente más vinculado con otro país*». En este caso es obvia la vinculación de España, pero no superior a la de Portugal, dada la nacionalidad del otro vehículo y su aseguradora demandada.

Sobre esta cuestión, se ha planteado cierta polémica con los tribunales ingleses cuando han tenido que juzgar un accidente producido en otro Estado miembro. Como se ha dicho, salvo que estemos ante una excepción del Reglamento Roma II, debe aplicarse la Ley del país donde se produce el daño. Sin embargo, en lo que respecta a la cuantificación del daño, se interpretaba por la corte de apelación que se trataba de una cuestión procesal y, por ello, por

ejemplo, en los casos *Jacobs vs MIB* (año 2010) y *Bloy vs Mib* (año 2013), se concedió a la víctima libertad de decisión en lo que respecta a la ley aplicable a la cuantificación de los daños, pudiendo escoger legislación británica, incluso, aunque la legislación para la determinación de responsabilidad fuese la del país de ocurrencia.

No parece que la valoración del daño sea una cuestión procesal, sino una cuestión material o sustantiva, por lo que no cabe aplicar la ley del país en el que se juzga a lo primero. Quizá, por ello, el Tribunal Supremo del Reino Unido, resolvió finalmente la polémica, en su sentencia de 3 de agosto de 2016, caso *Moreno VS MIB*, sosteniendo que para la cuantificación del daño debe aplicarse la ley del país de ocurrencia del siniestro. Se trataba de una ciudadana inglesa que sufrió un accidente en Grecia cuando estaba de vacaciones, ocasionado por un vehículo sin seguro. Como consecuencia del mismo, demandó en el Reino Unido al Organismo de Indemnización inglés (Compensation Body), el MIB, que actuaba en nombre del Fondo de Garantía Griego.

La perjudicada, Sra. Moreno, pretendía que se aplicara la Ley inglesa respecto a la cuantificación del daño, como en los casos citados anteriormente. Sin embargo, el Tribunal Supremo inglés, considera que sería «anómalo» que la ley aplicable fuese diferente para el caso de un vehículo sin seguro o sin identificar con respecto a un vehículo asegurado. Además, reconoce, que en los casos anteriormente juzgados —*Jacobs vs MIB* y *Bloy vs MIB*— se aplicó de forma errónea la ley inglesa para la cuantificación del daño.

De otro lado, el TJUE se ha pronunciado, en su sentencia de 31 de enero de 2019, en otro asunto de esta naturaleza, donde se pretendía que se aplicase la ley del país en el que se juzgó y no la del país de ocurrencia del accidente, con el argumento de que la prescripción se consideraba una ley de policía. La petición de esta decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 16 y 27 del Reglamento Roma II.

Dicha petición se presentó en el marco de un litigio entre el Sr. Agostinho y la compañía de seguros Dekra Claims Services Portugal, S.A., en relación con la determinación de la ley aplicable a una

obligación de indemnización resultante de un accidente de coche ocurrido en España.

Art. 16: «Las disposiciones del presente Reglamento no afectarán a la aplicación de las disposiciones de la ley del foro en aquellas situaciones en que tengan carácter imperativo, cualquiera que sea la ley aplicable a la obligación extracontractual.».

Art. 27: «El presente Reglamento no afectará a la aplicación de disposiciones del Derecho comunitario que, en materias concretas, regulen los conflictos de leyes relativos a las obligaciones extracontractuales.».

El art. 498 del CC portugués establece el plazo de prescripción de 3 años. Aunque se aplica derecho español, en virtud del Reglamento Roma II, se pretende que se aplique el plazo de 3 años y no el de un año, que contempla España.

Las preguntas que plantea el tribunal portugués al TJUE son las siguientes:

- 1) ¿Debe entenderse que el régimen vigente en Portugal prevalece en cuanto ley de policía, en el sentido del artículo 16 del Reglamento Roma II?
- 2) ¿Constituye dicha norma una disposición del Derecho de la Unión que regula los conflictos de leyes, en el sentido del artículo 27 del Reglamento Roma II?
- 3) ¿Ha de considerarse que a un ciudadano portugués que ha sufrido un accidente de tráfico en España debe aplicársele el régimen de prescripción previsto en el artículo 498, apartado 3, del Código Civil portugués, a la luz del artículo 28 de la Directiva 2009/103?»

En la citada STJUE de 31 de enero de 2019, el Tribunal Europeo declara que «El artículo 16 del Reglamento Roma II, debe interpretarse en el sentido de que una disposición nacional como la controvertida en el litigio principal, que establece que el plazo de prescripción de la acción de reparación de los perjuicios resultantes de un siniestro es de tres años, no puede considerarse constitutiva

de una ley de policía, en el sentido de dicho artículo, a menos que el órgano jurisdiccional que conoce del asunto compruebe que dicha disposición, a la luz de un análisis detallado de sus términos, de su estructura general, de sus objetivos y del contexto en que se haya adoptado, reviste tal importancia en el ordenamiento jurídico nacional que justifica apartarse de la ley aplicable, designada de conformidad con el artículo 4 de dicho Reglamento».

En lo que respecta al artículo 27 de Reglamento, la sentencia considera que «Debe interpretarse en el sentido de que el artículo 28 de la 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, tal como se haya transpuesto en el Derecho nacional, no constituye una disposición de Derecho de la Unión que regula los conflictos de leyes relativos a las obligaciones extracontractuales, en el sentido del citado artículo 27».

1.3. Ley aplicable al derecho de repetición de una aseguradora contra otra aseguradora responsable

Nos planteamos en este epígrafe cuál sería la ley aplicable cuando quien reclama como perjudicado no es una víctima del accidente, sino la aseguradora que, en virtud de su derecho de repetición, una vez pagada la indemnización, reclama contra el tercero responsable, que normalmente será la aseguradora de otro vehículo interviniente en el accidente.

Para ello, analizaremos la STJUE de 21 de enero de 2016, Asuntos acumulados C-359/2014 y C-475/2014, en la que se analizan dos accidentes ocurridos en el año 2011 en Alemania, en los que estaban involucrados vehículos articulados.

Tanto las cabezas tractoras de ambos vehículos articulados como los remolques estaban asegurados en entidades lituanas. Las vícti-

mas de estos accidentes reclamaron sus respectivas indemnizaciones a las aseguradoras de las cabezas tractoras de ambos vehículos articulados. Dichas aseguradoras, una vez indemnizados los perjudicados, iniciaron un procedimiento judicial en Lituania, en el que reclamaron la mitad de la indemnización pagada a los perjudicados a las aseguradoras de los remolques.

Los tribunales lituanos, que analizan por separado estas dos demandas de repetición de las aseguradoras de los vehículos contra las que garantizaban la responsabilidad civil de los remolques, plantearon sendas cuestiones prejudiciales ante el TJUE. Los órganos jurisdiccionales remitentes pretenden, en esencia, que se determine cómo deben interpretarse los Reglamentos Roma I y Roma II, así como la Directiva 2009/103 a efectos de determinar la o las leyes aplicables en el marco de una acción de repetición de la entidad aseguradora de un vehículo de tracción, que indemnizó a la víctima de un accidente causado por el conductor del citado vehículo, contra la entidad aseguradora del remolque acoplado durante dicho accidente.

El TJUE nos recuerda, en respuesta a la cuestión formulada por el Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Tribunal Supremo de Lituania), en el asunto C-475/14, que el artículo 14, letra b), de la Directiva 2009/103 no establece una norma de conflicto de leyes especial en relación con las normas de conflicto contempladas en los Reglamentos Roma I y Roma II por lo que respecta a las acciones de repetición entre entidades aseguradoras y no cumple, por tanto, los requisitos establecidos en los artículos 23 del Reglamento Roma I y 27 del Reglamento Roma II, respectivamente.

Como ya he puesto de manifiesto, ni de la redacción ni de los objetivos de la Directiva 2009/103 resulta que ésta pretenda establecer normas de conflicto de leyes. Esta directiva tiene por objetivo general garantizar la protección de las víctimas de accidentes garantizando que disfruten de una cobertura de seguro mínima.

Con respecto a la naturaleza de las obligaciones que se plantean, respecto a si son contractuales o extracontractuales, el Tribunal Comunitario nos indica que de las resoluciones de remisión por parte de

los tribunales lituanos, resulta que existen obligaciones contractuales, en el sentido del Reglamento Roma I, entre las entidades aseguradoras y, respectivamente, los titulares o conductores del vehículo de tracción y los titulares del remolque. No existiendo, en cambio, ningún compromiso contractual entre las dos entidades aseguradoras.

En cuanto a la posibilidad de que la entidad aseguradora de un vehículo de tracción, que indemnizó a una víctima por la totalidad del perjuicio que sufrió por un accidente que implicó tanto a ese vehículo de tracción como al remolque acoplado a éste, ejerza una acción de repetición contra la entidad aseguradora del remolque, debe entenderse que tal obligación de reparación que recae sobre el titular del remolque debe considerarse una «obligación extracontractual», en el sentido del artículo 1 del Reglamento Roma II. De este modo, debe determinarse la ley aplicable a la citada obligación a la luz de las disposiciones de dicho Reglamento.

En consecuencia, en virtud de lo establecido en el artículo 4 del referido Reglamento, salvo disposición en contrario de éste, la ley aplicable a tal obligación extracontractual es la del país en que se produjo el daño, a saber, en los asuntos de los litigios principales, aquel en el que se sufrió el daño que se deriva directamente del accidente. Por tanto, deberán determinarse los obligados a indemnizar a la víctima, así como, en su caso, las contribuciones respectivas del titular del remolque y del titular o del conductor del vehículo de tracción en el daño causado a la víctima, a la luz de la ley del lugar del daño directo, en el presente caso el Derecho alemán (en uno de los asuntos tratados, el tribunal lituano consideró la aplicación eventual del Derecho lituano, lo que suponía la exoneración de responsabilidad civil de la aseguradora del remolque, porque según esta legislación dicho asegurador solo es responsable si en el momento del accidente el remolque se desprende de la cabeza tractora. Como esto no ocurrió, de aplicarse el Derecho lituano solo respondería la aseguradora de la cabeza tractora. Por tanto, la aplicación de una u otra legislación, en este caso, no es baladí).

De otro lado, el TJUE nos recuerda que la obligación de una entidad aseguradora de indemnizar el daño causado a una víctima

se deriva, no del daño causado a esta última, sino del contrato que le vincula al asegurado responsable. Tal indemnización tiene su origen, por tanto, en una obligación contractual, debiendo determinarse la ley aplicable a tal obligación de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento Roma I. En consecuencia, es preciso examinar, a la luz de la ley aplicable, respectivamente, al contrato de seguro de los vehículos de tracción, como de los que se trata en el litigio principal, y al de los remolques acoplados a éstos, si las entidades aseguradoras de estos dos tipos de vehículos estaban obligadas, de conformidad con los citados contratos, a indemnizar a las víctimas de un accidente causado por estos últimos.

El TJUE entiende que la acción de repetición que ejercitan las aseguradoras de la cabezas tractoras contra las de los remolques está regulada en el artículo 19 del Reglamento Roma II, que regula la subrogación, indicando que «Cuando en virtud de una obligación extracontractual, una persona («el acreedor») tenga derechos respecto a otra persona («el deudor») y un tercero esté obligado a satisfacer al acreedor o haya, de hecho, satisfecho al acreedor en ejecución de esa obligación, la ley aplicable a esta obligación del tercero determinará si, y en qué medida, este puede ejercer los derechos que el acreedor tenía contra el deudor según la ley que rige sus relaciones».

En tal sentido, sostiene que, en ese supuesto, la cuestión de una eventual subrogación en los derechos de la víctima estará regulada por la ley aplicable a la obligación del tercero, a saber, la entidad aseguradora de la responsabilidad civil, de indemnizar a dicha víctima. Así, la obligación de la entidad aseguradora de cubrir la responsabilidad civil del asegurado respecto a la víctima que se deriva del contrato de seguro celebrado con el asegurado y las condiciones en las que la entidad aseguradora puede ejercer los derechos de la víctima del accidente contra las personas responsables del accidente, depende del Derecho nacional que regule el citado contrato de seguro, determinado con arreglo al artículo 7 del Reglamento Roma I.

En cambio, la ley aplicable a la determinación de las personas que pueden ser declaradas responsables, así como un eventual reparto de responsabilidad entre éstas y sus entidades aseguradoras

sigue sujeta, de conformidad con el citado artículo 19, a los artículos 4 y siguientes del Reglamento Roma II.

Por ello, la Sala considera que corresponde a los órganos jurisdiccionales remitentes determinar, en una primera fase, cómo tienen que repartirse las indemnizaciones por daños y perjuicios que deben pagarse a las víctimas entre, por una parte, el conductor y el titular del vehículo de tracción y, por otra parte, el titular del remolque, de conformidad con las normas de Derecho nacional aplicables en virtud del Reglamento Roma II.

En una segunda fase, hay que determinar, de conformidad con el artículo 7 del Reglamento Roma I, la ley aplicable a los contratos de seguro celebrados entre las entidades aseguradoras demandantes en el litigio principal y su asegurado respectivo, para saber si y en qué medida las citadas entidades aseguradoras pueden, por la vía subrogatoria, ejercitar los derechos de la víctima contra la entidad aseguradora del remolque.

De este modo, el Tribunal Comunitario concluye 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 Roma I si las normas de la responsabilidad delictual aplicables a dicho accidente en virtud de los artículos 4 y siguientes del Reglamento Roma II establecen un reparto de la obligación de reparación del daño».

2. COMPETENCIA JUDICIAL

2.1. Introducción

Aunque a veces se confunda, porque no resulta fácil disociar ambas cuestiones, deben distinguirse los criterios que se han de tener en cuenta para la determinación del derecho material aplica-

ble a un accidente de circulación —estudiado en el apartado anterior—, de los que determinan la competencia judicial para conocer un asunto. En los párrafos precedentes, hemos visto que, en no pocas ocasiones, se ha utilizado el Convenio de La Haya para determinar la competencia judicial en un accidente de circulación, materia que es ajena al mismo, como ha quedado dicho.

Desde luego, cuando nos encontramos en este punto es porque los mecanismos extrajudiciales para resolver el accidente no han dado sus frutos y por este motivo se debe acudir al auxilio judicial. Bien es cierto que la mayoría de los accidentes de circulación transfronterizos se resuelven extrajudicialmente, mediante los mecanismos a los que he hecho alusión en este trabajo. No obstante, quedan todavía bastantes asuntos que deben resolverse recurriendo al amparo judicial¹⁰⁰.

Sin duda, la Cuarta Directiva constituyó un avance considerable en relación con la protección de los ciudadanos europeos que habían sufrido un accidente de circulación fuera de sus fronteras, distinguiéndoles, en este sentido, del resto de residentes de otros países. Esta Directiva, como hemos visto, instauró un sistema de reclamación en el propio país de residencia de la víctima, mediante la creación de distintos mecanismos, como los representantes para la tramitación y liquidación de siniestros, los Organismos de Indemnización y los Organismos de Información.

Sin embargo, este sistema de reclamación creado por la Cuarta Directiva, pese a ser un avance considerable y, quizá el precedente

100. Vid. GARRIGA GEORGINA, «La práctica judicial española en la aplicación de los foros de competencia judicial internacional para el ejercicio de la acción directa en el ramo del seguro obligatorio de automóviles», Cap. I, en CARMEN PARRA, (Dir.), *Nuevos Reglamentos comunitarios y su impacto en el Derecho catalán*, M. Bosch Editor, 2012, pág. 99, que indica sobre este asunto: «(...) si bien el sistema armonizado de la Unión Europea y, por ende, el del Reglamento General del Consejo de Bureaux, de 2002, cuando resulte de aplicación, han disminuido la litigiosidad en la liquidación de los siniestros, todavía un porcentaje elevado de las reclamaciones indemnizatorias se resuelven en instancias judiciales».

de la situación actual, no afecta al derecho material aplicable ni, en lo que ahora nos interesa, a la competencia judicial¹⁰¹.

En todo caso, el artículo 3 de la Cuarta Directiva establece que los Estados miembros velarán porque los perjudicados, cuyo perjuicio resulte de un accidente de los contemplados en esta Directiva, tengan derecho a interponer una acción directa contra la entidad aseguradora que cubre la responsabilidad civil del tercero responsable.

Con este precedente, en el que se insta a los Estados al reconocimiento de la acción directa contra la entidad responsable, llegamos a la Quinta Directiva de automóviles¹⁰², donde, en su considerando 24, se indica: «*De conformidad con el artículo 11, apartado 2, en relación con el artículo 9, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) nº 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, la persona perjudicada puede entablar acción directa contra el asegurador en el Estado miembro en que esté domiciliada*».

El texto de los artículos citados del Reglamento (CE) nº 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, conocido como «Bruselas I»¹⁰³, es el siguiente:

101. En el Considerando nº 13 de la Cuarta Directiva, se decía: «*Con este sistema del representante para la tramitación y liquidación de siniestros en el Estado miembro del perjudicado no se cambia el derecho material que se ha de aplicar en el caso concreto, ni se ve afectada la competencia judicial*».

102. 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.

103. Hay que precisar que este Reglamento ha sido derogado por el Reglamento (UE) 1215/2012, de 12 de diciembre, sobre Competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y

Art. 9.1.b) «El asegurador domiciliado en un Estado miembro podrá ser demandado en otro Estado miembro, cuando se trate de acciones entabladas por el tomador del seguro, el asegurado o un beneficiario, ante el tribunal del lugar donde tuviere su domicilio el demandante».

Art 11.2: «Las disposiciones de los artículos 8, 9 y 10 serán aplicables en los casos de acción directa entablada por la persona perjudicada contra el asegurador cuando la acción directa fuere posible».

Por lo tanto, a nivel europeo, queda reconocido el derecho a la persona perjudicada de un accidente en otro Estado, al ejercicio de la acción directa en su país de residencia, contra la entidad aseguradora responsable.

2.2. La sentencia del TJCE de 13 de diciembre de 2007

Esta previsión de la Quinta Directiva de Automóviles, fue también confirmada, a nivel jurisprudencial, en la Sentencia del TJCE, de 13 de diciembre de 2007 (asunto C-463/06), en la que el Tribunal de Justicia señala que la remisión efectuada por el artículo 11, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y

mercantil. Sin embargo, de acuerdo con su art. 66, «1. Las disposiciones del presente Reglamento solamente serán aplicables a las acciones judiciales ejercitadas a partir del 10 de enero de 2015, a los documentos públicos formalizados o registrados oficialmente como tales a partir de esa fecha, y a las transacciones judiciales aprobadas o celebradas a partir de dicha fecha.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 80, el Reglamento (CE) n° 44/2001 continuará aplicándose a las resoluciones dictadas a raíz de acciones judiciales ejercitadas antes del 10 de enero de 2015, a los documentos públicos formalizados o registrados oficialmente como tales antes de dicha fecha y a las transacciones judiciales aprobadas o celebradas antes de dicha fecha, que se hallen incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento».

mercantil, al artículo 9, apartado 1, letra b), del mismo Reglamento debe interpretarse en el sentido de que el perjudicado domiciliado en un Estado miembro puede entablar ante el tribunal del lugar de su domicilio una acción directa contra el asegurador, siempre que la acción directa sea posible y el asegurador esté domiciliado en un Estado miembro.

Los hechos se plantearon en el marco de un litigio entre el Sr. Jack Odenbreit, con domicilio en Alemania, víctima de un accidente de circulación en los Países Bajos, y la compañía aseguradora del responsable del accidente, la sociedad de responsabilidad limitada FBTO Schadeverzekeringen NV, establecida en este Estado miembro. El Sr. Jack Odenbreit, como perjudicado, ejercitó ante el tribunal de su lugar de domicilio —Alemania— la acción directa contra la aseguradora de otro Estado miembro, reclamando los daños sufridos por el accidente ocurrido en los Países Bajos.

La cuestión se planteó al TJCE porque el indicado art. 9, apartado 1, letras a) y b), del mencionado Reglamento no hablaba de perjudicado, sino de tomador, asegurado o beneficiario: «El asegurador domiciliado en un Estado miembro podrá ser demandado: a) ante los tribunales del Estado miembro donde tuviere su domicilio; o b) en otro Estado miembro, cuando se trate de acciones entabladas por el tomador del seguro, el asegurado o un beneficiario, ante el tribunal del lugar donde tuviere su domicilio el demandante [...]»¹⁰⁴.

104. Sobre este asunto, FERNÁNDEZ MARTÍN, M.J., «Competencia judicial en el país del perjudicado para reclamar los daños sufridos en accidente de circulación», *Revista Responsabilidad Civil y Seguro*, Asociación Española de Abogados especialistas en Responsabilidad Civil y Seguro, año 2007, n° 24, indica: «Basándonos en el contenido del Reglamento 44/2001 del Parlamento y del Consejo de 22 de diciembre de 2000 y en concreto en la aplicación de los artículos 11, 2 en relación con el 9,1 b) se considera que el perjudicado tiene la misma posición jurídica de protección en el seguro de responsabilidad civil que el beneficiario de cualquier otro seguro bajo un régimen legal de reconocimiento de la acción directa contra el asegurador».

Entiende el TJCE que tal interpretación también se ve respaldada por el Considerando decimotercero del Reglamento «Bruselas I» que se refiere a que resulta oportuno proteger a la parte débil. En este sentido, considera el Tribunal que, si no se permite al perjudicado plantear la demanda ante los tribunales del lugar de su domicilio, se le estaría privando de la protección que el reglamento concede al resto de partes débiles. De este modo, se resalta en la sentencia que la regulación del Reglamento supuso en este punto un refuerzo de la protección de las partes débiles con respecto al Convenio de Bruselas de 1968.

Según lo dicho, que viene matizado por el artículo 2.1 del Reglamento Bruselas I, la acción de reclamación de daños podrá ejercitarse en el lugar del domicilio del demandado (*forum actoris*) o en el lugar en el que acaecieron los hechos (*forum delicti commissi*) (art. 5.3). En caso de divergencia entre ambos lugares, el perjudicado podrá elegir la sede que estime oportuna¹⁰⁵.

Más allá de los accidentes de circulación, el TJUE ha ampliado a otros ámbitos la posibilidad de que el perjudicado ejercite en los tribunales del lugar de su residencia la acción directa contra el asegurador del responsable del daño de un país distinto, interpretando, entre otros, en el mismo sentido que acabamos de ver, el citado artículo 13 del Reglamento Bruselas I. Se trata de la Sentencia del TJUE de 13 de julio de 2017 (Asunto C-368/16).

Esta petición se presentó por el Tribunal Supremo de Dinamarca en el contexto de un litigio entre Assens Havn (puerto de Assens, Dinamarca) y Navigators Management (UK) Limited, una compa-

105. Sobre esta argumentación del TJCE, vid. CAAMIÑA DOMÍNGUEZ, C.M., «Los tribunales comunitarios competentes en materia de seguros», *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, N.º 724, pág. 950. Considera que «esta interpretación del Tribunal, al permitir que el perjudicado demande al asegurador ante los tribunales del domicilio del primero, revestirá gran complejidad en el caso de que exista un elevado número de perjudicados, ya que cada uno de ellos podrá demandar al asegurador ante los tribunales de su propio domicilio».

ña de seguros, en relación con la indemnización del daño causado a las instalaciones del muelle del puerto de Assens por un remolcador asegurado en dicha compañía.

En este caso se da la circunstancia de que el tomador del seguro y la aseguradora habían suscrito una cláusula por la que el contrato de seguro de responsabilidad civil se regirá e interpretará de conformidad con la legislación de Inglaterra y Gales, acordando ambas partes someterse a la competencia exclusiva de los órganos jurisdiccionales de estos dos países.

Así las cosas, tras la demanda del perjudicado —puerto de Assens—, ejercitando la acción directa contra la aseguradora del remolcador, la cuestión que plantea el Tribunal Supremo Danés al TJUE es si debe interpretarse el artículo 13, punto 5, en relación con el artículo 14, punto 2, letra a), del Reglamento Bruselas I, en el sentido de que una parte perjudicada que, con arreglo al Derecho nacional, está legitimada para interponer una acción directa contra el asegurador que proporciona cobertura de seguro a la parte que ha causado el perjuicio está vinculada por un acuerdo atributivo de competencia celebrado válidamente entre el asegurador y el tomador del seguro, de conformidad con el artículo 13, punto 5, en relación con el artículo 14, punto 2, letra a), de dicho Reglamento.

Para el TJUE, del sistema de las disposiciones de la sección 3 del capítulo II del Reglamento Bruselas I, no resulta que un acuerdo atributivo de competencia vincule a la persona perjudicada. En tal sentido, el Tribunal de Justicia ya ha declarado que, en materia de seguros, la prórroga de competencia sigue estando estrictamente delimitada por el objetivo de protección de la persona económicamente más débil.

Concluye el Tribunal Comunitario que procede considerar que el acuerdo atributivo de competencia celebrado entre un asegurador y un tomador del seguro no puede vincular a la persona perjudicada por el daño asegurado que desee entablar una acción directa contra el asegurador ante el tribunal del lugar en que se produjo el hecho dañoso, como se ha recordado en el apartado 31 de la pre-

sente sentencia, o ante el tribunal del lugar de su domicilio, posibilidad que el Tribunal de Justicia reconoció en su sentencia de 13 de diciembre de 2007, a la que me he referido al comienzo de este epígrafe.

2.3. El Reglamento Bruselas I Bis

No obstante lo anterior, el Reglamento (CE) n° 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, fue derogado por el Reglamento (UE) 1215/2012, de 12 de diciembre, sobre Competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, que entró en vigor el 10 de enero de 2015¹⁰⁶, conocido como Bruselas I bis¹⁰⁷.

106. Así lo dispone su artículo 66: «1. Las disposiciones del presente Reglamento solamente serán aplicables a las acciones judiciales ejercitadas a partir del 10 de enero de 2015, a los documentos públicos formalizados o registrados oficialmente como tales a partir de esa fecha, y a las transacciones judiciales aprobadas o celebradas a partir de dicha fecha.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 80, el Reglamento (CE) n° 44/2001 continuará aplicándose a las resoluciones dictadas a raíz de acciones judiciales ejercitadas antes del 10 de enero de 2015, a los documentos públicos formalizados o registrados oficialmente como tales antes de dicha fecha y a las transacciones judiciales aprobadas o celebradas antes de dicha fecha, que se hallen incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento».

107. Vid. ORTEGA JIMÉNEZ A. «Competencia judicial internacional, determinación de la Ley aplicable y prueba del derecho extranjero en materia de accidentes de circulación por carretera (A propósito de la Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona de 19 de junio de 2020)», *Diario La Ley*, n° 9724, Sección Tribuna, 27 de octubre de 2020, pág. 4. Sostiene este autor que «(...) desde la publicación y entrada en vigor del Reglamento (UE) No 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012 (LA LEY 21341/2012), relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (1) (en

En cuanto al régimen general de determinación del *forum* en los litigios surgidos de obligaciones extracontractuales, el nuevo Reglamento mantiene inalterado el esquema de circunstancias en las que, de conformidad con su antecesor, puede fundarse la asunción de competencia en materia extracontractual: foro especial del *locus delicti commissi*, foro general del domicilio del demandado y eventual incidencia de la autonomía privada en sus dos dimensiones constituidas por la sumisión expresa y la sumisión tácita¹⁰⁸.

En tal sentido, podemos decir que 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. 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;
- c) Los tribunales del lugar donde se haya producido o pueda producirse el hecho dañoso¹⁰⁹.

adelante, Reglamento «Bruselas I bis»), que deroga al anterior Reglamento (CE) n° 44/2001 (LA LEY 11462/2000), hay un progresivo avance hacia la homogeneización del tratamiento equiparado de las víctimas de la circulación en todos los Estados miembros».

108. Así lo expresa FUENTES CAMACHO V. «Competencia judicial internacional en materia de responsabilidad civil y seguros de conformidad con el Reglamento Bruselas I bis», *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguros*, año 51, n° 3, marzo de 2015, pág. 7.

109. Así lo indica LAFUNETE SÁNCHEZ R. «Tramitación judicial y extrajudicial de siniestros de automóvil con elemento extranjero: jurisdicción competente y ley aplicable», *Revista de Responsabilidad civil y Seguro*, edit. Asociación

Por otro lado, respecto a la competencia en materia de seguros, regulada en la Sección 3ª del nuevo Reglamento, el artículo 11.b) reproduce en lo esencial la misma redacción que el citado artículo 9.1.b) del Reglamento 44/2001¹¹⁰, al disponer que el asegurador domiciliado en un Estado miembro podrá ser demandado 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.

Aunque el Reglamento Bruselas I bis no se refiera en este artículo al perjudicado, según lo dicho en el apartado anterior, de acuerdo con la jurisprudencia del TJUE, habrá de aplicarse este precepto al perjudicado, al ser la parte débil del contrato. En tal sentido, el Considerando 18 del Reglamento sí alude a esta circunstancia, al indicar que «En lo que atañe a los contratos de seguro, los contratos celebrados por los consumidores o los contratos de trabajo, debe protegerse a la parte más débil mediante normas de competencia más favorables a sus intereses de lo que disponen las normas generales».

En todo caso, los artículos 10 al 16, de la Sección 3, establecen una serie de normas sobre los foros competenciales en materia de seguros, que tratan de proteger a la parte más débil del contrato —tomador/asegurado, beneficiario o perjudicado—, al entender que existe un desequilibrio entre estos y las entidades aseguradoras. De este modo, además de lo indicado sobre los

Española de Abogados especializados en Responsabilidad Civil y Seguro, n.º 70, segundo trimestre, año 2019, pág. 10.

110. Así lo indica la STJUE de 30 de junio de 2022 (asunto C-652/20), al establecer en su número 21 que «... el Tribunal de Justicia ya ha declarado que existe tal equivalencia entre el artículo 9, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 44/2001 y el artículo 11, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 1215/2012 (LCEur 2012, 2110), dado que el tenor de esa primera disposición fue reproducido en lo esencial en esa segunda disposición (véase, en este sentido, la sentencia de 31 de enero de 2018, Hofsoe, C-106/17 (TJCE 2018, 18), EU:C:2018:50, apartado 36)».

foros competenciales del artículo 11, el artículo 12 señala que «El asegurador podrá, además, ser demandado ante el órgano jurisdiccional del lugar en que se haya producido el hecho dañoso cuando se trate de seguros de responsabilidad o de seguros relativos a inmuebles».

No obstante, lo más importante a favor de los perjudicados de accidentes de circulación transfronterizos, es la posibilidad que tienen de ejercitar la acción directa contra el asegurador del vehículo causante del daño. En tal sentido, el apartado 2 del artículo 13 dispone que «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».

En consecuencia, como vemos, se reconoce el Derecho del perjudicado a ejercitar la acción directa, siempre que dicha acción sea reconocida por el país en el que se va a ejercitar¹¹¹. De esta forma, ya he comentado que, al menos en el ámbito de los accidentes de circulación, todos los países de la UE deben tener reconocida en su Ordenamiento jurídico esta posibilidad, porque así lo impusieron la Cuarta y Quinta Directiva de Automóviles. La Cuarta Directiva reconoce a las víctimas de accidentes ocurridos en un Estado miembro distinto del de residencia de la parte perjudicada y causados por vehículos asegurados y estacionados habitualmente en un Estado miembro, un derecho de acción directa contra el asegurador de la responsabilidad civil de la persona responsable. Por su parte, el artículo 4 quinto de la Quinta Directiva la hace extensible a todos los accidentes de circulación, sean o no transfronterizos, al indicar

111. En el mismo sentido se pronuncia el artículo 9 del Convenio de la Haya, al disponer 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»; y el artículo 18 del Reglamento Roma II, que indica: «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».

que «Los Estados miembros garantizarán que las partes perjudicadas en un accidente causado por un vehículo cubierto por el seguro indicado en el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE 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».

En el caso español, la acción directa ya estaba reconocida en la vieja Ley de uso y circulación de vehículos a motor de 24 de diciembre de 1962, cuyo artículo 42 establecía que: *«el perjudicado o sus herederos, para exigir el cumplimiento de la obligación de indemnizar, tenían acción directa contra el asegurador del vehículo que ha producido el daño hasta el límite del seguro obligatorio»*. Esta acción otorga a las víctimas de los accidentes de circulación, ajenas a la relación contractual entre asegurador y asegurado, un derecho propio y autónomo frente a las entidades aseguradoras, distinto, si se quiere, al que ostentan frente al causante del daño¹¹².

Esta posibilidad de que las víctimas ejercitasen sus pretensiones contra el asegurador fue recogida con posterioridad en otros seguros obligatorios, como el seguro de accidentes nucleares o el seguro de caza¹¹³, para terminar generalizándose para todos los seguros obli-

112. Vid. la STS (Sala 1ª) de 20 de marzo de 2013 (RJ 2013\8070), que considera la acción directa como un derecho propio de la víctima, que no deriva solo del contrato sino también de la ley. Por tanto, no se ve afectado por las exclusiones de cobertura. Al asegurador sólo le queda la vía del regreso. Que el regreso fracase por insolvencia del asegurado es parte de su riesgo como empresa.

113. Así, el artículo 40 del Decreto 2177/1967, de 22 de julio, indica: «El asegurador queda obligado, en virtud de la póliza de seguro de riesgo nucleares frente al perjudicado y sus causahabientes, en los mismos casos y términos que lo estuviera el explotador». Por su parte, el artículo 52.5 del Reglamento derogado de la Ley de Caza, aprobado por el RD 506/1971, de 25 de marzo, establecía: «El asegurador, hasta el límite del seguro, habrá de satisfacer a las personas dañadas en accidentes de caza o a sus derechohabientes el importe de los daños sufridos, sin que en ningún caso pueda oponerles las excepciones que le asistan contra el asegurado o contra un tercero».

gatorios y facultativos de responsabilidad civil en el vigente artículo 76 de la LCS¹¹⁴. En la actualidad, en los seguros de responsabilidad civil y, en particular, en la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor, la acción directa tiene un gran protagonismo, siendo objeto de constantes debates doctrinales y jurisprudenciales, que han dado lugar a que este mecanismo procesal configure de alguna manera la propia naturaleza del seguro de responsabilidad civil.

Ya hemos visto, en la Sentencia del TJUE de 13 de julio de 2017 (Asunto C-368/16), como, en ámbitos distintos también se reconoce por algunos estados la acción directa del perjudicado contra el asegurador de responsabilidad civil. Así, en el caso analizado en dicha STJUE, la demanda se interpone en Dinamarca, en la que el tribunal remitente señala que, aunque, con arreglo al Derecho danés, la parte perjudicada no puede, en principio, ejercitar una acción directa frente a la compañía de seguros del autor del daño, el artículo 95 de la Ley de contratos de seguro autoriza tal acción cuando, por ejemplo, el tomador del seguro ha entrado en situación concursal, como ha ocurrido en el caso de autos.

De otro lado, la sentencia nº 167/2020 de la Audiencia Provincial de Barcelona de 19 de junio de 2020 ya aplica el Reglamento Bruselas I bis. En este caso, tras un accidente en Portugal derivado de la colisión de un vehículo portugués y otro español, el propietario de éste último demanda en nuestro país al representante para la tramitación y liquidación de siniestros en España de la aseguradora del vehículo portugués, que era Van Ameyde España SA. La Sala,

114. No obstante, antes del reconocimiento legal de la acción directa en el artículo 76 de la LCS, ya la había reconocido la jurisprudencia, aunque no tuviera apoyo legal, con la finalidad de proteger los intereses del perjudicado. Así lo indica, ATIENZA NAVARRO M.L., «La protección de la víctima en el seguro de responsabilidad civil...», op. cit., pág. 1175, citando como ejemplos de este reconocimiento jurisprudencial, las sentencias: STS (Sala 2ª), de 29 de octubre de 1984 (1984\5108); STS (Sala 1ª), de 28 de enero de 1985 (RJ 1985\202) y STS (Sala 1ª), de 22 de diciembre de 1989 (RJ 1989\8864).

después de reconocer la legitimación pasiva del RTLS, cuestión de la que me ocupo más adelante en el apartado 2.5, entiende que son competentes para conocer este asunto los tribunales españoles, de conformidad con las Disposiciones generales del indicado Reglamento n.º 1215/2012 (art. 4.1), al precisar que «las personas domiciliadas en un Estado miembro estarán sometidas, sea cual sea su nacionalidad, a los órganos jurisdiccionales de dicho Estado». Por tanto, al resultar acreditado que la entidad demandada tiene domicilio en España, es clara la competencia de los tribunales españoles. La parte demandada no ha hecho cuestión de esta materia, de modo que, en todo caso, se daría el supuesto previsto en el artículo 26.1 del Reglamento 1215/2012, dado que el demandado ha comparecido en las actuaciones sin discutir la indicada competencia.

Finalmente, debo hacer mención a la reciente sentencia del TJUE de 30 de junio de 2022 (asunto C-652/20), en la que el tribunal analiza, precisamente, los artículos 10 a 16 del Reglamento Bruselas I bis, puesto que se trata del ejercicio de una acción directa en su país de residencia por parte de los perjudicados de un accidente de circulación contra el asegurador de responsabilidad civil que tiene su domicilio en otro Estado miembro.

Los hechos tienen que ver con un accidente de circulación ocurrido el 22 de diciembre de 2017, en el que fallecieron el conductor y el ocupante de un vehículo. El vehículo en cuestión estaba matriculado en Austria y asegurado con Allianz Elementar Versicherung, cuyo domicilio social se encuentra en ese Estado miembro.

El 17 de febrero de 2020, con el fin de obtener el resarcimiento del daño moral sufrido, tres miembros de la familia extensa del pasajero fallecido, todos ellos domiciliados en Rumanía, demandaron a Allianz Elementar Versicherung, a través de su representante rumano, Allianz-Tîriac Asigurări SA, ante el Tribunalul București (Tribunal de Distrito de Bucarest, Rumanía), en cuya demarcación se encuentra el domicilio social de dicho representante.

El tribunal remitente pregunta al TJUE si se puede equiparar la interpretación que el Tribunal Comunitario ha hecho sobre el artículo 9.1. b) del Reglamento Bruselas I, con la establecida en el

artículo 11, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 1215/2012 (Bruselas I bis), a la que remite su artículo 13, apartado 2, en caso de acción directa entablada por la persona perjudicada contra el asegurador. A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente subraya que la parte demandada en el litigio principal es una entidad aseguradora establecida en otro Estado miembro que fue demandada en Rumanía, no ante el tribunal en cuya demarcación se encuentran los respectivos domicilios de los demandantes en el litigio principal, que alegan ser beneficiarios de la póliza de seguro en cuestión, sino ante el tribunal en cuya jurisdicción se halla el domicilio del representante rumano de esa entidad aseguradora.

Por tanto, como vemos, no solo se cuestiona la competencia internacional, sino también la territorial, por cuanto que se demanda, no en el domicilio de los beneficiarios (perjudicados), sino en el del representante de la aseguradora austriaca. En consecuencia, mediante esta cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 11, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 1215/2012 debe interpretarse en el sentido de que, cuando dicha disposición sea aplicable, determina tanto la competencia internacional como la competencia territorial del órgano jurisdiccional de un Estado miembro en cuya demarcación se encuentre el domicilio del demandante.

La sentencia indica que la interpretación dada por el Tribunal de Justicia al artículo 8, párrafo primero, número 2, del Convenio de Bruselas y al artículo 9, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 44/2001 es igualmente válida para el artículo 11, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 1215/2012, como puso de manifiesto en la sentencia de 27 de febrero de 2020, Balta, C-803/18, EU:C:2020:123

Una vez más, vuelve a plantearse si se puede o no asimilar «tomador, beneficiario y asegurado» a «tercero perjudicado», como es el caso, dado que se trata de una acción directa contra el asegurador, interpuesta por los perjudicados por el fallecimiento de un ocupante del vehículo. El TJUE, apoyándose en su sentencia de 13 de diciembre de 2007, FBTO Schadeverzekeringen (C-463/06), apartado 31 —comentada anteriormente en el apartado 2.2. de este

capítulo—, según la cual «la remisión efectuada por el artículo 11, apartado 2, del Reglamento n.º 44/2001 al artículo 9, apartado 1, letra b), del mismo Reglamento debe interpretarse en el sentido de que el perjudicado domiciliado en un Estado miembro puede entablar ante el tribunal del lugar de su domicilio una acción directa contra el asegurador, siempre que la acción directa sea posible y el asegurador esté domiciliado en un Estado miembro», considera que las disposiciones a las que en ese caso se refiere dicha sentencia son equivalentes, respectivamente, al artículo 13, apartado 2, del Reglamento n.º 1215/2012 y al artículo 11, apartado 1, letra b), del mismo.

En lo que respecta a la competencia territorial, la Sala entiende que la regla de competencia especial establecida en el artículo 11, apartado 1, letra b), de dicho Reglamento, al igual que todas aquellas contenidas en la sección 3 de su capítulo II, tiene por objeto garantizar que la parte más débil que pretende demandar a la parte más fuerte pueda hacerlo ante un órgano jurisdiccional de un Estado miembro fácilmente accesible. De este modo, ya se ha declarado que los herederos de la víctima de un accidente de tráfico, como los demandantes en el litigio principal, deben poder beneficiarse del *forum actoris* que autoriza el artículo 11, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 1215/2012, en relación con el artículo 13, apartado 2, de dicho Reglamento.

En cambio, el artículo 11, apartado 1, letra b), de dicho Reglamento no puede entenderse en el sentido de que, como contempla el órgano jurisdiccional remitente, los demandantes afectados tengan la facultad de acudir no solo al órgano jurisdiccional en cuya demarcación se encuentre su domicilio, sino a cualquier otro órgano jurisdiccional del Estado miembro en el que estén domiciliados. Esta disposición no pretende en ningún caso permitir una práctica de *forum shopping*, que, además, no estaría en consonancia con los demás objetivos perseguidos por el Reglamento n.º 1215/201.

Así las cosas, el TJUE, concluye que el artículo 11, apartado 1, letra b), del Reglamento (UE) n.º 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, debe interpretarse en el sentido de que, cuando dicha disposición sea aplicable, determina tanto la competencia internacional como la competencia territorial del órgano jurisdiccional de un Estado miembro en cuya demarcación se encuentre el domicilio del demandante.

2.4. Traslado y notificación de la demanda a la aseguradora domiciliada en un Estado miembro distinto al del domicilio del actor

Sobre esta cuestión, uno de los problemas que se plantean en la práctica es el procedimiento de notificación de la demanda a la entidad aseguradora en un Estado miembro distinto al del domicilio del actor. Evidentemente, se puede notificar en su domicilio o bien utilizar los mecanismos establecidos en el Reglamento (UE) 2020/1784 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de noviembre de 2020 relativo a la notificación y traslado en los Estados miembros de documentos judiciales y extrajudiciales en materia civil o mercantil («notificación y traslado de documentos») (versión refundida)¹¹⁵.

Sin embargo, en el ámbito automovilístico, lo habitual es hacerlo a los representantes para la tramitación y liquidación de siniestros (RTLS), por cuanto que han sido nombrados precisamente para representar a la entidad aseguradora en cualquier país del EEE.

115. En su artículo 36, este Reglamento deroga el Reglamento (CE) n.º 1393/2007 a partir de la fecha de aplicación del presente Reglamento, con excepción de los artículos 4 y 6 del Reglamento (CE) n.º 1393/2007, que quedan derogados a partir de la fecha de aplicación de los artículos 5, 8 y 10 a que se refiere el artículo 37, apartado 2, del presente Reglamento.

El apartado 2 del artículo 37, dispone que «Los artículos 5, 8 y 10 se aplicarán a partir del primer día del mes siguiente al período de tres años después de la entrada en vigor de los actos de ejecución a que se refiere el artículo 25».

Se plantea, en estos casos, si estos RTLS tienen competencias solo para la tramitación extrajudicial de los siniestros, como así parece deducirse de su regulación establecida en la Cuarta Directiva, o, por el contrario, si tienen otras competencias que se puedan deducir de esta «representación», como a la que nos estamos refiriendo, en el sentido de si se les puede notificar también la demanda contra la aseguradora de otro Estado miembro a la que representan.

Pues bien, sobre este asunto, se planteó una cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, Asunto C-306/12, Spedition Welter GmbH contra Avanssur SA, petición de decisión prejudicial planteada por el Landgericht Saarbrücken (Alemania).

El Landgericht Saarbrücken planteó al Tribunal de Justicia varias dudas sobre la interpretación y la invocabilidad del artículo 21, apartado 5, de la Directiva 2009/103/CE¹¹⁶, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de garantizar dicha responsabilidad. Más concretamente, el órgano remitente preguntó, en lo que ahora nos interesa, si dicha disposición habilita a un órgano jurisdiccional del orden civil a notificar legalmente una demanda al «representante para la tramitación y liquidación de siniestros» cuando éste carece de un poder expreso del demandado.

En el caso alemán, la Directiva 2009/103 fue objeto de transposición a través de la Versicherungsaufsichtsgesetz (VAG). En concreto, el artículo 21, apartado 5 de la Directiva encuentra su norma de transposición en el artículo 7b, apartado 2, de la VAG, del siguiente tenor: «El representante para la tramitación y liquidación de siniestros residirá o se establecerá en el Estado donde sea designado. Podrá actuar por cuenta de una o de varias entidades aseguradoras. Dis-

116. Recordemos que esta Directiva ha codificado las cinco anteriores, entre las que se encuentra la que estamos estudiando. Por ello, al tratarse de una sentencia posterior a la Directiva 2009/103/CE, se alude a ésta última, si bien, las referencias provienen de la Cuarta Directiva.

pondrá de poderes suficientes para representar a la entidad aseguradora ante el perjudicado y para satisfacer íntegramente sus reclamaciones de indemnización. Deberá reunir las condiciones necesarias para tratar el asunto en la lengua o lenguas oficiales del Estado donde sea designado».

Por otro lado, el régimen de notificaciones en el procedimiento civil alemán aparece recogido en los artículos 166 y siguientes de la Zivilprozessordnung. Su artículo 171, referido a la notificación mediante representante, dice lo siguiente: «La notificación podrá dirigirse, con los mismos efectos jurídicos, a un representante preceptivamente designado o al representado. El representante aportará por escrito la prueba del mandato».

El Abogado General, Pedro Cruz Villalón, en sus conclusiones presentadas el 30 de mayo de 2013, consideraba que, «vistos los antecedentes históricos y el contexto sistemático del texto, al referirse a los poderes suficientes del representante para la tramitación y liquidación de siniestros, debe interpretarse en el sentido de que incluye una representación pasiva para notificaciones de actos judiciales, como es el caso de la notificación de un escrito de demanda presentado por el perjudicado en el ejercicio de una acción civil ante el tribunal internacionalmente competente para conocer del litigio».

En el mismo sentido, se pronunció el TJCE, en Sentencia de 10 de octubre de 2013 (TJCE 2013/344), disponiendo que el artículo 21, apartado 5, de la Directiva 2009/103/CE, debe interpretarse en el sentido de que los poderes suficientes con que debe contar el RTLS incluyen el apoderamiento para que éste reciba válidamente la notificación de los documentos judiciales necesarios para entablar una acción de indemnización de un siniestro ante el órgano jurisdiccional competente.

Esta posibilidad de que las víctimas puedan notificar la demanda al RTLS de la entidad aseguradora extranjera, supone un beneficio considerable para las mismas, porque agiliza la tramitación de estos procedimientos y pone en peor situación a las demandadas, al empezar a contar los plazos procesales desde que se notifica la demanda al RTLS.

2.5. Demanda contra el representante para la tramitación y liquidación de siniestros de una entidad aseguradora de otro Estado miembro

Por otro lado, en la Sentencia del TJUE, de 15 de diciembre de 2016 (asunto C-558/15), se plantea si el representante para la tramitación y liquidación de siniestros de la entidad aseguradora del propietario de un vehículo que ha provocado un accidente de circulación ostenta legitimación pasiva para ser demandado ante los órganos jurisdiccionales del país en el que ha ocurrido el accidente. En este caso, no se habla de que puedan o no ser notificados los RTLS, sino de si ostentan legitimación pasiva para ser demandados.

Los hechos tienen que ver con un accidente de tráfico acaecido el 17 de octubre de 2007 en una autopista española, en el que se vio involucrado un vehículo de alquiler asegurado en España por la entidad Helvetia, que acarreó la muerte del Sr. Luis de Sousa Alves y heridas al Sr. Vieira de Azevedo, ambos nacionales portugueses.

El Sr. Vieira de Azevedo y la esposa y los hijos del Sr. de Sousa Alves interpusieron ante la Instância Central Cível da Comarca do Porto-Este (Penafiel) [Tribunal Civil de Primera Instancia de la Comarca de Oporto-Este (Penafiel), Portugal] sendos recursos para obtener una indemnización por los daños sufridos. Los demandados eran CED, representante de Helvetia en Portugal, y, como responsable subsidiario, el Fondo de Garantía para Vehículos Automóviles.

El Tribunal mencionado desestimó dichos recursos, ya que entendió que en la persona de CED, y por tanto del Fondo de Garantía para Vehículos Automóviles, faltaba la «legitimación pasiva». Contra la desestimación de los recursos apelaron los actores ante el Tribunal da Relação do Porto (Audiencia de Oporto, Portugal), argumentado que, en su condición de representante de Helvetia en Portugal, CED podía ser demandado ante los órganos jurisdiccionales portugueses para obtener una indemnización por los daños sufridos.

En consecuencia, el órgano jurisdiccional remitente plantea ante el TJUE si los representantes de entidades aseguradoras que

ejercen actividades en el extranjero, los cuales son designados en virtud del artículo 4 de la Directiva 2000/26 y deben disponer de los poderes necesarios para tramitar y liquidar los siniestros, ostentan además legitimación pasiva para ser demandados ante el tribunal de un Estado miembro por los nacionales del mismo.

El Tribunal Europeo sostiene que el citado artículo 4 de la Cuarta Directiva, «debe interpretarse en el sentido de que no exige que los Estados miembros establezcan que ante los órganos jurisdiccionales nacionales que conozcan de acciones de indemnización ejercitadas por perjudicados que estén comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo 1 de la Directiva 2000/26, en la redacción que dio a ésta la Directiva 2005/14, puedan ser demandados, en lugar de serlo las entidades aseguradoras a las que representan, los representantes mismos encargados, en virtud del propio artículo 4 de la Directiva 2000/26, de la tramitación y liquidación de siniestros».

Sin embargo, cuando se traspuso la Cuarta Directiva de Automóviles (Directiva 2000/26) a nuestro Ordenamiento jurídico a través de la modificación del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la LRCSCVM, el artículo 23, que regula el procedimiento de reclamación del perjudicado con residencia en España ante las entidades aseguradoras autorizadas en otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo o ante los representantes para tramitación y liquidación de siniestros por éstas designados en España, en su apartado 1 dispone que «El perjudicado con residencia en España, en los supuestos previstos en el artículo 20.1, podrá dirigirse directamente a la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente o al representante en España para la tramitación y liquidación de siniestros por esta designado».

El hecho de que este precepto establezca la posibilidad de que el perjudicado pueda dirigirse «directamente» al RTLS da lugar a que se plantee si esta facultad de reclamación es solo extrajudicial o si también puede hacerlo judicialmente, reconociendo, en consecuencia, legitimación pasiva a los RTLS para ser demandados ante los tribunales españoles.

A mi juicio, la intervención de los RTLS debe circunscribirse al ámbito extrajudicial. No se puede deducir de la Cuarta Directiva que también estén legitimados pasivamente para ser demandados. Así, el artículo 4 apartado 5 de la Directiva establece que «Los representantes para la tramitación y liquidación de siniestros dispondrán de poderes suficientes para representar a la entidad aseguradora ante el perjudicado en los casos a que se refiere el artículo 1 y para satisfacer íntegramente sus reclamaciones de indemnización». Además, como hemos analizado, el TJUE, que es el máximo órgano para interpretar las Directivas Comunitarias así lo ha puesto de manifiesto en la Sentencia comentada de 15 de diciembre de 2016.

Sin embargo, no lo entiende así parte de la doctrina que defienden que, efectivamente, con la redacción del artículo 23.1 LRCSCVM, el legislador español ha querido que los RTLS también ostenten legitimación pasiva para ser demandados en nombre de la entidad extranjera a la que representan¹¹⁷.

117. Así lo entiende LAFUENTE SÁNCHEZ R, «La compleja aplicación de las normas de conflicto por los tribunales españoles en supuestos de accidentes de tráfico transfronterizos»..., op. cit., págs. 30-31, al afirmar que «En mi opinión, así ha de ser considerado, teniendo en cuenta la práctica de nuestros tribunales que ha venido admitiendo las acciones presentadas contra las entidades representantes en España de las compañías aseguradoras del causante del daño autorizadas en otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo. Y si eso es así, habrá que concluir que esas acciones a las que se refiere el RDL 8/2004 con el término "... podrá dirigirse directamente..." se articulan a la luz de la acción directa reconocida y regulada tanto en el Reglamento Bruselas I bis cuanto en la Directiva 2009/103».

Se apoya el citado autor, en su nota 17, mediante la cita, entre otras, de la Sentencia de la Audiencia Provincial de Vigo, de 20 de diciembre de 2002 (Roj: SAP PO 4202/2002); de la Audiencia Provincial de Vigo, de 16 de mayo de 2014 (Roj: SAP PO 1255/2014); de la Audiencia Provincial de Madrid, de 11 de mayo de 2018 (Roj: AAP M 1864/2018); de la Audiencia Provincial de Barcelona, de 13 de julio de 2018 (Roj: SAP B 6940/2018); y de la Audiencia Provincial de Barcelona, de 31 de enero de 2020 (Roj: SAP B 491/2020).

En tal sentido, como he indicado en el apartado 2.3 de este Capítulo, así lo interpreta la sentencia nº 167/2020 de la Audiencia Provincial de Barcelona de 19 de junio de 2020. Esta resolución no sigue la doctrina del TJUE, quizá porque no fue alegada por parte de la entidad demandada (al menos en la SAP no se hace ninguna referencia a la STJUE de 15 de diciembre de 2016, que acabo de comentar). En este caso, tras un accidente en Portugal derivado de la colisión de un vehículo portugués y otro español, el propietario de éste último demanda en nuestro país al representante para la tramitación y liquidación de siniestros en España de la aseguradora del vehículo portugués, que era la entidad Van Ameyde España SA.

La Sala, con respecto a la legitimación pasiva de Van Ameyde España S.A., como RTLS en nuestro país de la entidad portuguesa, se limita a decir que la legitimación de la demandada deriva de ser la representante en España de la entidad portuguesa Açoreana Seguros, que aseguraba al camión articulado matrícula NP—..., y a la que se dirigió reclamación extrajudicial que recibió respuesta negativa de la ahora demandada, remitida en fecha 11 de octubre de 2016, por entender que el camión asegurado no había incurrido en responsabilidad¹¹⁸.

118. Vid. sobre esta cuestión, LAFUENTE SÁNCHEZ R, «La compleja aplicación de las normas de conflicto por los tribunales españoles en supuestos de accidentes de tráfico transfronterizos»..., op. cit., pág. 28. Este autor indica que «No se mencionan, sin embargo, las disposiciones que en materia de seguros establece el Reglamento Bruselas I bis y que permiten a la víctima ejercitar ante los tribunales de su domicilio la acción directa contra el asegurador del responsable del daño causado, siempre que así lo disponga la ley aplicable a la obligación extracontractual o la ley aplicable al contrato de seguro. Acción directa que, igualmente, regula la Directiva 2009/103, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles —que vino a codificar las anteriores Directivas sobre el seguro de automóviles—, donde se establece la obligación de los Estados miembros 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

2.6. La prueba del Derecho extranjero

Más allá de la aplicación del Convenio de la Haya o del Reglamento Roma II, como ya he indicado, una de las cuestiones que en la práctica resulta controvertida es la aplicación del derecho extranjero por parte de los jueces nacionales. Hemos visto que en no pocos casos, el juez nacional, en nuestro caso, el español cuando se interponen las demandas en nuestro país, debe aplicar el derecho de otro país, porque así lo establece el convenio o el reglamento. Sin embargo, en líneas generales, los jueces son reticentes a la hora de aplicar el derecho de otro país.

El artículo 281 de la Ley de enjuiciamiento civil dispone, en su apartado 2, que la costumbre y el derecho extranjero deberán ser probados. Con respecto al derecho extranjero señala más adelante este apartado que deberá ser probado en lo que respecta a su contenido y vigencia, pudiendo valerse el tribunal de cuantos medios de averiguación estime necesarios para su aplicación.

Por tanto, en principio y sin perjuicio de la actividad llevado a cabo por el tribunal, deberá ser el que alegue el derecho extranjero el que deberá probarlo. En tal sentido, como sostiene la doctrina, la alegación y prueba del derecho extranjero se ha calificado como un sistema mixto, porque combina el principio de alegación y prueba a instancia de parte con la posibilidad de que el tribunal complete dicha prueba, valiéndose de los medios de averiguación pertinentes y necesarios¹¹⁹.

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».

119. Así lo indica ORTEGA JIMÉNEZ A., «Prevalencia del Convenio de La Haya de 1971 frente al Reglamento «Roma II» para la determinación de la ley aplicable en materia de accidentes de circulación por carretera» (A propósito de la «Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, de 23 de diciembre de 2020»), *Diario La Ley*, edit. Wolters Kluwer, N° 9840, Sección Tribuna, 29 de Abril de 2021, pág. 11.

Es evidente que el que alega el Derecho extranjero debe probar su vigencia y contenido y no siempre lo hace. Por eso, hay una tendencia de los jueces nacionales a aplicar el derecho del país en el que se está juzgando el asunto y no el derecho del país que debe aplicarse en virtud de las normas citadas en los párrafos precedentes. En tal sentido, la sentencia de la Audiencia Provincial de Asturias n° 56/2012, de 10 febrero de 2012 señala que: «Lo cierto es que quien invoque el derecho extranjero, debe probar su contenido y vigencia, conforme establece el artículo 281.2 de la Ley de enjuiciamiento civil, siendo así que en el presente caso, la actora solo ha invocado en defensa de sus intereses el Derecho español, la aseguradora demandada sostuvo en su contestación que la legislación aplicable era la marroquí, pero lejos de invocar siquiera las concretas normas de la legislación marroquí que pudieran resultar aplicables, para que el Juez español pudiera utilizar los instrumentos de averiguación pertinentes (conforme autoriza el precepto antes aludido), se limitaba a invocar el principio «*iura novit curia*», principio que obviamente, solo obliga a los Jueces y Tribunales españoles a conocer y aplicar de oficio el Derecho interno español, el Derecho Comunitario y los Tratados Internacionales suscritos por el Estado español, siendo así que aunque el Juzgador de instancia ha hecho un loable esfuerzo por averiguar e intentar aplicar la legislación marroquí, no cita los medios de averiguación utilizados, y termina por aplicar la legislación española, de modo que, siguiendo el criterio sentado en las Sentencias del Tribunal Supremo de 25 de enero de 1.999 y 10 de abril de 2.005, entre otras, y Sentencia de la AP Málaga, Sección 5ª, de 3 Mar. 2006 (que resuelve un supuesto similar al que nos ocupa), y las que en ella se citan, ha aplicado debidamente la Sentencia apelada el Derecho nacional, y en concreto de los artículos 1.902 del Código Civil y 1 y 7 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, de cuya recta interpretación resulta que, aun en supuestos de colisión entre dos vehículos, es el conductor demandado (y, en su caso, la aseguradora contra la que se ejercite la acción directa) quien debe demos-

trar que el daño se produjo por causa que no le fuese a él imputable...».

En la sentencia nº 167/2020 de la Audiencia Provincial de Barcelona de 19 de junio de 2020, comentada en el apartado 1.1.4 de este capítulo, la Sala entiende que debe aplicarse el Derecho portugués¹²⁰. Sin embargo, ratificando la posición del juzgado de primera instancia, considera que esta remisión a la normativa de Portugal no puede referirse al Código de la Circulación, por tratarse de una norma administrativa, de modo que ante la falta de prueba del derecho extranjero, la resolución de instancia acude correctamente al derecho español porque así lo permite el artículo 33.3 de la Ley 29/2015, de 30 de julio, de Cooperación Jurídica Internacional en materia civil, al señalar que «con carácter excepcional, en aquellos supuestos en los que no haya podido acreditarse por las partes el contenido y vigencia del derecho extranjero, podrá aplicarse el derecho español».

No tenemos más datos sobre el Derecho portugués alegado. Parece que si solo se probó el Código de la Circulación de ese país, no estamos ante una norma de Derecho material, como sí serían las normas que regulan la responsabilidad civil extracontractual derivadas de los accidentes de circulación. Quizá, antes de aplicar la *lex fori*, la Sala —y previamente el juzgado de primera instancia—, debería haber hecho un esfuerzo probatorio, pues existen medios y herramientas suficientes para que las partes y los tribunales valiéndose de cuantos medios de averiguación estimen necesarios puedan completar dicha prueba¹²¹.

120. Hemos comentado que la sentencia, erróneamente, entiende que prevalece el Reglamento Roma II frente al Convenio de La Haya. Sin embargo, a efectos prácticos, es irrelevante la aplicación de uno u otro, puesto que, en este caso, ambos aplican el Derecho portugués.

121. Así lo expone LAFUENTE SÁNCHEZ R, «La compleja aplicación de las normas de conflicto por los tribunales españoles en supuestos de accidentes de tráfico transfronterizos»..., op. cit., pág. 34. Además, este autor añade que el Derecho portugués «ya ha sido aplicado por otros tribunales españoles en supuestos similares en los que se han pronunciado sobre la responsabilidad extracontractual derivada de siniestros de automóvil acaecidos en territorio

Otro ejemplo de aplicación del derecho extranjero lo encontramos en la sentencia de la AP de Barcelona nº 371/2020 de 23 de diciembre de 2020. Ya he comentado que esta resolución, para determinar la ley aplicable, entiende acertadamente que debe prevalecer el Convenio de la Haya sobre el Reglamento Roma II. En todo caso, la aplicación de uno u otro en este accidente es intranscendente porque en ambos casos debe aplicarse el derecho francés por parte de los tribunales españoles, que es el lugar en el que se interpone la demanda.

La Sala, a la hora de aplicar el derecho francés, confirma el contenido y la vigencia de la legislación francesa aplicable al caso, en el sentido que apunta el dictamen jurídico de la pare actora sobre la llamada Ley Badinter.

La sentencia, refiriéndose a la Sentencia nº 347/2018, de fecha 13 de julio de 2018 de la misma sección, sostiene lo siguiente: «La cuestión de hecho es simple —colisión de tráfico con daños materiales— y, hasta donde alcanza quien resuelve, el tratamiento por la ley española (Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos de motor, LRCSCVM) coincide con el de la ley francesa, la conocida Loi Badinter, Ley 85-677 de 5 de julio de 1985, para la mejora de la situación de las víctimas de accidentes de la circulación y la aceleración de los procedimientos de indemnización, que establece la responsabilidad por los daños personales y materiales, y que modifica el Código de seguros, de manera que quienes pueden ser responsables civiles de daños a las personas o a los bienes por hechos de la circulación deben estar cubiertos por un seguro que garantice esa responsabilidad.

portugués y en los que se han visto involucrados vehículos matriculados en España y ciudadanos domiciliados en nuestro país». En su nota 34 alude, «a título de ejemplo, a las siguientes Sentencias de la Audiencia Provincial de Pontevedra: Sentencia de 20 de diciembre de 2002 (Roj: SAP PO 4202/2002); Sentencia de 6 de noviembre de 2012 (Roj: SAP PO 2888/2012); Sentencia de 13 de diciembre de 2012 (Roj: SAP PO 3057/2012); y Sentencia de 16 mayo de 2014 (Roj: SAP PO 1255/2014)».

En el caso examinado, en Derecho español como en Derecho francés, la parte actora debe probar que el vehículo asegurado en la entidad demandada causó los daños por los que reclama. El concepto clave es el de implicación (implication). Es la intervención causal del conductor Sr. Vidal, asegurado en Balcia, lo que cuestiona la aseguradora demandada».

Pues bien, llevando esta aplicación normativa al caso de autos se constata, por la aportación de la declaración amistosa que traen ambas partes al proceso, la intervención tanto del vehículo asegurado por Allianz como del vehículo asegurado por la representada de Mapfre Seguros, de forma directa en el siniestro litigioso.

Finalmente, como conclusión a lo dicho, se puede decir que la doctrina, a la hora de probar el derecho extranjero, entiende que deben probarse los siguientes extremos:

- a) El contenido literal del Derecho material extranjero: se debe acreditar el contenido literal de las normas materiales de tal Derecho, no basta con una «mera cita aislada de disposiciones extranjeras».
- b) El contenido literal de las normas de conflicto extranjeras: se debe probar que las normas de conflicto del derecho invocado no provocan un «reenvío» en favor del derecho español, pues en caso contrario el juez español no estaría fallando de la misma forma que lo haría un tribunal del país en cuestión (Cabe decir que la prueba de este extremo no ha sido requerida por muchos tribunales).
- c) La vigencia y existencia del Derecho extranjero.
- d) La interpretación concreta de las normas del Derecho extranjero, y
- e) La aplicabilidad del Derecho extranjero al caso concreto¹²².

122. Así lo indica ORTEGA JIMÉNEZ A., «Prevalencia del Convenio de La Haya de 1971 frente al Reglamento «Roma II» para la determinación de la ley aplicable en materia de accidentes de circulación por carretera» ..., op. cit. pág. 14.

Capítulo IV

OFESAUTO Y EL CONSORCIO DE COMPENSACIÓN DE SEGUROS

1. INTRODUCCIÓN

Analizamos en este Capítulo a Ofesauto y el Consorcio de Compensación de Seguros, como entidades que tienen determinadas funciones en la tramitación y resolución de siniestros transfronterizos, tanto en el sistema armonizado europeo, implantado por la Cuarta Directiva del Seguro de Automóviles, como en el previsto por el Reglamento General del Consejo de *Bureaux*.

Al analizar ambos sistemas, he aludido a alguna de las funciones de estas dos entidades, sobre todo a Ofesauto, que adquiere un mayor protagonismo en la tramitación de estos accidentes transfronterizos. Ofesauto, tanto en su condición de oficina nacional del seguro en nuestro país, como en la de Organismo de Indemnización previsto en la Cuarta Directiva, se dedica prácticamente a estas funciones. En cambio, el CCS, de naturaleza pública, como veremos, lo hace de forma más residual, pues tiene otras funciones,

tanto públicas como privadas, distintas a las que estamos viendo, que no serán estudiadas en este apartado por no ser objeto de este trabajo.

De este modo, tras el análisis de las funciones de ambas entidades en la tramitación de siniestros con elemento extranjero, haremos alusión a determinados aspectos controvertidos que se pueden producir en la tramitación de siniestros con elemento extranjero, aunque con la transposición de la Quinta Directiva, llevada a cabo por la Ley 21/2007, de 11 de julio, en la que se han aclarado algunas cosas, son cada vez menores. Ha habido, en ocasiones, cierta confusión por parte de los reclamantes por no tener claro las funciones de estas entidades.

2. OFESAUTO

Ofesauto es una Asociación participada por todas las entidades aseguradoras autorizadas para trabajar en España el ramo del Seguro de Automóvil y por el Consorcio de Compensación de Seguros.

Ofesauto es una asociación sin ánimo de lucro constituida al amparo de la Ley Orgánica 1/2002, de 22 de marzo, reguladora del Derecho de Asociación, e inscrita en el Registro de asociaciones, que agrupa a todas las entidades aseguradoras autorizadas para operar en el ramo de responsabilidad civil de vehículos terrestres automóviles y al Consorcio de Compensación de Seguros. Está dotada de personalidad jurídica propia distinta de la de sus entidades asociadas y tiene plena capacidad de obrar para la realización de su objeto social.

Sus normas de funcionamiento fueron fijadas por primera vez mediante Órdenes del Ministerio de Hacienda de 13 y 26 de mayo de 1965. En 1987, tras la entrada de España en el Mercado Común, se dictó la Orden de 25 de septiembre por la que se establecen sus funciones, las cuales fueron trasladadas al Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circula-

ción de Vehículos a motor, aprobado por el RD 1507/2008¹²³, de 12 de septiembre.

No obstante, la Orden EIC/764/2017, de 26 de julio, del Ministerio de Industria, Economía y Competitividad, por la que se dictan las normas relativas al funcionamiento de la Oficina Española de Aseguradores de Automóviles, recientemente, ha derogado la Orden de 25 de septiembre de 1987, con la finalidad de actualizar las normas de funcionamiento de Ofesauto. De este modo, la nueva Orden, según se establece en su Exposición de Motivos, configura el marco legal al que Ofesauto debe ajustar su actividad y las entidades que deben integrarse en la asociación junto con el Consorcio de Compensación de Seguros, así como su régimen jurídico y de gobierno. Se definen los distintos organismos, personas físicas y jurídicas, y tipos de documentos acreditativos del aseguramiento obligatorio de los vehículos a motor que intervienen en el ámbito del tráfico internacional de dichos vehículos y, más específicamente, en el de la protección de los perjudicados por accidentes producidos en dicho ámbito.

2.1. Funciones

Como ya he adelantado, Ofesauto, en la tramitación de siniestros con elemento extranjero, tiene dos funciones claramente diferenciadas. Por un lado, las tradicionales y que motivaron su origen, de oficina nacional del seguro, reguladas en la actualidad en el artículo 21 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre (Reglamento del SOA) y, por otro, Ofesauto es el Organismo de Indemnización creado por la Cuarta Directiva de Automóviles, como un mecanismo más de protección de las víctimas transeúntes, residentes de los países del EEE, cuya regulación se encuentra en el Título

123. Vid. página web de Ofesauto: <http://www.ofesauto.es/es/ofesauto/que-es-ofesauto>.

III de la LRCSCVM (RDL 8/2004, de 29 de octubre) y en el artículo 22 del Reglamento del SOA.

Asimismo, Ofesauto gestiona el sistema de Seguro de Frontera en España¹²⁴. Desde la web oficial de Ofesauto «assurancefrontiere.es» se permite la contratación del Seguro de Frontera para circular en España. Cualquier persona que vaya a acceder a España sin seguro podrá adquirirlo online y de forma inmediata.

2.1.1. Funciones de Ofesauto en su condición de oficina nacional de seguro

Según lo estipulado en el art. 21.2 del Reglamento SOA, Ofesauto, que actúa en nombre de todas las entidades aseguradoras que hayan obtenido la autorización correspondiente del Ministerio de Economía y Competitividad, o que estando domiciliados en un país perteneciente al Espacio Económico Europeo ejerzan su actividad en España en régimen de derecho de establecimiento o en régimen de libre prestación de servicios, garantizará la tramitación de los siniestros y el cumplimiento de las obligaciones derivadas del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, por razón de accidentes causados en otros países por vehículos con estacionamiento habitual en España o asegurados en España mediante el certificado internacional de seguro o por un seguro en frontera.

Son las funciones a las que me he referido anteriormente, en las que Ofesauto actúa como *Bureau* pagador. Quizá no sea acertada la expresión «tramitación de los siniestros», porque, como he señalado, en estos casos, la oficina nacional del seguro no tramita el siniestro, sino que se compromete a restituir al *Bureau* tramitador, que es el del lugar donde ha ocurrido el accidente, a abonarle las cantidades que éste haya pagado más unos gastos de gestión, que

124. Así se indica en la web: <https://www.ofesauto.es/certificado-internacional-seguro-carta-verde/seguro-de-frontera-la-alternativa-al-cis-o-carta-verde/> (Consultada el día 17 de agosto de 2022).

vienen recogido en el Reglamento General del Consejo de *Bureaux*, en el caso de que la entidad aseguradora del vehículo que ha causado el accidente no lo haga.

El inciso segundo del artículo 21.2 se refiere a las funciones de Ofesauto como *Bureau* tramitador, al indicar que asumirá esta garantía, por cuenta de la oficina nacional del Estado de que se trate, por razón de los accidentes ocurridos en territorio español en los que intervenga un vehículo extranjero, con estacionamiento habitual en un Estado firmante del Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y otros Estados asociados o que, perteneciendo a un Estado no firmante del Acuerdo citado estuviera asegurado mediante certificado internacional de seguro emitido por otra oficina nacional o por un seguro en frontera.

El párrafo 3 del artículo 21 señala que Ofesauto podrá delegar la representación de las diferentes entidades aseguradoras extranjeras, a solicitud de la oficina nacional respectiva, en favor de alguna de las entidades aseguradoras o de entidades especializadas en la gestión de siniestros. Asimismo, a solicitud de las entidades aseguradoras que operan en España podrá cursar idéntica petición a las oficinas nacionales de otros Estados. Las citadas entidades aseguradoras o entidades corresponsales españolas, autorizadas para representar a entidades aseguradoras extranjeras, responderán en los mismos términos que Ofesauto. A tal efecto, Ofesauto llevará los registros necesarios de corresponsalías autorizadas, al objeto de facilitar la información necesaria a quien tenga un interés legítimo. En caso de incumplimiento del corresponsal, conflicto de intereses o cese voluntario en la representación autorizada, Ofesauto asumirá el cumplimiento de las obligaciones previstas en el apartado 2 de este artículo.

Estas funciones de Ofesauto se desarrollan con más amplitud en los artículos 5 y 6 de la citada Orden EIC/764/2017, de 26 de julio, por la que se dictan las normas relativas al funcionamiento de la Oficina Española de Aseguradores de Automóviles.

2.1.2. Funciones de Ofesauto como Organismo de Indemnización

Como he señalado, La Cuarta Directiva de Automóviles protegió a las víctimas transeúntes pertenecientes al EEE, para que puedan reclamar en su país de residencia¹²⁵. Para ello creó una serie de mecanismos con el fin de facilitar la reclamación del perjudicado que ha tenido un accidente en otro Estado miembro, para que pueda hacerlo en su propio país de residencia.

Uno de estos mecanismos, asignado por el artículo 26 LRCSCVM a Ofesauto, es la creación de un Organismo de indemnización ante el que los perjudicados con residencia en España podrán presentar reclamación de indemnización en determinados supuestos.

Estos supuestos, en los que el perjudicado puede presentar reclamación ante Ofesauto, en su condición de organismo de indemnización español, de acuerdo con el artículo 27 LRCSCVM, son los siguientes: a) Si en el plazo de tres meses, a partir de la fecha en que el perjudicado haya presentado su reclamación de indemnización a la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente o a su representante para la tramitación y liquidación de siniestros designado en España, ninguno de los dos ha formulado respuesta motivada a lo planteado en la reclamación; o b) Si la entidad aseguradora no hubiera designado representante para la tramitación y liquidación de siniestros en España, salvo que el perjudicado haya presentado una reclamación de indemnización directamente a la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente y haya

125. Así lo indica el Considerando 11 de la Cuarta Directiva: «Una solución satisfactoria podría ser que cualquier perjudicado que haya sufrido perjuicios o lesiones por un accidente de circulación, que pertenezcan al ámbito de aplicación de la presente Directiva, ocurrido fuera de su Estado miembro de origen pueda presentar una reclamación en su propio Estado miembro ante un representante para la tramitación y liquidación de siniestros, allí designado por la entidad aseguradora de la parte responsable».

recibido de ésta una respuesta motivada en los tres meses siguientes a la presentación de la reclamación.

Recientemente se ha hecho público el Anteproyecto de Ley por la que se modifica el Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el real decreto legislativo 8/2004, de 29 de octubre. Uno de los objetivos de esta norma es transponer la Directiva 2021/2118. Como veremos, al hablar de las funciones del CCS, la Directiva que es objeto de transposición mejora la situación de las víctimas de accidentes de circulación en los que la entidad aseguradora responsable es insolvente. También lo hace de las víctimas transeúntes y por ello, añade un nuevo apartado c) al citado artículo 27 LRCSCVM: «c) Si el siniestro se ha producido en un país distinto a España y la entidad aseguradora del vehículo responsable está incurso en un procedimiento concursal o de liquidación tal y como se define en los artículos 183 a 189 de la Ley 20/2015, de 14 de julio. En este caso Ofesauto en el plazo de tres meses presentará bien una oferta motivada de indemnización cuando determine que es responsable de indemnizar con arreglo a los apartados 1.a) o 1.b), no se haya impugnado la reclamación y se haya cuantificado parcial o totalmente el daño, o bien dará una respuesta motivada a lo planteado en la reclamación cuando determine que no es responsable de indemnizar por no estar incurso la entidad aseguradora del vehículo responsable en un procedimiento de quiebra o de liquidación o en el supuesto de que se haya rechazado o no se haya determinado claramente la responsabilidad o no se haya cuantificado totalmente el daño».

Asimismo, para que Ofesauto pueda recuperar lo que ha indemnizado a las víctimas transeúntes españolas cuando la aseguradora responsable es insolvente, el citado Anteproyecto añade un nuevo apartado 5 al artículo 27 LRCSCVM, en el siguiente sentido: «5. Una vez abonadas a los perjudicados las indemnizaciones, Ofesauto exigirá el reembolso íntegro de la cantidad pagada en concepto de indemnización al organismo correspondiente del Estado miem-

bro de origen de la entidad aseguradora que esté incurso en un proceso concursal o de liquidación».

Por su parte, el artículo 22.2 del Reglamento del SOA dispone que en la reclamación que ante Ofesauto presente el perjudicado deberá constar que la entidad aseguradora del vehículo causante no ha designado un representante en España para la tramitación y liquidación de siniestros o, en otro caso, la fecha en que dicho perjudicado se dirigió formalmente a la aseguradora del vehículo del responsable o al representante para la tramitación y liquidación de siniestros por ésta designado en España y, en caso de haber recibido alguna notificación de éstos, se informará sobre su contenido. Igualmente, el perjudicado informará, en caso de haber efectuado reclamación ante cualquier otro organismo o entidad por el mismo concepto, sobre el contenido de la reclamación y, en su caso, sobre las respuestas recibidas en relación a ésta.

En estos casos, Ofesauto, en su condición de organismo de indemnización, dará respuesta a la reclamación de indemnización en un plazo de dos meses, a contar desde la fecha en que le sea presentada por el perjudicado residente en España, sin que pueda condicionar el pago de la indemnización a la prueba por parte del perjudicado residente en España de que la persona responsable no puede pagar o se niega a hacerlo.

Por otro lado, Ofesauto informará inmediatamente a la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente o a su representante para la tramitación y liquidación de siniestros designado en España, al Organismo de Indemnización del Estado en que esté ubicado el establecimiento de la entidad aseguradora que emitió la póliza y, de conocerse su identidad, a la persona causante del accidente de que ha recibido una reclamación del perjudicado y de que dará respuesta a dicha reclamación en un plazo de dos meses a contar desde la fecha de su presentación.

Estas funciones de Ofesauto como Organismo de Indemnización se desarrollan con mayor amplitud en los artículos 7 y 8 de la citada Orden EIC/764/2017, de 26 de julio, por la que se dictan las

normas relativas al funcionamiento de la Oficina Española de Aseguradores de Automóviles.

2.1.3. Gestor del Seguro de Frontera

En la actualidad, el sistema del Convenio tipo Inter-Bureaux está constituido por los países integrantes del sistema del Convenio Multilateral de Garantía (27 países de la UE, los Estados del EEE (distintos a los anteriores) creado por el Tratado de Maastrich: Islandia y Noruega, y otros Estados asociados: Andorra, Montenegro, Bosnia-Herzegovina, Serbia, Gran Bretaña y Suiza (Liechtenstein), y los siguientes países adscritos exclusivamente al sistema de la carta verde, no asociados a la UE: Albania, Azerbaiyán, Bielorrusia, Macedonia, Irán, Israel, Marruecos, Moldavia, Rusia, Túnez, Turquía, y Ucrania.

He indicado que para circular por países suscriptores del Convenio Multilateral de Garantía no es necesario portar el Certificado Internacional del Seguro, antes llamada carta verde, porque se presume el aseguramiento de los vehículos de los residentes en estos países por el estacionamiento habitual del vehículo. Sin embargo, en el resto de países adscritos exclusivamente al sistema carta verde, que son 12, sí es necesario para poder circular tener suscrito el CIS o, en caso de no tenerlo, contratar un seguro de frontera. Lo mismo ocurre si un vehículo de estos países circula en España. Antes de entrar en nuestro país, debe disponer de CIS o seguro de frontera.

Por tanto, el SOA cubre en los países suscriptores del Convenio Multilateral de Garantía y no cubre los daños ocasionados en estos 12 países adscritos exclusivamente al sistema carta verde. De esto modo, cuando un vehículo español vaya a circular por alguno de estos países debe solicitarse a la entidad aseguradora de dicho vehículo el CIS. En caso de no hacerlo, debe suscribirse un seguro de frontera, cuyo gestor es Ofesauto.

El artículo 5 de la Orden EIC/764/2017, de 26 de julio, del Ministerio de Industria, Economía y Competitividad, por la que se

dictan las normas relativas al funcionamiento de la Oficina Española de Aseguradores de Automóviles, en el que se establecen las funciones de Ofesauto, señala que en su condición de oficina nacional del seguro, está sujeta, entre otras: «c) Las concernientes al seguro en frontera concertado por las entidades aseguradoras asociadas a Ofesauto para garantizar la cobertura del seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor, de suscripción obligatoria, procedentes de terceros países, en los territorios de los países cuyas oficinas nacionales de seguros son firmantes de la Sección III del Reglamento general del Consejo de Oficinas nacionales de seguros».

Por tanto, Ofesauto es la Oficina Nacional de Seguro de España y es la única que puede emitir un Seguro Frontera válido para circular por el territorio español con un vehículo matriculado fuera de la EEE. El funcionamiento del Seguro de Frontera es similar al de una compañía aseguradora: se recogen los datos, vigencia, se tarifica el precio, se cobra la prima y se entrega automáticamente la documentación en PDF. Esto permitirá circular por España y los países de la EEE. Si posteriormente un vehículo causa un accidente dentro del periodo de vigencia de la póliza, se pagarían los daños causados a terceros¹²⁶.

El Seguro de Frontera cubre la responsabilidad civil obligatoria frente a terceros, en España y resto del EEE, dentro de los límites vigentes en el país visitado. En la actualidad, estos límites son, como mínimo, según lo establecido en la Directiva 2009/103/CE: a) para los daños corporales, un importe mínimo de cobertura de 1.000.000 EUR por víctima o 5.000.000 EUR por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas; b) para los daños materiales, a 1.000.000 EUR por siniestro, cualquiera que sea el número de

126. Así se indica en la web de Ofesauto: <https://assurancefrontier.es/es/#que-cubre-y-coste> (consultada el día 17 de agosto de 2022).

víctimas¹²⁷. Este seguro se puede contratar por 15, 30, 90 o 180 días¹²⁸.

El apartado 3 del artículo 2 LRCSVM establece que las autoridades aduaneras españolas serán competentes para comprobar la existencia y, en su caso, exigir a los vehículos extranjeros de países no miembros del Espacio Económico Europeo que no estén adheridos al Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados, y que pretendan acceder al territorio nacional, la suscripción de un seguro obligatorio que reúna, al menos, las condiciones y garantías establecidas en la legislación española.

El Anteproyecto de Ley por la que se modifica la LRCSVM, para reforzar la posición de Ofesauto en esta materia, añade un nuevo párrafo en el citado apartado 3 del artículo 2 LRCSVM, disponiendo que la Oficina Española de Aseguradores de Automóviles (Ofesauto) gestionará procedimientos de emisión y de registro electrónicos de certificados internacionales de seguro y de seguros en frontera y estará facultada para celebrar acuerdos de colaboración y de intercambio de información con las autoridades aduaneras, con las de tráfico y seguridad vial y con los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado para facilitar los controles previstos en el párrafo anterior.

127. La Directiva 2021/20118, pendiente de transposición, modifica el artículo 9 de la Directiva 2009/103/CE en los siguientes términos: 1. Sin perjuicio de que los Estados miembros puedan fijar importes de garantía más elevados, cada Estado miembro exigirá que los importes del seguro obligatorio contemplado en el artículo 3 sean, como mínimo, los siguientes: a) respecto de los daños corporales: 6.450.000 EUR por accidente, con independencia del número de perjudicados, o 1.300.000 EUR por perjudicado; b) respecto de los daños materiales: 1 300 000EUR por accidente, con independencia del número de perjudicados.

128. Vid. web Ofesauto: <https://assurancefrontier.es/es/#que-cubre-y-coste> (consultada el día 17 de agosto de 2022).

3. EL CONSORCIO DE COMPENSACIÓN DE SEGUROS

3.1. Naturaleza jurídica, organización y estructura

El Consorcio de Compensación de Seguros es una entidad pública empresarial de las previstas en el artículo 43.1.b) de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración Central del Estado (LOFAGE), con personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines, dotado de patrimonio distinto al del Estado, y cuya actividad se ajusta al Ordenamiento Jurídico Privado, y adscrita al Ministerio de Economía y Competitividad, de acuerdo con su Estatuto Legal, aprobado por el RDL 7/2004, de 29 de octubre.

El CCS, en el ejercicio de su actividad aseguradora, queda sometido, en primer lugar, a las normas especiales de su Estatuto Legal y, en lo no previsto, a Ley de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras. No obstante, en su calidad de Organismo de Garantía en el ámbito de los accidentes de circulación, así como en su papel de asegurador directo en este mismo ámbito, queda igualmente sometido a la LRCSCVM y a su Reglamento.

El CCS tiene una serie de funciones públicas y otras privadas, destacando las funciones que tiene en el ámbito de la circulación de vehículos de motor, donde el CCS interviene en una doble condición: como Fondo de Garantía (art. 11.1 LRCSCVM), al objeto de indemnizar los daños causados por vehículos de motor en ciertas circunstancias (siendo común a todas ellas la falta de un contrato de seguro que vincule al propietario de tales vehículos con el CCS), y como asegurador directo, para prestar cobertura a los vehículos de que sean titulares ciertos Entes públicos, así como a los de propiedad privada cuando la cobertura no hubiera sido asumida por una entidad aseguradora.

En cuanto a su organización, la alta dirección del CCS está encomendada a su Consejo de Administración, presidido por el

Director General de Seguros y Fondos de Pensiones y compuesto por 14 vocales que representan paritariamente al mercado asegurador privado y a la Administración Pública. El Consejo de Administración cuenta con una Comisión Delegada para la Actividad Liquidadora, con funciones ejecutivas en este ámbito funcional. Asimismo, en enero de 2015 se constituyó, en el seno del Consejo, la Comisión de Auditoría, con funciones de supervisión y control.

Operativamente la entidad se organiza, bajo la dependencia de la Dirección General, en seis áreas funcionales con rango de Dirección: Dirección de Operaciones, Dirección Financiera, Dirección de Liquidación y Saneamiento de Entidades Aseguradoras, Dirección de Sistemas y Tecnologías de la Información, Dirección de Gestión de Riesgos y Secretaría General. El Servicio de Auditoría Interna, el Servicio de Atención al Asegurado y la Subdirección de Seguros Agrarios dependen también directamente de la Dirección General.

Por su parte, la descentralización de la estructura del CCS se concreta en 18 oficinas distribuidas en 13 delegaciones territoriales, que cumplen el objetivo de acercar la gestión de los asuntos a los asegurados y perjudicados.

3.2. Régimen jurídico y fines

Según dispone el artículo 2 de su Estatuto Legal, el Consorcio se regirá por las disposiciones contenidas en dicha norma¹²⁹, y, en lo que no se oponga a él, por las que expresamente la Ley 6/1997,

129. La norma principal que regula con carácter general la actividad del Consorcio de Compensación de Seguros es su Estatuto Legal, texto refundido aprobado por el Real Decreto Legislativo 7/2004, de 29 de octubre (BOE nº 267, de 5 de noviembre de 2004). Ha sido modificado por la Ley 12/2006, de 16 de mayo (BOE nº 117, de 17 de mayo de 2006); la Ley 6/2009, de 3 de julio (BOE nº 161, de 4 de julio de 2009); la Ley 12/2011, de 27 de mayo (BOE nº 127, de 28 de mayo), y la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación,

de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, dedica en el capítulo III de su título III a las entidades públicas empresariales, así como las demás previstas para tales entidades en la legislación vigente.

En el ejercicio de su actividad aseguradora, y en defecto de reglas especiales contenidas en su Estatuto Legal, el CCS estará sometido a lo dispuesto en la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras y en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de contrato de seguro.

El Consorcio, como entidad inspirada en el principio de compensación, tiene como fin cubrir los riesgos en los seguros que se determinan en su Estatuto Legal, con la amplitud que en él se fija o pueda hacerse en disposiciones específicas con rango de ley.

Para el adecuado cumplimiento de los fines citados, el Consorcio podrá celebrar pactos de coaseguro, así como ceder o retroceder en reaseguro parte de los riesgos asumidos a entidades aseguradoras españolas o extranjeras que están autorizadas para realizar operaciones de esta naturaleza. Asimismo, podrá aceptar en reaseguro en el seguro de riesgos nucleares y en el seguro agrario combinado en los términos previstos en este Estatuto Legal. Podrá, además, asumir la cobertura concertando pactos de coaseguro o aceptando en reaseguro en aquellos supuestos en que concurran razones de interés público que lo aconsejen, atendiendo la situación y circunstancias del mercado asegurador.

El CCS se concibe, por tanto, como un instrumento para responder a las necesidades de aseguramiento de la población española frente a riesgos de particular incidencia social. En atención a esta vocación, la entidad afronta el cumplimiento de sus objetivos con una predisposición abierta y sensible a esas necesidades, favo-

supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras (BOE nº 168, de 15 de julio).

reciendo el acceso a esas coberturas de forma generalizada y a precios lo más reducidos posible.

Asimismo, el CCS asume el compromiso de amparar y proteger los derechos de los asegurados adoptando la opción más favorable ante distintas interpretaciones y valoraciones de un mismo hecho y propiciando la consecución de acuerdos extrajudiciales en la resolución de sus reclamaciones.

El CCS se plantea como un instrumento integrado en el sector asegurador español, poniendo al servicio del mismo las capacidades desarrolladas durante más de 70 años de funcionamiento. La colaboración con el sector privado permite ofrecer a una sociedad cambiante soluciones aseguradoras eficaces, viables y sostenibles.

Para alcanzar los máximos niveles de eficiencia y eficacia en el desempeño de sus funciones, el CCS persigue el máximo rigor en la aplicación de las pautas empresariales que garanticen la mejor calidad y los mejores resultados en la gestión de sus asuntos económicos y en la utilización racional y equilibrada de sus recursos.

3.3. Funciones del Consorcio de Compensación de Seguros en la tramitación de siniestros transfronterizos como fondo de garantía

Según he dicho, a diferencia de Ofesauto, no se puede decir que el CCS tenga un gran protagonismo en la tramitación de siniestros con elemento extranjero. No obstante, tanto como asegurador directo, que actúa como cualquier otra entidad aseguradora, como en su condición de fondo de garantía, la ley le otorga determinadas funciones en la tramitación de siniestros con elemento extranjero, entre las que destaca su condición de Organismo de Información, como un mecanismo más creado por la Cuarta Directiva de Automóviles para proteger a las víctimas transeúntes residentes en países del EEE.

Las funciones que tiene el CCS como fondo de garantía, que debe ejercerlas dentro del ámbito territorial¹³⁰ y hasta el límite cuantitativo del aseguramiento obligatorio, se encuentran recogidas en el artículo 11.1 LRCSCVM y son a las que me refiero a continuación.

3.3.1. Obligación de indemnizar por daños causados por vehículo desconocido

El artículo 11.1.a) dispone que corresponde al CCS, dentro del ámbito territorial y hasta el límite cuantitativo del aseguramiento obligatorio, indemnizar a quienes hubieran sufrido daños en sus personas, por siniestros ocurridos en España, en aquellos casos en que el vehículo causante sea desconocido.

En este caso, la particularidad que existe con los accidentes transfronterizos viene establecida en el artículo 29 LRCSCVM. Me voy a referir a las funciones que le otorga este artículo al CCS en el apartado 3.3.5 de este capítulo.

3.3.2. Indemnizar los daños causados por vehículo sin seguro

En este supuesto, el CCS debe indemnizar los daños en las personas y en los bienes, ocasionados con un vehículo que tenga su estacionamiento habitual en España, dentro del ámbito territorial del SOA, cuando dicho vehículo no estuviera asegurado. Si el accidente causado por estos vehículos lo es en el territorio de un Esta-

130. El art. 4.1 LRCSCVM establece el ámbito territorial del SOA, en los siguientes términos: «El seguro obligatorio previsto en esta Ley garantizará la cobertura de la responsabilidad civil en vehículos terrestres automóviles con estacionamiento habitual en España, mediante el pago de una sola prima, en todo el territorio del Espacio Económico Europeo y de los Estados adheridos al Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados».

do firmante del Acuerdo entre Oficinas nacionales de Seguro, entra en funcionamiento el sistema de Oficinas, para el caso de que la víctima o víctimas sean residentes en el país de ocurrencia del siniestro.

En definitiva, el CCS se hace cargo de los daños provocados por vehículos con estacionamiento habitual en España por vehículos sin asegurar, en todos los países del EEE y otros Estados asociados¹³¹. No están amparados los ciudadanos de los otros países pertenecientes al sistema «carta verde». Tramitará estos siniestros la oficina nacional del país donde ocurra el accidente y reclamará posteriormente al CCS o a Ofesauto. Obviamente, si es Ofesauto quien finalmente se hace cargo de pagar las correspondientes indemnizaciones al *Bureau* tramitador, podrá repetir contra el CCS las cantidades abonadas.

La Ley 34/2003, de 4 noviembre, de modificación y adaptación a la normativa comunitaria de la legislación de seguros privados añadió un nuevo caso a la intervención del CCS por daños causados por un vehículo no asegurado que se recogen en ese artículo 11.1.b): «los ocasionados dentro del territorio español a personas con residencia habitual en España o a bienes propiedad de las mismas situados en España con un vehículo con estacionamiento habitual en un tercer país no firmante del Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados».

Por tanto, con la finalidad de proteger a los residentes españoles, en los supuestos de vehículos sin seguro de otros países no firmante del Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados, el CCS debe hacerse cargo de los daños causados. Se trata de vehículos de los Estados del sistema «carta verde», exclusivamente, y otros Estados distintos.

131. Cuando el CCS actúa como asegurador directo, sí están cubiertos también, como si de una aseguradora más se tratara, las víctimas de los países del sistema «carta verde».

3.3.3. Daños causados por vehículos robados

La disposición final quinta de la Ley 21/2011, de dinero electrónico, de 26 de julio de 2011, modificó el apartado c) del artículo 11 LRCSCVM, estableciendo que el CCS, dentro del ámbito territorial y hasta el límite cuantitativo del aseguramiento obligatorio, deberá:

«c) Indemnizar los daños, a las personas y en los bienes, ocasionados en España por un vehículo que esté asegurado y haya sido objeto de robo o robo de uso.

Los daños a las personas y en los bienes ocasionados en otro Estado por un vehículo con estacionamiento habitual en España que esté asegurado y haya sido robado o robado de uso se indemnizarán por el Consorcio de Compensación de Seguros cuando el fondo nacional de garantía de ese Estado no asuma funciones de indemnización de los daños producidos por vehículos robados».

Como puede verse, se modificó el párrafo primero y se añadió un nuevo párrafo al artículo 11.1.c) de la LRCSCVM, distinguiendo un ámbito de cobertura nacional más amplio (párrafo 1) y un ámbito de cobertura nuevo en los países de la UE, para los casos en los que el fondo nacional de garantía de cualquiera de estos países no asuma las funciones de indemnización de los daños producidos por vehículos robados.

La principal modificación del párrafo 1 tiene que ver con el estacionamiento habitual del vehículo que, como puede verse, se ha suprimido. En virtud de ello, el CCS tiene que hacerse cargo de los accidentes ocurrido en España, ocasionados por vehículos robados, independientemente del estacionamiento habitual del vehículo.

La segunda Directiva de automóviles, (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), establecía en su artículo 2.2 que: «En el caso de vehículos robados u obtenidos por la fuerza, los Estados miembros

podrán prever que el organismo contemplado en el apartado 4 del artículo 1 intervenga en lugar del asegurador en las condiciones previstas en el apartado 1 del presente artículo; cuando el vehículo tenga su estacionamiento habitual en otro Estado miembro, dicho organismo no tendrá posibilidad de recurrir contra ningún organismo dentro de dicho Estado miembro»¹³².

Hemos visto que la Ley 21/2007, de 11 de julio, sustituyó el concepto de «matriculación del vehículo» por el «estacionamiento habitual». Sin embargo, en el resto de los países de la UE, al trasponer el citado artículo 2.2 de la segunda Directiva, no se hace mención al estacionamiento habitual del vehículo, por lo que ocurría en la práctica es que si el vehículo robado no tenía estacionamiento habitual en nuestro país, las víctimas se quedaban sin cobertura. Esta cuestión ha dado lugar a críticas a nuestro país, al considerar que se hizo una transposición errónea de la Directiva, siendo este el motivo de la modificación aludida.

Por otro lado, también se daba el hecho de que vehículos robados con estacionamiento habitual en España podían causar daños en otros países de la UE y tampoco encontraban cobertura, puesto que como se aprecia del artículo 2.2 de la segunda Directiva, la cobertura por parte de los fondos de garantía de los distintos Estados miembros es opcional, dándose la circunstancia de que si el siniestro ocurría, por ejemplo, en Francia, que así es, no tenía cobertura ni por el Fondo de Garantía francés ni por el Español,

132. En términos similares, mejorando la redacción, se pronuncia la Directiva Codificada: 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 (versión codificada), al indicar en su artículo 13.2, al indicar lo siguiente: «En el caso de vehículos robados u obtenidos por la fuerza, los Estados miembros podrán prever que el organismo contemplado en el artículo 10, apartado 1, intervenga en lugar del asegurador en las condiciones previstas en el apartado 1 del presente artículo. Cuando el vehículo tenga su estacionamiento habitual en otro Estado miembro, dicho organismo no tendrá posibilidad de recurrir contra ningún organismo dentro de dicho Estado miembro».

porque nuestra legislación limitaba estos supuestos a los siniestros ocurrido en nuestro país.

Por ello se añadió el párrafo segundo al artículo 11.1.c), para cubrir por el CCS los daños en otro Estado por un vehículo con estacionamiento habitual en España que haya sido robado, cuando el fondo de garantía de ese Estado no asuma funciones de indemnización de los daños producidos por vehículos robados.

La crítica que se puede hacer a esta nueva previsión es la falta de reciprocidad, cuando el fondo de garantía de cualquier país de la UE no asuma los daños causados por vehículos robados. En tal caso, el CCS tiene que hacerse cargo de los vehículos robados que causen daños en España, en los que el fondo de esos países no los cubre y también de los vehículos robados, con estacionamiento habitual en España, cuando ocasionen daños en esos países a los que me refiero.

3.3.4. Indemnizar los daños causados por vehículo asegurado en aseguradora declarada en concurso o en situación de liquidación

Dentro de las funciones que el CCS tiene como fondo de garantía, la letra e) del artículo 11.1 LRCSCVM, dispone que corresponde a esta entidad, dentro del ámbito territorial y hasta el límite cuantitativo del aseguramiento obligatorio: «Indemnizar los daños a las personas y en los bienes cuando la entidad española aseguradora del vehículo con estacionamiento habitual en España hubiera sido declarada judicialmente en concurso o, habiendo sido disuelta y encontrándose en situación de insolvencia, estuviera sujeta a un procedimiento de liquidación intervenida o ésta hubiera sido asumida por el propio Consorcio de Compensación de Seguros».

Como puede verse, el CCS asume esta función cuando la entidad en estas situaciones es española. Sin embargo, en los últimos años ha habido casos de entidades aseguradoras de otros Estados miembros, que operan en nuestro país el régimen de libre prestación de servicios o libertad de establecimiento, que han entrado en si-

tuación de insolvencia y quiebra. En tales casos, algunas de estas entidades tenían vehículos asegurados en nuestro país y, en consecuencia, perjudicados pendientes de indemnizar.

En lo que ahora nos interesa, la problemática que plantea esta cobertura es que se refiere a entidades aseguradoras españolas. Por tanto, cuando se trata de entidades aseguradoras extranjeras, parece, en principio, que el CCS no se debe hacer cargo de los siniestros pendientes cuando estas entidades entran en un procedimiento concursal o en situación de liquidación.

Como ejemplo de lo que digo podemos ver el caso de International Insurance Corporation (IIC) N.V., conocida comercialmente como «INEAS». Era una aseguradora de nacionalidad holandesa que, tras haber sido intervenida por el órgano de control holandés, con fecha 20 de octubre de 2010, fue declarada en quiebra por el Tribunal de Justicia de Ámsterdam¹³³.

Al tratarse de una entidad aseguradora de nacionalidad extranjera que actuaba en España en régimen de libre prestación de servicios, el CCS entendió que no se encuentra legalmente habilitado ni para asumir las funciones de liquidación de las operaciones de seguro realizadas por dicha entidad en España previstas en el artículo 14 de su Estatuto Legal, ni para asumir las funciones de Fondo de Garantía contempladas en el artículo 11.1.e) LRCSCVM, para indemnizar los daños producidos a terceros por vehículos asegurados en dicha entidad.

133. En el Boletín Oficial del Estado de 11 de diciembre de 2010 consta la Resolución de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones de 29 de noviembre de 2010, por la que se publica la comunicación remitida por el órgano de control de los Países Bajos relativa a la situación de quiebra de la entidad Internacional Insurance Corporation (IIC) N.V y se dispone que la legislación aplicable para llevar a cabo la liquidación de la entidad será la legislación de los Países Bajos.

En consecuencia, para el CCS, las funciones de liquidación y de Fondo de Garantía corresponden a los organismos que sean competentes con arreglo a la legislación holandesa¹³⁴.

Sin embargo, ha habido alguna Audiencia Provincial que ha condenado al CCS, al considerar que la expresión «entidad española», debe interpretarse en un sentido amplio, teniendo en cuenta, además, que las entidades extranjeras en libre prestación de servicios deben pagar el correspondiente recargo al CCS, para que se haga cargo de las funciones que tiene atribuidas en su condición de fondo de garantía¹³⁵.

Como vemos, nos encontramos ante un problema de indefensión para los perjudicados de estos accidentes, que la Directiva 2021/2118, que modifica la Directiva 2009/103/CE, trata de resolver. Aunque en el caso español, como acabamos de ver, el CCS,

134. Así lo entendió la SAP de Madrid (Sección 3ª), de 22 de mayo de 2012, cuando dice: «Por eso, mas tarde cuando entra INEAS en liquidación, es el organismo existente en el país donde se encuentra constituido la entidad (Holanda) y equivalente al Consorcio de Compensación de Seguros Español al que debe responder por impago de la entidad asegurada, y ese organismo debe ser indicado por OFESAUTO o por el Comisario de Averías, quienes deben ocuparse de tramitar los siniestros y al cumplimiento de las obligaciones derivadas del Seguro obligatorio de responsabilidad civil».

135. Así lo hizo la SAP de Alicante (Sección 1ª), de 11 de noviembre de 2011, en los siguientes términos: «(...) la interpretación conjunta de las disposiciones que se refieren a la cuestión debatida, induce a considerar que la expresión «entidad española» que contiene el art. 11.1e) Real Decreto Legislativo 8/2004, de que se ha hecho mención, debe interpretarse en el sentido extenso de abarcar tanto a las aseguradoras propiamente españolas, como a aquellas otras extranjeras autorizadas para actuar en España en régimen de establecimiento o de libre prestación de servicios, porque a estas se las equipara a todos los efectos a las españolas, sometiéndolas al mismo régimen de ordenación y supervisión, como resulta de los arts. 78 y ss del Real decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, que aprueba el Texto refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de Seguros privados, completa asimilación entre unas y otras que comprende, incluso, la imposición de los recargos correspondientes para la cobertura de los riesgos que asume el Consorcio de Compensación de Seguros (art. 82.1 Ley Ordenación y Supervisión seguros Privados). La necesaria imposición de ese incremento supone un dato esencial para la atribución de responsabilidad civil al Consorcio apelante en supuestos como el de autos».

como fondo de garantía, debía indemnizar a los perjudicados cuando la aseguradora responsable (española) resultase insolvente o estuviera incurso en un procedimiento de liquidación, no ocurría lo mismo en el resto de Estados miembros. Si hasta ahora la Directiva contemplaba la indemnización de los daños y perjuicios en los casos en los que el vehículo causante del accidente circula ilegalmente sin haber cumplido con la obligación de estar asegurado o en aquellos otros en los que el vehículo causante no puede identificarse, la norma comunitaria no contenía en cambio referencia alguna a los casos en los que el vehículo responsable sí está asegurado, pero lo está en una entidad aseguradora que es insolvente y se encuentra en liquidación.

Ahora, con la nueva Directiva 2021/2118, lo que se pretende es que los perjudicados en el caso de que la entidad aseguradora responsable sea insolvente, sean indemnizados por el organismo correspondiente de su residencia, con independencia del Estado de origen de la entidad que se encuentre en esta situación. De este modo, el Considerando 27 de esta directiva señala que en caso de insolvencia de una entidad aseguradora, los perjudicados deben tener derecho a reclamar una indemnización a un organismo de su Estado miembro de residencia, también cuando sean perjudicados como consecuencia de accidentes que se hayan producido en un Estado miembro que no sea su Estado miembro de residencia.

A su vez, los Estados miembros deben poder atribuir la función de indemnizar a dichos perjudicados a un nuevo organismo o a un organismo ya existente (como sería el caso español), incluido el organismo de indemnización creado en virtud del artículo 24 de la Directiva 2009/103/CE. En caso de insolvencia de la entidad aseguradora, los Estados miembros también deben poder atribuir a un único organismo las tareas de indemnizar a los perjudicados como consecuencia de accidentes ocurridos en su Estado miembro de residencia y a los perjudicados como consecuencia de accidentes ocurridos en Estados miembros que no sean su Estado miembro de residencia. En el caso de los perjudicados en Estados miembros que no sean su Estado miembro de residencia, también es importante

garantizar el intercambio de información y la cooperación con los organismos de indemnización creados o designados en virtud del artículo 24 de la Directiva 2009/103/CE.

Para ello, el título del Capítulo 4 de la Directiva 2009/103/CE, que establece las funciones de los fondos de garantía, se sustituye por el siguiente texto: «Indemnización de daños causados por un vehículo no identificado o respecto del cual no haya sido satisfecha la obligación de aseguramiento contemplada en el artículo 3 e indemnización en caso de insolvencia». Como puede verse, ahora se añade «e indemnización en caso de insolvencia», con la finalidad de proteger a los perjudicados de estas entidades a los que me estoy refiriendo.

Asimismo, se inserta un nuevo artículo 10 bis, con el siguiente título: «Protección de los perjudicados por lo que respecta a daños como consecuencia de accidentes que se hayan producido en su Estado miembro de residencia en caso de insolvencia de una entidad aseguradora». A continuación se establece el procedimiento a seguir para instaurar un sistema de protección de los perjudicados de entidades insolventes, donde podemos ver cómo en el apartado 1 de este artículo se obliga a que cada Estado miembro deberá crear o autorizar a un organismo encargado de indemnizar a los perjudicados que residan en su territorio, al menos hasta los límites de la obligación de aseguramiento, por los daños materiales o corporales causados por un vehículo asegurado por una entidad aseguradora a partir del momento en que:

- a) la entidad aseguradora esté incurso en un procedimiento de quiebra, o
- b) la entidad aseguradora esté incurso en un procedimiento de liquidación, tal como se define en el artículo 268, apartado 1, letra d), de la Directiva 2009/138/CE.

Obviamente, en el caso español, estas funciones, que ya ejerce el CCS en los términos citados, van a ser asumidas por esta entidad. En tal sentido, en la Exposición de Motivos del Anteproyecto de modificación de la LRSCSCVM, que tiene por objeto, entre otros, transponer

la Directiva 2021/2118, se indica que la ley, en su nueva articulación, contempla la indemnización en todos los casos que pueden afectar al perjudicado residente en España, ya se trate de aquellos en los que sufre el accidente en España o en aquellos en los que lo sufre en otro Estado miembro distinto a España; en los supuestos en los que el vehículo causante tiene su estacionamiento habitual en España y está asegurado en una entidad insolvente que opera en España en régimen de establecimiento o en el de libre prestación de servicios, y en aquellos otros en los que el vehículo asegurado en una entidad insolvente no tiene su estacionamiento en España.

Por tanto, el CCS asumirá, entre sus funciones como fondo de garantía, la de indemnizar a las personas perjudicadas residentes en España los daños y perjuicios causados a ellas y a sus bienes por los accidentes ocasionados en España por un vehículo asegurado en una entidad aseguradora cuyo Estado miembro de origen no sea España, desde el momento en que la entidad aseguradora esté incurso en un procedimiento de quiebra, o de liquidación por insolvencia, con independencia del Estado en que tenga estacionamiento habitual el vehículo.

No obstante, el CCS tendrá derecho a solicitar el reembolso por la cantidad satisfecha al organismo correspondiente del Estado miembro de origen de la entidad aseguradora. Sin embargo, como he indicado, cuando la persona perjudicada residente en España tenga el accidente en un país distinto de España, será Ofesauto quien asuma, entre sus funciones de organismo de indemnización, la obligación de indemnizar los daños y perjuicios ocasionados. Ofesauto también tendrá derecho a solicitar el reembolso por la cantidad satisfecha al organismo correspondiente del Estado miembro de origen de la entidad aseguradora incurso en un procedimiento de quiebra, o de liquidación por insolvencia¹³⁶.

136. Así viene establecido en el Anteproyecto de modificación de la LRSCSCVM, para adaptar a nuestro Ordenamiento jurídico la Directiva 2021/2118.

Para que el CCS pueda cumplir estas funciones, el Anteproyecto de modificación de la LRCSCVM, para adaptar el mandato de la Directiva 2021/2118, modifica el artículo 11 de esta ley.

3.3.5. Reembolsar las indemnizaciones satisfechas a los perjudicados residentes en otros Estados del Espacio Económico Europeo por los organismos de indemnización

En el caso de accidentes de accidentes de circulación transfronterizos, el CCS debe indemnizar los daños a residentes del EEE que tengan accidentes en nuestro país en los siguientes supuestos:

- 1º Cuando el vehículo causante del accidente tenga su estacionamiento habitual en España, en el caso de que no pueda identificarse a la entidad aseguradora.
- 2º Cuando el accidente haya ocurrido en España, en el caso de que no pueda identificarse al vehículo causante.
- 3º Cuando el accidente haya ocurrido en España, en el caso de vehículos con estacionamiento habitual en terceros países adheridos al sistema de certificado internacional del seguro del automóvil y no pueda identificarse a la entidad aseguradora.

Esta función debe realizarla el CCS en reciprocidad de lo establecido en el artículo 29 LRCSCVM, que indica que cuando un residente en España sufra daños como consecuencia de un accidente de circulación acaecido en el territorio de un Estado miembro del EEE o adherido, y no fuera posible identificar al vehículo o si, transcurridos dos meses desde el accidente, no pudiese identificarse a la entidad aseguradora, el perjudicado podrá solicitar la indemnización de daños a Ofesauto, en su calidad de organismo de indemnización, dentro de los límites establecidos para el seguro obligatorio por la legislación del país en que acaeció el siniestro.

Una vez satisfecha la indemnización, Ofesauto podrá repetir del fondo de garantía del Estado miembro en el que el vehículo tenga su estacionamiento habitual, en el caso de que no pueda identificarse la entidad aseguradora, y si no puede identificarse el vehículo, podrá hacerlo del fondo de garantía del Estado miembro en que haya ocurrido el accidente. Por último, en caso de vehículos de terceros países adheridos al sistema de la Carta Verde, podrá repetir del fondo de garantía del Estado miembro en que haya ocurrido el accidente.

Por la misma razón, los Organismos de indemnización del resto de Estados miembros pueden repetir del fondo de garantía español (CCS), en el caso de que sus residentes tengan accidentes en nuestro país cuando no fuera posible identificar al vehículo o si, transcurridos dos meses desde el accidente, no pudiese identificarse a la entidad aseguradora.

3.3.6. Indemnizar daños causados por vehículos importados

La letra e) del artículo 2.1, al definir lo que se entiende por «estacionamiento habitual» de un vehículo, dispone que se considera que un vehículo tiene estacionamiento habitual en nuestro país, cuando se trate de un vehículo importado desde otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo, durante un período máximo de 30 días, a contar desde que el comprador aceptó la entrega del vehículo, aunque éste no ostente matrícula española. A tal efecto dichos vehículos podrán ser asegurados temporalmente mediante un seguro de frontera.

La Quinta Directiva de Automóviles, que fue la que obligó a introducir esta previsión, consideraba que deben tomarse medidas para facilitar que los vehículos importados de un Estado miembro a otro puedan tener cobertura de seguro aunque el vehículo no esté todavía matriculado en el Estado miembro de destino. Por ello, debe permitirse una excepción temporal a la norma general que determina el Estado miembro en el que se sitúa el riesgo. El Estado

miembro de destino debe considerarse el Estado en el que se sitúa el riesgo durante un período de 30 días desde la fecha de entrega, puesta a disposición o envío del vehículo al comprador.

En la práctica, en muchos de estos casos se plantean problemas de no aseguramiento del vehículo importado implicado en un accidente, en ocasiones por las dificultades de encontrar un seguro que otorgue esta cobertura en el país de origen. Por ello, esta regulación tiene relación con lo previsto en la letra g) del artículo 11 de la LRCSCVM, también introducida por la Ley 21/2007, que adaptó a nuestro Ordenamiento la Quinta Directiva, que obliga al CCS a Indemnizar los daños a las personas y en los bienes derivados de accidentes ocasionados por un vehículo importado a España desde otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo, siempre que el vehículo no esté asegurado y el accidente haya ocurrido dentro del plazo de 30 días a contar desde que el comprador aceptó la entrega del vehículo.

El problema que se plantea es si el vehículo, pasados los 30 días desde que su importación, no está asegurado. En tal caso, si el vehículo aún no está matriculado en el país de destino, parece que el riesgo vuelve a situarse en el país de origen, si la placa que porta aún no ha caducado. Si no es así, habría que tener en cuenta lo indicado en la letra d) del artículo 2.1 de la LRCSCVM, en el sentido de considerar, a efectos de liquidación del siniestro, que el estacionamiento del vehículo es donde tiene lugar el accidente, debiendo hacerse cargo el organismo de garantía del país de destino.

La Directiva 2021/2118 también ha incidido en este asunto, modificando el apartado 1 del artículo 15 de la Directiva 2009/103/CE, que queda redactado de esta forma: «No obstante lo dispuesto en el artículo 13, punto 13, letra b), de la Directiva 2009/138/CE, cuando un vehículo se haya expedido para su importación de un Estado miembro a otro, podrá considerarse que el Estado miembro en el que se sitúe el riesgo es, dependiendo de la elección de la persona responsable de la cobertura de responsabilidad civil, el Estado miembro de matriculación o, inmediatamente después de la aceptación de la entrega por el comprador, el Estado miembro de destino,

durante un período máximo de 30 días, aunque el vehículo no haya sido matriculado oficialmente en el Estado miembro de destino».

La nueva Directiva, en estos casos de importación de vehículos, deja a elección de la persona responsable de la cobertura de responsabilidad civil, el Estado miembro en el que se sitúa el riesgo, pudiendo elegir entre el Estado miembro de matriculación o, después de la aceptación de la entrega por el comprador, el de destino, durante un periodo máximo de 30 días desde la compra.

Por ello, el Anteproyecto de modificación de la LRCSCVM, añade un nuevo párrafo a la letra e) del apartado 1 del artículo 2 de esta Ley, disponiendo que «No obstante lo anterior, durante dicho periodo máximo de 30 días, la persona responsable de suscribir y mantener en vigor el seguro de responsabilidad civil podrá elegir entre asegurar el vehículo en el Estado miembro de matriculación o, tras la aceptación de la entrega por el comprador, asegurarlo en España».

3.3.7. Vehículos sin matrícula o con una matrícula que no corresponda o haya dejado de corresponder al vehículo

En estos casos, según lo dispuesto en el art. 2.1.d) LRCSCVM, se considera, a efectos de liquidación del siniestro, que el estacionamiento habitual del vehículo es el país donde haya ocurrido el accidente.

El Reglamento SOA, en su artículo 3, precisa: «A efectos de lo dispuesto en el artículo 2.1.d) del Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, se entiende que una matrícula no corresponde a un vehículo cuando éste lleve una placa de matrícula falsa o alterada de forma tal que haga imposible la identificación del vehículo.

En la práctica, este tipo de vehículos suelen circular sin seguro y, por tanto, al ocurrir el accidente en nuestro país, debe ser el CCS el que se haga cargo de los daños ocasionados a terceros.

En algunos países de nuestro entorno es habitual dar la baja a las placas de matrículas cuando el usuario del vehículo no abona los correspondientes impuestos anuales, similares a nuestro «impuesto de vehículos de tracción mecánica». Piénsese, por ejemplo, en ciudadanos extranjeros afincados en nuestro país, que disponen de un vehículo con matrícula extranjera y no cumple con estas obligaciones. Pues bien, en estos casos, si el accidente ocurre en España y el vehículo circula sin seguro, debe ser el CCS el que se haga cargo de las correspondientes indemnizaciones, puesto que, como decimos, se considera que el estacionamiento habitual del vehículo es España.

3.4. Funciones del Consorcio de Compensación de Seguros en la tramitación de siniestros transfronterizos como Organismo de Información

Uno de los mecanismos de protección de las víctimas transeúntes residentes en los países del EEE, diseñado por la Cuarta Directiva de Automóviles, es la creación de un Organismo de Información, para que las mismas conozcan la entidad aseguradora del vehículo causante del siniestro, así como el representante de dicha entidad aseguradora en el país de residencia de la víctima para la tramitación y liquidación del siniestro en su país de residencia.

Pues bien, esta función fue asignada al CCS por el artículo 24 LRCSCVM, al indicar que el CCS actuará como Organismo de Información en los supuestos previstos en el artículo 20.1, para suministrar al perjudicado la información necesaria para que pueda reclamar a la entidad aseguradora o a su representante para la tramitación y liquidación de siniestros.

El CCS debe informar sobre las matrículas españolas y extranjeras. En el primer caso, lo habitual es que ocurrido un siniestro por un vehículo con placa española en un país del EEE, el Organismo de Información extranjero recibe en su propio país una petición de

consulta sobre el aseguramiento del vehículo español presuntamente causante del siniestro. Posteriormente, el Organismo en cuestión remite la consulta vía correo electrónico al CCS, quien debe de responder seguidamente a dicha consulta, que se remitirá por el mismo medio al Organismo solicitante, que a su vez dará traslado de la misma al perjudicado.

La información que el CCS debe dar es la siguiente: número de la póliza de seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor de suscripción obligatoria que cubra al vehículo, con estacionamiento habitual en España, con indicación de la fecha de inicio y fin de vigencia de la cobertura; entidad aseguradora que cubre la responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor de suscripción obligatoria, así como nombre y dirección del representante para la tramitación y liquidación de siniestros designado por la entidad extranjera.

En el segundo supuesto, ocurrido un siniestro en España, ocasionado por un vehículo con placa extranjera, el CCS recibe de los perjudicados, sus aseguradoras o Juzgados peticiones de información de aseguramiento y representación en España para la liquidación y tramitación del siniestro. Tales consultas son remitidas al Organismo de Información extranjero por correo electrónico y una vez que éste da una respuesta, se da traslado de la misma al solicitante.

4. PROBLEMÁTICA QUE PLANTEA LA TRAMITACIÓN DE ESTOS ACCIDENTES

En la tramitación de estos siniestros intervienen distintos organismos de varios Estados (fondos de garantía, organismos de indemnización, oficinas nacionales del seguro, etc.), diferentes aseguradoras, corresponsales, representantes para la tramitación y liquidación de siniestros, etc. Esta situación, en ocasiones, plantea algunos problemas en la resolución de estos accidentes, porque no todas las partes involucradas actúan ni están organizadas de la

misma forma. A continuación expongo algunas cuestiones controvertidas.

- a) El certificado internacional del seguro (antes, carta verde) es un documento oficial, en la actualidad de color blanco. Como he señalado, solo es exigible para los 12 países adscritos exclusivamente al sistema carta verde, para viajar por estos países o los vehículos de estos países para poder por el resto de países adscritos al Convenio Multilateral de Garantía. En ocasiones, se plantean problemas en cuanto a su validez, puesto que requiere determinados requisitos formales para ello, que vienen regulados en los artículos 7 al 9 del RGCB). Hay ocasiones en las que las entidades, junto a la póliza, entregan al asegurado el CIS. Si el asegurado no paga el recibo, la entidad resuelve el contrato, pero el CIS, por decirlo de alguna manera, tiene autonomía propia y sigue siendo válido, lo cual plantea posteriormente problemas, si este vehículo tiene un accidente en el extranjero o viceversa, si un vehículo extranjero tiene un accidente en nuestro país.
- b) Confirmación de garantías por parte del *Bureau* tramitador del accidente. Como se ha dicho, el *Bureau* tramitador, cuando tiene conocimiento del accidente, debe confirmar garantías con la entidad aseguradora del vehículo o con el *Bureau* pagador. Hay ocasiones en las que los *Bureaux* no contestan en los plazos establecidos.
El artículo 8 del RGCB, dispone que cualquier demanda de confirmación de validez de una carta verde identificada dirigida, por fax o por e-mail a un *Bureau*, por el *Bureau* del país donde el accidente ha ocurrido o por el mandatario encargado a tal efecto debe ser objeto de una respuesta definitiva en las seis semanas siguientes a la demanda. La falta de respuesta a la expiración de este período, hará que la carta verde sea considerada como válida.
Esta cuestión no suele plantear problemas en los países que tenemos el fichero informativo de vehículos asegurados (FI-

VA) u otros sistemas similares en los que tienen constancia de la entidad aseguradora de cualquier vehículo, pero sí plantea algunas dificultades en aquellos países que no tienen un sistema de identificación de vehículos asegurados.

Nuestra oficina nacional también tiene algunos problemas al contestar porque, a veces, los datos suministrados al FIVA no coinciden con la realidad del aseguramiento (flotas de vehículos, impagos de primas, fraccionamientos, transmisiones de vehículos, etc.). Obviamente, este problema también lo tienen los demás países, sobre todo en los que el FIVA no tiene un funcionamiento correcto.

También plantean dificultades determinadas matrículas, que no se sabe a qué país pertenecen, muchas veces, porque está mal cogida. En tales supuestos, podría tratarse de vehículos desconocidos.

- c) Autonomía del *Bureau* tramitador para gestionar el siniestro, una vez que se han confirmado las garantías. Una vez que el *Bureau* tramitador ha informado de la reclamación o el accidente, en los términos indicados, el RGCB, en el artículo 3.4, le otorga total autonomía en los que respecta a la tramitación del siniestro, conforme a las disposiciones legales y reglamentarias aplicables en el país de ocurrencia del accidente relativas a la responsabilidad, la indemnización de los perjudicados y el seguro obligatorio de automóvil, en el mejor interés del asegurador que ha emitido el CIS o la póliza de seguro o, en su caso, del *Bureau* correspondiente. ¿Qué ocurre cuando el *Bureau* tramitador ha pagado las consecuencias derivadas de un siniestro y repite dicho *Bureau* u Ofesauto contra la entidad aseguradora y ésta considera, por ejemplo, que su asegurado no ha sido responsable del accidente o no hay documentación justificativa de la responsabilidad civil o de la valoración del daño? o dicho de otro modo ¿Le vincula a la entidad aseguradora finalmente responsable del pago, la resolución del accidente por parte del *bureau* tramitador? Estas y otras cuestiones relacionadas

con este asunto no tienen fácil respuesta y plantean ciertos problemas en la práctica.

- d) Placas caducadas, falsas, dadas de baja, etc. En estos casos, en primer lugar, hay que distinguir si estamos ante una placa de este tipo o si se han cogido mal los datos de la placa. En este segundo supuesto, estaríamos ante daños ocasionados por vehículos desconocidos y, por lo tanto, la tramitación es distinta (no se pagan daños materiales, salvo cuando hay daños personales significativos).

Si realmente estamos ante una placa falsa, caducada, etc., el territorio del Estado en que haya ocurrido tal accidente será considerado, a fines de liquidación del siniestro, el territorio donde el vehículo tiene su estacionamiento habitual. He reseñado que este asunto ha originado ciertos problemas prácticos en nuestro país, porque no coincidía el concepto de estacionamiento habitual del RGCB con las previsiones del artículo 2 LRCSCVM. Esta cuestión fue resuelta cuando se incorporó a nuestro Ordenamiento jurídico las previsiones de la Quinta Directiva de automóviles. En efecto, como consecuencia de la transposición de esta directiva, llevada a cabo por la Ley 21/2007, de 11 de julio, se modifica el art. 2 de la LRCSCVM, incorporándose un nuevo párrafo, que ampliaba el concepto de estacionamiento habitual, señalando: *«A efectos de la liquidación del siniestro, en el caso de accidentes ocasionados en territorio español por vehículos sin matrícula o con una matrícula que no corresponda o haya dejado de corresponder al vehículo. Reglamentariamente se determinará cuando se entiende que una matrícula no corresponde o ha dejado de corresponder al vehículo»*.

A partir de esta nueva regulación queda resuelta la polémica, al coincidir la regulación establecido en la LRCSCVM con la prevista en el RGCB.

- e) Gastos en la tramitación del siniestro. Hay ocasiones en las que las entidades aseguradoras responsables del accidente se plantean si se deben abonar determinados gastos en los

que ha incurrido el *Bureau* tramitador, porque no se abonan en nuestro país (abogados, peritos, etc.).

- f) Aseguradoras en Libre Prestación de Servicios en nuestro país. Los siniestros que ocasionan los vehículos asegurados por entidades en LPS en nuestro país no son accidentes con elemento extranjero, salvo que haya otros elementos extranjeros en el accidente. Por tanto, no debe reclamarse ni Ofsauto ni a los RTLS, aunque la entidad en LPS no los atienda. En principio, se deberían tramitar como si se tratara de una entidad aseguradora española.

CONCLUSIONES

I

Hemos visto que cada vez se producen más interrelaciones entre los ciudadanos de los distintos países, sobre todo de los pertenecientes a los que conforman la Unión Europea, que dan lugar a movimientos de los ciudadanos de unos países a otros que, por diferentes motivos, se desplazan en sus vehículos o en otros medios de locomoción.

Desgraciadamente, este masivo desplazamiento en vehículos de las personas residentes entre los diferentes países da lugar a que se produzcan accidentes de circulación que, en muchas ocasiones, originan padecimientos graves para las partes involucradas.

El que en estos accidentes haya elementos extranjeros hace más dificultosa su resolución, por los inconvenientes de todo tipo que este hecho genera (ley aplicable, jurisdicción competente, cómo, a quien y dónde reclamar, etc.). Por ello, desde mediados del siglo pasado, la comunidad internacional se ha dotado de distintas normas y organismos, para mejorar la protección de las víctimas de estos accidentes transfronterizos.

Ha sido, pues, a través de directivas o reglamentos comunitarios, convenios internacionales y otras disposiciones, como se ha ido regulando esta materia, con el fin de que las víctimas de los acciden-

tes de tráfico con elemento extranjero sean debidamente protegidas y puedan reclamar en sus propios países, con independencia de donde haya ocurrido el accidente de circulación. En este sentido, merece especial atención la preocupación de la Unión Europea en esta materia, cuyo objetivo es conseguir un tratamiento unificado en todos los países miembros, que facilite que las víctimas de accidentes de circulación sean atendidas en su país de residencia. Contamos en la actualidad con cinco Directivas Comunitaria relativas al Seguro de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor, destacando la Cuarta Directiva, que reguló la situación de las denominadas víctimas transeúntes, que sufrían un accidente en un país distinto al de su residencia habitual. Esta Directiva pretendió que las víctimas transeúntes pudieran reclamar en su país de residencia con todas las garantías. Para ello, creó un organismo de indemnización (Ofesauto, en el caso español) y otro de información (Consortio de Compensación de Seguros, en España) y obligó a todas las entidades que operan en el EEE a nombrar en todos los Estados miembros unos representantes para la tramitación y liquidación de siniestros (RTLs), para que los víctimas transeúntes, cuando vuelvan a sus países de residencia, puedan reclamarles a éstos como representantes de la entidad aseguradora del vehículo que les había ocasionado los daños en el país visitado.

II

En el capítulo primero he analizado los convenios que desde mediados del siglo pasado han ido suscribiéndose para proteger a las víctimas de este tipo de accidentes. Hemos visto cómo la Resolución núm. 5 (E/ECE/TRANS-145) del Subcomité de Transportes por Carretera de la Comisión Económica para Europa de la ONU, de enero de 1949, fue el origen del actual sistema europeo del seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. El objetivo de esta resolución fue la instauración de un sistema que facilitara el tráfico entre los distintos países europeos mediante la

cobertura de la responsabilidad civil de los automóviles en el país visitado, sin necesidad de concertar un seguro con una entidad aseguradora de dicho país.

Este sistema se sustentaba en tres pilares: La implantación de una Ley de Seguro Obligatorio de Automóviles en cada país miembro del mismo, la constitución de una Oficina Nacional (*Bureau*) en cada uno de ellos y un documento uniforme, que recibió el nombre de carta verde. Después de varias reuniones, las Oficinas firmaron un Convenio Uniforme llamado Convenio Tipo Inter-Bureaux (CTIB), que supuso el inicio del conocido como sistema de Carta Verde.

Este convenio, al que se han ido adhiriendo, no solo países europeos, sino otros del norte de África y del Oeste de Asia, consistía, en esencia, en que a través de la emisión de una carta verde para un vehículo de los países incorporados al sistema, éste contaba con la garantía del seguro obligatorio de automóviles, cubriendo los daños ocasionados a terceros en el país visitado.

El funcionamiento de este Convenio es muy sencillo: cuando ocurra un accidente en el país visitado causado por un vehículo matriculado en otro país del sistema, el *Bureau* del lugar del siniestro (*Bureau* tramitador), una vez comprobada la existencia del Certificado Internacional de Seguro del vehículo causante y las circunstancias del accidente, habrá de aceptar en nombre del asegurador de ese vehículo la tramitación del siniestro y el proceso legal que puede conducir al pago de los daños producidos a consecuencia de aquél, y tramitará y liquidará la reclamación y la indemnización al perjudicado como si la póliza de seguro hubiese sido emitido por el propio *Bureau* tramitador, siempre que en el momento del accidente el asegurado se halle en posesión del correspondiente Certificado Internacional de Seguro.

III

Como consecuencia del mandato de la Segunda Directiva y avanzando en las previsiones de anteriores convenios, se firmó en

Madrid el Convenio Multilateral de Garantía (CMG), el 15 marzo 1991, que entró en vigor respecto de los *Bureaux* de los Estados adheridos el 1 de junio de 1991. Este convenio, basado en el concepto de estacionamiento habitual, pretendió reunir en un documento único todos los acuerdos que existían por entonces entre todos los Estados miembros.

La diferencia más sustancial del CMG con respecto al CTIB, está en el hecho de que cuando un vehículo con estacionamiento habitual en un país suscriptor del CMG circula por otro país firmante del mismo, la oficina nacional de este país donde tiene el accidente, deberá considerar al propietario, el usuario y el conductor, como asegurados y titulares de un certificado de seguro en vigor expedido por el país donde el vehículo tiene su estacionamiento habitual, aunque no sean efectivamente titulares del referido seguro. Es decir, la oficina del país donde ocurre el accidente debe hacerse cargo de los daños ocasionados a las víctimas, esté o no provisto el vehículo extranjero del seguro obligatorio de responsabilidad civil. Por tal motivo, los residentes en los países suscriptores de este convenio no es necesario que tengan el Certificado Internacional de Seguro.

IV

El Convenio *Inter-Bureaux* y el Convenio Multilateral de Garantía fueron sustituidos por el «Acuerdo entre oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados», adoptado en Rethymno (Creta), el 30 mayo 2002, por el que se aprobó el Reglamento General del Consejo de *Bureaux* (RGCB), cuya vigencia es a partir del 1 agosto 2003.

El propósito de este Reglamento, tal como indica el considerando 6, es reunir en un solo documento la totalidad de las disposiciones reguladoras de las relaciones entre *Bureaux*, siguiendo las normas contenidas en las cinco Directivas relativas al seguro de responsa-

bilidad civil en la circulación de vehículos, codificadas en la Directiva 2009/123/CEE, generando un marco jurídico único de común aplicación y alcance interpretativo uniforme en toda la UE, el Espacio Económico Europeo y los otros Estados adheridos al sistema de Oficinas nacionales.

V

En el capítulo segundo hemos visto las previsiones de las directivas comunitarias para proteger a las víctimas de los accidentes de circulación transfronterizos, haciendo especial hincapié en la Cuarta Directiva, que estableció distintos mecanismos para atender a las llamadas víctimas transeúntes que sufren un accidente en un país distinto al de su residencia habitual. También he aludido a la Quinta Directiva, que extiende el procedimiento de oferta y respuesta motivada a todos los accidentes de circulación y, entre otros aspectos, define el concepto de estacionamiento habitual de los vehículos, y, finalmente, a la Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de noviembre de 2021 por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE 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.

Se puede decir que cuando un accidente de circulación tiene una dimensión transfronteriza, dos son los mecanismos de alcance internacional que se pueden activar para la resolución extrajudicial del siniestro: el sistema armonizado europeo, implantado por la Cuarta Directiva del Seguro de Automóviles y el previsto por el Reglamento General del Consejo de *Bureaux*.

La principal carencia que se le puede achacar al Reglamento General del Consejo de *Bureaux* es que solo contempla los mecanismos de reparación de las víctimas del país visitado por el vehículo con estacionamiento habitual en otro de los países adscritos a este sistema. No olvidemos que el sistema pretendía cubrir la res-

ponsabilidad civil del vehículo fuera de sus fronteras. En consecuencia, solo otorga amparo a las víctimas residentes y no lo hace respecto a las denominadas víctimas transeúntes, que tienen un accidente en otro país y no son causantes del mismo, sino perjudicadas, porque no tienen mecanismos para reclamar los daños sufridos en su país de residencia.

Esta laguna fue resuelta por la Cuarta Directiva del Seguro de Automóviles, pero solo es aplicable a los países pertenecientes al EEE y no al resto de países firmantes del sistema Carta Verde. Esta Directiva pretendió que las víctimas transeúntes, que habían sufrido un accidente en uno de los Estados miembros distinto al suyo, pudieran reclamar en su país de residencia con todas las garantías. Para ello, creó un organismo de indemnización (Ofesauto, en el caso español) y otro de información (Consorcio de Compensación de Seguros, en España) y obligó a todas las entidades que operan en el EEE a crear en todos los Estados miembros unos representantes para la tramitación y liquidación de siniestros, para que los víctimas transeúntes, cuando vuelvan a sus países de residencia, puedan reclamarles a éstos como representantes de la entidad aseguradora del vehículo que les había ocasionado los daños en el país visitado.

Con respecto a la Quinta Directiva, la principal modificación que introdujo fue la extensión del procedimiento de oferta y respuesta motivada a todos los accidentes de circulación, con la finalidad de que las entidades aseguradoras tuvieran una aptitud diligente en cuanto a la cuantificación de los daños y la resolución de los siniestros. Asimismo, en el artículo 4 quinto se establece que los Estados miembros garantizarán que las partes perjudicadas en un accidente causado por un vehículo cubierto por el seguro indicado en el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE 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.

Por último, también me he referido a los cambios que introduce la Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Con-

sejo de 24 de noviembre de 2021, por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE 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. En estos momentos en los que se están redactando estas líneas, se está tramitando la adaptación de la Directiva 2021/2118 a nuestro Ordenamiento Jurídico, mediante la modificación de la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (RDL 8/2004, de 29 de octubre) y el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (RD 1507/2008, de 12 de septiembre).

VI

En el capítulo tercero he estudiado dos cuestiones básicas en la tramitación extrajudicial y judicial de este tipo de accidentes: la ley aplicable a los accidentes de circulación transfronterizos y la jurisdicción competente, cuestiones que, como hemos visto, plantean indudables problemas prácticos, porque lo que se pretende es que el perjudicado, con independencia del país de la UE en el que ha tenido el accidente, pueda demandar a la aseguradora del vehículo responsable ante los tribunales de su propio país de residencia.

La Directiva 2009/103/CE no unifica los criterios de las legislaciones de los Estados miembros sobre la ley aplicable a los accidentes de circulación por carretera, ni modifica las normas de derecho internacional privado sobre atribución de competencias jurisdiccionales. Tampoco lo hace la Directiva (UE) 2021/2118 por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE.

Por lo tanto, en lo que se refiere a la ley aplicable, siguen siendo de plena aplicación las normas de los Estados miembros y, en su caso, el Convenio de La Haya, de 4 mayo 1971, ratificado por España mediante instrumento de 4 septiembre 1987, en cuyo párrafo 1º se establece su ámbito de aplicación en los siguientes términos: «*El presente Convenio determina la ley aplicable a la responsa-*

bilidad civil extracontractual resultante de los accidentes de circulación por carretera, sea cual fuere la clase de jurisdicción encargada de conocer del asunto». No obstante, este convenio solo es aplicable, como es natural, a los países que lo han suscrito, entre los que se encuentra España.

También me he referido en este capítulo al Reglamento (CE) 864/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de julio de 2007, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales, más conocido como «Roma II», que afecta a todos los Estados de la UE con la única excepción de Dinamarca (art. 1.4). Se trata de una norma que se refiere a la mayoría de las obligaciones extracontractuales, pero que para el supuesto concreto de las derivadas de accidentes de circulación transfronterizos, no contiene una normativa conflictual especial dedicada a la determinación de su ley rectora. Este Reglamento da preferencia a las normas convencionales que estén en vigor en el momento de la adopción de la norma europea. En este sentido, de los 27 países que forman en la actualidad la UE, hay trece, entre los que se encuentra España, que se rigen por el Convenio de La Haya.

Al igual que lo hacen la práctica totalidad de los ordenamientos internos en cuanto a la ley aplicable para las obligaciones extracontractuales, tanto el Convenio de La Haya como el Reglamento Roma II, establecen que la ley aplicable será la del país donde ha ocurrido el accidente. Por tanto, la singularidad de ambos textos está en las excepciones que se señalan en los artículos 4 a 6 del Convenio de La Haya y en los párrafos segundo y tercero del artículo 4 del Reglamento Roma II, que han sido analizadas.

Hemos visto que no se puede decir que la aplicación de las normas del Convenio de La Haya por parte de los jueces y tribunales haya sido pacífica y no haya estado exenta de problemas de toda índole. El primero de ellos, puede ser las dificultades técnicas de la prueba y conocimiento del derecho de los demás países signatarios del convenio. Ha habido una inercia judicial en nuestro país a rechazar la aplicación de un derecho distinto al de su fuero, aplicando la ley y sistema español con absoluto desprecio de la

norma del Convenio. En algunas ocasiones, se ha utilizado el Convenio de La Haya para establecer la jurisdicción competente. Ejemplo de ello es la Sentencia de la AP de Barcelona (Sección 16ª), de 16 de junio de 2005 y el Auto de la AP de Madrid (sección 21ª) de 18 de diciembre de 2007.

VII

En cuanto a la jurisdicción competente, hemos visto cómo el artículo 3 de la Cuarta Directiva establece que los Estados miembros velarán porque los perjudicados, cuyo perjuicio resulte de un accidente de los contemplados en esta Directiva, tengan derecho a interponer una acción directa contra la entidad aseguradora que cubre la responsabilidad civil del tercero responsable. Con este precedente, la Quinta Directiva dispone en su considerando 24, que: «De conformidad con el artículo 11, apartado 2, en relación con el artículo 9, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) nº 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, la persona perjudicada puede entablar acción directa contra el asegurador en el Estado miembro en que esté domiciliada».

Esta previsión de la Quinta Directiva de Automóviles fue también confirmada, a nivel jurisprudencial, en la Sentencia del TJCE, de 13 de diciembre de 2007 (asunto C-463/06), en la que el Tribunal de Justicia señala que la remisión efectuada por el artículo 11, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (Bruselas I), al artículo 9, apartado 1, letra b), del mismo Reglamento debe interpretarse en el sentido de que el perjudicado domiciliado en un Estado miembro puede entablar ante el tribunal del lugar de su domicilio una acción directa contra el asegurador, siempre que la acción directa sea posible y el asegurador esté domiciliado en un Estado miembro. Esta doctrina ha sido confirmada

recientemente por la sentencia del TJUE de 30 de junio de 2022 (asunto C-652/20).

Más allá de los accidentes de circulación, el TJUE ha ampliado a otros ámbitos la posibilidad de que el perjudicado ejercite en los tribunales del lugar de su residencia la acción directa contra el asegurador del responsable del daño de un país distinto, interpretando, entre otros, el artículo 13 del Reglamento Bruselas I. Se trata de la Sentencia del TJUE de 13 de julio de 2017 (Asunto C-368/16).

VIII

El Reglamento Bruselas I fue derogado por el Reglamento (UE) 1215/2012, de 12 de diciembre, sobre Competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, que entró en vigor el 10 de enero de 2015, conocido como Bruselas I bis.

En cuanto al régimen general de determinación del *forum* en los litigios surgidos de obligaciones extracontractuales, el nuevo Reglamento mantiene inalterado el esquema de circunstancias en que, de conformidad con su antecesor, puede fundarse la asunción de competencia en materia extracontractual: foro especial del *locus delicti commissi*, foro general del domicilio del demandado y eventual incidencia de la autonomía privada en sus dos dimensiones constituidas por la sumisión expresa y la sumisión tácita.

Por otro lado, respecto a la competencia en materia de seguros, regulada en la Sección 3ª del nuevo Reglamento, el artículo 11.b) reproduce la misma redacción que el artículo 9.1.b) del Reglamento 44/2001, al disponer que el asegurador domiciliado en un Estado miembro podrá ser demandado 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.

En todo caso, los artículos 10 al 16, de la Sección 3, establecen una serie de normas sobre los foros competenciales en materia de

seguros que tratan de proteger a la parte más débil del contrato —tomador/asegurado, beneficiario o perjudicado—, considerando que existe un desequilibrio entre estos y las entidades aseguradoras. De este modo, además de lo indicado sobre los foros competenciales del artículo 11, el artículo 12 señala que «El asegurador podrá, además, ser demandado ante el órgano jurisdiccional del lugar en que se haya producido el hecho dañoso cuando se trate de seguros de responsabilidad o de seguros relativos a inmuebles».

No obstante, quizá lo más importante a favor de los perjudicados de accidentes de circulación transfronterizos, es la posibilidad que tienen de ejercitar la acción directa en su país de residencia contra el asegurador del vehículo causante del daño. En tal sentido, el apartado 2 del artículo 13 dispone que «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».

IX

Con respecto al traslado y notificación de la demanda a la aseguradora domiciliada en un Estado miembro distinto al del domicilio del actor, uno de los problemas que se plantean en la práctica es el procedimiento de notificación de la demanda a la entidad aseguradora en un Estado miembro distinto al del domicilio del actor. Evidentemente, se puede notificar en su domicilio o bien utilizar los mecanismos establecidos en el Reglamento (UE) 2020/1784 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de noviembre de 2020 relativo a la notificación y traslado en los Estados miembros de documentos judiciales y extrajudiciales en materia civil o mercantil («notificación y traslado de documentos») (versión refundida).

Sin embargo, en el ámbito automovilístico, lo habitual es hacerlo a los representantes para la tramitación y liquidación de siniestros, por cuanto que han sido nombrados precisamente para repre-

sentar a la entidad aseguradora en cualquier país del EEE. Se plantea, en estos casos, si estos RTLS tienen competencias solo para la tramitación extrajudicial de los siniestros, como así parece deducirse de su regulación establecida en la Cuarta Directiva, o, por el contrario, si tienen otras competencias que se puedan deducir de esta representación, como a la que nos estamos refiriendo, en el sentido de si se les puede notificar también la demanda contra la aseguradora de otro Estado miembro a la que representan.

La Sentencia del TJUE de 10 de octubre de 2013 (Asunto C-306/12), sostuvo que el artículo 21, apartado 5, de la Directiva 2009/103/CE, debe interpretarse en el sentido de que los poderes suficientes con que debe contar el RTLS incluyen el apoderamiento para que éste reciba válidamente la notificación de los documentos judiciales necesarios para entablar una acción de indemnización de un siniestro ante el órgano jurisdiccional competente. Esta posibilidad de que las víctimas puedan notificar la demanda al RTLS de la entidad aseguradora extranjera, supone un beneficio considerable para las mismas, porque agiliza la tramitación de estos procedimientos y pone en peor situación a las demandadas, al empezar a contar los plazos procesales desde que se notifica al RTLS la demanda.

X

Por otro lado, en la Sentencia del TJUE, de 15 de diciembre de 2016 (asunto C-558/15), se plantea si el representante para la tramitación y liquidación de siniestros de la entidad aseguradora del propietario de un vehículo que ha provocado un accidente de circulación ostenta legitimación pasiva para ser demandado ante los órganos jurisdiccionales del país en el que ha ocurrido el accidente. En este caso, no se habla de que puedan o no ser notificados los RTLS, sino de si ostentan legitimación pasiva para ser demandados.

El Tribunal Europeo, sostiene que el citado artículo 4 de la Cuarta Directiva, «debe interpretarse en el sentido de que no exige que

los Estados miembros establezcan que ante los órganos jurisdiccionales nacionales que conozcan de acciones de indemnización ejercitadas por perjudicados que estén comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo 1 de la Directiva 2000/26, en la redacción que dio a ésta la Directiva 2005/14, puedan ser demandados, en lugar de serlo las entidades aseguradoras a las que representan, los representantes mismos encargados, en virtud del propio artículo 4 de la Directiva 2000/26, de la tramitación y liquidación de siniestros».

Sin embargo, cuando se traspuso la Cuarta Directiva de Automóviles (Directiva 2000/26) a nuestro Ordenamiento jurídico a través de la modificación de la LRCSCVM, el artículo 23, que regula el procedimiento de reclamación del perjudicado con residencia en España ante las entidades aseguradoras autorizadas en otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo o ante los representantes para tramitación y liquidación de siniestros por éstas designados en España, en su apartado 1 dispone que «El perjudicado con residencia en España, en los supuestos previstos en el artículo 20.1, podrá dirigirse directamente a la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente o al representante en España para la tramitación y liquidación de siniestros por esta designado».

El hecho de que este precepto establezca la posibilidad de que el perjudicado pueda dirigirse «directamente» al RTLS da lugar a que se plantee si esta facultad de reclamación es solo extrajudicial o si también puede hacerlo judicialmente, reconociendo, en consecuencia, legitimación pasiva a los RTLS para ser demandados ante los tribunales españoles.

XI

Más allá de la aplicación del Convenio de la Haya o del Reglamento Roma II, una de las cuestiones que en la práctica resulta controvertida es la aplicación del derecho extranjero por parte de los jueces nacionales. Hemos visto que en no pocos casos, el juez nacional, en nuestro caso, el español cuando se interponen las de-

mandas en nuestro país, debe aplicar el derecho de otro país, porque así lo establece el convenio o el reglamento. Sin embargo, en líneas generales, los jueces son reticentes a la hora de aplicar el derecho de otro país.

El artículo 281 de la LEC dispone, en su apartado 2, que la costumbre y el derecho extranjero deberán ser probados. Con respecto al derecho extranjero señala más adelante este apartado que deberá ser probado en lo que respecta a su contenido y vigencia, pudiendo valerse el tribunal de cuantos medios de averiguación estime necesarios para su aplicación.

Por tanto, en principio y sin perjuicio de la actividad llevado a cabo por el tribunal, deberá ser el que alegue el derecho extranjero el que deberá probarlo. De este modo, como sostiene la doctrina, la alegación y prueba del derecho extranjero se ha calificado como un sistema mixto, porque combina el principio de alegación y prueba a instancia de parte con la posibilidad de que el tribunal complete dicha prueba, valiéndose de los medios de averiguación pertinentes y necesarios.

XII

En el capítulo cuarto me he referido a las dos entidades que tienen funciones específicas en la resolución de estos siniestros: Ofesauto, como oficina nacional del seguro para proteger a las víctimas residentes y como Organismo de Indemnización creado por la Cuarta Directiva para proteger a las llamadas víctimas transeúntes, que tienen un accidente en un país del Espacio Económico Europeo distinto al de su residencia habitual, y al Consorcio de Compensación de Seguros que, aunque tiene menos protagonismo que Ofesauto, también tiene algunas funciones relacionadas con la tramitación de estos accidentes transfronterizos, sobre todo cuando actúa como fondo de garantía de los riesgos de la circulación.

De este modo, tras el análisis de las funciones de ambas entidades en la tramitación de siniestros con elemento extranjero, he

aludido a determinados aspectos controvertidos que se pueden producir en la tramitación de siniestros con elemento extranjero, aunque con la transposición de la Quinta Directiva, llevada a cabo por la Ley 21/2007, de 11 de julio, en la que se han aclarado algunas cosas, son cada vez menores. Ha habido, en ocasiones, cierta confusión por parte de los reclamantes por no tener claro las funciones de estas entidades.

BIBLIOGRAFÍA

- CAAMIÑA DOMÍNGUEZ, C.M., «Los tribunales comunitarios competentes en materia de seguros», *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, N.º 724.
- CALVO CARAVACA, A.L., CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., «El Reglamento «Roma II»: Reglas generales sobre determinación de la ley aplicable a las obligaciones Extracontractuales», *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, nº 712.
- CASADO QUINTANA C., «Consideraciones en torno a la reforma por la Ley 21/2007, de 11 de julio, de la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor y al desarrollo de dicha norma por el nuevo Reglamento del seguro obligatorio», *Noticias de la Unión Europea*, nº 314, marzo de 2011.
- DE ANGULO RODRÍGUEZ, L./CAMACHO DE LOS RÍOS, J. (directores), *Comentarios al Reglamento sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor*, Barcelona, Atelier, 2001.
- DE MIGUEL ASENSIO, P.A., «El régimen comunitario relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales», *Revista Española de Seguros*, 2009, nº 140.
- ESPINELLA MENÉNDEZ, A., *Las reclamaciones derivadas de accidentes de circulación por carretera transfronterizos*, Madrid, Cuadernos de la Fundación Mapfre, nº 185, 2012.

- ESPINIELLA MENÉNDEZ, A., «Ley aplicable en materia de accidentes de circulación por carretera», *Revista Española de Seguros*, nº 140, noviembre 2009.
- FERNÁNDEZ MARTÍN, M.J., «Competencia judicial en el país del perjudicado para reclamar los daños sufridos en accidente de circulación», *Revista Responsabilidad Civil y Seguro*, Asociación Española de Abogados especialistas en Responsabilidad Civil y Seguro, año 2007, nº 24.
- FUENTES CAMACHO V. «Competencia judicial internacional en materia de responsabilidad civil y seguros de conformidad con el Reglamento Bruselas I bis», *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguros*, año 51, nº 3, marzo de 2015, pág. 7.
- GARRIGA GEORGINA, «La práctica judicial española en la aplicación de los foros de competencia judicial internacional para el ejercicio de la acción directa en el ramo del seguro obligatorio de automóviles», Cap. I, en CARMEN PARRA, (Dir.), *Nuevos Reglamentos comunitarios y su impacto en el Derecho catalán*, M. Bosch Editor, 2012.
- GONZÁLEZ BARRIOS I., «Seguro de Daños. El seguro de automóviles», en YZQUIERDO TOSADA M. (director), *Contratos aleatorios*, Tomo VIII, Editorial Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2014.
- GUIJARRO HERNÁNDEZ, J., *La responsabilidad civil en el ámbito del seguro obligatorio del automóvil: El Consorcio de Compensación de Seguros y Ofesauto*, Las Rozas, Madrid, La Ley, 2010.
- MORATINOS MEISSNER L.C., «Breve análisis de la reclamación de daños sufridos en accidentes de circulación en España por alemanes ante los juzgados de su país», *Revista de Responsabilidad Civil y Seguro*, Asociación Española de Abogados especialista en Responsabilidad Civil y Seguro, nº 43.
- LAFUNETE SÁNCHEZ R. «Tramitación judicial y extrajudicial de siniestros de automóvil con elemento extranjero: jurisdicción competente y ley aplicable», *Revista de Responsabilidad civil y Seguro*, edit. Asociación Española de Abogados especializados en Responsabilidad Civil y Seguro, nº 70, segundo trimestre, año 2019
- LAFUENTE SÁNCHEZ R, «La compleja aplicación de las normas de conflicto por los tribunales españoles en supuestos de accidentes

- de tráfico transfronterizos», en *Revista de Responsabilidad civil y Seguro*, editada por Inese, nº 10, noviembre de 2020.
- ORTEGA JIMÉNEZ A., «Prevalencia del Convenio de La Haya de 1971 frente al Reglamento «Roma II» para la determinación de la ley aplicable en materia de accidentes de circulación por carretera» (A propósito de la «Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, de 23 de diciembre de 2020»), *Diario La Ley*, edit. Wolters Kluwer, Nº 9840, Sección Tribuna, 29 de abril de 2021.
- ORTEGA JIMÉNEZ A. «Competencia judicial internacional, determinación de la Ley aplicable y prueba del derecho extranjero en materia de accidentes de circulación por carretera (A propósito de la Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona de 19 de junio de 2020)», *Diario La Ley*, nº 9724, Sección Tribuna, 27 de octubre de 2020.
- ORTIZ CRESPO, J. «Sistema del seguro de responsabilidad civil internacional de vehículos a motor», *XXIX Congreso de derecho de la circulación*, Madrid, INESE, 25 y 26 de abril, de 2013.
- REGLERO CAMPOS F., «La Ley 21/2007, de 11 de julio, de reforma de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor: transposición de la Quinta Directiva CE», *Indret*, 4/2007.
- REGLERO CAMPOS, L.F (director)/ BADILLO ARIAS, J.A. (coord.), *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*, Cizur Menor (Navarra), Aranzadi, 3ª edición, 2013.
- RODRÍGUEZ VÁZQUEZ A. «La ley aplicable a las obligaciones extracontractuales en el espacio europeo», *Revista de Derecho Patrimonial*, núm. 25/2010 2 parte Doctrina.

CUADERNOS DE DERECHO DE DAÑOS

1. El consentimiento informado en el ámbito sanitario: la valoración y cuantificación del daño
JAVIER LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA
2. El daño, su doble clasificación fundamental y la vertebración de sus especies
MARIANO MEDINA CRESPO
3. Daños causados por inteligencia artificial y responsabilidad civil
M^a LUISA ATIENZA NAVARRO
4. La responsabilidad por daños en accidentes con patinetes eléctricos
MAREN GARCIA-VALLE PÉREZ
5. La responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación transfronterizos: sistemas de protección de las víctimas
JOSÉ ANTONIO BADILLO ARIAS

Otros títulos de Atelier Libros

<https://atelierlibrosjuridicos.com/editorial/>



La presente obra trata de resolver los problemas que se plantean en la tramitación de los accidentes de circulación con elementos extranjeros, en la que trato de dar respuesta a las siguientes preguntas: ¿Qué ocurre cuando nos enfrentamos ante un accidente de circulación de esta naturaleza en España o en el extranjero, en el que somos responsables o perjudicados?, ¿Cuáles son los mecanismos internacionales para la tramitación extrajudicial de estos accidentes?, ¿Cuál es la legislación aplicable y la jurisdicción competente para resolverlos?, ¿Qué funciones tiene Ofesauto y el Consorcio de Compensación de Seguros en la resolución de este tipo de accidentes?

Para ello, se estudian los reglamentos y directivas comunitarias, convenios internacionales y otras disposiciones, que desde mediados del siglo pasado se han ido promulgando con la finalidad de que las víctimas de los accidentes de tráfico con elemento extranjero sean debidamente protegidas y puedan reclamar extrajudicial y judicialmente en sus propios países, con independencia del lugar donde haya ocurrido el accidente de circulación. En este sentido, merece especial atención la preocupación de la Unión Europea en esta materia, cuyo objetivo es conseguir un tratamiento unificado de los perjudicados en todos los países miembros.

Entidades como el Consorcio de Compensación de Seguros y Ofesauto tienen una relevancia especial en la protección de las víctimas de estos siniestros y por ello son estudiadas en este trabajo, en el que analizo de forma pormenorizada las funciones que tienen encomendadas en la tramitación de este tipo de accidentes.

REGISTRO DE LA BIBLIOTECA NACIONAL DE ESPAÑA
Deposito OF/14.000/1994

Primera edición: 1994. Segunda edición: 1995

PERIGO

Material

101089734

FEDERACIÓN DE REPRESENTANTES DE EMPRESAS DE SEGUROS

EUROS - 05.001 - IVA INCLUIDO

NOVEDAD

LIBROS JURIDICOS

ISBN 84-84-1473-68-4



9 788418 780684