

COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL Y
DETERMINACIÓN DE LA LEY APLICABLE EN MATERIA
DE ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN POR CARRETERA
EN ESPAÑA, A PROPOSITO DEL COMENTARIO AL AUTO
8324/2019 DEL TRIBUNAL SUPREMO DE 17 DE JULIO DE 2019
Y DEL AUTO 202/2019 DE LA AUDIENCIA PROVINCIAL DE
ALICANTE DE 18 DE JULIO DE 2019 (ROJ: ATS 8324/2019)

*INTERNATIONAL JURISDICTION AND DETERMINATION OF
THE APPLICABLE LAW ON ROAD CIRCULATION ACCIDENTS BY
THE WAY TO THE JUDICIAL ORDER 8324/2019 OF THE SUPREME
COURT OF JULY 17, 2019 AND TO THE JUDICIAL ORDER 202/2019
OF THE PROVINCIAL HEARING OF ALICANTE OF JULY 18, 2019
(ROJ: ATS 8324/2019)*

Rev. Boliv. de Derecho N° 30, julio 2020, ISSN: 2070-8157, pp. 454-469



Alfonso ORTEGA
GIMÉNEZ

ARTÍCULO RECIBIDO: 17 de abril de 2020

ARTÍCULO APROBADO: 28 de mayo de 2020

RESUMEN: Cuando se produce un accidente de circulación por carretera pueden darse varias circunstancias que compliquen la determinación de la jurisdicción competente y la aplicación de la ley. Así se aprecia en el Auto del Tribunal Supremo, Sala de lo Civil, Sección Primera, de 17 de julio de 2019, el cual inadmite los recursos extraordinario por infracción procesal y de casación, señalando que corresponde la aplicación de la ley del lugar en que se produjo el accidente, que en el caso de autos es la legislación marroquí.

PALABRAS CLAVE: Accidente de circulación por carretera; competencia judicial internacional; ley aplicable; Reglamento “Bruselas I Bis”; Convenio de la Haya de 1971.

ABSTRACT: *When a road traffic accident occurs, several circumstances may arise that complicate the determination of the competent jurisdiction and the application of the law. This is seen in the Order of the Supreme Court, Civil Chamber, First Section, of July 17, 2019, which inadmits the extraordinary remedies for procedural and cassation infringement, indicating that the application of the law of the place in which the accident occurred, which in the case of cars is the Moroccan legislation.*

KEY WORDS: *Road traffic accident; international judicial jurisdiction; applicable law; “Brussels I Bis” Regulation; 1971 Hague Convention.*

SUMARIO.- I. PLANTEAMIENTO.- II. HECHOS CONTROVERTIDOS.- III. COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL Y ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN POR CARRETERA.- IV. DETERMINACIÓN DE LA LEY APLICABLE A LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN POR CARRETERA: EL CONVENIO DE LA HAYA DE 1971.- V. CONCLUSIONES.

I. PLANTEAMIENTO.

Cada vez se producen más interrelaciones entre los ciudadanos de los distintos países; 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, conlleva padecimientos graves para las partes involucradas¹.

El que en estos accidentes estén presentes elementos extranjeros hace más dificultosa la resolución de los mismos, por los inconvenientes de todo tipo que este hecho genera (ley aplicable, competencia judicial internacional, cómo reclamar, etc.). Por ello, desde mediados del siglo pasado, la comunidad internacional se ha dotado de distintas normas 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

¹ Vid. en este sentido, GARRIGA, G.: "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", en PARRA, C. (dir.): *Nuevos Reglamentos comunitarios y su impacto en el Derecho catalán*, Bosch Editor, Barcelona, 2012, p. 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".

• Alfonso Ortega Giménez

Profesor Contratado Doctor de Derecho internacional privado de la Universidad Miguel Hernández de Elche (acreditado a Profesor Titular de Universidad). Doctor en Derecho (Universidad de Alicante), Máster en Comercio Internacional (Universidad de Alicante). Vicedecano de Grado en Derecho de la Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas de Elche. Subdirector del Máster en Comercio Internacional, organizado por la Universidad de Alicante durante los cursos académicos 2007/2008 a 2017/2018. Director del Máster online en Internacionalización de la Empresa (MIE), organizado por el Instituto Superior de Derecho y Economía (ISDE). Director del Observatorio Provincial de la Inmigración de Alicante. Reconocidos los Sexenios de Investigación correspondientes al tramo 2009-2017 CNEAI (Fecha concesión: 21/06/2018) y al tramo 2010-2016. AVAP (Fecha concesión: 18/01/2018). Nombrado, recientemente, Académico de Honor por la Junta de Gobierno de la Academia Internacional de Ciencias, Tecnología, Educación y Humanidades. Ha participado, como autor, coautor, y/o director o coordinador, en más de 120 libros. ORCID: 0000-0002-8313-2070. Correo electrónico: alfonso.ortega@umh.es.

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.

Dentro de la labor realizada por el legislador comunitario en materia de armonización del seguro de responsabilidad civil de vehículos, desde la publicación y entrada en vigor del Reglamento 2015/2012 CE 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, que deroga al anterior Reglamento (CE) 44/2001, hay un progresivo avance hacia la homogeneización del tratamiento equiparado de las víctimas de la circulación en todos los Estados miembros.

Se trata de encontrar una solución que garantice la elaboración de normas de derecho internacional privado de aplicación común a todo el territorio de la UE y el Espacio Económico Europeo.

El objetivo es conseguir un tratamiento jurídico unificado que permita que el ejercicio de la acción directa contra el asegurador del responsable y garantice un equilibrio jurídico basado en la mejora de la protección de los intereses más débiles que, en el caso del derecho de la de la circulación, se identifican con los derechos de las víctimas. La protección eficaz del derecho a la compensación de daños no solo reclama el resarcimiento adecuado de las víctimas, acorde con las necesidades de protección en el país donde residen y donde se desenvuelven las consecuencias del daño infringido, sino que exige habilitar medios y fórmulas de reclamación que garanticen que, el hecho de que la víctima resida en un país diferente de aquel en donde han sufrido el daño o de donde está establecido el asegurador del responsable, no se convierta en una ventaja para aquellos a quienes incumbe la obligación de compensar.

Hasta la Directiva 2000/26/CE (actualmente derogada), el legislador europeo no se había planteado en ninguna de las tres Directivas anteriores que la protección de las víctimas de accidentes de circulación pasase por alterar el juego de la competencia de las jurisdicciones más allá del principio comúnmente aceptado del *forum delicti commisi* y por tanto la jurisdicción aplicable se determinaba por las normas de derecho procesal internacional, que atribuían a los tribunales y a las leyes del país del accidente una competencia casi exclusiva para el enjuiciamiento de los procesos civiles y penales por razón de los hechos de la circulación.

Sin embargo, era evidente que cuando se trata de acontecimientos lesivos intrafronterizos, el propio efecto de la competencia de jurisdicciones basado en el fuero del país de ocurrencia, puede llegar a ser una gran desventaja para la víctima reclamante. La víctima que sufre un accidente fuera del país de su residencia se ve

abocado al ejercicio de acciones civiles ante tribunales que le son hostiles, no solo en cuanto al idioma o a la ubicación, sino también en cuanto al uso y aplicación de los sistemas procedimentales y de las prácticas del foro, por no añadir la diferencia de criterios indemnizatorios existentes de un país a otro.

II. HECHOS CONTROVERTIDOS.

En el Auto 8324/2019 del Tribunal Supremo, de 17 de julio, la parte actora presentó escrito de interposición de recurso extraordinario por infracción procesal y de casación, al amparo del art. 477.2, 3° de la Ley de Enjuiciamiento Civil² invocando la existencia de oposición a la jurisprudencia del Tribunal Supremo, contra la sentencia dictada con fecha 11 de abril por la Audiencia Provincial de Murcia (Sección 5ª), personándose en la Sala Primera del Tribunal Supremo. La parte recurrente fundamentó la interposición del recurso de casación por dos motivos: el primero, por infracción del art. 20 de la Ley de Contrato de Seguro³, al considerar que no debería de exonerarse el pago a la compañía de seguros, ya que de acuerdo con la doctrina jurisprudencial invocada por esta parte no apreciaba justificación para no imponer los intereses cuando no se discute ni la realidad del siniestro ni su cobertura, solo su cuantía o la concurrencia de culpa; y el segundo, por infracción del art. 20 de la Ley de Contrato de Seguro⁴, en relación con los intereses moratorios cuando se ha aplicado el Derecho español a un accidente de tráfico cometido en el extranjero, en este caso en Marruecos.

Con todo esto, el Tribunal Supremo, en la Sala de lo Civil, inadmitió sendos recursos extraordinario por infracción procesal y de casación con las siguientes consideraciones: “sostiene el recurrente en el escrito de interposición del recurso que no debería de exonerarse de pago a la compañía aseguradora al pago de los intereses moratorios del art. 20 de la Ley de Contrato de Seguro, ya que de acuerdo con la doctrina jurisprudencial invocada no apreciaría justificación para no imponer los intereses cuando no se discute ni la realidad del siniestro ni su cobertura, solo su cuantía o concurrencia de culpa; y que procedería aplicar el citado precepto, en relación a la imposición o no de los intereses moratorios, cuando se ha aplicado el Derecho español a un accidente de tráfico ocurrido en el extranjero”.

La parte recurrente eludió en la resolución impugnada, que tras examinar la prueba practicada y confirmando las determinaciones del juzgado de primera instancia: primero, que debía aplicarse al supuesto, en el que concurría un accidente de tráfico ocurrido en el extranjero, el Convenio de La Haya de 4 de mayo de

2 B.O.E. núm. 7, de 08 enero de 2000.

3 B.O.E. núm. 250, de 17 de octubre de 1980.

4 B.O.E. núm. 250, de 17 de octubre de 1980.

1971, sobre ley aplicable en materia de accidentes de circulación⁵, que al tiempo de producirse el siniestro había sido ratificado por el Reino de Marruecos, que determina la aplicación de la ley del lugar en que se produjo el accidente, que en el caso del auto objeto de comentario es la legislación marroquí; segundo, que en el caso de autos, de la documental obrante, resultó acreditada la ley marroquí aplicable, por cuanto se remitió por la embajada texto legal vigente y se procedió a su traducción por traductor jurado; y tercero, en consecuencia, si resulta aplicable la legislación marroquí, difícilmente puede entenderse que existiera obligación de consignar o pagar intereses moratorios en aplicación del art. 20 de la Ley de Contrato de Seguro.

En consecuencia, la sentencia recurrida no se opuso a la jurisprudencia citada como infringida, al eludir la razón decisoria o *ratio decidendi* de la sentencia impugnada, al rebatir argumentos que no constituían la razón determinante de la sentencia recurrida. Por todo ello, no resultó la admisión del recurso interpuesto.

Por su parte, el Auto 202/2019 de la Audiencia Provincial de Alicante, de 18 de julio de 2019, estimó un recurso de apelación interpuesto contra un auto del Juzgado y declaró la competencia de este último para resolver de un litigio derivado de un accidente de tráfico ocurrido en Francia siendo los reclamantes extranjeros residentes en España con vehículo matriculado en este país, frente a la una compañía aseguradora española representante en España de la compañía aseguradora del vehículo francés responsable del daño reclamado.

De acuerdo con la Audiencia, el art. 21.1º LOPJ⁶ establece que los Tribunales civiles españoles conocerán de las pretensiones que se susciten en territorio español con arreglo a lo establecido en los tratados y convenios internacionales en los que España sea parte, en las normas de la Unión Europea y en las leyes españolas. El art. 20 de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor establece en su apartado I un procedimiento para la liquidación de siniestros cuando el lugar en que ocurra el siniestro sea un país del espacio económico europeo distinto a España y el perjudicado tenga su residencia en España, y el art. 23 de dicha Ley establece que "El perjudicado con residencia en España, en los supuestos previstos en el art. 20.1º, 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 ésta designado".

5 B.O.E. núm. 264, de 4 de noviembre de 1987. Son Estados parte en Convenio de La Haya de 4 mayo 1971 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.

6 B.O.E. núm. 157, de 02 de julio de 1985.

La norma de la Unión Europea a que se refiere el precepto es actualmente el Reglamento (UE) núm. 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, que deroga al anterior Reglamento (CE) núm. 44/2001⁷ (= Reglamento “Bruselas I”). Se busca unificar las normas sobre conflictos de jurisdicción y una ejecución rápida y simple de las resoluciones judiciales, excluyendo el arbitraje y las obligaciones de alimentos, y fundamentando la competencia en el principio del domicilio del demandado. El art. 13.2 del Reglamento dispone que los arts. 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. Y su art. 11.1.b) establece 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. Por último, según el apartado 3 del mencionado art. 13, el mismo órgano jurisdiccional será competente cuando la ley reguladora de esta acción directa prevea la posibilidad de demandar al tomador del seguro o al asegurado. La acción que se ejercita en este procedimiento, ya se ha dicho, se fundamenta en el art. 76 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro⁸ y se dirige por la perjudicada frente a la tomadora del seguro y asegurada y su compañía de seguros, por lo que la aplicación de las normas antes transcritas determina la competencia territorial del Juzgado ante el que se presentó la demanda. En consecuencia con lo expuesto, procede la estimación del recurso de apelación y consiguiente revocación de la resolución de instancia.

III. COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL Y ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN POR CARRETERA.

Tanto el “Reglamento Bruselas I bis” como el Convenio de Lugano o la LOPJ contienen reglas de Competencia Judicial Internacional especial en materia de contratos de seguro. El Reglamento “Bruselas I bis”, en su sección cuarta, establece los foros de protección en materia de seguros. Estos foros de protección se establecen en atención a la parte más débil en una relación jurídica. En términos de competencia judicial internacional, la protección de la parte más débil se consigue restringiendo el juego de la autonomía de la voluntad de las partes, por un lado, y designando como tribunales competentes los tribunales del lugar de residencia habitual de aquella parte, por otro.

Para aplicar los foros en materia de seguros (= arts. 10 a 16), el demandado, sea el asegurador, sea el asegurado, deberá tener su domicilio en la UE.

⁷ D.O.C.E. núm. 12, de 16 de enero de 2001.

⁸ B.O.E. núm. 250, de 17/10/1980.

Si el asegurador es la parte demandada, el asegurado podrá plantear su demanda (= arts. 11 y 12):

a) Ante los órganos jurisdiccionales del Estado miembro de su domicilio (= art. 11.1.b) determina la Competencia Judicial Internacional y territorial). Este *forum actoris* es subsidiario en relación al foro del domicilio del asegurador; frente al foro previsto por el art. 7.5 del Reglamento es alternativo;

b) Ante los órganos jurisdiccionales del Estado miembro donde el asegurador tenga su domicilio (= arts. 11.1 a) y 7.5 B. I bis);

c) Ante los órganos jurisdiccionales del lugar en que se haya producido el hecho dañoso;

d) Si el asegurador no está domiciliado en un Estado miembro, pero tiene una sucursal o cualquier otro establecimiento en un Estado miembro, se le considerará, para los litigios relativos a esa explotación, domiciliado en el Estado miembro donde se encuentra la sucursal; y

e) Si se trata de un coasegurador, ante los órganos jurisdiccionales del Estado miembro que conozca de la acción entablada contra el primer firmante del coaseguro.

Sin embargo, si el asegurador es la parte demandante, rige la regla general del domicilio del demandado o el foro de su sucursal (= art. 14.1), salvo que su pretensión se formule por vía reconventional (= art. 14.2). Las mismas consideraciones valen, *mutatis mutandi*, en el ámbito de aplicación del Convenio de Lugano.

El Reglamento "Bruselas I bis" reduce el alcance de los acuerdos de elección de foro en este ámbito, pues, en términos generales, éstos sólo prevalecerán respecto de los foros descritos cuando sean posteriores al nacimiento del litigio, o cuando permitan al tomador del seguro, al asegurado o al beneficiario formular demandas ante órganos jurisdiccionales distintos de los indicados. Señala el art. 11. I que "el asegurador domiciliado en un Estado miembro podrá ser demandado:

a) Ante los órganos jurisdiccionales del Estado miembro donde tenga su domicilio;

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

c) Si se trata de un coasegurador, ante los órganos jurisdiccionales del Estado miembro que conozcan de la acción entablada contra el primer firmante del coaseguro.

En los seguros de responsabilidad civil, ante el tribunal que conociere de la acción de la persona dañada contra el asegurado, si la ley (procesal) de este tribunal permitiese esa "llamada al tercero" o *litis denuntiatio* (= art. 13.1). El objeto de esta regla es permitir la acumulación de procesos conexos y ahorrar al asegurado la carga de iniciar un nuevo procedimiento contra el asegurador.

El art. 13.2⁹ establece un régimen específico para las acciones directas. Los foros señalados en los apartados (a) a (d) pueden utilizarse también por el perjudicado para plantear una acción directa contra el asegurador, siempre que esta acción directa fuese posible en virtud de la ley aplicable según las normas de Derecho Internacional Privado del foro. El tercer dañado, titular de esa acción directa, dispone frente al asegurador de los mismos foros que el tomador del seguro, el beneficiario o el asegurado y no queda limitado por las cláusulas de jurisdicción incluidas en el contrato de seguro.

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, es decir, 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 miembro¹⁰.

Entiende el Tribunal de Justicia de la Unión Europea que tal interpretación también se ve respaldada por el Considerando decimotercero del Reglamento "Bruselas I bis" 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.

9 Art. 13.2: "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".

10 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 [...]". Sobre este asunto, FERNÁNDEZ MARTÍN, M. J. "Competencia judicial en el país del perjudicado para reclamar los daños sufridos en accidente de circulación", en *Revista Responsabilidad Civil y Seguro, Asociación Española de Abogados especialistas en Responsabilidad Civil y Seguro*, núm. 24, 2007, indica que "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".

En los supuestos en los que el demandado no tenga su domicilio en la UE, la competencia judicial internacional de los Tribunales españoles en esta materia queda regulada en el art. 22.1 *bis* LOPJ, el cual señala: "La sumisión a los Tribunales españoles en las materias contempladas en las letras d) y e) del art. 22 *quinquies* sólo será válida si se fundamenta en un acuerdo de sumisión posterior a que surja la controversia, o ambos contratantes tuvieron ya su domicilio o residencia habitual en España en el momento de celebración del contrato o el demandante fuera el consumidor, asegurado o tomador del seguro"; y en el art. 22 *quinquies* letra e) cuando dice: "Asimismo, en defecto de sumisión expresa o tácita y aunque el demandado no tuviera su domicilio en España, los Tribunales españoles serán competentes: e) En materia de seguros, cuando el asegurado, tomador o beneficiario del seguro tuviera su domicilio en España; también podrá el asegurador ser demandado ante los Tribunales españoles si el hecho dañoso se produjere en territorio español y se tratara de un contrato de seguro de responsabilidad o de seguro relativo a inmuebles, o, tratándose de un seguro de responsabilidad civil, si los Tribunales españoles fueran competentes para conocer de la acción entablada por el perjudicado contra el asegurado" cuando el hecho dañoso se haya producido en territorio español.

IV. DETERMINACIÓN DE LA LEY APLICABLE A LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN POR CARRETERA: EL CONVENIO DE LA HAYA DE 1971.

En lo que se refiere a la determinación de 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". Al igual que lo hacen la práctica totalidad de los ordenamientos internos en cuanto a la Ley aplicable para las obligaciones extracontractuales¹¹, el Convenio establece en su art. 3 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 de 1971 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 arts. 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

¹¹ Así lo indica el art. 10.9 de nuestro Código Civil, que establece: "Las obligaciones no contractuales se registrarán por la ley del lugar donde hubiere ocurrido el hecho de que deriven".

Ley del país de residencia de las víctimas o perjudicado, si se dan determinadas circunstancias y elementos en el accidente.

En este sentido, el Convenio establece en su art. 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.

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.

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 su parte, el art. 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 tuvieren, en el momento de ocurrir el accidente, su residencia habitual en el Estado donde estuviere matriculado el vehículo.

En cuanto a las normas aplicables sobre circulación y seguridad vial, es importante mencionar que el Convenio de La Haya de 1971 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. Pensemos 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 siniestro¹².

El art. 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 indicados¹³. De esta lista, quedarían fuera, las cuestiones relativas al seguro de responsabilidad civil¹⁴, así como otras relativas al ámbito penal y administrativo, según hemos indicado, en este último caso.

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 sistema español con absoluto desprecio de la norma del Convenio¹⁵.

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 16ª), de 16 de junio de 2005 y el Auto de la AP de Madrid (sección 21ª) de 18 de diciembre de 2007.

En el primer caso, se trata de un accidente 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

12 Así lo interpreta: FERNÁNDEZ MARTÍN, M. J.: "Las oficinas nacionales de seguro (*Bureaux*). Los Convenios *interbureaux*", en REGLERO CAMPOS, L. F. (director)/BADILLO ARIAS, J. A.: *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*, Aranzadi, 3ª edición, Cizur Menor, 2013, p. 1402.

13 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 y, que hayan sufrido personalmente; 7. la responsabilidad del comitente por causa de su encargado, y; 8. las prescripciones y caducidades por expiración de un plazo, con inclusión del comienzo, la interrupción y la suspensión de los plazos.

14 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 arts. 3, 4 ó 5; ii) Si la ley del Estado en que estuviere matriculado el vehículo, aplicable conforme a los arts. 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.

15 Vid. FERNÁNDEZ MARTÍN, M. J.: "Las oficinas nacionales de seguro (*Bureaux*). Los Convenios *interbureaux*", cit., p. 1404.

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.

En el segundo caso, el Auto de la AP 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 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"¹⁶.

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.

La aseguradora demandada, que había sido condenada en la instancia, alegaba en su recurso de apelación que estábamos 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, similares a las demandadas en el procedimiento español. De este modo, la Entidad aseguradora funda su recurso exclusivamente en el argumento de que estábamos ante un caso de 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.

En este caso, la Audiencia Provincial de Alicante considera que no puede estimar el argumento de cosa juzgada, porque no se han dado los presupuestos necesarios para ello, lo que no significa que deba prescindirse de la existencia del proceso marroquí. Se aportaron traducciones de dos sentencias dictadas en Tánger y no hay duda de que el proceso es real, aunque la parte actora se haya

16 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 SAP Las Palmas (Sección 4ª) núm. 299/2008, 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.

cuidado de aportar los datos que indudablemente posee respecto a dicho proceso. La Sala, en contra de la sentencia de instancia, entiende aplicable con Convenio de La Haya (= art. 4) y por ello, dado que las sentencias dictadas, de acuerdo con las copias aportadas, han ordenado el pago de determinadas indemnizaciones a cargo de la aseguradora del vehículo, indirectamente a través del organismo que asume en Marruecos su responsabilidad, "procede disponer que la cantidad que se pague o se haya pagado en razón de dicho proceso a los aquí demandantes sea descontada de las indemnizaciones establecidas en la presente sentencia", en la que aplica baremo español para su determinación.

El Tribunal Supremo, en su STS núm. 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".

V. CONCLUSIONES.

El Tribunal Supremo, Sala de lo Civil, Sección Primera, en su Auto de 17 de julio de 2019, inadmite un recurso de extraordinario por infracción procesal y un recurso de casación porque debiendo aplicarse el Convenio de La Haya de 4 de mayo de 1971 sobre ley aplicable en materia de accidentes de circulación, que al tiempo de producirse el siniestro había sido ratificado por el Reino de Marruecos, se determina que la ley aplicable debe ser la del lugar en que se produjo el accidente, que en el caso de autos es la legislación marroquí. Que, en el caso de autos, de la documental obrante, resulta acreditada la ley marroquí aplicable, por cuanto se remitió por la embajada texto legal vigente y se procedió a su traducción por traductor jurado; y en consecuencia, por lo que si resulta aplicable, al supuesto de autos, la legislación marroquí difícilmente puede entenderse que existiera obligación de consignar o pagar intereses moratorios en aplicación del art. 20 de la Ley de Contrato de Seguro.

En lo que se refiere a competencia judicial internacional, la mencionada Directiva 2012/2012 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, que deroga al anterior Reglamento (CE) 44/2001, o “Cuarta Directiva”, mejora la protección de los ciudadanos europeos, víctimas de un accidente de circulación fuera del Estado miembro de su residencia habitual al establecer un único proceso de reclamación de los perjudicados, permite que dicho perjudicado pueda reclamar desde el país de su residencia, ejercitando la acción directa contra el asegurador del responsable, cuyo establecimiento o sede se ubica en otro Estado miembro diferente.

El Reglamento “Bruselas I bis” establece en su art. 13.2 que los arts. 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. Y su art. 11.1.b) establece 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. Por último, según el apartado 3 del mencionado art. 13, el mismo órgano jurisdiccional será competente cuando la ley reguladora de esta acción directa prevea la posibilidad de demandar al tomador del seguro o al asegurado

La Audiencia Provincial de Alicante, en su Auto de 18 de julio de 2019, estimó el recurso de apelación interpuesto contra un auto del Juzgado y declaró la competencia de este último para resolver de un litigio derivado de un accidente de tráfico ocurrido en Francia siendo los reclamantes extranjeros residentes en España con vehículo matriculado en este país, frente a la una compañía aseguradora española representante en España de la compañía aseguradora del vehículo francés responsable del daño reclamado, basándose, en concreto en la aplicación del art. 11.1 b, por el cual, 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.

En lo que se refiere a la determinación de 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, sigue siendo de plena el Convenio de La Haya, de 4 mayo 1971. El Convenio establece en su art. 3 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”, y en sus arts. 4 al 6, se establecen las excepciones a la regla general del art. 3, como la 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 perjudicado, si se dan determinadas circunstancias y elementos en el accidente.

BIBLIOGRAFÍA

CAAMIÑA DOMÍNGUEZ, C. M.: “Los tribunales comunitarios competentes en materia de seguros”, *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, núm. 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*, núm. 712.

DE MIGUEL ASENSIO, P. A.: “El régimen comunitario relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales”, *Revista Española de Seguros*, núm. 140, 2009.

ESPINIELLA MENÉNDEZ, A.: *Las reclamaciones derivadas de accidentes de circulación por carretera transfronterizas*, Madrid, Cuadernos de la Fundación Mapfre, núm. 140, 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, núm. 24, 2007.

“Las oficinas nacionales de seguro (*Bureaux*). Los Convenios *interbureaux*”, en REGLERO CAMPOS, L. F. (director)/BADILLO ARIAS, J. A.: *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*, Aranzadi, 3ª edición, Cizur Menor, 2013.

GARRIGA, G.: “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”, en PARRA, C. (dir.): *Nuevos Reglamentos comunitarios y su impacto en el Derecho catalán*, Bosch Editor, Barcelona, 2012.

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

ORTIZ CRESPO, J.: “Sistema del seguro de responsabilidad civil internacional de vehículos a motor”, *XXIX Congreso de derecho de la circulación*, INESE, Madrid, 25 y 26 de abril de 2013.

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, núm. 43.