

DETERMINACIÓN DE LA LEY APLICABLE EN  
ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN POR CARRETERA (AUTO  
DE LA AUDIENCIA PROVINCIAL DE TARRAGONA, DE 9 DE  
SEPTIEMBRE DE 2020)

*DETERMINATION OF THE APPLICABLE LAW IN ROAD  
CIRCULATION ACCIDENTS (AUTO DE LA AUDIENCIA PROVINCIAL  
DE TARRAGONA, DE 9 DE SEPTIEMBRE DE 2020)*

*Actualidad Jurídica Iberoamericana N° 16 bis, junio 2022, ISSN: 2386-4567, pp. 2462-2477*



Alfonso  
ORTEGA  
GIMÉNEZ

ARTÍCULO RECIBIDO: 5 de septiembre de 2021

ARTÍCULO APROBADO: 22 de febrero de 2022

**RESUMEN:** En los accidentes de circulación por carretera transfronterizos pueden darse varias circunstancias que compliquen la determinación de los foros competentes para presentar las posibles acciones de reclamación por los daños sufridos por las víctimas o las personas perjudicadas. Lo mismo sucede respecto a las normas de conflicto para determinar la ley que será la que regule el fondo del asunto como ser el alcance, limitación y reparto de la responsabilidad. Es lo que se aprecia en el Auto de la Audiencia Provincial de Tarragona, de 9 de septiembre de 2020, que desestima un recurso, señalando que la resolución recurrida vulnera la cosa juzgada al contradecir la ley aplicable estipulada al caso que "con la venia" del Reglamento "Roma II" debe ser determinada conforme al Convenio de La Haya de 4 de mayo de 1971, sobre la ley civil aplicable a los accidentes de circulación por carretera.

**PALABRAS CLAVE:** Accidente de circulación por carretera; responsabilidad extracontractual, indemnización, competencia judicial internacional; ley aplicable.

**ABSTRACT:** *In cross-border road traffic accidents, there may be several circumstances that complicate the determination of the competent forums to present possible claims actions for the damages suffered by the victims or injured persons. The same happens with respect to the conflict rules to determine the law that will regulate the substance of the matter, such as the scope, limitation and distribution of liability. This is what can be seen in the Order of the Provincial Court of Tarragona, of September 9, 2020 that dismisses an appeal stating that the appealed resolution violates res judicata by contradicting the applicable law stipulated in the case that "with the permission" of the Regulation "Rome II" must be determined in accordance with the Hague Convention of May 4, 1971 on the civil law applicable to road traffic accidents.*

**KEY WORDS:** *Road traffic accident; tort liability, compensation, international jurisdiction; applicable law.*

**SUMARIO.- I. PLANTEAMIENTO.- II. HECHOS CONTROVERTIDOS.- III. DETERMINACIÓN DE LA LEY APLICABLE A LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN POR CARRETERA.- 1. El Reglamento “Roma II” relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales.- 2. El Convenio de la Haya de 1971 sobre la ley aplicable en materia de accidentes de circulación por carretera.- IV. CONCLUSIONES.**

---

## I. PLANTEAMIENTO.

1. En los últimos años los desplazamientos por carretera a nivel nacional e internacional se han incrementado de forma proporcional a causa de diversos factores. Desgraciadamente, este masivo desplazamiento por carretera da lugar a que se produzcan con relativa frecuencia diversos accidentes de circulación por carreteras en los cuales existe algún elemento extranjero, que hace más dificultosa la determinación de responsabilidades en estos accidentes<sup>1</sup>.

Considerando el elevado número de accidentes de tráfico transfronterizos que tienen lugar cada año en la UE y el número de víctimas directas e indirectas, es un sector que genera un número importante de reclamaciones transnacionales. Las consecuencias de litigar ante un determinado tribunal o de aplicar una u otra ley pueden alterar significativamente los intereses de las partes involucradas en tal cuestión. 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.

2. En el ámbito de la UE, en materia de accidentes de tráfico transfronterizos, los daños causados a un tercero se incluyen dentro del ámbito de la responsabilidad extracontractual a la hora de determinar los foros competentes para presentar las posibles acciones en reclamación por los daños sufridos por las víctimas o las personas perjudicadas. Lo mismo sucede respecto a las normas de conflicto para determinar la ley aplicable en materia de accidentes de tráfico transfronterizos que será la que regule el fondo del asunto y sus normas materiales las que regulen aspectos tan importantes como el alcance de la responsabilidad; la limitación y reparto de la responsabilidad; la existencia, la naturaleza y la evaluación de los daños

---

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 Titular de Derecho internacional privado de la Universidad Miguel Hernández de Elche. Correo electrónico: alfonso.ortega@umh.es. ORCID: 0000-0002-8313-2070

o la indemnización solicitada; las personas que tienen derecho a la reparación del daño sufrido personalmente; o los plazos de prescripción y caducidad.

Todas estas cuestiones se han ido regulando a través de Directivas o Reglamentos Comunitarios, Convenios internacionales y otras disposiciones, con el fin de que las víctimas de los accidentes de tráfico con elemento extranjero sean debidamente protegidas y puedan reclamar lo que les corresponda por derecho.

3. 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 (UE) N° 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<sup>2</sup> (en adelante, Reglamento “Bruselas I bis”) existe un progresivo avance hacia la homogeneización del tratamiento equiparado de las víctimas de la circulación en todos los Estados miembros con el fin 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 EEE y conseguir un tratamiento jurídico unificado que permita que el ejercicio de la acción directa contra el asegurador y se garantice un equilibrio jurídico basado en la mejora de la protección de los intereses de las víctimas.

4. A su vez, en el ámbito de la UE las normas de conflicto para determinar la ley aplicable en materia de accidentes de tráfico transfronterizos aparecen recogidos en el Reglamento (CE) N° 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2007, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales<sup>3</sup> (en adelante, Reglamento “Roma II”) y en el Convenio de la Haya de 4 de mayo de 1971 sobre la ley aplicable en materia de accidentes de circulación por carretera<sup>4</sup> (en adelante, Convenio de La Haya). Este Convenio constituye un instrumento específico en esta materia y tiene un alcance general, prevaleciendo en la materia que nos ocupa sobre el Reglamento “Roma II”, lo que significa que los Estados de la UE que sean parte del Convenio no invocaran el Reglamento “Roma II” para la determinación de la ley aplicable a los accidentes de tráfico transfronterizos por tratarse de una obligación internacional asumida antes de la entrada en vigor del mencionado Reglamento<sup>5</sup>.

2 Reglamento (UE) N° 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. (DOUE núm. 351, de 20 de diciembre de 2012).

3 Reglamento (CE) N° 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2007, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales (“Roma II”). (DOUE núm. 199, de 31 de julio de 2007).

4 Instrumento de Ratificación del Convenio sobre la ley aplicable en materia de accidentes de circulación por carretera, hecho en La Haya el 4 de mayo de 1971. (BOE núm. 264, de 4 de noviembre de 1987).

5 Son Estados parte del 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,

## II. HECHOS CONTROVERTIDOS.

5. El hecho controvertido del Auto de la Audiencia Provincial de Tarragona, de 9 de septiembre de 2020, desestima un recurso señalando que la resolución recurrida vulnera la cosa juzgada al contradecir la ley aplicable, que ya había sido fijado con firmeza en el previo incidente de defectos procesales. Los hechos controvertidos tienen su origen en un accidente de tráfico ocurrido en España en la cual se encuentran como víctimas del accidente varios nacionales de nacionalidad francesa. Los recurrentes piden la ejecución del auto de cuantía máxima de 11 abril 2016, para reclamar las cantidades fijadas por la muerte de sus hijos D. Narciso y D. Obdulio en un accidente de circulación acaecido el día 9 agosto 2014 en la AP-7, dirección la Junquera. Esta resolución fue objeto de un incidente de nulidad de actuaciones por parte de DEKRA CLAIM SERVICES SPAIN S.A., representante en España de la aseguradora francesa SOGESSUR del vehículo siniestrado que ocupaban los fallecidos, debido a que consideraba que la ley aplicable a la determinación y cuantificación de las indemnizaciones de los perjudicados era la ley francesa como "lex personae" y no la ley española como "lex loci". La resolución que pone fin al incidente de oposición por excepciones materiales replantea la cuestión de la ley aplicable y decide que lo será la ley francesa conforme al Reglamento "Roma II".

6. Frente a esta resolución se presenta recurso por parte de D. Apolonio, Dña. Aurora y Dña. Edurme. El recurso objeta en esencia que la resolución recurrida vulnera la cosa juzgada al contradecir la ley aplicable, que ya había sido fijado con firmeza en el previo incidente de defectos procesales. Los hechos del asunto acaecieron el 9 agosto 2014, donde D. Rubén conducía (por la AP-7 dirección la Junquera) un turismo matriculado en Francia y asegurado por la entidad de nacionalidad francesa SOGESSUR. Después de adelantar a una motocicleta, al regresar al carril derecho, por distracción y/o cansancio se sale de la carretera y recorre más de 80 metros fuera de la calzada, hasta impactar sucesivamente con tres árboles, siendo la colisión con el primero de ellos muy violenta y grave, con afectación estructural del turismo. Resultado de ello fue su fallecimiento (con cinturón) mientras la persona que iba a su lado el D. Valentín tuvo lesiones (con cinturón). Ocupaba el asiento lateral izquierdo trasero D. Narciso también fallecido (con cinturón), en la parte central el D. Obdulio (sin cinturón) igualmente fallecido, y en la parte lateral derecha D. Luis Alberto (sin cinturón) que tuvo lesiones. Todos residentes en Francia y de nacionalidad francesa.

---

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.

7. Respecto a la ley aplicable, la Audiencia señala que partiendo de que el único elemento de conexión con la ley española es el lugar del accidente, pues tanto el turismo, como su aseguradora y los ocupantes son extranjeros, residentes en Francia, se plantea el problema de la ley aplicable a este accidente de circulación y los derechos de los perjudicados, pues no se cuestiona la competencia de la Jurisdicción de España para su enjuiciamiento, conforme a los artículos 21 a 25 de la Ley Orgánica del Poder Judicial<sup>6</sup> (en adelante, LOPJ) y el Reglamento “Bruselas I Bis”. El Código Civil<sup>7</sup> (en adelante, CC) en los artículos 8 al 12 regula el sistema de normas de conflicto de derecho internacional privado. Dentro de este marco normativo, las obligaciones no contractuales se rigen, a falta de Convenio que establezca un régimen específico, por lo dispuesto en el CC. En materia de accidentes de circulación, España y Francia son parte del Convenio de La Haya sobre la ley material aplicable a los accidentes de circulación. Por lo tanto, no es aplicable el Reglamento “Roma II” dado que su artículo 28 establece expresamente que la citada norma no afecta a los Convenio internacionales suscritos a la fecha de adopción del citado Reglamento.

Volviendo al Convenio de La Haya, el artículo 3 fija, como regla general, como ley aplicable la ley interna del Estado en donde el accidente haya ocurrido (*lex loci*). Por su parte, el artículo 31 de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de vehículos a motor<sup>8</sup> (en adelante, LRSCVM) se refiere al problema de la ley aplicable, indicando que: “Sin perjuicio de lo dispuesto por las normas de derecho internacional privado, a los siniestros a los que se refiere este Título les será de aplicación la legislación del Estado en cuyo territorio haya ocurrido el accidente, y serán competentes los jueces y tribunales de dicho Estado”. Esta norma no hace sino reproducir el sistema general de normas de derecho internacional privado que rigen los accidentes de circulación, y es acorde con lo dispuesto por el propio CC (artículo 10.9º) y coincide con la regla general contenida en el artículo 3 del Convenio de La Haya.

Al margen de la norma interna, no podemos olvidar que una de las fuentes de creación normativa nos viene dada por el sistema de las Directivas Europeas, prolijas en materia del seguro de responsabilidad civil de vehículos a motor, en su tarea de aproximar las legislaciones de los Estados miembros en la materia. A lo ya apuntado, una segunda excepción, además de las contenidas en el artículo 4 del Convenio de La Haya, la establece la Directiva 2009/103/CE<sup>9</sup>, la cual ordena a

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

7 Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil. (Gaceta de Madrid núm. 206, de 25 de julio de 1889).

8 Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. (BOE núm. 267, de 5 de noviembre de 2004).

9 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

todos los Estados miembros que adopten las medidas necesarias para que todas las pólizas de seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos, cubran todo el territorio de la Comunidad mediante una prima única, y garanticen la cobertura a que obligue la legislación de cada uno de ellos (*lex loci*) o la cobertura exigida por la legislación del Estado miembro por el cual el vehículo tenga su estacionamiento habitual (*lex personae*), cuando esta última sea superior:

8. En consecuencia, el artículo 4.4 LRCSCVM obliga, dentro del ámbito territorial de aplicación de la Directiva, irremediablemente, a aplicar la legislación cuyos límites de cobertura resulten más favorables a la víctima del accidente. No obstante, la LRCSCVM ha introducido una limitación: la cuantía de la indemnización cubierta por el seguro obligatorio en los daños causados a las personas se determinará con arreglo a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 1 de esta Ley (que señala que “Si la cuantía de las indemnizaciones resultase superior al importe de la cobertura del seguro obligatorio, se satisfará, con cargo a éste, dicho importe máximo, y el resto hasta el montante total de la indemnización quedará a cargo del seguro voluntario o del responsable del siniestro, según proceda”). De ahí que toda indemnización fijada por un tribunal español ya sea con arreglo a los límites de cobertura españoles o no, deberá pasar por el filtro del sistema de baremación español tanto cuando beneficien como cuando perjudiquen derechos de víctimas con residencia en España o fuera de ella.

Los Tribunales españoles tienen competencia para conocer y aplicar tanto en el proceso ordinario, como en el ejecutivo y en el penal una norma de derecho extranjero en aplicación del criterio del estacionamiento habitual del vehículo, siempre que esta sea más favorable que la española, pero a la hora de cuantificar los daños deberán ajustarse al baremo español. Máxime si como dice la aseguradora ejecutada es más favorable para las víctimas, por tanto, en este caso será aplicable la ley española.

### III. DETERMINACIÓN DE LA LEY APLICABLE EN LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN POR CARRETERA TRANSFRONTERIZOS.

9. Respecto a la ley aplicable el CC español dedica el capítulo IV (artículos 8 al 12) a la regulación del sistema de normas de conflicto de derecho internacional privado. Dentro del referido marco normativo, las obligaciones no contractuales (responsabilidad derivada del delito, enriquecimiento sin causa, gestión de negocios ajenos, etc.) se rigen, a falta de Convenio que establezca un régimen específico, por lo dispuesto en el CC. El artículo 10.9 del CC español establece que “Las obligaciones extracontractuales se regirán por la ley del lugar donde hubiera

---

de la obligación de asegurar esta responsabilidad. (DOUE núm. L 263/II de 7 de octubre de 2009).

ocurrido el hecho del que deriven". En materia de accidentes de circulación, España es, además, signatario del Convenio de La Haya de 4 de Mayo de 1971, sobre la ley material aplicable a los accidentes de circulación, cuyo instrumento de ratificación fue suscrito el 4 de septiembre de 1987.

En lo que se refiere a la determinación de la ley aplicable en esta materia como ya se ha comentado, en el ámbito de la UE, las normas de conflicto para determinar la ley aplicable en materia de accidentes de tráfico transfronterizos aparecen recogidas en el Reglamento "Roma II" y en el Convenio de La Haya. Para comprender la coexistencia de estos dos regímenes hay que remitirse a lo que dispone el Reglamento "Roma II" en su artículo 28, señala que: "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".

En el mismo sentido, señala el Convenio de La Haya, en su artículo 15, que: "El presente Convenio no afectará a lo dispuesto por otros Convenios en los que sean o puedan ser parte en el futuro los Estados contratantes y que, en materias específicas, contengan disposiciones relativas a la responsabilidad civil extracontractual derivada de accidentes de circulación por carretera". Por consiguiente, el Convenio de La Haya constituye un instrumento específico en esta materia y tiene su alcance general, prevaleciendo sobre el Reglamento "Roma II". Esto significa que los Estados de la UE que sean parte del Convenio no invocaran el Reglamento "Roma II" para la determinación de la ley aplicable en los accidentes de tráfico transfronterizos por tratarse de una obligación internacional asumida antes de la entrada en vigor del mencionado Reglamento.

## **I. El Reglamento "Roma II" relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales.**

10. El Reglamento "Roma II" establece normas generales para determinar la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales derivadas de un delito y normas específicas para ciertas obligaciones. Sin embargo, no incluye una norma de conflicto especial para identificar la ley aplicable a la responsabilidad extracontractual derivada de accidentes de circulación transfronterizos. Por otra parte, no resulta habitual que las partes hagan uso de la libertad de elección prevista en el Reglamento, porque la gran mayoría de los accidentes de tráfico suelen producirse entre partes que no se conocen previamente. Consecuentemente, en casos de accidentes transfronterizos habrá que acudir a la norma general prevista en su texto pues, tanto en la propuesta del Reglamento como en sus

Considerados, queda patente que el legislador considere suficiente esta norma general para regular ese tipo de supuestos<sup>10</sup>.

11. El Reglamento “Roma II” dispone como norma general la aplicación de la ley del país donde se produce el daño (*lex loci*), con independencia “del país donde se haya producido el hecho generador del daño y cualquiera que sea el país o los países en que se producen las consecuencias indirectas del hecho en cuestión”. En este sentido, conviene precisar que en los accidentes de circulación el lugar del daño será aquél en el que se produzca la colisión o accidente. Se trata de una norma de conflicto de leyes tradicional en el Derecho internacional privado basada en la conexión territorial y sobre la base de la responsabilidad objetiva que se predica neutral, pues no favorece ni al causante del daño ni a la víctima, sino que trata de buscar un justo equilibrio entre los intereses de las partes en litigio.

## 2. El Convenio de La Haya de 1971 sobre la ley aplicable en materia de accidentes de circulación por carretera.

12. Por su parte, el Convenio de La Haya establece una norma general similar a la prevista en el Reglamento “Roma II” y dispone que la ley aplicable a los accidentes de circulación por carretera será “la ley interna del estado en cuyo territorio haya ocurrido el accidente”. El Convenio de La Haya en su párrafo 1º 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 extracontractuales<sup>11</sup>. En el párrafo I el Convenio de La Haya establece su ámbito de aplicación y nos dice que “el presente

Convenio determina la ley aplicable a la Responsabilidad Civil contractual resultante de los accidentes de circulación por carretera, sea cual fuere la clase de jurisdicción encargada de conocer el asunto”. Es decir, la primera precisión que nos ocupa es la de que, el Convenio no vincula su aplicabilidad a la determinación de la jurisdicción competente para enjuiciar un asunto, sino que solo y exclusivamente sirve para concretar con arreglo a qué sistema normativo el tribunal de la jurisdicción encargado del enjuiciamiento ha de emitir su decisión.

10 Vid., CALVO CARAVACA, A. L. y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J.: “El Reglamento Roma II. Reglas generales sobre determinación de la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales”, *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, 2009, n° 712, p. 838; y DE MIGUEL ASENSIO, P. A.: “El régimen comunitario relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales”, *Revista Española de Seguros*, 2009, n° 140, 2009.

11 Así lo indica el artículo 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”.

13. No obstante, en su artículo 2 el Convenio relaciona una serie de situaciones a los que no resulta de aplicación el Convenio, y en el apartado 5 y 6 nos indica: "5º) A las reclamaciones y subrogaciones relativas a compañías de seguros; 6º) A las acciones y reclamaciones ejercitadas por o contra los Organismos de la Seguridad Social, de seguros sociales o instituciones análogas y los fondos públicos de Garantía automovilística, así como a los casos de exclusión de responsabilidad previstos por las normas que regulen estos organismos". Con respecto a los casos anteriores, excluidos de la aplicación del Convenio, opera de pleno el régimen del CC en virtud de la cual, los asuntos referidos a la responsabilidad extracontractual se rigen por la ley del lugar donde hubiere ocurrido el hecho de que deriven.

14. El Convenio establece en su artículo 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". En este sentido, 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.

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.

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

Frente a la regla general que aplica la ley del lugar de ocurrencia del accidente, se exceptiona un número de supuestos en los que el lugar de la ocurrencia del hecho dañoso es meramente circunstancial. Son supuestos en los que la ley del lugar de ocurrencia difiere de la ley aplicable a la de matriculación del vehículo o incluso de la ley de la residencia de las víctimas, mientras que ambas coinciden con la ley aplicable a la del contrato de seguro del vehículo. Es decir, cuando en un

accidente interviene un único vehículo, a los ocupantes solo se les aplicará la ley del país del accidente si tienen allí su domicilio. La responsabilidad civil del conductor se establecerá conforme a la ley del país de la matriculación, excluyéndose la ley del país de ocurrencia, cuando todas las víctimas ocupantes tienen también su residencia habitual en el país de matriculación del vehículo. A las víctimas no ocupantes, el país de matriculación solo cuando residan en el mismo país de la matriculación del vehículo. Si ninguna víctima tuviera su residencia en el país del accidente, pero la tuvieran en diversos países, a cada una se aplicaría la suya correspondiente por separado.

16. En este sentido se pronuncia la Audiencia Provincial de Tarragona, en el auto de 9 de septiembre de 2020, al señalar que respecto a la ley aplicable al accidente de circulación ocurrido el 9 agosto 2014 es de aplicación la ley española, tal y como lo establece el artículo 3 del Convenio de La Haya, el cual fija como regla general la ley interna del Estado en donde el accidente hay ocurrido.

17. En cuanto a las normas aplicables sobre circulación y seguridad vial, es importante mencionar que el Convenio de La Haya prevé en su artículo 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 siniestro<sup>12</sup>.

18. El artículo 8 del Convenio de La Haya hace mención 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 indicados<sup>13</sup>. De esta lista, quedarían fuera las cuestiones relativas al seguro de responsabilidad civil<sup>14</sup>, así como otras relativas al ámbito penal y administrativo.

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*, Cizur Menor, Aranzadi, 3ª edición, Navarra, 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 artículo 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

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 Convenio.

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 Audiencia Provincial de Barcelona, de 16 de junio de 2005<sup>15</sup>, en el que se analiza un accidente acaecido en Marruecos, en el que fallece la ocupante de un vehículo con matrícula española. El actor, marido de la fallecida, ejerció 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 acudirse 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.

Por otro lado, el Auto de la Audiencia Provincial de Madrid de 18 de diciembre de 2007<sup>16</sup>, analiza un caso similar al anterior ya que el accidente se produce en Marruecos, las víctimas del accidente tenían residencia en España y los vehículos intervinientes estaban también matriculados, la Audiencia señala que 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 de conformidad con lo dispuesto en el Convenio de La Haya.

19. 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. En este sentido se pronuncia el Tribunal Supremo en sentencia de 23 marzo de 2010, en el cual 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

---

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 SAP 16 junio 2005 (JUR 2005, 176231).

16 SAP 18 diciembre 2007 (JUR 2007, 147133).

era residente de este país. El alto tribunal, considera de aplicación el artículo 4 del Convenio de la Haya, que establece la aplicación del derecho suizo. Por otro lado el Auto de la Audiencia Provincial de Alicante, de 18 de julio de 2019, estimó un recurso de apelación interpuesto 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.

20. En el Auto de la Audiencia Provincial de Tarragona, de 9 de septiembre de 2020, que estamos analizando, el tribunal desestima el recurso presentado por la aseguradora quien argumenta que al caso en cuestión se debe aplicar la ley Francesa con base al Reglamento “Roma II”, frente a esta cuestión el tribunal señala que partiendo de que el único elemento de conexión con la ley española es el lugar del accidente, pues tanto el turismo, como su aseguradora y los ocupantes son extranjeros, residentes en Francia, no debemos olvidar que en materia de accidentes de circulación, España y Francia son parte del Convenio de La Haya de 4 de Mayo de 1971, sobre la ley material aplicable a los accidentes de circulación. Por lo tanto, no es aplicable el Reglamento “Roma II” dado que su artículo 28 establece expresamente que la citada norma no afecta a los Convenio internacionales suscritos a la fecha de adopción del citado Reglamento, así el Convenio de La Haya, fija en su artículo 3 como regla general, que la ley aplicable será la ley interna del Estado en donde el accidente haya ocurrido, por lo que en el caso en cuestión es aplicable la ley española.

21. Los factores a los que afecta la ley aplicable en estos casos está establecida en el artículo 8 del Convenio de La Haya, basta tener en cuenta que la ley que se determine aplicable afecta a la responsabilidad en sí misma, distribución, exoneración de responsabilidad y sus causas, existencia e índole de los daños indemnizables y a las modalidades y cuantías de la indemnización y al derecho a su transmisión, personas con derecho a indemnización etc. Todos y cada uno de los elementos que cita el artículo 8 del Convenio de La Haya son atributos específicos de la responsabilidad civil, de forma que quedan excluidos cualesquiera factores o circunstancias que afectan al seguro de responsabilidad civil, así como cualquier aspecto de carácter administrativo o penal que han de seguir el camino marcado por el sistema del CC que consiste en la “lex loci”, de la misma manera que las normas sobre circulación y seguridad a las que se refiere el artículo 7 del Convenio. A la única cuestión a la que el Convenio se refiere con respecto al seguro de responsabilidad civil es relativo al ejercicio de la acción directa contra el asegurador de responsabilidad civil. Que, naturalmente, es reconocida cuando la ley aplicable la impone.

22. Al margen de la norma interna, no podemos olvidar que una de las fuentes de creación normativa nos viene dada por el sistema de las Directivas Europeas, en materia del seguro de responsabilidad civil de vehículos a motor, en su tarea de aproximar las legislaciones de los Estados miembros en la materia. A lo ya apuntado, una segunda excepción, además de las contenidas en el artículo 4 del Convenio de La Haya, la impone y deriva de la Directiva Europea cuando ordena a todos los Estados miembros a que adopten las medidas necesarias para que todas las pólizas de seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos, cubran todo el territorio de la Comunidad, mediante una prima única, y garanticen la cobertura a que obligue la legislación de cada uno de ellos (*lex loci*) o la cobertura exigida por la legislación del Estado miembro por el cual el vehículo tenga su estacionamiento habitual, cuando esta última sea superior.

En consecuencia, el artículo 4.3 LRCSCVM obliga, dentro del ámbito territorial de aplicación de la Directiva, irremediamente a aplicar la legislación cuyos límites de cobertura resulten más favorables a la víctima del accidente. "Cuando el siniestro sea ocasionado en un Estado adherido al Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados, distinto de España, por un vehículo que tenga su estacionamiento habitual en España, se aplicarán los límites de cobertura fijados por el Estado miembro en el que tenga lugar el siniestro. No obstante, si el siniestro se produce en un Estado miembro del Espacio Económico Europeo, se aplicarán los límites de cobertura previstos en el apartado 2, siempre que estos sean superiores a los establecidos en el Estado donde se haya producido el siniestro".

Dado que la norma europea obliga a todos los Estados miembros a funcionar con idénticos criterios, la consecuencia que deriva es la de que cualquier accidente causado en España por un vehículo habitualmente estacionado en un Estado miembro firmante de las normas comunitarias, debe tener garantizado automáticamente los límites de cobertura españoles incluso debería cubrir los límites con arreglo al país de estacionamiento habitual de ser estos más elevados que los españoles.

23. Los Tribunales españoles tienen competencia para conocer y aplicar tanto en el proceso verbal, como en el ejecutivo y en el penal una norma de derecho extranjero en aplicación del criterio del estacionamiento habitual del vehículo, siempre que esta sea más favorable que la española, pero a la hora de cuantificarlos daños deberán ajustarse al baremo español. A tal efecto no existen obstáculos para oficiar demandas de información sobre los límites de otras legislaciones o sobre cuáles son las garantías de una póliza, pero si existe un evidente rechazo cuando la aplicación de la ley más favorable exige apreciar grados, con causas

en la producción del resultado y evaluaciones de responsabilidad no basadas en una norma legal escrita y, aun así, las indemnizaciones finales están llamadas a ser reconducidas a las que resulten por aplicación del baremo.

#### **IV. CONCLUSIONES.**

24. El Convenio de La Haya constituye un instrumento específico en materia de determinación de la ley aplicable a los accidentes de circulación por carretera y tiene su alcance general, prevaleciendo sobre el Reglamento “Roma II”. Esto significa que los Estados de la UE que sean parte del Convenio no invocaran el Reglamento “Roma II” para la determinación de la ley aplicable en estos casos por tratarse de una obligación internacional asumida antes de la entrada en vigor del mencionado Reglamento.

La solución es clara e inequívoca: habrá que estar a la ley del lugar donde se ha producido el accidente así lo establece el artículo 3 del Convenio de la Haya (en el mismo sentido se pronuncia el artículo 4 del Reglamento de “Roma II”). En ocasiones, también pueden coincidir en exceptuar esa ley en beneficio de la ley del Estado de la residencia habitual común de la víctima y el conductor; si ambos residen en el Estado de matriculación o de estacionamiento habitual del vehículo.

25. El Auto de la Audiencia Provincial de Tarragona, de 9 de septiembre de 2020, desestima un recurso presentado por la aseguradora señalando que la resolución recurrida vulnera la cosa juzgada al contradecir la ley aplicable, que ya había sido fijado con firmeza en el previo incidente de defectos procesales. Señala que la argumentación planteada por la recurrente no es de aplicación al caso porque el Convenio de La Haya prevalece frente al Reglamento “Roma II”, dado que su artículo 28 establece expresamente que la citada norma no afecta a los Convenios internacionales suscritos a la fecha de adopción del citado Reglamento; de forma que la ley aplicable al supuesto de hecho planteado sería la ley española, conforme a lo previsto en el artículo 3 del Convenio de La Haya.

## BIBLIOGRAFÍA.

ARENAS GARCÍA, R.: "La distinción entre obligaciones contractuales y obligaciones extracontractuales en los instrumentos comunitarios de Derecho internacional privado", *AEDIPr*, nº VI, 2006, pp. 403-425.

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

DE MIGUEL ASENSIO, P.A.: "El régimen comunitario relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales", *Revista Española de Seguros*, nº 140, 2009.

ESPINIELLA MENÉNDEZ, A.: "Cobertura de daños causados en accidentes de circulación por carretera de ámbito internacional", *AEDIPr*, nº IV, 2004, pp. 1078-1083.

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

FERNÁNDEZ ROZAS, J. C. y FUENTES CAMACHO, V.: "Normas de Derecho internacional privado", en SÁNCHEZ CALERO, F.: (Dir): *Ley de Contrato de Seguro. Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, y a sus modificaciones*, 4ª ed., Cizur Menor, Aranzadi, 2010, pp. 2721-2779

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.

REGLERO CAMPOS, L. F.: *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*, 2ª ed., Cizur Menor, Aranzadi, 2007, pp. 1119-1120.