



# NOTICIAS EN CARTA VERDE

31 DE DICIEMBRE

## CONTENIDO:

**ROMA II** 1-2

**CONCLUSIONES REUNIÓN BCMA OFESAUTO** 3-4

**SEGURO DE FRONTERA** 4

## REFLEXIONES

**Entrara en vigor el 11 de enero de 2009**

## ROMA II

Reglamento Nº 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales (Roma II).

El Reglamento, que se aprobó el 11 de julio de 2007, y de acuerdo con su artículo 32 entrará en vigor el 11 de enero de 2009”, ha suscitado numerosas dudas, trasladadas a esta Oficina, y distintas opiniones y previsiones sobre su aplicación.

No creemos que en la actualidad, a falta de jurisprudencia y experiencia al respecto sea prudente sentar cátedra sobre su real trascendencia, pues de hecho, el Convenio de la Haya, que coexistirá con el, ha tenido una exigua y dispar acogida en nuestros tribunales, salvo en los casos de clara aplicación del artículo 22 de la LOPJ. Además, ha que tener presente que España es firmante de este y estará sujeta a su normativa.

Como no nos queremos aventurar mas de lo necesario, nos ceñiremos al estudio realizado por el Consejo de Oficinas Nacionales a través de su Secretario General Sr. Alain Pire.

El artículo 28.1 establece: “*El presente Reglamento no afectará a la aplicación de los convenios internacionales en que sea 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*”. Esta disposición se aplica principalmente al Convenio de la Haya del 4 de mayo de 1971 en la ley aplicable a los accidentes de tráfico en carretera de la que algunos Estados Miembro, España entre otros como hemos mencionado antes, son signatarios.

Esto significa que desde el 11 de enero de 2009, los Estados de la Unión Europea se dividirán en dos grupos. El del Convenio de la Haya (12 Estados Miembros: Austria, Bélgica, República Checa, Francia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, los Países Bajos, Polonia, Eslovaquia, Eslovenia y España) y el del Reglamento “Roma II”.

Hasta la fecha todos los Estados Miembros, con la excepción de los signatarios de la Convención de la Haya, aplican su propio Derecho Internacional Privado.

Disposiciones principales y diferencias de ambos textos legales en relación a la responsabilidad civil extracontractual por accidentes de tráfico:

Convenio de la Haya.

“*La Ley aplicable será la ley interna del Estado en cuyo territorio haya ocurrido el accidente.*” (Art 3)

Excepciones:

a) *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 del conductor, el poseedor, el propietario o cualquier otra persona que tenga un derecho sobre el vehículo, independientemente de su lugar de residencia habitual,*

## ROMA II

- 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,

- Respecto de una víctima que se encontraba en el lugar del accidente fuera del vehículo, si tenía su residencia habitual en el Estado en que dicho vehículo estuviere matriculado.

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

- b) Cuando estuvieren implicado varios vehículos en el accidente, lo dispuesto en a) sólo será de aplicación si todos los vehículos estuvieren matriculados en el mismo Estado.
- c) Cuando estuvieren implicadas en el accidente una o más personas que se encontraren dentro del o de los vehículos en el lugar del accidente, lo dispuesto en a) y b) sólo será de aplicación si todas esas personas tuvieran su residencia habitual en el Estado en el cual el o los vehículos estuvieren matriculados.

Roma II.

*“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.” (Art. 4.1)*

*“No obstante, cuando la persona cuya responsabilidad se alega y la persona perjudicada tengan su residencia habitual en el mismo país en el momento en que se produzca el daño, se aplicará la ley de dicho país.” (Art. 4.2)*

*“Si del conjunto de circunstancias se desprende que el hecho dañoso presenta vínculos manifiestamente más estrechos con otro país distinto del indicado en los apartados 1 o 2, se aplicará la ley de este otro país. Un vínculo manifiestamente más estrecho con otro país podría estar basado en una relación preexistente entre las partes, como por ejemplo un contrato, que esté estrechamente vinculado con el hecho dañoso en cuestión.” (Art. 4.3)*

Cuando existe una excepción a los criterios básicos, podemos ver una diferencia significativa: entre ambas normativas. El concepto de “país de registro del vehículo” en el Convenio de la Haya, y el de “país habitual de residencia” para “Roma II”.

También se ha de destacar:

La existencia de una cláusula derogatoria en Roma II que permite apartarse de la normativa del Reglamento si se deriva de una serie de circunstancias en que el agravio/delito muestra vínculos significativamente cercanos a otro país. Este tipo de cláusulas no existe en la Convención de la Haya.

La posibilidad para que las partes escojan la ley aplicable para las obligaciones extracontractuales, gracias al consentimiento posterior a la ocurrencia del factor causal de daños estipulado en el artículo 14 de “Roma II”.

El hecho de que existan estas diferencias y sus variables consecuencias no ha escapado al legislador europeo. De hecho, el artículo 30 precisa que:

*A más tardar el 20 de agosto de 2011, la Comisión presentará al Parlamento Europeo, al Consejo y al Comité Económico y Social Europeo un informe relativo a la aplicación del presente Reglamento. Dicho informe deberá ir acompañado, en su caso, de propuestas de adaptación del Reglamento. El informe incluirá un estudio sobre los efectos del artículo 28 del presente Reglamento respecto del Convenio de la Haya de 4 de mayo de 1971 sobre el Derecho aplicable a los accidentes de tráfico.*

**Subsistirá con el convenio de la Haya.**

## CONCLUSIONES REUNIÓN BCMA OFESAUTO

El pasado día 26 de Noviembre los responsables del Bureau Marroquí (BCMA) acudieron a nuestras oficinas atendiendo así a la invitación realizada meses atrás por OFESAUTO.

La reunión transcurrió en un clima de amistad y buen entendimiento entre ambas partes. Durante toda la jornada se abordaron cuestiones de diversa índole y de gran interés todas ellas, tanto para el propio BCMA como para OFESAUTO y sus asociadas. Vamos a tratar aquí de resumir los asuntos de índole más general, dejando lógicamente aparte aspectos que atañen únicamente a la gestión de expedientes entre el BCMA y OFESAUTO:

**Organigrama y estructura:** el BCMA nos explicó que esta inmerso actualmente en un profundo proceso de cambio de organización, sustituyendo personal, cambiando departamentos y procesos e incorporando nueva tecnología que reemplace los antiguos (obsoletos) procesos de gestión que tienen actualmente. En este sentido y siempre desde el punto de vista de la colaboración realizamos una breve demostración de nuestra Intranet, de aplicativos rediseñados, sistemas de gestión documental, nuestra pagina Web, etc. OFESAUTO les ha brindado todo el apoyo que necesiten para ayudarles en su proceso de cambio tanto a nivel estratégico y operativo como a nivel tecnológico. De hecho, el BCMA contactará de nuevo con OFESAUTO y probablemente realicen alguna visita a nuestras oficinas junto con su responsable de tecnología y sistemas para captar ideas, el "know-how" de nuestros procesos y sistemas, con el fin de intentar implantarlos allí.

En cuanto el BCMA termine este proceso de cambios de áreas, personas, etc., nos va a enviar el organigrama completo de su oficina con los nombres y datos de contacto de todas las personas que lo componen, que distribuiremos entre nuestras asociadas.

**Comunicaciones:** en este punto recalcamos la importancia y necesidad que tenemos de agilidad en las respuestas, sobre todo a la hora de confirmar la validez o no de las Cartas Verdes marroquíes. Lo han entendido perfectamente y nos explicaron que todo está unido al punto anterior (reorganización), y que esperan que cuando la tengan no haya problemas en este sentido. Esperamos por tanto que tanto nuestras asociadas como nosotros mismos notemos a medio plazo una reacción en este sentido.

También se ha explicado la necesidad de usar ingles y/o francés en las comunicaciones (incluso aportando un breve resumen en el envío de documentación en marroquí) y que no hace falta que envíen varias veces las comunicaciones (a veces envían documentación por duplicado o triplicado)

**Reclamaciones por accidentes fuera del ámbito del Sistema Carta Verde y fuera del ámbito del Sistema de IV Directiva (accidentes en Marruecos, causante marroquí, perjudicado español – accidentes en España, causante español, perjudicado marroquí):** siendo conscientes de la problemática que supone para muchas de nuestras asociadas la gestión de este tipo de accidentes, en OFESAUTO le hemos expuesto al BCMA la necesidad de buscar una solución mutua a expedientes que quedan fuera del ámbito de la Carta Verde y la IV Directiva. Se trata de llegar a un acuerdo para que ambos países podamos ayudar a nuestras respectivas asociadas a solucionar estos expedientes. En este sentido vamos a ir contactando durante los próximos meses con todas las asociadas que tengan dificultades en la gestión de este tipo de asuntos para que nos envíen un listado de éstos expedientes, para cuantificar el volumen y tener así un punto de partida con el BCMA. Asimismo, el BCMA nos va a enviar un listado de asuntos que sus asociadas tengan pendientes por accidentes en España en los que el causante haya sido un vehículo español con compañía identificada.

**El BCMA esta inmerso actualmente en un profundo proceso de cambio**

**Nuestras impresiones han sido muy positivas: el hecho de haber conocido de primera mano sus planes y objetivos ha sido muy importante**

**Por su importancia, esta reunión bilateral OFESAUTO – Bureau Marroquí se va a protocolar una vez al año.**

**OFESAUTO**

Sagasta, 18  
28004 Madrid  
[www.ofesauto.es](http://www.ofesauto.es)  
Teléfono: 91 446 03 00  
Fax: 91 594 09 65  
Correo: [boletin@ofesauto.es](mailto:boletin@ofesauto.es)



Las consultas, comentarios, colaboraciones y participaciones cuya publicación sea de interés pueden ser enviadas a:

[boletin@ofesauto.es](mailto:boletin@ofesauto.es)

cualquier manera nuestras impresiones han sido muy positivas: el hecho de haber conocido de primera mano sus planes y objetivos ha sido muy importante, como también lo ha sido para el propio BCMA el ver "in situ" el funcionamiento y los procesos de gestión de los expedientes en nuestras oficinas.

Además, por su importancia estratégica y para ir constatando avances, esta reunión bilateral OFESAUTO – Bureau Marroquí se va a protocolarizar una vez al año.



Les deseamos Feliz Navidad y  
Feliz Año Nuevo

**SEGURO DE FRONTERA**

Una vez cerrado el ejercicio 2008, la situación resumida es la siguiente:

		Ejercicio 2007	Ejercicio 2008*
PRODUCCION	Nº Pólizas emitidas	6.726	5.609
	Primas netas cobradas	779.289,27	668.708,48
SINIESTROS	Aperturados	57	34
	Terminados	40	56
	Pendientes a cierre ejercicio	45	34
	Pagos efectuados	103.649,03	70.346,42

\*A 15/12/2008

**Tasas judiciales "fraix du justice" (accidentes en Marruecos que han derivado en un procedimiento judicial allí):** al BCMA se le ha expuesto la problemática que supone para nuestras asociadas el recibir un constante "goteo" de reclamaciones de este tipo en expedientes muy antiguos que en la mayoría de ocasiones están ya terminados. Se le ha dicho al BCMA que es mejor disponer de un listado completo y cerrado de estos expedientes por compañía, de modo que podamos indicar a cada una de nuestras asociadas que son estos "y ninguno mas" (de los antiguos) los asuntos que van a devengar tasas judiciales.

El BCMA va a enviar una relación de todos los expedientes en esta situación anteriores a 2003 por compañía española a fin de que cada una de nuestras asociadas tenga la certeza total y nº de expedientes en esta situación. Pero ojo, son solo los expedientes que gestiona el BCMA, no los que gestionan los correspondientes (éste es un problema que cada una de nuestras asociadas debe gestionar con su correspondiente en Marruecos)

**Legislación Marroquí:** se comenta la necesidad y utilidad para OFESAUTO y el sector en general de conocer con detalle el tratamiento y resarcimiento del daño material, personal y moral en Marruecos. El BCMA ha quedado en enviar un amplio documento con un completo resumen de la legislación aplicable, aspectos procesales, etc. y que será distribuido entre nuestras asociadas.

En definitiva hemos constatado que el BCMA esta en un profundo proceso de cambio organizativo y de gestión con la finalidad de modernizar su estructura y sistemas. Este proceso les llevará tiempo y van a requerir seguro de la ayuda de OFESAUTO. Debemos ser conscientes de ello y por tanto no esperar un cambio por su parte a corto plazo sino a medio/largo plazo. De