

Convenio sobre ley aplicable en materia de accidentes de circulación por carretera

María Elena Mansilla y Mejía*

Sumario: I. Introducción. II. Conferencia de la Haya de Derecho Internacional Privado. II.1 Concepto de Accidente. II.2 Elementos del Accidente de Circulación por Carretera. II.3 Elementos Básicos. II.3.1 Análisis de los Elementos. III. Responsabilidad Civil Extracontractual. III.1 Determinación de la Responsabilidad. IV. Factores que debe tomar en cuenta la ley Aplicable. V. Conclusiones. VI. Anexo.

I. INTRODUCCIÓN

Siempre que se viaja se está expuesto a un accidente en la carretera. Este puede ocurrir a pesar de tomar todas las precauciones posibles, como verificar que el transporte se encuentre en perfectas condiciones por haberse revisado técnicamente antes de abandonar la ciudad y a pesar también, de vigilar cada detalle como la velocidad permitida, el uso de luces, o el respeto a las señales del camino.

En suma, todo viajero que transita por una carretera pese a considerar todos los posibles riesgos, está expuesto a sufrir las consecuencias de la conducta imprudente, descuidada y en ocasiones hasta intencional de personas irresponsables como ocurre con quien ingiere bebidas alcohólicas y aún así tiene la osadía de conducir un auto.

* Doctorado en Derecho. Maestría en Criminología y Especialidad en Derecho Constitucional y Administrativo.- Catedrática de la Facultad de Derecho a nivel Licenciatura de las asignaturas Derecho Internacional Privado I y II y Teoría del Estado, y en la División de Posgrado de las asignaturas Derecho Competencial y Relaciones Económicas Internacionales. Actual Directora del Seminario de Derecho Internacional y miembro del Consejo Universitario.

Ante un siniestro carretero, en el supuesto de haber conservado la vida, surge una gran cantidad de problemas los que principalmente se van a presentar respecto a ¿qué debo hacer?, ¿quién será el responsable?, ¿cómo se van a reparar los daños del auto? y en caso de haber salido lastimadas o lesionadas algunas personas ¿qué ocurrirá con ellas?

El problema fundamental ante un accidente la pregunta general es ¿Qué hacer? particularmente si somos abogados y nos consultan.

Muchas personas tienen un seguro que los proteja ante un accidente, de cualquier clase, también algunas personas cuidadosas toman un seguro al automóvil para evitar las consecuencias de la teoría del riesgo creado y también lamentablemente, hay una gran mayoría de personas que no toman un seguro por confiar demasiado en su buena suerte o por evitar un gasto.

En el supuesto de tener un seguro, desde luego, esto no implica evitar el accidente, sin embargo el problema disminuirá mucho ya que la institución aseguradora cubrirá los daños, pese a las acostumbradas artimañas que suelen invocar las compañías, para realizar el pago, o para reparar el auto en la agencia correspondiente.

Sin duda el problema se presenta cuando no existe un seguro que responda por los daños.

También el conflicto puede derivar de la situación de que, a pesar de existir el seguro la aseguradora se niegue a cubrir los daños entonces surge la pregunta ¿qué hacer?

¿A qué tengo derecho? ¿A quién voy a recurrir?

Los accidentes de carretera se pueden dar en cualquier parte, en tal sentido hay normas que resuelven estos problemas en cada Estado internamente, pero ¿qué ocurre cuando el accidente se da en el extranjero?, en tal caso, los problemas aumentan, sin embargo tienen solución a través de vías internacionales y en el problema en estudio la solución la da un documento internacional celebrado en la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado.

II. CONFERENCIA DE LA HAYA DE DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO

Los problemas derivados de los accidentes en carretera en viajes internacionales trató de resolverlos la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado mediante la celebración del Convenio sobre Ley Aplicable en Materia de Accidentes de Circulación por Carretera celebrado el 4 de mayo de 1971 Convenio del que México no es parte, aunque si lo han firmado y ratificado 19 Estados.

El Convenio tiene por objeto dar seguridad jurídica y protección a las víctimas de un accidente en carretera.

¿Cómo lo hace?, lo hace de acuerdo con un método claro y lógico en tal sentido lo primero que el Convenio tiene es la definición de lo que es un accidente de carretera.

II. 1. CONCEPTO DE ACCIDENTE

“Por accidente de circulación de carretera se entenderá todo accidente en que intervengan uno o más vehículos, automotores o no, y que esté ligado a la circulación por vía pública, en un espacio abierto al público o en un espacio no público, pero abierto a un determinado número de personas con derecho de acceso al mismo”.

Es fácil concluir que este concepto es muy amplio, como se desprende del análisis de sus elementos.

II. 2. ELEMENTOS DEL ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN POR CARRETERA

Son siete los elementos del accidente:

- Un vehículo o más vehículos
- Automotores o no
- Que circulan en la vía pública
- En un espacio abierto al público o
- En un espacio no público, pero abierto a un determinado número de personas que tienen acceso a él.
- Una o más víctimas y;
- Quien realiza la acción y causa el accidente.

Aun cuando son siete los elementos que señala la Convención, es necesario aclarar que la definición contiene genéricamente solo dos clases:

- Los que se presentan siempre ya que de no ser así no habría accidente.

- Los que son circunstanciales, y en consecuencia le imprimen ciertos rasgos especiales al accidente.

II. 3. ELEMENTOS BÁSICOS

Los elementos básicos, *sine qua non* de todo accidente en carretera y a los que sólo se hará referencia, son los cuatro siguientes;

- Un vehículo.
- Un espacio.
- Un sujeto que realiza el acto y;
- Un sujeto que es la víctima.

II. 3.1. ANÁLISIS DE LOS ELEMENTOS

Vehículo. De acuerdo con este elemento, el vehículo puede ser automotor o no, lo que significa que puede tener un motor o carecer de él.

Los vehículos que tienen motor son múltiples, sólo a manera de ejemplo, ya que no en forma exhaustiva, un automotor puede ser:

- Un auto.
- Un autobús.
- Un tractor.
- Una motocicleta.
- Una maquina barredora de basura o de nieve en su caso.
- Un ferrocarril.
- Un tranvía.

Un vehículo no automotor podría ser:

- Una bicicleta.

Surge una pregunta, ¿realmente una bicicleta que circula por la carretera puede provocar un accidente? Considero que la respuesta es si.

De nuevo surge otra pregunta ¿se consideraría vehículo a un medio de transporte animal?

La respuesta sería no, ya que de acuerdo con la definición de accidente carretero, no se reúnen los elementos, sin embargo sabemos que un animal al atravesar la carretera súbitamente puede causar un accidente y hay una responsabilidad objetiva.

- ESPACIO. De acuerdo con el elemento espacio la Convención contempla tres supuestos con los que da un matiz especial o circunstancial al accidente.
- VÍA PÚBLICA., Este elemento no tiene ningún problema, es todo camino por el cual transiten vehículos, simple y llanamente, es la carretera, aun cuando podría darse la confusión de que fuese la calle ya que sólo dice vía pública, por lo que hay que atender tanto al espíritu de la Convención como a su título y objetivos.
- ESPACIO ABIERTO AL PÚBLICO. Este elemento imprime una modalidad especial al accidente por carretera, por ser un espacio al que el público puede ingresar por lo tanto es totalmente abierto, y en tal sentido podría ser un lugar en el que circularan bicicletas y el acceso fuese totalmente libre o podría

ser un parque donde circularan automotores.

- UN ESPACIO NO PÚBLICO ABIERTO A UN DETERMINADO NÚMERO DE PERSONAS CON DERECHO DE ACCESO A EL .Este espacio está ya limitado debido a que sólo pueden ingresar a él quienes tienen tal autorización, por lo tanto un ejemplo de este supuesto especial podría ser un hangar al que sólo tienen acceso determinados trabajadores que conducen los automotores en que se transporta equipaje.
- EL SUJETO QUE TIENE EL CONTROL DEL VEHÍCULO. Este en principio es quien provocó el accidente y por lo tanto es el responsable, aún cuando se puede presentar la situación de que sea la propia víctima quien por imprudencia provocó la colisión.
- LA VÍCTIMA. Esta es la persona que sufrió las consecuencias del accidente.

Todos estos elementos, se ponen en juego cuando hay una coincidencia de acciones, mediante una situación concreta, que es la circulación.

III. RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL

Al darse un accidente de circulación en carretera por coincidir sus elementos, es necesario determinar la responsabilidad de los sujetos participantes, lo que se realiza mediante la figura jurídica de la responsabilidad civil extracontractual. Esta vía jurídica,

se aplica tanto en el derecho interno, como cuando hay un elemento internacional, sin embargo en este último caso, el problema es más complejo, ya que sí el accidente se realiza en una carretera de otro Estado, habrá que determinar que derecho se aplicara para fincar la responsabilidad, fue bajo esta necesidad, que la Conferencia de La Haya celebró el Convenio sobre Ley Aplicable en Materia de Accidentes de Circulación por Carretera cuyo fin es precisamente, determinar la responsabilidad en esta clase de percances.

III.1. DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD

De acuerdo con la Convención determinar la responsabilidad exige considerar dos elementos.

- *El Accidente.* Respecto a este elemento será necesario ver si se infringieron o no las reglas de tránsito del Estado donde ocurrió el siniestro.
- *Quien Lo Cometió.* En cuanto a determinar al responsable la Convención como punto discriminador señala quienes tienen responsabilidad y estos son:
- El propietario del vehículo o el comitente.

La responsabilidad se plantea en forma disyuntiva ya que será responsable el propietario o quien realiza la acción que da lugar al accidente.

Aclarado que hubo un accidente y quien será el responsable, de acuerdo

con la Convención, es necesario determinar que derecho se aplicará.

La Convención establece como regla general que se aplicará la ley interna del Estado en el que ocurra el accidente.

A esta regla general se suman los requisitos que la Convención señala como puntos de contacto:

- El vehículo.
- El dueño, el poseedor, el conductor o cualquier otra persona que tenga derecho sobre el vehículo, y;
- La víctima.

Respecto Al Vehículo, éste debe tener una matrícula, en consecuencia, si el accidente ocurre en un Estado y el vehículo tiene matrícula de otro Estado, se aplicará la ley de este último.

- Si son varios los vehículos dañados, sólo se aplicará la ley del Estado que matriculo siempre y cuando todos los vehículos estén matriculados en el mismo Estado, situación un tanto difícil de lograr en ocasiones.
- Puede ocurrir que los vehículos no estén matriculados, o, que estén matriculados en varios Estados, en tal supuesto, se aplicará la ley del lugar donde estén estacionados.
- También regirá la ley del lugar de estacionamiento del vehículo cuando ni el propietario, conductor o poseedor tuvieren su residencia habitual en el Estado de matrícula del vehículo.

En cuanto al dueño, poseedor, conductor, o cualquier otra persona que tenga derecho sobre el vehículo también se aplicará la ley del Estado que haya otorgado la matrícula.

En Relación Con La Víctima, hay varios supuestos.

- Sí la víctima sólo era pasajero del automotor se le aplicará la ley del territorio donde ocurrió el accidente, siempre que tenga su domicilio en ese Estado, de no ser así, se le aplicará la ley del Estado de su residencia habitual.
- Si la víctima estaba en el lugar del accidente, pero fuera del vehículo se le aplicará la ley del Estado donde estuviera matriculado el vehículo causante del accidente.
- Si son varias las víctimas fuera del vehículo se aplica la ley del Estado que dio la matrícula siempre y cuando todas tengan su residencia habitual en el Estado que la otorgo.
- En el supuesto de ser varias las víctimas se analizará cada caso.

IV. FACTORES QUE DEBE TOMAR EN CUENTA LA LEY APLICABLE

Una vez determinada la ley que debe aplicarse esta deberá tomar en cuenta los siguientes ocho factores con el fin de individualizar la responsabilidad:

- Condiciones y alcance de la responsable.
- Las causas de exoneración si las hubo.

- La existencia de daños que deberán indemnizarse.
- Las modalidades y cuantía de la indemnización.
- Quienes tienen derecho a la indemnización
- La transmisibilidad del derecho de indemnización.
- La responsabilidad del comitente por causa de su encargado.
- La prescripción o caducidad del tiempo par reclamar los daños causados.

V. CONCLUSIONES

- Los accidentes de carretera se han regulado internacionalmente.
- El Convenio sobre Ley Aplicable en Materia de Accidentes de Circulación por Carretera es importante porque resuelve un problema de responsabilidad y determina la ley aplicable, para dar seguridad jurídica y evitar la impunidad, cuyo fin primordial es dar protección a toda persona que circule en carretera.

VI. ANEXO

XIX CONVENIO SOBRE LEY APLICABLE EN MATERIA DE ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN POR CARRETERA (HECHO EL 4 DE MAYO DE 1971)

Los Estados signatarios del presente Convenio,

Deseando establecer disposiciones comunes respecto de la ley aplicable a la responsabilidad civil extracontractual en materia de accidentes de circulación por carretera.

Han resuelto concluir un Convenio a tal efecto y han acordado las disposiciones siguientes:

Artículo 1

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

Por accidente de circulación por carretera a los fines del presente Convenio se entenderá todo accidente en que intervengan uno o más vehículos, automotores o no, y que esté ligado a la circulación por la vía pública, en un espacio abierto al público o en un espacio no público, pero abierto a un determinado número de personas con derecho de acceso al mismo.

Artículo 2

El presente Convenio no será de aplicación:

1.A la responsabilidad de fabricantes, vendedores y reparadores de vehículos;

2.A la responsabilidad del propietario de la vía de circulación o de cualquier otra persona encargada de asegurar el mantenimiento de la vía o la seguridad de los usuarios.

3.A las responsabilidades por acciones de terceros, excepto la responsa-

bilidad del propietario del vehículo o la del comitente;

4.A las reclamaciones entre personas responsables;

5.A las reclamaciones y subrogaciones relativas a compañías de seguros;

6.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.

Artículo 3

La ley aplicable será la ley interna del Estado en cuyo territorio haya ocurrido el accidente.

Artículo 4

Sin perjuicio de lo dispuesto en el art. 5, se hacen las siguientes excepciones al art. 3:

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

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

- respecto de una víctima que viajaba como pasajero, si tenía su residencia habitual en un Estado distinto de aquel en cuyo territorio haya ocurrido el accidente,
 - respecto de una víctima que se encontraba en el lugar del accidente fuera del vehículo, si tenía su residencia habitual en el Estado en que dicho vehículo estuviere matriculado.
 - En caso de ser varias las víctimas, la Ley aplicable se determinará por separado con respecto a cada una de ellas.
- b) Cuando estuvieren implicados varios vehículos en el accidente, lo dispuesto en a) sólo será de aplicación si todos los vehículos estuvieren matriculados en el mismo Estado.
- c) Cuando estuvieren implicadas en el accidente una o más personas que se encontraren fuera del o de los vehículos en el lugar del accidente, lo dispuesto en a) y b) sólo será de aplicación si todas esas personas tuvieren su residencia habitual en el Estado en el cual el o los vehículos estuvieren matriculados. Lo mismo procederá, incluso cuando esas personas fueren también víctimas del accidente.

Artículo 5

La Ley aplicable en virtud de los artículos 3 y 4 a la responsabilidad con respecto al pasajero regirá también la responsabilidad por los daños pro-

ducidos en los bienes transportados por el vehículo que pertenezcan al pasajero o hayan sido confiados a su cuidado.

La Ley aplicable en virtud de los artículos 3 y 4 a la responsabilidad con respecto al propietario del vehículo regirá la responsabilidad por los daños producidos en bienes transportados por el vehículo distintos de los previstos en el párrafo precedente.

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

Artículo 6

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.

Artículo 7

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.

Artículo 8

La Ley que resulte aplicable regirá especialmente para determinar:

4.Las condiciones y el alcance de la responsabilidad;

5.Las causas de exoneración así como toda limitación y distribución de responsabilidad:

6.La existencia y la índole de los daños indemnizables;

7.Las modalidades y la cuantía de la indemnización;

8.La transmisibilidad del derecho a indemnización;

9.Las personas que tengan derecho a indemnización por daños que hayan sufrido personalmente;

10.La responsabilidad del comitente por causa de su encargado;

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

Artículo 9

Las personas perjudicadas tendrán derecho a actuar directamente contra el asegurador del responsable, si ese derecho les es reconocido por la ley aplicable conforme a lo dispuesto en los artículos 3, 4 ó 5.

Si la Ley del Estado en que estuviere matriculado el vehículo, aplicable conforme a los artículos 4 ó 5, no reconociera este derecho, podría no obstante ser ejercitado siempre que estuviere admitido por la ley interna del Estado en cuyo territorio hubiere ocurrido el accidente.

Si ninguna de estas leyes reconociera este derecho, podría ejercitarse en el caso de estar admitido por la ley del contrato de seguro

Artículo 10

La aplicación de alguna de las leyes cuya competencia declara el presente Convenio no podrá ser rechazada salvo que sea manifiestamente contraria al orden público.

Artículo 11

La aplicación de los arts. 1 al 10 del presente Convenio no depende de condición alguna de reciprocidad. El Convenio se aplicará aun cuando la Ley aplicable no sea la de un Estado contratante.

Artículo 12

Cualquier unidad territorial que forme parte de un Estado con sistema jurídico no unificado se considerará como un Estado a los efectos de aplicación de los artículos 2 a 11, cuando tenga su propio sistema jurídico en lo relativo a la responsabilidad civil extracontractual en materia de accidentes de circulación por carretera.

Artículo 13

Un Estado con sistema jurídico no unificado no estará obligado a aplicar el presente Convenio a los accidentes que ocurran en su territorio cuando intervengan solamente vehículos matriculados en las unidades territoriales de dicho Estado.

Artículo 14

Un Estado con sistema jurídico no unificado podrá declarar, en el momento de la firma, de la ratificación o de la adhesión, que el presente Convenio se extenderá a todos sus sistemas jurídicos o solamente a uno o a varios de ellos, y podrá modificar en todo momento esta declaración mediante otra nueva.

Estas declaraciones se notificarán al Ministerio de Asuntos Exteriores de los Países Bajos e indicarán expresamente los sistemas jurídicos a los que se aplicará el Convenio.

Artículo 15

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.

Artículo 16

El presente Convenio estará abierto a la firma de los Estados representados

en la Undécima Sesión de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado.

Será ratificado y los instrumentos de ratificación se depositarán en el Ministerio de Asuntos Extranjeros de los Países Bajos.

Artículo 17

El presente Convenio entrará en vigor a los sesenta días del depósito del tercer instrumento de ratificación previsto en el párrafo segundo del art. 16

El Convenio entrará en vigor, para cada Estado signatario que lo ratifique posteriormente, a los sesenta días del depósito de su instrumento de ratificación.

Artículo 18

Cualquier Estado no representado en la Undécima Sesión de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado que sea miembro de esta Conferencia o de las Naciones Unidas o de uno de sus organismos especializados o sea parte en el Estatuto del Tribunal Internacional de Justicia podrá adherirse al presente Convenio después de su entrada en vigor conforme al párrafo primero del art. 17.

El instrumento de adhesión se depositará en el Ministerio de Asuntos Extranjeros de los Países Bajos.

El Convenio entrará en vigor, para el Estado que se adhiera, a los sesenta días del depósito del correspondiente instrumento de adhesión.

La adhesión sólo tendrá efecto en las relaciones entre el Estado adhe-

rente y los Estados contratantes que hayan declarado aceptar su adhesión. Esta declaración se depositará en el Ministerio de Asuntos Extranjeros de los Países Bajos, el cual enviará por vía diplomática copia auténtica a cada uno de los Estados contratantes.

El Convenio entrará en vigor, entre el Estado que se adhiere y el Estado que haya declarado aceptar la adhesión, sesenta días después del depósito de la declaración de aceptación.

Artículo 19

Todo Estado podrá declarar en el momento de la firma, ratificación o adhesión, que el presente Convenio se extenderá al conjunto de los territorios que represente en el plano internacional, o a uno o a varios de ellos. Esta declaración surtirá efecto desde el momento de la entrada en vigor del Convenio en lo que respecta a ese Estado.

Cualquier extensión posterior de esta naturaleza se notificará al Ministerio de Asuntos Extranjeros de los Países Bajos.

El Convenio entrará en vigor, para los territorios previstos en la extensión, a los sesenta días de la notificación mencionada en el párrafo precedente.

Artículo 20

El presente Convenio tendrá una duración de cinco años desde la fecha de su entrada en vigor conforme al párrafo primero del art. 17, incluso para los Estados que lo hayan ratificado o se hayan adherido con posterioridad.

Salvo denuncia, el Convenio se renovará tácitamente cada cinco años.

La denuncia deberá hacerse al menos seis meses antes del vencimiento del plazo de cinco años y deberá notificarse al Ministerio de Asuntos Exteriores de los Países Bajos.

Podrá limitarse a algunos de los territorios a los que se aplique el Convenio.

La denuncia sólo tendrá efectos para el Estado que la haya notificado. El Convenio permanecerá en vigor para los demás Estados contratantes.

Artículo 21

El Ministerio de Asuntos Extranjeros de los Países Bajos notificará a los Estados a que se refiere el artículo 16, así como a los Estados que se hayan adherido conforme a lo dispuesto en el artículo 18:

- a) Las firmas y ratificaciones a que se refiere el artículo 16;
- b) La fecha en la cual entrará en vigor el presente Convenio, conforme a lo dispuesto en el párrafo primero del art. 17;
- c) Las adhesiones a que se refiere el artículo 18 y la fecha de su entrada en vigor;
- d) Las declaraciones mencionadas en los 14 y 19;
- e) Las denuncias a que se refiere el párrafo tercero del art. 20.

En fe de lo cual, los infrascritos, debidamente autorizados, firman el presente Convenio.

Hecho en La Haya a 4 de mayo de 1971, en francés y en inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos, en un solo ejemplar que se deposita-

rá en los archivos del Gobierno de los Países Bajos y del cual se remitirá por vía diplomática copia auténtica a cada uno de los Estados representados en la Undécima Sesión de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado.