



Boletín nº 05/14  
7 de Mayo de 2014



«Dulce bellum inexpertis»

("Dulce es la guerra para los que no la han vivido"  
PINDARO

## COMPENSACIÓN DE VÍCTIMAS DE ACCIDENTES TRANSFRONTERIZOS DE TRÁFICO EN LA UE

por

María José Fernández Martín

### Resumen

Los accidentes de tráfico transfronterizos representan un pequeño porcentaje de los accidentes de tráfico en el EU. De éstos, la mayoría potencialmente crear un riesgo de compensación insuficiente de las víctimas no residentes, debido a la diferencia en el nivel de vida como en el cálculo de la *cuantía de* los daños en los distintos Estados miembros. El problema de la compensación insuficiente de las víctimas en el caso del accidente de tráfico transfronterizo se ha abordado hasta ahora en su mayoría bajo la égida de la necesidad de lograr una mayor armonización en Derecho Europeo de la responsabilidad civil extracontractual, especialmente en el debate sobre la regulación "Roma II" en las obligaciones extracontractuales. Ya durante la primera lectura, el

Parlamento Europeo propuso abordar esta cuestión al exigir la aplicación de la *lex damni* al evaluar la cuantía de los daños.

En esta nota de antecedentes, exploramos *De lege ferenda* las opciones para resolver el problema de la compensación insuficiente. Identificamos los países más interesados en los países donde el problema de compensación insuficiente es más probable que surjan. Estos países son, según nuestro análisis, son España, Grecia, Chipre y Austria. Sin embargo, en uno de estos países - es decir, Austria - jueces tienen en cuenta para evaluar la *deuda compensatoria* lo que la víctima habría obtenido como compensación en su / su propio país de residencia habitual.

En los otros tres países, el nivel de indemnización por daños puede ser significativamente menor que en otras jurisdicciones, sobre todo cuando la víctima es residente en el norte de Europa.

Identificamos cinco opciones principales, además de la "opción cero" (o la opción de "no hacer nada").

- Opción 1: los jueces aplican la *damni lex* para evaluar la cuantía de la reclamación;
- Opción 2: los jueces aplican el principio de la *ubicidad*;
- Opción 3: apoyándose en principios comunes para la evaluación de los daños;
- Opción 4: la cobertura a través de seguros de indemnización directa;
- Opción 5: fondo europeo para las víctimas de accidentes de tráfico transfronterizos.

Nos parece que la opción 1 potencialmente persigue el objetivo de asegurar la *restitutio in integrum* de las víctimas de los accidentes de tráfico transfronterizos, al mismo tiempo evitando los casos en que la víctima es compensado en exceso, ya que estuvo involucrado en un accidente que tiene lugar en un país en el que las indemnizaciones por daños son mayores, también se debe al mayor nivel de vida de ese país. Sin embargo, tal opción crea también fuente de problemas importantes en cuanto a la adaptación de las prácticas existentes en los tribunales nacionales - con

jueces nacionales que tienen que familiarizarse con la legislación extranjera; y en términos de aumento previsto en los seguros las primas en los países con bajos ingresos y compensaciones por daños menores. En comparación con esta opción, la opción 2 ("principio de ubicidad") quedaría descartada.

La opción 1: También se concluye que la opción 3 y sus sub-opciones no alcanzaríamos el objetivo de lograr compensación completa para las víctimas, y puede aumentar los costos administrativos, especialmente en el corto plazo. Una armonización plena de indemnizaciones por daños no parece probable ni deseable. En contraste,

las opciones 4 y 5 proporcionan soluciones basadas en las pólizas de seguro, que puede valer la pena discutir como medios para lograr la *restitutio in integrum* de las víctimas de accidentes de tráfico transfronterizos sin imponer adaptaciones significativas y onerosos en la forma en tales afirmaciones son tratados por nacional jueces y expertos médicos.





## COMPENSACIÓN DE LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO INTERNACIONALES EN EL ÁMBITO DE LA UE

### 1 Introducción: marco legal y normativo a nivel internacional y de la UE

La necesidad de garantizar un marco jurídico más coherente para la indemnización de daños personales como resultado de los accidentes de tráfico transfronterizos se ha planteado dentro de la iniciativa más amplia en la armonización del marco jurídico para las obligaciones extracontractuales en Europa, y en particular en el debate sobre la llamada regulación "Roma II. Incluso de manera más general, la idea de lograr una mayor armonización (o, como era de "europeización" ) hablándose de un derecho privado europeo - incluso culminando en propuestas para la creación de un Código Civil Europeo.

La existencia de un Convenio sobre la ley aplicable a las diferencias de Derecho contractual trata de dar solución a la inmensa mayoría de estos problemas.

Un grado de convergencia entre las legislaciones de responsabilidad civil en Europa es ya observable, hasta cierto medida, debido a las iniciativas emprendidas por redes de abogados (por ejemplo PEOPIL-Grotius, el "Tilburg Grupo ", el " Grupo de Trier 2000 ", el " Grupo de Hamburgo ", etc), sino también se aprecia en los documentos oficiales por parte del Consejo de Europa y las decisiones del Tribunal Europeo de Justicia y el Tribunal Europeo de Derechos Humanos.

El *Convenio Europeo de 1950 para la Protección de los Derechos Humanos y Libertades Fundamentales* hace referencia directa al principio de *restitutio in integrum* como el criterio que se adoptará en la concesión de una indemnización por daños personales, enmarcada como una violación de un Derecho Humano, y abarca explícitamente tanto daño material e inmaterial.

También la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, firmado en Niza en 2000, especifica la necesidad de lograr protección uniforme de los derechos civiles de todos los ciudadanos europeos.

Por otra parte, el Tribunal Europeo de Derechos Humanos ha desarrollado a través de su jurisprudencia una definición amplia del concepto de daño inmaterial, que incluye también la indemnización a los parientes cercanos de la pérdida de la vida familiar o la "pérdida de consorcio".

Por último, el Consejo de Europa también ha jugado un papel importante en el proceso de armonización en el respeto de las diversas áreas de la protección de las personas contra actos ilegales causando lesiones o la muerte.

*Evaluación de la indemnización por daños:* aunque la mayoría de países de la UE permiten la plena compensación de pasadas, actuales y futuras pérdidas (*restitutio in integrum*), incluyendo tanto pecuniarios y no concepto de daño material, en la práctica el nivel de la indemnización concedida puede variar de forma significativa. Como se explicará en más detalle a continuación, el límite superior sobre la compensación varía considerablemente de un país a otro - por ejemplo, es ilimitada en Francia, llega a €9,6 millones en Dinamarca, €600.000 en Polonia y €127.823 en Estonia. Es probable que sea mayor en Compensación países como el Reino Unido o Irlanda en comparación a los países donde el riesgo de incurrir en un accidente de tráfico es mayor - como en el llamado "cinturón SEC" del Sur y Este

Países europeos. Un estudio comparativo realizado en el Reino Unido en 2003 encontró que el rango de daños en relación con la muerte instantánea de una secretaria legal de 20 años de edad osciló entre sólo gastos funerarios (Finlandia) a £ 176.368 (Italia).

Anteriores iniciativas significativas en este campo incluyen la propuesta de establecer una "escala de discapacidad de Clasificación Europea" por el CEREDOC, con la respaldo del Grupo de Rothley, discutido por el Parlamento en 2003.





## Los plazos de prescripción

- *Los plazos de prescripción:* sistemas legales en la UE-27 difieren notablemente en cuanto a los plazos de prescripción para ejercicio de los derechos individuales, que van desde 3 a 30 años. El alcance de esta divergencia puede dar lugar a consecuencias indeseables para las víctimas de accidentes en los litigios transfronterizos, crear obstáculos a las personas lesionadas en el ejercicio de sus derechos en otros Estados miembros de las suyas, y en algunos casos potencialmente también su propio Estado, cuando sea necesario para confiar en ella derecho extranjero.
- Una resolución adoptada por el Parlamento Europeo el 01 de febrero 2007 pidió a la Comisión "para llevar a cabo una investigación sobre los efectos de diferentes plazos de prescripción en el mercado interior", que "también debe tratar de cuantificar el número de casos de lesiones personales que impliquen un elemento transfronterizo".
- En consecuencia, la cuestión de los plazos de prescripción se tratará sólo marginalmente en el presente estudio. Las diferencias en los sistemas jurídicos de los Estados miembros en lo que respecta a la evaluación de la *cuantía de los daños*

hecho particularmente significativo en el caso de los accidentes de tráfico transfronterizos. Como era autoritariamente señalado, las diferencias en la legislación de los Estados miembros "pueden ser de casi dramática importancia a los ciudadanos europeos".

Debido a los diferentes niveles de protección en los sistemas de derecho de responsabilidad civil nacionales y de los regímenes relacionados de seguro de responsabilidad civil, que pueden ser de crucial importancia para el conjunto del resto de la vida de la víctima y las de sus familiares, tanto en los aspectos financieros y personales, si el accidente se produjo a cien metros delante de, o más allá de un hecho (a menudo ni siquiera manifiesto) frontera nacional".

### EL RINCÓN DE LA SONRISA: PENSAR PUEDE SALIR MUY CARO

