



Boletín nº 06/14
7 de junio de 2014



«A bove maiori discit arare minor»

("El buey viejo enseña a arar al joven")

COMPENSACIÓN DE VÍCTIMAS DE ACCIDENTES TRANSFRONTERIZOS DE TRÁFICO EN LA UE—II

por

María José Fernández Martín

Descripción general de las normas jurídicas en materia de responsabilidad por daños personales, en la UE-28

El paisaje de las normas legales vigentes en la UE-28 sobre la responsabilidad de los daños producidos por el tráfico rodado accidentes retratos de un mosaico de soluciones legales, que puede ser considerado como expresión de cada uno tradición jurídica específica del país. Para estar seguro, el trasplante y / o la circulación legal de los modelos de otras jurisdicciones han ejercido un impacto significativo en el desarrollo de la legislación nacional, que conduce, *entre otras cosas*, a la introducción de la responsabilidad objetiva, y la adopción de *la restitutio in integrum* como criterio general para evaluar la *cuantía de* los daños. Una convergencia menos visible se puede encontrar por lo que se refiere a los criterios para la evaluación del daño material e inmaterial, la elección de la ley (*loci delicti commissi v lex. damni lex*), la adjudicación de los gastos médicos y el examen del monto de los daños a las víctimas no residentes se adjudicarían en sus países de origen.

En esta sección, ofrecemos una visión de helicóptero de las normas legales existentes y la práctica judicial en miembro de la UE estados

Las diferencias en las reglas de responsabilidad

En cuanto a la atribución de responsabilidad, los Estados miembros de la UE pueden dividirse en tres grandes grupos:

Un primer grupo incluye a la mayoría de los países de derecho civil, que adoptaron normas de responsabilidad objetiva para los casos de riesgoso actividades, incluida el funcionamiento de los vehículos de motor.

En segundo lugar, los países del common law, como el Reino Unido e Irlanda, pero también Chipre, Malta, Portugal y Rumanía se aplican una regla basada en la culpa, que requiere que la víctima demuestra la negligencia o la intención del autor del daño, la ocurrencia de daños y la relación de causalidad entre la conducta del demandado y el daño producido.

En tercer lugar, Países escandinavos - particularmente Suecia - han introducido inicialmente normas de responsabilidad objetiva (desde la década de 1950), y luego han reemplazado o integrados tales reglas con un sistema basado en una amplia cobertura de seguro de daños y perjuicios.

Dentro de cada grupo, como ya se ha recordado, las normas legales pueden variar ampliamente. Por ejemplo, el derecho civil países donde se aplica una regla de responsabilidad estricta adoptaron significativamente diferentes normas, especialmente en lo que se refiere al alcance de la cláusula de salvaguardia y el tratamiento de la culpa concurrente. Por ejemplo, en **Austria** responsabilidad se excluye en caso de accidente inevitable (§ 9 (1) EKHG), y contributiva negligencia por parte de la persona lesionada a menudo se toma en cuenta para repartir el daño (§ 7 EKHG).

En **Alemania** no hay responsabilidad donde hay *fuerza mayor* (párrafo 7 (2) StVG), y un contributiva fallo en la parte de la víctima conduce a una reducción en el pasivo o, en su caso, una completa inmunidad (§ 9 StVG). Además, desde 2002 los niños de hasta 10 años de edad carecen de capacidad tortuosa y su negligencia contributiva no conduce a una reducción de la responsabilidad en el lado de la delincuente.

En **Italia**, el artículo 2054 del Código Civil establece un régimen de responsabilidad objetiva para la circulación de vehículos de motor, y la cláusula de salvaguardia prevista en este artículo se interpreta con bastante precisión por Tribunales, en la medida en que escapa responsabilidad *ex* artículo 2054 se definió de una *probatio diabolica* " 1





Descripción general de las normas jurídicas en materia de responsabilidad por daños personales, en la UE-28

También países como la **República Checa, Grecia, Holanda, Hungría, Polonia y Eslovenia** se aplican las reglas de responsabilidad objetiva con una defensa (parcial) de la culpa concurrente, aunque la práctica judicial ha dado lugar a interpretaciones divergentes de los casos - además de *fuera mayor* - en el que la responsabilidad del infractor puede reducirse de acuerdo con el comportamiento negligente de la víctima.

En comparación con estas experiencias nacionales, Francia, Suecia y Bélgica presentan notables peculiaridades, por diferentes razones. Por un lado, según la **Loi Badinter francesa** la víctima no se puede cumplir con una defensa de *fuera mayor*, ni con una defensa de *fait d'autrui*. Única base sobre la cual el transportista se libera de la responsabilidad es un *faute inexcusable* por parte de la víctima.

La regla se aplica de una manera aún más estricta cuando las víctimas son peatones, los menores de edad (menores de 16 años edad), adultos mayores (más de 70 años) o personas con discapacidad (por debajo del 20% de la capacidad normal de trabajo).

Esto hace que para un régimen casi absoluta responsabilidad objetiva.

Por otra parte, **Suecia** ha adoptado la responsabilidad objetiva por los accidentes de tráfico desde la década de 1950, pero el sistema ha sido sustituido *de facto* desde 1975 por una extensa in culpa sistema de seguro para todos por carretera víctimas de accidentes.

En el caso de lesión corporal sufrida en accidentes de tráfico, el primer nivel de indemnización se paga en forma de beneficios coordinados a través del sistema de seguridad social, a través de los fondos de pensiones, o por medio de los pagos del seguro de enfermedad de los empleadores. En la segunda etapa, el beneficio de seguridad social se deducen de los daños de responsabilidad civil adjudicados. Por lo tanto, agravio los daños representan una pequeña proporción de la remuneración total pagada y son en gran medida con respecto a la no pérdida económica. Cuando se alegue que otro conductor causó el accidente, la compañía de seguros eso lo resuelve aceptando que en la reclamación con su asegurado puede invocar su derecho de subrogación para perseguir el reembolso de la compañía de seguros del conductor negligente.

Por último, en **Bélgica** el sistema todavía se basa en el principio de la responsabilidad por *faute* (fallo). En Además, culpa de la víctima, que contribuye a la aparición de daños conduce a una puesta en común de la responsabilidad entre la víctima y el autor del daño (culpa concurrente), por lo que la víctima no puede recibir una compensación completa del autor del daño. Sin embargo, los tribunales limitan la posibilidad de teniendo en cuenta la culpa concurrente de las personas que sufren daños en el tráfico rodado a los casos en los que el reclamante causados intencionadamente el accidente. En este contexto, el proveedor de la responsabilidad del seguro para el vehículo que causó el accidente está obligado a pagar por el daño, incluso si el tomador del seguro no se considera culpable (el art. 29 *bis* de la loi du 21 novembre 1989 relativa a L'assurance obligatoire de la responsabilité en Matière de Véhicules automoteurs). Esto esencialmente se compensa por una combinación de seguro de responsabilidad civil y seguro de accidentes de terceros.

Existen diferencias también en cuanto al derecho de las víctimas secundarias para reclamar daños y perjuicios ante un tribunal. Por ejemplo, en muchos países - entre ellos Alemania, Austria, Italia y Francia - donde un pasajero mueren sus parientes cercanos tienen una demanda de indemnización por duelo; pero lo mismo no ocurre en Alemania y los Países Bajos, y en el Reino Unido tal afirmación sólo se reconoce en restringidas circunstancias - la pérdida de la sociedad y los familiares (*pérdida de consorcio*) se sustituyó por una cantidad fija para el duelo por la *Ley de administración de justicia* de 1982 Más en general, sólo en algunos jurisdicciones el concepto de "dolor y sufrimiento" se ha interpretado gradualmente a medida que no necesariamente derivada de una lesión física anterior o existente.





Compensación de daños

Compensación de daños

También basado en los regímenes de responsabilidad y de seguros, los países han adoptado diferentes criterios para el cálculo de la *deuda cuántica*. Casi todos los países de la UE se puede decir que se basan en el principio de *restitutio in integrum*, con la notable excepción de **España**, por la Ley 30/1995 introdujo un sistema de tarifa obligatoria para la evaluación del personal o corporal lesión, dejando sin posibilidad de que los jueces se aparten de las tablas o para evaluar los daños utilizando otros criterios.

El sistema español se aplica de un modo completamente automático, y como tal no tiene en cuenta cualquier posibilidad específica para evaluar si la indemnización por daños compensaría plenamente la víctima primaria o secundaria de la pérdida sufrida.

Existen otras diferencias, significativas en cuanto a la evaluación de la *cuantía* de los daños, especialmente por lo que se refiere a los epígrafes de la indemnización concedida como pérdida pecuniaria y la *una* y la *cuántica* de daño inmaterial otorgado por los jueces. Por ejemplo:

- En **Austria** los importes máximos que han sido concedidas por los tribunales austriacos para los daños no materiales son de €120 todos los días para las molestias, €220 todos los días para el dolor moderado, €350 todo.
- En **Bélgica**, en el caso de los accidentes mortales no se indemniza por la simple pérdida de un ser humano la vida. Además, ninguna compensación por dolor y sufrimiento se concede en caso de que la víctima era siempre en estado de coma entre el accidente y la muerte. Los importes compensados por el dolor y sufrir antes de morir son reportados por De Kezel: En un caso en que la víctima había tratado de escapar de un coche mientras se ahoga, el tribunal concedió a €1.250 para el dolor y el sufrimiento; en un caso donde la víctima resultó gravemente herido en un accidente de fuego y estaba en gran dolor durante 5 días, un se otorgó concesión total de €2.500. En otro caso, en que la víctima había muerto después de 36 meses después del accidente, fue galardonado con un pago a tanto alzado de 25 €por día. Finalmente, cuando la víctima era consciente de su expectativa de vida reducida pero murió después de cuatro años a partir de la fecha del accidente, fue indemnizado con una compensación total de €1,250.

- En **Dinamarca**, los daños por lesiones personales se obtienen multiplicando el porcentaje de incapacidad permanente por una cantidad específica (cerca de €800 en 2002). En caso de accidentes con vehículos de motor desconocidos o asegurados, la parte perjudicada puede reclamar daños y perjuicios al Motor danesa La oficina de seguros, que pueden celebrarse directamente responsable. La ley danesa establece algunas restricciones en el monto de la indemnización que puede concederse: en el caso de pérdida de la capacidad para ganar, el principal víctima podrá pedir una indemnización por un importe máximo especificado todos los años

(Siendo de aproximadamente €850.000 en 2001); del mismo modo, las personas a cargo no es probable que obtener la plena compensación por la pérdida de un "sostén de la familia", con ingresos muy altos.

EL RINCÓN DE LA SONRISA: FORGES FOREVER y la reforma laboral

