



Boletín nº 08/14
7 de Agosto de 2014



Contraria contrariis curantur

"Las cosas contrarias [las enfermedades] se curan con sus contrarios". **Hipócrates**

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

por

María José Fernández Martín

Cuando las cuatro partidas de daños se analizan por separado, se observa que:

- España, Polonia y Hungría son los países en los que la pérdida de ingresos es más deficientemente compensado, mientras que en Francia, Alemania y los Países Bajos como título lleva a las indemnizaciones más sustanciales.

- En Polonia, República Checa, Hungría, Italia, España, Finlandia y los Países Bajos los premios a la asistencia médica son mucho más bajos que en Austria, Alemania, Francia y Reino Unido. En Dinamarca y Suecia, como ya se explicó, la asistencia médica no está incluido en la

indemnización por daños.

- En cuanto a dolor y sufrimiento, el conjunto de países analizados se pueden dividir en tres grupos: a) Dinamarca, Finlandia, la República Checa, Polonia y Francia suelen tener bajos niveles de indemnización; b) los Países Bajos, Suecia y Austria permiten a los premios más altos; y c) en Italia, Alemania, Reino Unido y - sobre todo - España la compensación para el dolor y el sufrimiento moral es mayor que en otros países.
- Francia, Italia y Alemania el pago de daños significativos en la categoría "resto", incluyendo honorarios de abogados, gastos de alojamiento se adapta, o la compensación por reducción sociales integración. Una situación similar ocurre cuando se trata de indemnizaciones por muerte, que asume que el fallecido que se encontraba en la misma condición que la persona considerada en países como Polonia, Hungría y la República Checa la indemnización por la muerte de una persona casada de 30 años ganar un ingreso normal es mucho más baja que en los países como Francia, Italia, Países Bajos y Reino Unido. Algunos países mayoritariamente o exclusivamente prevén cálculo de la pérdida de ingresos, mientras que en España la indemnización por pérdida de ingresos es normalmente muy baja.

Ley aplicable

La descripción de los regímenes jurídicos para la atribución de la responsabilidad y la evaluación de la *cuantía* de daños muestra diferencias notables entre los Estados miembros. Esto también implica que los ciudadanos de la UE sufrir lesiones personales como resultado de un accidente en otro país de la UE difícilmente recibirá el misma indemnización que se habría concedido en sus países de origen, si la *lex loci delicti commissi* aplica. En este sentido, la mayoría de los estados miembros de la UE en realidad aplican la ley en el que el accidente se produce cuando la atribución de responsabilidad y también la hora de decidir sobre la *cuantía* de los daños. Este es en realidad la norma prescrita en el artículo 3 de la Convención de La Haya de 4 de mayo de 1971 sobre la ley aplicable a los accidentes de tráfico, según el cual "a ley aplicable es la ley interna de la Estado donde ocurrió el accidente". El artículo 8 (4) de la Convención especifica además que la ley del estado donde ocurrió el accidente especifica no sólo el fundamento y el alcance de la responsabilidad, sino también la tipo y el alcance de los daños que se les conceda.

La Convención de La Haya fue ratificado sólo por aproximadamente la mitad de los estados miembros. Sólo Austria, Bélgica, República Checa, Francia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, los Países Bajos, Polonia, Portugal, Eslovaquia, Eslovenia y España hasta la fecha han ratificado oficialmente su texto, incluido el disposición que obliga a la aplicación de la *lex loci*. En cualquier caso, la mayoría de los otros países aplicar la *lex loci*, con algunas excepciones:





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

- En Austria, los tribunales tienen que tomar en consideración lo que la víctima habría ganado en su propio país. La pérdida de ingresos o de gastos médicos y de enfermería, donde ha recibido la víctima tratamiento médico en su propio país, tiene que ser considerado de acuerdo con la respectiva extranjera normas.
- En Bélgica y Suecia, el nivel de premio la víctima habría obtenido en su propio país a veces se toma en cuenta por los jueces. Una interpretación más flexible de la elección de la ley surgió en el Reino Unido, donde la ley aplicable es seleccionados de acuerdo con la parte III del Derecho Internacional Privado (disposiciones varias) de 1995.

Un ejemplo es el caso del Reino Unido líder *Niños v Chaplin* [1971] AC 356, en el que el demandante había sido herido en un accidente de tráfico (con otro residente del Reino Unido) en Malta. Por la ley de Malta, como se explica anterior, los daños no económicos (dolor y sufrimiento, pérdida de equipamiento) no era procesable. Sólo

pérdida financiera podría ser compensada. El demandante presentó una demanda en Inglaterra y uno de los cuestiones planteadas por la apelación era si el principio de exclusión de responsabilidad por daños no económicos era parte de la ley sustantiva de Malta o de que se trate sólo los recursos que un tribunal maltés podría proporcionar. Señor Hodson, Lord Wilberforce y Lord Pearson de acuerdo en que la regla era parte del derecho sustantivo de la responsabilidad extracontractual. En Malta, causando daños no económicos no era una *injuria*; no un equivocada procesable. Señor Hodson dijo que "a preguntas como si la pérdida de capacidad de ganancia o el dolor y el sufrimiento son cabezas admisibles de daño deben ser las cuestiones de derecho sustantivo. La ley relativa a daños es en parte procesal y en parte sustantiva, la cuantificación real bajo la cabezas pertinentes siendo procesal único".

Los países más afectados

En las secciones anteriores, hemos descrito las principales diferencias en el tratamiento jurídico de personal lesiones y daños a la propiedad cuando obedezca a un accidente de tráfico. Un objetivo importante de este nota de antecedentes es abordar el tema específico de los accidentes de tráfico transfronterizos. En consecuencia, el primer tema que tratamos en esta sección es si los datos disponibles sugieren que el número de los accidentes de tráfico fronterizo es realmente significativo.

Según ha informado la Comisión Europea en 2005, en realidad es "muy difícil sacar exacta estadísticas sobre el número de accidentes que se producen en los Estados miembros y que entren en el ámbito de la Directiva". El factor transfronterizo hace que sea "difícil evaluar el número exacto de accidentes que implica "visitando las víctimas"... Por otra parte, la recogida de datos estadísticos de este tipo no es Centralizada a nivel nacional o a nivel comunitario".

Los datos disponibles se refieren a Alemania, donde en 2004. 9200 de 450.000 fueron accidentes de tráfico los extranjeros con residencia habitual involucrados fuera de Alemania. Esto hace que hasta un 2% de los accidentes de tránsito se refieren a una dimensión transfronteriza.

Además, según Irving Mitchell, hay 6.000 nuevos casos cada año participación de los ciudadanos británicos heridos en Europa.

Un estudio realizado en 2000 por la Comisión Europea por el austriaco *Kuratorium für Schutz und Sicherheit* encontró que el riesgo de mortalidad de las lesiones es muy aumentado para los turistas no nacionales. El estudio - que, sin embargo, se basa en un conjunto muy limitado de datos para la UE-15 - estima un mortalidad promedio lesiones de turistas no nacionales de 170 muertes por 100.000 años-persona, de los cuales 132 muertes se debieron a accidentes de tráfico. Esto se tradujo en una estimación de aproximadamente 3.000 muertes turísticos no domésticos al año en la UE-15 debido a accidentes de tráfico por carretera. Los accidentes de tráfico representan aproximadamente el 5% de todos los no-fatal y el 40% de las lesiones mortales no intencionales en la UE-15. En 2001, en Austria el 19% de los accidentes mortales de tráfico involucrado uristas, mientras que la cifra correspondiente a Francia fue del 7,5%, y para Grecia 3.2%.

En esta sección, se evalúa que los países pueden ser considerados como los más afectados por el problema de la los accidentes de tráfico transfronterizos. Al hacerlo, interpretamos los países más afectados como los países en los que el problema de la compensación insuficiente de las víctimas de accidentes de tráfico transfronterizos es más probable que surjan, si la *lex loci delicti commissi* se aplica. Se seleccionaron aquellos países.





basado en los siguientes criterios:

- la probabilidad de que un ciudadano no residente estará involucrado en un accidente de tráfico en un determinado país; y
- la probabilidad de que, si se produce un accidente en un país dado, la víctima será un no residente

Probabilidad de que ocurra un accidente

La Figura 3 muestra el número de muertes en carretera por millón de habitantes en la UE-28 en 2012, de acuerdo con la base de datos de Eurostat CARE.

En 2010, por cada millón de habitantes de Bulgaria tenía 121 muertos en un accidente de tráfico, mientras que Rumania tenía 109.

Muertes en carretera por millón de habitantes en la UE-28, 2012

Fuente: Eurostat - CARE (2012) y las bases de datos nacionales

Sobre la base de estos indicadores, Lituania y Letonia serían los países más afectados, con Polonia, Grecia y Chipre que exhibe tasas muy altas también. En Europa occidental, Portugal, España y Bélgica presentan una alta incidencia de muertes en la carretera. Como se muestra en la figura, los países donde la indemnización por daños es normalmente más altos - como los países escandinavos, los Países Bajos, Reino Unido, Irlanda, Alemania y Francia - también presentan un nivel de riesgo menor para los conductores no residentes.

Los flujos de ciudadanos no residentes en la UE-28

Los países más afectados por el problema de la cooperación transfronteriza accidentes de tráfico son, por supuesto, los los países con una mayor acción y flujo de los no residentes, que sean de estancia temporal, el turismo o razones de viajes de negocios. En la sección anterior, hemos abordado la cuestión: ¿qué tan probable es que un itinerante no residente en un estado miembro de la UE es víctima de un accidente de tráfico? Por el contrario, en esta sección abordamos una cuestión diferente: ¿qué probabilidades hay de que un accidente en un determinado miembro de la UE

Estado involucra a una persona no residente como víctima? En cuanto a los datos disponibles sobre la población y el flujo de los no nacionales es la única posibilidad de responder esta pregunta. EU27. Países como Luxemburgo, Letonia y Estonia presentan altos porcentajes de no-nacionales, con Chipre, Austria, Alemania Bélgica y Grecia también merece mención.

Sin embargo, mirando sólo a la población de los no nacionales daría sólo una visión parcial de la problema que nos ocupa. Información sobre pernoctaciones de no residentes en estados miembros de la UE es también importante ya que explica el flujo de turistas y viajeros de negocios en cada país de la UE, y por lo tanto representa la presencia relativa de los no residentes en cada una de la UE-28.

a continuación se basa en los datos de Eurostat (2012). Como se muestra en la imagen, España, Italia, Francia, Austria, Reino Unido, Alemania y Grecia son los países que albergan el mayor número de turistas, aquí expresada en número de pernoctaciones. Como ya se ha recordado, estas cifras incluyen tanto las empresas y los viajeros de ocio.

EL RINCÓN DE LA SONRISA: la tecnología

