



Boletín nº 09/14
7 de septiembre de 2014



• *De gustibus et coloribus non disputandum*

• "Los gustos y los colores no se discuten"

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

por

María José Fernández Martín

Finalmente, con el fin de establecer una relación entre el país de destino y el país de origen, el destino más preferido para la mayoría de los estados miembros de la UE. Una vez más, España es el destino preferido para la mayoría de los nacionales de los países del norte de Europa. Como los datos de Eurostat (2011), los ciudadanos de 9 de los 23 países para los cuales se dispone de datos preferido España como su principal destino, con porcentajes que oscilan entre el 36% para Portugal y 12% para Dinamarca. Francia fue el destino favorito para los viajeros procedentes de cuatro países, Alemania para los turistas de tres e Italia para los ciudadanos de dos países europeos. República Checa y Eslovaquia prefieren entre sí como sus respectivos destinos principales, aunque a un

bajo porcentaje.

País de preferencia por los turistas salientes por país

3.3 Probabilidad de que las disparidades en la indemnización por daños

Sobre la base de los datos recogidos en los apartados anteriores, que son capaces de identificar a los países que elevar la mayoría de las preocupaciones importantes en términos de la probabilidad de diferencias significativas en la *cuántica* de daños entre la *lex loci* y la *lex damni*. Estos países incluyen ciertamente el Báltico Reino Unido, Hungría, la República Checa, Eslovaquia, Eslovenia, Bulgaria, Rumania y Polonia. Para ejemplo, en Hungría o la República Checa, la indemnización por lesiones personales o la muerte no es probable que superar el 10% de lo que un residente del Reino Unido se adjudicaría en su propio país.

Sin embargo, también en otros países, como España, Portugal, Grecia, Chipre, Bélgica, Italia y el Países Bajos, el *quantum* de los daños es probable que sea inferior a lo que es un Reino, un francés alemán o víctima se adjudicaría en su / su propio país. Entre estos países, algunos son países con una relativamente alta tasa de muertes en la carretera y un gran número de visitantes entrantes. Por esta razón, estos países son más propensos a calificar como países "más afectados" por los efectos de la presente nota de antecedentes.

Los países más afectados

Con base en el análisis de la UE-28 en los tres criterios identificados - la seguridad vial, la entrada no residente y la probabilidad de premio daño bajo - hemos construido una clasificación relativa de los países con el fin de observar la probabilidad relativa de un problema de los accidentes de tráfico transfronterizo. Los países más afectados por el problema de los accidentes de tráfico transfronterizos son Grecia, Chipre, España y Austria. Sin embargo, el régimen jurídico y la práctica judicial en los cuatro países difieren en muchos aspectos.

- En los tribunales Austria aprovechó para valorar la *cuantía* de los daños se han de tener en cuenta lo que la víctima habría adjudicado en su / su propio país. Este no es el caso en Grecia, Chipre y España.
- En España, la introducción de la LOSSP ha dado lugar a muchos casos de mala compensación de pérdida de ingresos, y la confianza en el principio de *restitutio in integrum* cuestionado por algunos comentaristas, dan la amplia aplicación de tablas estándar, que tienen sólo parcialmente en cuenta los ingresos reales y el futuro de la víctima.
- En Grecia, las pérdidas no pecuniarias se limitan estrictamente a las lesiones corporales; esto conduce a una falta de compensación por dolor y sufrimiento, que a su vez pone en peligro el pleno restablecimiento de la condición de la víctima antes del accidente.





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

En Chipre, la adjudicación de los daños generales se ha ido incrementando las horas extras, como se observa en el caso *Kyriakos Mavropetri v. Georgiou Louca*. Sin embargo, los daños especiales - como se confirma en *Emmanuel y Otro v. Nicolau y Otro*.

En general, el problema principal en los cuatro países parece estar en la adjudicación de daños no pecuniarios, más que en la compensación por la pérdida pecuniaria. Aparte de esto, sobre todo en Grecia y Chipre, el nivel de indemnizaciones reflejará el nivel relativamente bajo nivel de vida en estos países en comparación con los países del norte de Europa como el Reino Unido, Francia, Alemania, Bélgica y los Países Bajos. En tres de los cuatro países (con exclusión de Austria), el ingreso promedio de una víctima no residente no es tenido en cuenta por los tribunales, que pueden conducir a la compensación insuficiente - es decir, insuficiencia de realizar un *restitutio in integrum* - siempre que la víctima sea residente en un país con un nivel de vida más alto.

Evaluación de las repercusiones legales de las opciones elegidas

En esta sección, nos basamos en las principales conclusiones de las secciones anteriores para discutir la posibilidad de apartarse del principio de la *lex loci delicti commissi* como la opción estándar de la ley en caso de carretera los accidentes de tráfico en los Estados miembros de la UE. Además, comparamos esta solución alternativa con opciones, que son, en principio, adecuado para resolver el problema de la compensación insuficiente de las víctimas de los accidentes de tráfico transfronterizos, sobre todo cuando estos accidentes tienen lugar en uno de los países más preocupados. En particular, se comparan las siguientes opciones:

- *Opción 1: los jueces aplican la ley de la residencia habitual de la víctima para determinar la cuantía de la Reclamación;*
- *Opción 2: los jueces aplican el principio de la ubicuidad;"*
- *Opción 3: apoyándose en principios comunes para la evaluación de los daños;*
- *Opción 4: la cobertura a través de seguros de primera parte;*
- *Opción 5: creación de un fondo europeo de compensación para las víctimas del tráfico transfronterizo por carretera*

Antes de comparar las diferentes opciones elegidas, vale la pena recordar que en muchos de derecho civil países, la elección de una regla de responsabilidad objetiva por los accidentes de tráfico lo compensa una excepción al principio general de la responsabilidad por culpa de los daños. Esta elección resulta más a menudo en una reversión de la carga de la prueba, junto con la negligencia contributiva y más o menos estrictas de escape cláusulas, incluso a veces requieren una *prueba diabólica*, o incluso la imposibilidad de escapar de la responsabilidad cuando el accidente fue causado por *fuerza mayor*. Estas normas son el resultado de un trade-off entre la necesidad de asegurar que las víctimas de accidentes de tráfico son compensados plenamente en el evento de una lesión personal, y la necesidad de garantizar que los participantes del tráfico enfrentan incentivos eficaces a comportarse con diligencia, mediante la internalización de (casi) todas las externalidades negativas derivadas de su comportamiento negligente

Por lo general, las normas de responsabilidad estrictas como las aplicadas en Francia o - en menor medida - Alemania y Italia Ganador de prioridad al primer objetivo: la prescripción de que las víctimas serán compensadas incluso cuando el autor del daño no tuvo la culpa, estas reglas inclinan la balanza a favor de la víctima, sobre todo *restitutio in integrum* se aplica al evaluar la *cuantía* de indemnización por daños. Una responsabilidad objetiva regla, por parte levantando carga de la víctima de la prueba, facilita el acceso a la justicia para las víctimas de la carretera accidentes de tráfico, y reduce los costos de administración de justicia. A su vez, las normas demasiado estrictas pueden demostrar el exceso de disuasión para los posibles infractores, que serán llamados para indemnizar los daños incluso si no tenían la culpa.





COMPENSACIÓN DE VÍCTIMAS DE ACCIDENTES

Cabe recordar que este tipo de literatura aclaró el nexo existente entre el tipo de regla de responsabilidad elegido por el legislador, la disponibilidad de cobertura de seguro significativo, y la cantidad de la indemnización concedida por los jueces. Más en detalle, se puede de manera razonable que las normas de responsabilidad estricta, que

sobre todo apuntar a asegurar la compensación de las víctimas, no debe conducir a exceso de disuasión con respecto al comportamiento de los potenciales infractores de tráfico, especialmente cuando se trata de accidentes bilaterales. Esto podría conducir a reducir las indemnizaciones por daños si se compara con una regla en toda regla de responsabilidad basada en la culpa, en donde agraviadores adjudiquen daños y perjuicios derivados de su comportamiento negligente. Por ejemplo, la posibilidad de

la adjudicación de daños ejemplares en el Reino Unido o Irlanda es, junto con las compensaciones por daños que normalmente situadas por encima de la retribución promedio en otras jurisdicciones en las que *la restitutio in integrum* es totalmente

aplicada - por ejemplo, Francia o Alemania.

Al mismo tiempo, ambas indemnizaciones por daños a las víctimas de accidentes de tráfico y cobertura de seguro de daños resultantes dependen en gran medida del nivel de vida relativo en el país en cuestión. A plena convergencia de las primas de seguros en la UE-28 por lo que no sería factible: normalmente, en algunos países de Europa del Este, las primas de seguros son mucho más bajas que en la mayoría Países de Europa occidental, lo que refleja las diferencias relativas en el nivel de vida, no obstante el grado de riesgo significativo de carreteras.

Las consideraciones anteriores llevan a dos conclusiones principales: el tipo de regla de responsabilidad, nivel de seguro la prima por responsabilidad a terceros y el alcance de las indemnizaciones por daños están estrechamente relacionados entre sí, y

son funcionales a la sostenibilidad del sistema global de tráfico vial en cada país. Separando estos tres elementos no es una tarea fácil, y deben tratarse con sumo cuidado. Un caso diferente surge cuando los países con un nivel comparable de los ingresos se aplican criterios divergentes para compensar las víctimas: aquí, las diferencias en las indemnizaciones por daños simplemente ascenderían a un problema de "elección de la ley", y la necesidad de obtener una indemnización completa puede ser tratado de forma independiente de las cuestiones relacionadas con la economía local.

Aplicación de la lex damni'para evaluar la cuántica

El objetivo general de la propuesta para exigir que los jueces aplican la "ley de la habitual residencia de la víctima" es sencillo: en el contexto de la integración europea, y dada la objetivo general de garantizar la libre circulación de personas, la exposición de los ciudadanos de la UE que el riesgo de subcompensación significativa de las lesiones que se producen en los accidentes de tráfico transfronterizos no es aceptable. Por tal razón, sin imponer la aplicación de la ley de la residencia habitual cuando se trata de la atribución de responsabilidad, los jueces incautaron calcular los daños pueden ser necesarios para considerar la norma jurídica que se aplica a la víctima en su / su propio país.

EL RINCÓN DE LA SONRISA: ¿ A DONDE VAS...Mariano?

