



Boletín nº 4/ 08
7 de Abril de 2008

La reforma del sistema de valoración del daño corporal

Por
M^a Jose Fernández Martín



AD IOVE PRINCIPIUM

Cuatro son los grandes puntales desde los que el sector seguros trata de abordar la reforma del sistema de valoración del daño corporal derivado de accidentes de circulación de vehículos automóviles. Por un lado existe una base jurídica que viene constituida por los criterios doctrinales asentados por la jurisprudencia a lo largo de los años de vigencia del Baremo. En segundo lugar habría que considerar la experiencia de la tramitación de los expedientes de daño corporal en las entidades aseguradoras, la práctica y sus deficiencias técnicas, así como los avances metodológicos que han permitido una mejora en la gestión del daño corporal que redundará en beneficio del colectivo de víctimas de la

circulación rodada. No menos importante, en tercer lugar lo constituye el eje médico que ha de aportar una renovada praxis científica a la actual realidad médica y deontológica en el tratamiento de las lesiones y secuelas que en todos los órdenes que corresponden al estado de la ciencia médica y por último, la aportación actuarial que determinará los impactos más sustanciales que la adecuación del Baremo a la realidad socioeconómica han de traer consigo sobre las primas de seguros y cuanto representará el efecto financiero sobre las compañías aseguradoras.

Es importante tener presente las modificaciones y criterios doctrinales que la Jurisprudencia del Tribunal Constitucional y del Tribunal Supremo ha venido marcando a través de las sentencias más significativas, entre ellas mencionar la aplicación del sistema teniendo en consideración la edad de la víctima a la fecha del accidente, o lo referente a los criterios para la valoración, la actualización de las cuantías de acuerdo a la fecha de la consolidación de secuelas, sanación o fallecimiento de la víctima.

El sector del seguro del automóvil está muy contento con la existencia de un sistema de indemnización del daño corporal basado en una estructura de baremo, que le ha permitido realizar una progresiva estabilización del mercado y al mismo tiempo un ahorro de costes muy importantes. No podemos olvidar que con anterioridad a la entrada en vigor del baremo, el ramo de autos sufría importantes pérdidas que en parte se debían a las guerras de precios pero que en mayor medida a la inestabilidad de la certidumbre de los pagos e indemnizaciones que afrontar de ejercicio a ejercicio. A pesar de todo hay que reconocer que el baremo ha sido una herramienta eficaz pero que ha adolecido desde el primer momento de una grave carencia, o mejor dicho, de un grave defecto: tratar de ser una herramienta de cálculo de la integridad del daño pero sin comprender la integridad de las consecuencias lesivas. El baremo es un instrumento de valoración del daño físico y moral, pero nada hay que justifique y valide un sistema que emplea un criterio forfatorio para la valoración del daño patrimonial. Nos referimos al daño patrimonial, al lucro cesante y al daño emergente como los grandes menoscabados del sistema indemnizatorio español y al que nos referiremos más adelante. Se dice que el baremo ha dado respuesta a una necesidad social de estabilidad, certeza, seguridad y eficacia en las indemnizaciones de tráfico. Es verdad que la litigiosidad ha dado lugar en infinidad de casos a acuerdos reglados y que incluso el tiempo de gestión se ha acortado, pero también es cierto que ello ha sido debido a la imposición legal del propio sistema y no al hecho, en todos los casos, de que las indemnizaciones hayan cubiertos la integridad de los daños causados y generados.

Con independencia de que un sistema de baremo tiene innegables ventajas técnicas y jurídicas, incluso de estabilidad económica de los seguros, es necesario atender además hacia la configuración del nuevo baremo como algo más orientado hacia el sistema que se propugna en el Baremo europeo o el portugués para aceptar que si el daño físico y moral si pueden conjugarse a través de un sistema de tablas, esto resulta bastante más complejo si se introducen criterios de valoración predeterminado relativos a los daños patrimoniales. Partiendo de que los daños personales responden a solo tres posibles tres categorías de daños: muerte, daño temporal y daño permanente puede llegarse a una reestructuración del sistema valorativo permitiendo dar satisfacción a los principios de proporcionalidad y equidad.





La reforma del sistema de valoración del daño corporal

La valoración de la integridad del daño en su triple vertiente física, moral y patrimonial solo puede estructurarse a través de una vertebración que permita conjugar las proyecciones del daño causado en cada una de las realidades en las que el mismo tiene plasmación y a su vez encontrar para ello mecanismos reglados o no que permitan su exacta valoración. Coincido plenamente con la propuesta que Mariano Medina propugna sobre habilitar unas primeras tablas para lo que denomina "perjuicios generales, ordinarios o comunes" cuya finalidad sería la de satisfacer el daño corporal emergente y el daño moral ordinario, unas segundas tablas para los "perjuicios excepcionales o singulares" destinadas a reparar perjuicios morales especiales, particulares y extraordinarios que como dice Mariano Medina pueden revestir la fórmula de factores correctores y unas terceras tablas destinadas a la valoración de perjuicios materiales divididos entre generales y particulares. Y cuya dimensión es puramente patrimonial.

Pretender que las partidas que se establezcan para valorar, con la actual estructura del Baremo, contengan cuantos criterios afectan a todas las circunstancias de índole personal, familiar, económico y social es algo irrealista.

Los daños patrimoniales básicos no pueden ir solo completados por los criterios de corrección legalmente tasados pues ello atenta con el más esencial de los principios que inspira el derecho indemnizatorio que no es otro que la restitutio ad integrum. Precisamente si el seguro del automóvil tiene un carácter social ello exige que los daños sean indemnizados por el alcance de su realidad y no por una tasa legal que en gran medida beneficie el riesgo de los aseguradores. Parece que no existe una gran congruencia en ofertar por ley límites globales de cobertura de 70 millones de € por accidente y luego tasar legalmente las cuantías máximas que un lesionado puede percibir por todos los conceptos indemnizables. Tampoco tiene mucha congruencia tratar de limitar los máximos y deferir para otro tipo de seguro o de coberturas la indemnización real del daño causado por los hechos de la circulación cuando estos revisten especiales circunstancias de gravedad, tal y como se quiere proponer por parte del sector. Otra propuesta que se presenta es la de sustituir el factor de corrección basado en los ingresos netos anuales de la víctima sobre sus rendimientos personales por un nuevo factor que valore los "perjuicios económicos sobrevenidos"; no parece que realmente se pretenda entrar a una revisión profunda del sistema sino más bien a una adecuación de lo que ya existe a las adaptaciones que la realidad social actual imponen.

También se propugna elaborar una nueva tabla que permita la tasación (es decir una indemnización limitada legalmente) de los posibles daños emergentes que pudieran surgir y que entrara en juego en los casos particulares en donde a raíz de un accidente de tráfico se crea una situación de dependencia de la víctima.

Con respecto a la situación del baremo actual se aboga porque se revisen las categorías de perjudicados que actualmente no tienen cabida en la definición legal de los mismos. Desde la creación del baremo, la estructura de ciertas unidades de convivencia social distintas a las tradicionales se han creado como fórmulas de agrupaciones familiares y sin embargo estas no son contempladas como tales por lo que se impone su reconocimiento en el sistema de indemnización y valoración del daño. Se considerarían como perjudicados tabulares los que se contienen en el baremo y no otros, es decir a los ya tradicionalmente reconocidos lo que haya que ampliar por sus vínculos legales o fácticos con las víctimas pero reconocidos socialmente. Pero, además si, en defecto de estos, existieran otras personas con vínculos afectivos o de hecho o, de convivencia o dependencia de la víctima, tales como los que se dan en los perjudicados tabulares, en este caso se establecería una vinculación extra-tabular con los mismos mediante el reconocimiento de sus derechos indemnizatorios. Se busca clarificar los grupos de perjudicados y fijar las indemnizaciones que corresponden a cada uno de ellos independientemente del número de personas que concurrieran en cada categoría de perjudicados.

El sector asegurador propugna también entrar en una importante revisión y regulación más concreta de las consecuencias de lesiones preexistente al hecho del accidente y que contribuyen como elementos de agravación o disminución del daño, al repercutir en el criterio de valoración con relación a la lesión realmente sufrida por el perjudicado.





La reforma del sistema de valoración del daño corporal

En todo caso deberían ser agravatorias cuando por el hecho de concurrir secuelas persistentes su concurrencia produjera un efecto agravatorio de la lesión y deberían ser factores de disminución si la existencia de las mismas han influido en el resultado lesivo final.



Jeroen Schokker

Se ha barajado que los lesionados de accidentes de tráfico deberían pasar por un examen médico pericial ajustado a las reglas valorativas del baremo a fin de poder determinarse sus lesiones, secuelas e incapacidades permanentes y temporales, así como para acreditar la circunstancia de la sanidad: para lo anterior se impone un deber de colaboración de las víctimas y la aportación de cuantos dictámenes médicos valorativos puedan ayudar a los aseguradores a establecer una correcta valoración de sus lesiones. Se propugna el deber del lesionado de someterse a las exploraciones médicas necesarias para establecer la gravedad y evolución de las lesiones sufridas así como su seguimiento.

En cada ocasión el informe médico que se emita deberá referirse al estado actual al tiempo de la exploración y si es un informe final o definitivo, describir las fuentes en que se basa el informe para la descripción de las lesiones y su posible cuantificación, así como la relación de causalidad entre las lesiones descritas y las secuelas registradas.

Por otro lado se apunta la utilidad práctica de hacer una distinción entre los posibles tipos de incapacidad permanente, distinguiéndose entre moderada (permanente parcial), grave (permanente total) y muy grave (con dos categorías: permanente absoluta y gran invalidez)

La clasificación actual de las secuelas no responde a la realidad científica actual. Se hace preciso una importante revisión tecnológica y adaptada a los avances de la ciencia médica que permita adecuar el estado de las posibles lesiones y sus tratamientos terapéuticos. La valoración de los puntos se queda muy escasa para determinadas categorías de lesiones graves por lo que se impondría la elevación del valor del punto para los grandes lesionados respecto de quienes también deben ser revisados los diferentes factores de corrección así como los aspectos más sustanciales del lucro cesante y daño emergente.

EL RINCÓN DE LA SONRISA: *leyendas urbanas*

El coche de la policía *Leyendas urbanas*

En el estado de New Jersey, cuentan que un conductor borracho circulaba y fue obligado a parar por la policía. Mientras el oficial de policía le estaba pidiendo la documentación, un accidente ocurrió muy cerca, lo que obligó al oficial a alejarse unos minutos.

Aprovechando el momento, el conductor borracho se dio a la fuga, llegó a su casa, metió el coche en el garaje, cerró el garaje con llave y le dijo a su mujer que, si alguien preguntaba, dijera que él había estado toda la noche en casa y que no había salido para nada.

Unas dos horas después, la policía se presentó en su domicilio. El conductor borracho y su mujer dijeron que no habían salido de casa en toda la noche, pero la policía les pidió que les indicaran dónde guardaban el coche.

Cuando abrieron el garaje, apareció dentro el coche de la policía, con las luces superiores todavía encendidas y dando vueltas.

