



Boletín nº 04/12
7 de abril de 2012

LA APLICACIÓN DEL BAREMO CON CARÁCTER VINCULANTE A LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO Y EXTENSIÓN A OTROS SUPUESTOS DE RESPONSABILIDAD CIVIL

por

María José Fernández Martín



“ In dubiis, abstine”

INTRODUCCIÓN

La adaptación de España a la Normativa Europea y, en particular, a la Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2005 (Quinta Directiva) que busca armonizar la Responsabilidad civil derivada de los accidentes de tráfico y que establece los límites cuantitativos de los seguros obligatorios, determinó la modificación introducida por la Ley 21/2007, de 11 de julio al Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, que regula la responsabilidad civil y el seguro en la circulación de vehículos a motor, por el cual se establecen los nuevos importes de la cobertura del seguro obligatorio de automóviles (70 millones de Euros por siniestro en daños a las personas

cualquiera que sea el número de víctimas, y 15 millones de Euros por siniestro en daños en los bienes).

Sin embargo, a pesar de los esfuerzos de aproximación normativa, las cuantías indemnizatorias entre los países miembros de la Comunidad Europea presentan enormes divergencias, siendo evidente que España queda situado sustancialmente detrás de los países europeos más avanzados en esta materia.

La Resolución 75/4, de 14 de marzo, adoptada por el Comité de Ministros del Consejo de Europa establece el PRINCIPIO DE LA INDENMIZACIÓN ÍNTEGRA: “La persona que es objeto de un perjuicio debe ser devuelta a una situación lo más cercana posible a aquella en la que presumiblemente se hallaría si el daño no se hubiese producido”.

El apartado Primero del Anexo del “Baremo”, establece como deben fijarse las indemnizaciones para “asegurar la total indemnidad de los daños y perjuicios causados”, pero en la realidad práctica, el principio de reparación íntegra no se cumple.

En primer lugar es necesario recordar la situación y los motivos que llevaron al legislador a incluir un «Sistema para la Valoración de los Daños y Perjuicios causados a las Personas en Accidentes de Circulación» en el anexo de la Ley 30/1995, de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor.

La causa de introducir un sistema de valoración legal fue la necesidad de encontrar mecanismos de previsibilidad, moderación e igualdad en la valoración de la indemnización económica del daño sufrido por las víctimas de accidentes de tráfico. El baremo de indemnizaciones constituye un mecanismo técnico jurídico para valorar los daños corporales y patrimoniales (muerte, lesiones permanentes y temporales, así como sus consecuencias económicas) sufridos por la víctima de un accidente de circulación.

El sistema de valoración se articula mediante un sistema tabular en el que se incluyen todos los conceptos susceptibles de indemnización, así como las reglas o criterios para la valoración económica de dichos conceptos. Todo ello dentro de un esquema cerrado, es decir, sin posibilidad de salirse de este sistema. Con el fin de conseguir los objetivos .

marcados, el legislador impuso la obligatoriedad de su aplicación por parte del juez. El carácter vinculante del baremo de indemnizaciones ha sido, desde su aprobación, su aspecto más discutido y polémico.

La jurisprudencia civil fue inicialmente, como es sabido, muy reacia a la aplicación del sistema de valoración de daños corporales en accidentes de circulación como vinculante, hasta el extremo de que las sentencias que abordaron por primera vez la aplicación del sistema legal introducido con carácter vinculante por la Ley 30/95 consideraron abiertamente que, por no respetar el principio de igualdad y el derecho a la tutela judicial efectiva, el sistema de valoración que la ley pretendía introducir con carácter vinculante vulneraba la Constitución y, en consecuencia, no podía ser considerado como vinculante ni siquiera tratándose de hechos de la circulación, pese a que la ley refería directamente dicha vinculación para los tribunales.

Esta postura se mantuvo prácticamente hasta la sentencia 181/2000 del Tribunal Constitucional que, con ciertas limitaciones, declaró que el sistema legal de valoración era conforme a la Constitución.

La jurisprudencia contencioso-administrativa, sin embargo, se produjo desde el primer momento en un sentido muy distinto. A pesar de que la responsabilidad patrimonial de la Administración, incluso cuando se produce en el ámbito de relaciones de derecho privado, se rige por los principios contenidos en los artículos 139 ss. LRJyPAC, que alcanzan también a los criterios para la valoración del daño, la Sala Tercera del Tribunal Supremo, sin considerar en ningún caso vinculante el sistema legal de tasación de los daños, lo aplicó a supuestos de valoración de daños corporales acudiendo a él con carácter orientativo y haciendo referencia en ocasiones a la analogía como criterio de interpretación que legitimaba esta postura.





LA APLICACIÓN DEL BAREMO CON CARÁCTER VINCULANTE A LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO Y EXTENSIÓN A OTROS SUPUESTOS DE RESPONSABILIDAD CIVIL

La primera sentencia en la que claramente se mantiene esta posición es la **STS (Sección 6ª), de 17 de abril de 1997 (Ar. 1997 \2691), recurso de apelación núm. 4817/1992**, que contempla la determinación de la indemnización correspondiente a las secuelas sufridas por una persona que penetró en campo militar, de las cuales debía responder la Administración. No obstante, a partir de la sentencia del **Tribunal Constitucional 181/2000** se dejó de debatir, al menos abiertamente, sobre este punto.

La Sentencia 181/2000 fue trascendental por haber despejado una enorme incógnita, a saber, si el Sistema resarcitorio introducido por la Disposición Adicional Octava de la Ley 30/1995 era, o no, vinculante.

CARÁCTER VINCULANTE

El Tribunal Constitucional fue tajante; *"pese a las dudas que hayan podido suscitarse, "... [ha] de concluirse que el sistema tasado o de baremo introducido por la cuestionada Ley 30/1995, vincula, como es lo propio de una disposición con ese rango normativo, a los Jueces y Tribunales en todo lo que atañe a la apreciación y determinación, tanto en sede de proceso civil como en los procesos penales, de las indemnizaciones que, en concepto de responsabilidad civil, deben satisfacerse para reparar los daños personales irrogados en el ámbito de la circulación de vehículos a motor. Tal vinculación se produce no sólo en los casos de responsabilidad civil por simple riesgo (responsabilidad cuasi objetiva) sino también cuando los daños sean ocasionados por actuación culposa o negligente del conductor del vehículo..." (Fundamento jurídico 4).*

Ya no quedaba, pues, lugar para interpretar el baremo en el sentido de las llamadas leyes "orientativas", que tienden a ser aplicadas cuando el juzgador del caso concreto estima que los resultados de su aplicación llevan a soluciones satisfactorias del derecho de los perjudicados para obtener el resarcimiento integral de sus perjuicios y, consecuentemente, a una compensación de las lesiones sufridas y sus efectos consecuenciales de todo orden.

La Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor tiene vocación de vigencia efectiva, y obliga, en consecuencia, a todos los intervinientes en un hecho de la circulación: causante, víctimas y otros perjudicados, a las entidades aseguradoras y, por supuestos, naturalmente, a cuantos intervienen en la resolución judicial o extrajudicial del conflicto; órganos jurisdiccionales y administrativos.

He aquí la argumentación del Tribunal Constitucional sobre este extremo: *"... [Aun] cuando el art. 1.1 de la Ley 30/1995, funda, en principio, la responsabilidad en el riesgo creado por la conducción de vehículos (responsabilidad objetiva), en tanto sólo exonera del deber de reparar al conductor cuando éste pruebe que ha mediado en el hecho dañoso culpa exclusiva de la víctima o fuerza mayor extraña a la conducción y al funcionamiento del vehículo, es lo cierto que el sistema legal se aplica también y produce plenos efectos, cuando en el evento dañoso concurre culpa, civil o penal, del conductor, es decir, fuera del ámbito de la responsabilidad objetiva o por creación de riesgo.*

Así autoriza a entenderlo el régimen jurídico que se contiene en la norma cuestionada, puesto que:

- a) el propio art. 1.1, en su párrafo cuarto, aborda el supuesto de la concurrencia de culpas entre el conductor y el perjudicado;
- b) la **taxativa dicción del art. 1.2 que, respecto de los daños y perjuicios ocasionados a las personas, sin exclusión alguna, dispone que "se cuantificará en todo caso con arreglo a los criterios y dentro de los límites indemnizatorios fijados en el anexo de la presente Ley"**, y
- c) entre los criterios que vertebran el sistema, enunciados en el punto primero del Anexo, se encuentra el de su ap. 1, a cuyo tenor **"El presente sistema se aplicará a la valoración de todos los daños a las personas ocasionados en accidente de circulación, salvo que sean consecuencia de delito doloso"**, exclusión ésta que determina, implícitamente, la aplicación del sistema tasado o baremado a los daños ocasionados a consecuencia de actuación culposa o negligente, cualquiera sea su grado y el orden jurisdiccional en que se ejercite la acción resarcitoria.

Este diseño de vinculación amplia o total, y no restringida a los daños derivados de responsabilidad objetiva, aparece plasmado en la Exposición de Motivos de la Ley cuestionada que, en su epígrafe 6, dispone ["] que "Este sistema indemnizatorio se impone en todo caso, con independencia de la existencia o inexistencia de seguro y de los límites cuantitativos del aseguramiento obligatorio", añadiendo, de modo conclusivo, que "Constituye (el sistema legal), por tanto, una cuantificación legal del "daño causado", a que se refiere el artículo 1902 del Código Civil, y de la responsabilidad civil a que hace referencia el artículo 19 del Código Penal", es decir, que aquél viene referido a las hipótesis de daños causados mediante actuación culposa o negligente (civil o penalmente relevantes) imputable al conductor del vehículo..." (Fundamento jurídico 4).

Pero también rechaza aquella la opinión que restringía la aplicación del sistema resarcitorio legal al ámbito de cobertura del seguro de suscripción obligatoria.

"... [E]l ámbito de aplicación del sistema legal tasado de valoración de los daños no queda limitado al del aseguramiento obligatorio pues ... el sistema se desvincula de este régimen forzoso de aseguramiento, según proclama la Exposición de Motivos ..., determinación que aparece reiterada en el preámbulo de la Resolución de 13 de marzo de 1997 de la Dirección General de Seguros, por la que se publica la actualización de la cuantía de las indemnizaciones aplicables durante el mencionado año 1997...". (Fundamento jurídico 4). Y añade la advertencia de que: **"...No cabe albergar duda alguna de que la obligación constitucionalmente impuesta a los Jueces y Tribunales de aplicar las leyes postconstitucionales vigentes, no puede ser desatendida por el hecho de que se haya acudido a una pretendida interpretación de sus contenidos conforme a la Constitución..." (Fundamento jurídico 4).**





LA APLICACIÓN DEL BAREMO CON CARÁCTER VINCULANTE A LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO Y EXTENSIÓN A OTROS SUPUESTOS DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Las frases transcritas fueron a modo de una reprimenda a la doctrina jurisprudencial de las Salas Primera y Segunda del Tribunal Supremo quienes se venían apoyando en la resolución del TC. a la cuestión de inconstitucionalidad 3297/97, planteada por la Sección Decimoséptima de la Audiencia Provincial de Madrid, donde se había incluido una explicación extensiva a partir de la referencia contenida al apartado primero. 7 del "Anexo" como una contemplación legal de "la posible existencia de circunstancias excepcionales" que podrían servir "para la exacta valoración del daño causado", y "asegurar [de este modo] la total indemnidad de los daños y perjuicios causados".

Esta interpretación había conseguido un notable éxito en la práctica, y había sido acogida por un sector de la Judicatura.

Muestra de esta apreciación extensiva de la posibilidad de salir del encierro tabular del Baremo lo constituyen numerosas sentencias de casi todas las Audiencias entre 1997 y 1999: la Sentencia 80/1997, de 28 de octubre, de la Audiencia Provincial de Guadalajara, la 503/1997, de 14 de octubre, de la Sección Quinta de la Audiencia Provincial de Asturias, las Sentencias de 26 y 31 de diciembre de 1997, de la Sección Primera de la Audiencia Provincial de Sevilla, la 230/1997, de 23 de diciembre de 1997, de su Sección .

Cuarta y la de 7 de abril de 1998, de su Sección Séptima; y la Sentencia de 29 de septiembre de 1999, dictada por la Sección Cuarta de la Audiencia Provincial de Madrid.

Después de la sentencia 181/2000 del Pleno del Tribunal Constitucional no se permite actuar en la determinación del quantum indemnizatorio, dado que **el legislador parte de la premisa indeclinable de que ya ha tenido en cuenta toda clase de contingencias, incluidas las excepcionales**, para establecer su tasada valoración, que viene de tal modo a conformar un sistema cerrado de tasación del daño personal, de carácter exclusivo y excluyente..." (Fundamento jurídico 17).

Lo anterior no significa que se haya cerrado la polémica sobre la viabilidad de estas interpretaciones del Sistema como "método abierto", incluido en esa "cláusula de excepcionalidad" que se hace, en el número 7 del apartado primero del "Anexo", a las circunstancias excepcionales que pueden -y deben- ser tenidas en cuenta para integrar lagunas y corregir consecuencias aplicativas contrarias a la equidad.

LOS SISTEMAS VALORATIVOS DEL ENTORNO UNIÓN EUROPEA:

En la valoración económica del daño corporal derivado de accidentes de tráfico existen importantes diferencias entre los modelos aplicados por los distintos países europeos.

Por un lado, países como Bélgica, Francia, Italia y España aplican en sus ordenamientos jurídicos modelos basados en baremos médicos para la evaluación de la lesión.

En cambio, otros países como Irlanda, Alemania o Inglaterra, siguiendo su tradición jurídica, tienen instaurados baremos judiciales.

Así pues, la evaluación y la reparación de los daños corporales en Europa están basadas en disposiciones legales y en tradiciones jurisprudenciales y doctrinales de carácter muy diferente.

En consecuencia, las indemnizaciones económicas que se otorgan en los países miembros son de cuantías muy distintas, no pudiéndose explicar éstas únicamente por el distinto poder adquisitivo de sus ciudadanos.

EL RINCÓN DE LA SONRISA:



Un francés quería ir a un safari y contrató a un guía mexicano y se fueron al safari.

Estando en plena selva apareció un tigre, el mexicano corrió y el francés le gritó:

¡Esperra, esperra!

Y el mexicano le responde:

No, no es perra es, ¡tigre!

