



Boletín nº 06/12
7 de junio de 2012

INFORMATIVO MENSUAL

TEORÍA & PRÁXIS

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

por

María José Fernández Martín



“Eram quod es, erisquod sum””

LA SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO DE 25 DE MARZO DE 2010 RECONOCE QUE ES INSUFICIENTE EN LA TASACIÓN DEL LUCRO CESANTE Y QUE DEBE SER COMPLETADO:

En suma, el lucro cesante por disminución de ingresos de la víctima en caso de incapacidad permanente no es susceptible con arreglo al Sistema de valoración de ser resarcido íntegramente, pero sí de ser compensado proporcionalmente (mediante la aplicación del factor de corrección por elementos correctores) por encima de lo que pueda resultar de la aplicación de los factores de corrección por perjuicios económicos y

por incapacidad permanente cuando concurren circunstancias que puedan calificarse de excepcionales, sin necesidad, en este caso, de limitarlo a los supuestos de prueba de la culpa relevante por parte del conductor.”

Una vez reconocidos estos dos principios es evidente que si el Baremo no garantiza la reparación total o lo que es igual, si hay casos en los que solo ofrece una parcialidad valorativa, resulta como consecuencia que no cabe su aplicación sistemática e incondicional fuera del ámbito del seguro del automóvil debiéndose o bien de rechazar o bien de completar para suplir en el movimiento reparador las deficiencias y las desorientaciones conducentes al daño tasado en lugar del daño real.

Todas estas defecciones desaparecerían con una adecuada vertebración del sistema que permitiera en cada caso saber que se está resarcido y que se deja de resarcir, evitando no solo carencias compensatorias sino también impidiendo la indemnización de perjuicios inexistentes como ocurre en la actualidad.

Desde un punto de vista socio-económico, la reforma del baremo debe atender a la mejora en la protección de las víctimas de accidentes de tráfico, siguiendo las directrices marcadas por la Quinta Directiva. En esta línea, la reforma del baremo debería conseguir la equiparación con los niveles medios de indemnización de los países de la UE. En comparación con estos países, el nivel medio de indemnización que se deriva de la aplicación del baremo español actual es manifiestamente inferior, y en especial en aquellos siniestros con lesionados graves. Después de casi quince años de funcionamiento, el baremo actual necesita una reforma que consiga compensar de un modo más justo a los grandes lesionados, acercándolo a los niveles europeos.

Existe un acuerdo en la práctica totalidad de los agentes económicos implicados sobre la necesidad de reformar el actual baremo, y que la futura reforma debe estar dirigida, en última instancia, a la mejora en la protección de la víctima de un accidente de circulación.

La reforma del baremo debe seguir cumpliendo con el principio constitucional de igualdad, aunque en ocasiones sea difícil compatibilizar éste con el objetivo de previsibilidad. Los factores y circunstancias relacionados con un accidente de circulación y sus víctimas son tantos y tan diversos que resulta materialmente reflejarlos todos en un sistema tabular cerrado como el baremo.

Sería recomendable preveer una indemnización básica, que tenga en cuenta algunos de los factores más objetivos, garantizando el principio de igualdad. Sin embargo, si incluimos factores de corrección sobre la indemnización básica, necesarios para tener en cuenta el resto de factores, habrá de llegar a un consenso equilibrado entre los objetivos de previsibilidad e igualdad.

En cuanto al objetivo de moderación implica un baremo garante del principio del no lucro, esto es, la víctima de un accidente de circulación no debe lucrarse por la ocurrencia de dicho accidente, tan sólo debe ser justamente compensada por los daños ocasionados.

La futura reforma del baremo podría apostar por una redistribución de las actuales compensaciones. Una menor generosidad en las indemnizaciones a lesionados de menor gravedad (muy frecuentes) podría «financiar» elevados incrementos en las indemnizaciones de los lesionados de mayor gravedad (muy poco frecuentes y actualmente peor compensados por el baremo), sin que ello representase un incremento sustancial de las primas.

A modo de ejemplo, se puede comentar que la máxima indemnización posible conforme al baremo de 2009 ronda los 1.600.000 euros, mientras que otros países de la UE, la indemnización de una víctima similar alcanzaba cifras superiores a los 7 millones de euros del Reino Unido y su equivalente en Alemania contemplaba compensaciones más allá de los 4 millones de Euros.

Otra importante cuestión sería la de poder articular las consecuencias reparadoras del baremo con los objetivos de la Ley 39/2006, de 14 de diciembre, de Promoción de la Autonomía Personal y Atención a las personas en situación de dependencia (comúnmente conocida como Ley de Dependencia).





**LA APLICACIÓN DEL BAREMO CON CARÁCTER VINCULANTE A LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO
Y EXTENSIÓN A OTROS SUPUESTOS DE RESPONSABILIDAD CIVIL
(III parte)**

LA APLICACIÓN ORIENTATIVA Y ANALÓGICA DEL SISTEMA TASADO DE VALORACIÓN

Una de las mayores dificultades que arroja la aplicación analógica del baremo a hechos lesivos distintos de los originados en accidentes de tráfico rodado se produce por la aplicación más o menos inflexible del sistema valorativo que viene realizando la propia jurisdicción, que ignora las virtudes y los defectos más relevantes del propio sistema valorativo por falta de una objetiva reflexión crítica sobre el mismo.

Incluso tomándolo como un sistema meramente orientativo, se hace necesario discernir hasta que punto es adecuado para contener todos los conceptos indemnizables de un hecho dañoso hasta alcanzar la reparación total. El hecho de tratarse de un sistema cerrado que restringe la compensación de perjuicios más allá de los previstos en las tablas o que se haya abiertamente limitados, impide que podamos afirmarlo como un sistema de reparación integral.

Como ha venido aconteciendo la rigidez del sistema ha inducido a obviar en la inmensa mayoría de los procedimientos judiciales la estimación de aquellos daños que no están reflejados dentro del sistema valorativo o a considerarlos tan solo en la medida en que el sistema los contempla, generando un efecto doblemente perverso, ya que de un lado al ignorarse o limitarse en las instancias jurisdiccionales básicas, se dificulta su apreciación en las fases de recurso y por otro lado, porque la subyugación del daño a los conceptos tabulares en los juzgadores de instancia distorsionan en todo, o en gran medida, la apreciación del daño en sí mismo considerado incluso frente a la prueba de sus existencia y cuantificación, de forma que podría afirmarse falsamente que lo que no está en el baremo, no está en el mundo.

La sentencia del TC 181/2000 decía: " Al aplicar el "Baremo" los Jueces y Tribunales ejercitan su potestad jurisdiccional, tanto en la fijación de los hechos (realidad de los daños) como en la interpretación del Derecho (normas del "Baremo"), por lo que las normas cuestionadas no vulneran preceptos constitucionales".

Como hemos ido viendo a lo largo de la última década el Tribunal Supremo ha consolidado sus criterios al considerar el sistema valorativo de daños causados por los hechos de la circulación como una metodología orientativa aplicable a otros campos del derecho reparador.

No obstante no podemos decir que exista una uniformidad en la aplicación de estos criterios y menos aún en la determinación del alcance con que el baremo es tomado de forma orientativa ya que partimos de la base de que no existe una coherencia global sobre los aspectos que han de tomarse en consideración.

En ocasiones lo que se toma como referencia orientadora es el catálogo de daños contenido en el baremo, otras veces se habla de las cuantías compensatorias asignadas a la valoración de los puntos asignados en las tablas y en otras circunstancias vemos como existen conceptos lesivos que quedan fuera de su contenido y cuantificaciones que van más allá de las previstas por el baremo que, por otro lado, están ampliamente justificadas cuando son consecuencia de fundadas razones de evidencia y prueba de existencia.

Consecuentemente la utilización del baremo como un sistema orientativo solo tiene razón de ser cuando sirve para garantizar la reparación total del daño. En el ámbito del seguro de autos han tenido que transcurrir 15 años romper el hieratismo en la aplicación cerrada del Baremo que incluso se ha venido apuntalando en el carácter de sistema cerrado para la Responsabilidad civil del automóvil que le dio la impronta del Tribunal Constitucional con la sentencia 181/2000.

"En el presente caso la determinación de los conceptos indemnizables (días de baja y secuelas) se establecen y cuantifican en función del "Baremo". En cualquier otro caso de responsabilidad extracontractual en que el hecho generador del daño no fuera un accidente circulatorio, el órgano judicial estaría plenamente facultado para establecer qué conceptos son indemnizables y en qué cuantías, de acuerdo con el libre y prudente arbitrio judicial que establecen los arts. 1101 y siguientes del Código Civil. Pero al ser de aplicación vinculante el "Baremo", sólo podrá aplicar los conceptos allí previstos y por las cuantías máximas en él establecidas. Todo ello fundamenta el planteamiento de la presente cuestión de inconstitucionalidad."

Posicionados desde una perspectiva de flexibilidad en la aplicación del baremo como un sistema orientativo, ello nos obliga a hacer un análisis crítico de suficiencia y nos induce a superar las restricciones propias de un sistema tasado a favor de un sistema reparador completo. Si por el contrario nos posicionamos en la postura de que el baremo implica la tasación limitada o la traducción legal del valor del daño por medio de tablas valorativas, entonces tendríamos que renunciar al principio de la total restitución

Solo con la sentencia Plenaria de 25 de marzo de 2010 podemos afirmar manifiestamente la incapacidad del sistema valorativo para reparar totalmente los daños, no ya estrictamente patrimoniales sino también los puramente corporales, cuando estos no derivan de hechos de la circulación y que por tanto, nada justifica su sujeción a la valoración puramente tabular del baremo.

No hay nada que pueda sustentar la aplicación del baremo fuera del sistema de la Responsabilidad Civil de la circulación rodada una vez que la Sala Plenaria del TS ha declarado la posible insuficiencia valorativa del mismo.

Es imprescindible que la función orientativa del baremo no sirva para consolidar las deficiencias y carencias indemnizatorias que contiene y mucho menos que sea utilizado para trasladar las mismas a ámbitos ajenos al de los daños generados con motivo del tráfico rodado, impidiéndose con ello acudir a conceptos y criterios que permitan la adecuada y ponderada compensación y reparación completa del daño sufrido.

El baremo de automóviles solo debería aplicarse a otros ámbitos cuando su aplicación se justifique en la integridad de la reparación dañosa en toda su extensión, pero nunca si la valoración resarcitoria arrojada es meramente insuficiente, parcial o deformadora de principio de la restitutio ad integrum.





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

Así, a título de ejemplo, sería impensable admitir la limitación o el rechazo indemnizatorio de ciertos daños como son los que derivan de gastos médicos o tratamientos futuros o incluso los gastos asistenciales de ayuda de tercera persona más allá de los porcentajes contenidos en los factores de daños complementarios contenidos en las tablas, tampoco es permisible las limitaciones al lucro cesante en cuanto ganancia dejada de obtener, ya derive de lesiones temporales, permanentes o muerte indistintamente, siendo necesario evitar su sistemático rechazo por tratarse de conceptos extratabulares.

Igualmente la valoración de los perjuicios patrimoniales solo debería quedar subsumida a la órbita de atracción orientativa cuando no fuera susceptible de prueba de su verdadero alcance y extensión (más allá de su realidad probabilística) pero nunca si es dable su materialización como fórmula de total indemnización.

Probablemente el punto de inflexión en el carácter orientativo del baremo más allá del automóvil implique el enjuiciamiento previo de si cumple una función verdaderamente resarcitoria en plenitud y una vez ponderada su aplicación no estrictamente vinculante, utilizar los parámetros que sean adaptables completándolos con aquellos otros que evidenciados en la realidad trascienden a los límites de los conceptos tabulares. Es decir, partiendo de una aplicación orientativa, y una vez realizado el encaje posible, someter el derecho a la reparación a un proceso de apartamiento en aquellos conceptos que impiden la reparación integral del daño conforme al propio sistema valorativo.

No hay ninguna actuación cismática en este planteamiento ya que el propio Tribunal Constitucional ha reconocido que el baremo constituye un sistema tasado : STC 181/2000 *"El legislador ha realizado una ponderación de las necesidades sociales del automóvil y del régimen indemnizatorio en materia de accidentes de circulación, de manera que éste no resulte normalmente ni tan oneroso que acabe desbordando su función propia para convertirse en disuasivo o sancionador, ni tan absurdamente liviano que no asegure una reparación patrimonial razonable a las víctimas de los accidentes y a otros perjudicados. También puede legítimamente ponderar el legislador otros factores como, por ejemplo, que un sistema socializado de distribución del coste de los accidentes tiene unos límites financieros en la asunción del coste de las indemnizaciones. Los propietarios de automóviles pagan parecidas primas de seguros y sobre los conductores penden similares obligaciones resarcitorias. De este modo, el resarcimiento integral determina que quienes financian el sistema contribuyan a pagar una indemnización cuya utilidad marginal es muy baja. Por eso, aunque el sistema de responsabilidad civil por daños persigue la reparación de éstos, el legislador puede atender también a otros factores legítimos como los de solidaridad o compensación. En suma, la reparación integral del daño no es una exigencia que la Constitución imponga al legislador. En todo caso, el legislador ha entendido que con el "Baremo" se proporciona total indemnidad a los daños personales, por lo que el sistema no sería inconstitucional per se, sino que sería necesario acreditar en cada caso que la aplicación del "Baremo" produce un resultado manifiestamente injusto."*

Distinta es la perspectiva con la que la Sala de lo civil del TS presenta en la sentencia de 17 de octubre de 2011, una nueva visión de la utilización del sistema valorativo a un supuesto ajeno al automóvil. Partiendo de los conceptos y cuantías tabulares recogidas en el baremo este solo cumpliría una función cuantificadota por aproximación.

EL RINCÓN DE LA SONRISA: No juegues a las almohadas con un niño hindú

