



Boletín nº 02/14
7 de FEBRERO de 2014



Felicibus brevis, miseris hora longa

("La hora es corta para los felices, larga para los afligidos")

A por un nuevo baremo?

por
María José Fernández Martín

Sopesamos los grandes puntos 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 consolidados por la jurisprudencia a lo largo de los años de existencia del Baremo. Un segundo elemento sería considerar la experiencia de la tramitación de los expedientes de daño corporal en las entidades aseguradoras, la práctica y sus grandes deficiencias técnicas, así como los avances metodológicos que han permitido ciertas mejoras en la gestión del daño corporal. No menos importante, en tercer lugar lo constituye el eje médico que ha de aportar una actualizada praxis científica a la actual realidad médica y deontológico 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 la fecha de la consolidación de secuelas, sanación o fallecimiento de la víctima.

El sector del seguro del automóvil es feliz 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 entre aseguradoras y en cierta medida a la inestabilidad de la certidumbre de los pagos e indemnizaciones 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.

En particular, la evaluación del daño patrimonial, al lucro cesante y al daño emergente como los grandes menoscabados del sistema indemnizatorio español. Se dice que el baremo ha dado respuesta a una necesidad social de estabilidad, certeza, seguridad y eficacia en las indemnizaciones de tráfico, pero también ha sido cauce de grandes deficiencias protectoras de las víctimas más graves. Es verdad que 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.

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





A por un nuevo baremo?

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 valoración del la integridad del daño en su triple vertiente física, moral y patrimonial solo puede estructurarse a través de una vertebración que permita conciliar 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. Se hace preciso 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 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 del la víctima sobre sus rendimientos personales por un nuevo factor que valore los "perjuicios económicos sobrevenidos"; no parece que realmente se pretenda entrar a un 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 será preciso elaborar un 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 creara 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 concuerran 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.





Petición de Decisión Prejudicial (Asunto C-556/13)

¿ Es posible emitir en el seno de la UE una póliza de automóviles que contenga contractualmente una limitación geográfica y cuya extensión de protección a las víctimas implique el pago de una prima adicional? Siguiendo el tenor de las Directivas esto no sería admisible en los Estados miembros de la Unión como es Lituania

Petición de decisión prejudicial planteada por el Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Lituania) el 28 de octubre de 2013
— UAB Litaksa/BTA Insurance Company SE (Asunto C-556/13)
(2014/C 24/06)

Lengua de procedimiento: lituano Órgano jurisdiccional remitente Lietuvos Aukščiausiasis Teisma

Partes en el procedimiento principal

Recurrente en casación:

UAB Litaksa

Recurrida en casación:

BTA Insurance Company SE

Cuestiones prejudiciales

¿Se ha de interpretar el artículo 2 de la Directiva 90/232/CEE, (1) en su versión modificada por el artículo 4 de la Directiva 2005/14/CE, (2) en el sentido de que las partes de un contrato de seguro no tienen derecho a pactar una restricción territorial de la cobertura respecto al asegurado (aplicar una prima diferente en función del territorio donde se utilice el vehículo: o en toda la Unión Europea o sólo en la República de Lituania), pero en todo caso sin limitación de la cobertura respecto a las víctimas, es decir, definir el uso del vehículo fuera de la República de Lituania, en otro Estado miembro de la Unión Europea, como factor de incremento del riesgo asegurado que implica el pago de una prima adicional?

¿Se han de interpretar el principio de libre circulación de personas y vehículos en todo el territorio de la Unión Europea y el principio general de la Unión Europea de igualdad (no discriminación) en el sentido de que se oponen a un pacto entre las partes de un contrato de seguro como el antes descrito, conforme al cual el riesgo asegurado se vincula al uso territorial del vehículo?(1) Tercera Directiva del Consejo, de 14 de mayo de 1990, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (DO L 129, p. 33).(2) Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005, por la que se modifican las Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE y 90/232/CEE del Consejo, y la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (DO L 149, p. 14).

EL RINCÓN DE LA SONRISA: ¿ Que te gustaría ser de mayor?

