



Universidad
de Alcalá

ESTUDIO JURISPRUDENCIAL DE LA RESPONSABILIDAD EN ACCIDENTES DE VEHICULOS A MOTOR

JURISPRUDENTIAL STUDY OF LIABILITY IN MOTOR VEHICLE ACCIDENTS

Máster Universitario en Acceso a la Profesión de Abogado

Autora: D^ª. NOMBRE Y APELLIDOS : Jessica Martínez Cantero

Tutor: D. José Enrique Bustos Pueche

Alcalá de Henares, a 24 de Enero de 2018

UAH

ESTUDIO JURISPRUDENCIAL DE LA RESPONSABILIDAD EN ACCIDENTES DE VEHICULOS A MOTOR

JURISPRUDENTIAL STUDY OF LIABILITY IN MOTOR VEHICLE ACCIDENTS

Máster Universitario en Acceso a la Profesión de Abogado

Autora: D^a. NOMBRE Y APELLIDOS : Jessica Martínez Cantero

Tutor: D. José Enrique Bustos Pueche

Alcalá de Henares, a 24 de Enero de 2018

ÍNDICE

RESUMEN	1
OBJETIVOS	1
CAPÍTULO 1.- CONCEPTO Y RAZON DE SER DEL BAREMO	2
1.1.- CONCEPTO DEL BAREMO	2
1.2.- RAZONES DE SU EXISTENCIA	4
1.3.- ¿ A QUIÉN VINCULA?.....	6
1.4.- VENTAJAS DEL BAREMO O ¿ALGÚN ASPECTO EN CONTRA?	7
1.5.- REFORMAS SUFRIDAS-ENTRADA EN VIGOR DEL NUEVO BAREMO	8
CAPÍTULO 2.- AMBITO DE APLICACIÓN	12
2.1.- ¿ A QUÉ CASOS SE APLICA?- ¿SÓLO SE UTILIZA EN EL ÁMBITO DEL DERECHO DE TRÁFICO?	12
2.2.- DAÑOS INDEMNIZABLES	16
2.2.1.-FACTORES A CONSIDERAR PARA CALCULAR UNA INDEMNIZACIÓN POR ACCIDENTE DE TRÁFICO.	17
2.2.2.-LOS PLAZOS PARA RECLAMAR LA INDEMNIZACIÓN SON MUY IMPORTANTES.....	19
CAPÍTULO 3.- CONSTITUCIONALIDAD DEL BAREMO.....	20
3.1.- CUESTIONES CONSTITUCIONALES.....	20
3.2.- ¿EXISTE ALGÚN TIPO DE TRATO DESIGUAL EN LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO EN COMPARACIÓN CON LAS VÍCTIMAS DE OTRO TIPO DE ACCIDENTES?	21
3.3.-SENTENCIA 29.6.2000 COMENTARIO A LA MERITADA SENTENCIA, CONSTITUCIONALIDAD Y RESOLUCION DEL BAREMO DE INDEMNIZACIONES.....	22
3.3.1.-COMENTARIOS A LA SENTENCIA DEL TS DE 29.JUNIO.2000 SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL DE LOS CENTROS DOCENTES.....	22
3.3.2.-SENTENCIA DE 29/JUNIO/2000 DEL TRIBUNAL SUPREMO	24
3.3.3.-ENTREVISTA A FRANCISCO MARÍN CASTÁN MAGISTRADO DE LA SALA PRIMERA DEL TRIBUNAL SUPREMO	30
CONCLUSIONES	32
BIBLIOGRAFÍA.....	34

RESUMEN

El presente trabajo consiste en un estudio jurisprudencial de la responsabilidad civil de vehículos a motor. Pero al ser este un tema muy amplio, lo ideal es centrarse en un tema concreto de este ámbito, en un aspecto fundamental de esta responsabilidad, como es el Baremo de indemnizaciones. Y así trabajarlo exclusivamente, pudiendo mostrar del baremo algo más que lo que vemos en los libros. Aquí se aborda desde un aspecto jurisprudencial, basado en un estudio constante de sentencias y experiencias en los Tribunales.

Nos centramos en el baremo, al considerarlo un tema de absoluta primordialidad en el ámbito de tráfico, pero es más estudiando y leyendo jurisprudencia, esta parte se ha dado cuenta de que el baremo no solo es aplicable a lo que sería el ámbito de circulación de vehículos a motor, sino que además, otras ramas del derecho lo utilizan como método orientativo para dictar la indemnización que más se adecue al caso.

Se abarca el baremo desde el punto de vista objetivo, para darlo a conocer, pasando por sus ámbitos de aplicación (más allá del ámbito de tráfico) hasta dar con el tema de la constitucionalidad del mismo. Fue cuanto menos una cuestión suscitada desde su entrada en vigor y hasta la actualidad, como se podrá observar a lo largo de todo el estudio.

OBJETIVOS

El objetivo de este trabajo no es otro que el de abordar la responsabilidad civil en accidentes de tráfico, desde un aspecto particular y concreto, y llegando a conclusiones en base a estudios jurisprudenciales.

Lo principal en este aspecto es centrarse en el baremo, que es de lo que trata el presente estudio. De abordarlo, más que como un concepto doctrinal, desde un estudio jurisprudencial y ver su día a día en los Tribunales. El porqué de una Sentencia constitucional, que revolucionó el panorama del baremo...y sobre todo el golpe legislativo que se propició.

Con el presente estudio queremos aportar el conocimiento y lo que implica que en nuestro País tengamos el Baremo como sistema para la valoración de los daños personales. Y que no solo se usa en el ámbito de tráfico sino que es aplicable a otras ramas del Derecho.

CAPÍTULO 1.- CONCEPTO Y RAZON DE SER DEL BAREMO

1.1.- CONCEPTO DEL BAREMO

El baremo es un sistema innovador que sirve para cuantificar los daños, y que nació con la Ley de 1995.

Con este baremo se ha roto con la regla de la valoración libre a la hora de indemnizar los daños y acorde al libre juicio de valoración de los Tribunales. Por tanto la nueva Ley sujeta a los jueces a un baremo de carácter obligatorio, de manera que el Tribunal debe limitarse a aplicarlo y a fijar la cantidad de la indemnización según las tablas establecidas.

Y es que el baremo es un sistema de tablas donde en cada una de ella se recoge el tipo de daño y la indemnización que en cada caso corresponda.

En el ámbito del derecho de tráfico, al hablar de baremo, nos referimos a un conjunto de reglas que se han establecido en la Ley para poder calcular, y llegar a fijar una cuantía de la indemnización que le corresponde a la persona según los daños que haya sufrido. Pero este baremo ha servido no sólo para lo que expresamente ha sido creado, es que además es aplicable como criterio orientador, en otros ámbitos, tema que estudiaremos más adelante.

Podemos decir para terminar este punto, que el baremo no es otra cosa que una herramienta para el cálculo de las indemnizaciones para víctimas de accidente de circulación, y como hemos visto más arriba, y se verá más detallado en adelante, aplicable a otras víctimas de otros tipos de accidentes.

Podemos hablar para cerrar este epígrafe de las ideas generales que contiene el baremo. En primer lugar es que este baremo deja fuera los daños materiales, y solo incluye los personales. En segundo lugar este sistema combina los diversos componentes del daño como son el daño patrimonial y moral, y lo hace en una cantidad única como indemnización. En tercer lugar las cantidades que establece el baremo en ocasiones pueden ser reducidas por el Tribunal que juzga, en los casos que haya concurrencia o compensación de culpas. Así como cuando existen lesiones preexistentes en la víctima. En cuarto y último lugar, aunque las indemnizaciones están previstas en alzado, se pueden pagar mediante pensión o bien por acuerdo entre las partes, y en ocasiones por decisión del Tribunal.

La STS, 1ª, 24.1.2006 (RJ 2006/674) recoge la inexistencia de una laguna legal que obligue a aplicar analógicamente el sistema legal de valoración de daños derivados de los accidentes de circulación. Aquí se establece el concepto de daño moral entendido como aquella reparación que no atiende a la reparación de un daño patrimonial sino que, va dirigida en la medida de lo posible a una compensación por el sufrimiento causado, ello lleva a determinar la cuantía en base a las circunstancias concurrentes.

El pasado 1 de enero de 2016, con motivo de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, se empezó a aplicar un nuevo sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación. Esta reforma a supuesto importantes cambios respecto al sistema anterior con el objetivo de conseguir que las indemnizaciones sean más acordes a la situación de la víctima, incorporando en el cálculo las circunstancias personales, familiares, laborales o profesionales de las víctimas y perjudicados, intentando compensar a la víctima para situarla en una posición lo más parecida posible a la que tendría de no haberse producido el accidente.

1.2.- RAZONES DE SU EXISTENCIA

Lo primero que podíamos decir es que existe una parte importante de daños y perjuicios que difícilmente se pueden valorar de forma arbitraria, como lo son por ejemplo los daños morales (pérdida de un ser querido, privación de un órgano...). Por ejemplo en la STS, 3º, 17.6.2002(RJ 2002/5952) en la que un suboficial sufre un accidente de tráfico cuando se sale de la calzada y da varias vueltas de campana. Según el Tribunal Supremo en daños baremados, la indemnización prevista en el baremo ya incluye el daño moral.

Existe una enorme variabilidad de las indemnizaciones que concedían los Tribunales en los accidentes de tráfico. La Unión Europea en el año 1991 realizó un estudio sobre las indemnizaciones que daban los Tribunales de cada Estado Miembro de la UE, y en el caso de España, estableció que no ofrecía cantidades medianamente fiables, es decir, todas ellas concedidas en base a un libre arbitrio de los juzgadores, sin atender a ningún parámetro, ni razón de ser. Por esta razón, era de urgente necesidad la creación de este baremo.

Otra de las razones por las que existe este sistema, es porque los jueces no glosan las partidas que incluyen en las indemnizaciones, es decir, conceden un concepto global, no especifican a que daño corresponde cada euro de la indemnización. Por tanto tampoco explican en base a que computo se concede una cantidad u otra.

Estos problemas que se han presentado afectaban a las compañías de seguros, que debían calcular la prima según el riesgo de indemnizaciones que anticipaban a lo que podía presentar cada conductor, sin saberlo exactamente. Por tanto después de mucho trabajar en base a un principio de libre valoración el Ministerio de Economía y Hacienda, el cual estableció un sistema de baremo obligatorio, precisamente para que esto no ocurriese mas, sino que se indemnizará a las víctimas o los perjudicados, según los daños que hubieran sufrido.

El objetivo principal de este baremo es conseguir que las indemnizaciones sean más acordes a la situación de la víctima, incorporando en el cálculo las circunstancias personales y familiares, así como laborales, también se tiene en cuenta estos aspectos de cara a los perjudicados.

Y la importancia de este baremo no se limita al ámbito del Derecho de Tráfico, pues como la Jurisprudencia señala reiteradamente es extrapolable a otros ámbitos, eso sí, con carácter orientativo, como lo son por ejemplo accidentes laborales o mala praxis en la rama de la medicina. Por tanto su existencia no se limita solo a los accidentes de circulación.

Otra de las razones, y muy importante es que con este baremo se introducen los llamados *Autos de Máxima cuantía*, que tal como dicta el nº8 del apartado 2 del artículo 517 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, que estos autos establecen la cantidad máxima reclamable en concepto de indemnización dictado en los supuestos previstos por la ley en procesos penales incoados por hechos cubiertos por el Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil, derivada del uso y circulación de vehículos a motor.

Por tanto vemos que el baremo nace ante la necesidad clara de reparar los daños sufridos en los accidentes, de tal manera, que se pretende reparar para que la víctima sufra lo menos posible, hasta el punto de llegar a como si nunca hubiera tenido lugar ese accidente. Se pretende el confort absoluto de la víctima.

El objetivo del Baremo y de las tablas que en el mismo se incluyen, es sentar las bases para dar una cobertura económica por muerte, lesiones permanentes e incapacidad temporal a aquellas personas que hayan sido víctimas de accidentes de circulación.

Al inicio de su implantación en España, hace ya más de 10 años, el sistema era considerado por muchos como “impersonal” y “poco justo” y fue objeto de muchas críticas; con el paso de los años se ha llegado al actual sistema, aceptado por casi la práctica totalidad de operadores jurídicos relacionados con la reclamación del daño personal, siendo considerado como un instrumento de justicia para las víctimas, en tanto que aporta seguridad jurídica, certeza y objetividad en la indemnización del daño; así como por otro lado se le otorga un cierto carácter preventivo, en cuanto que permite identificar de una manera casi automática los efectos económicos de determinadas conductas reprochables.

1.3.- ¿ A QUIÉN VINCULA?

Como hemos visto no sólo vincula a víctimas en accidentes de tráfico, este baremo es vinculante para todo tipo de accidentes en que sea necesario un resarcimiento del daño. Es decir, donde haya víctima o perjudicado, y se necesita reparar el daño causado mediante una indemnización, la cual ya es sabido, que no puede estar sujeta a la libre valoración del Juzgador o al buen saber y entender de las partes, como sería por ejemplo en un accidente laboral, en el que antes de llegar a juicio las partes se reúnen con sus letrados para intentar llegar a un acuerdo.

Por norma está establecido que sólo vincula a aquellos accidentes que están sujetos a la LEY LRCSCVM, pero ya es reiterado la puesta en práctica por Tribunales Penales y Administrativos, y utilizado en numerosas ocasiones en el ámbito laboral.

Más adelante estudiaremos los casos en que el baremo de tráfico se aplica fuera del ámbito del derecho de tráfico. Y veremos con las sentencias aplican el baremo según del tema que se trate.

Nuevos beneficiarios

El nuevo sistema reconoce por primera vez como beneficiarios de la indemnización en caso de fallecimiento a los allegados de la víctima, personas que hubieran convivido familiarmente con ella durante un mínimo de cinco años inmediatamente anteriores al fallecimiento y fueran especialmente cercanas en parentesco o afectividad;

Se clasifica los perjudicados en accidentes de tráfico en cinco categorías autónomas: cónyuge, ascendientes, descendientes, hermanos y allegados. Considera que éstos sufren siempre un perjuicio resarcible y de la misma cuantía con independencia de que concurren o no con otras categorías de perjudicados.

Tienen la condición de sujetos perjudicados:

a) La víctima del accidente;

b) En caso de fallecimiento de la víctima, el cónyuge viudo, al que se equipara el miembro superviviente de una pareja de hecho estable, los ascendientes, los descendientes, los hermanos y, como novedad, los allegados, esto es, aquellas personas que, sin tener la condición de perjudicados, hubieran convivido familiarmente con la víctima durante un mínimo de cinco años inmediatamente anteriores al fallecimiento y fueran especialmente cercanas a ella en parentesco o afectividad.

Como novedad también, excepcionalmente, los familiares de víctimas fallecidas o de grandes lesionados tienen derecho al resarcimiento durante un máximo de 6 meses de los gastos de tratamiento médico y psicológico que precisen debidos a las alteraciones psíquicas que les haya causado el accidente

Se completa así con la noción de perjudicado funcional o por analogía, que incluye a aquellas personas que de hecho y de forma continuada, ejercen las funciones que por incumplimiento o inexistencia no ejerce la persona perteneciente a una categoría concreta o que asumen su posición.

Por el contrario, la condición de perjudicado puede dejar de atribuirse cuando concurren circunstancias que indiquen la desafección familiar o la inexistencia de toda relación personal o afectiva que "supongan la inexistencia del perjuicio a resarcir".

1.4.- VENTAJAS DEL BAREMO O ¿ALGÚN ASPECTO EN CONTRA?

La principal y más importante de las ventajas de este baremo, es que agiliza los trámites para calcular la indemnización correspondiente. Al no ser tan costoso determinar la cuantía en base al buen saber y entender, el proceso se hace más rápido.

En el ámbito de los accidentes de vehículos a motor, este baremo permite cuantificar los daños que el cliente ha sufrido. Es decir, al mandar la carta para que la compañía contraria nos haga una oferta motivada o respuesta, el contenido de la misma aparte de relatar los hechos, se acompaña un documento junto a la carta donde, hacemos listado de los daños personales sufridos y la indemnización que corresponde por cada uno, en base a las tablas establecidas del baremo. En caso de que la compañía aseguradora contraria no nos haga una oferta motivada en el plazo legal establecido de tres meses, será el Tribunal, en el que el acto del juicio decida que indemnización corresponde en base a los hechos presentados. Para ello igual que las partes se va a guiar por lo que dicta el baremo, y no como hacían antes de su entrada en vigor, que como ya sabemos era valorar en base a un libre arbitrio.

Por tanto es una ventaja tanto para las partes como para el tribunal a la hora de cuantificar los daños. Con que miren la tabla, el hecho y la edad del perjudicado, ya tienen la indemnización que corresponde.

Otra de las ventajas es que el baremo reduce los costes del proceso y hace más fácil el acuerdo extrajudicial, el cual desglosábamos más arriba.

Fuera de todas las ventajas que presenta este sistema de valoración de los daños, hay algunos aspectos a tener en cuenta.

- La reparación integral supone que una vez producido el daño, este se mide a posteriori. En el sistema del baremo es preciso que el daño indemnizable se calcule a priori, lo que parece más difícil.
- Desde el punto de vista de la víctima, este sistema del baremo tiene más riesgo, en la reparación integral si funciona correctamente la víctima no se somete a ningún tipo de riesgo, porque tanto si ocurre como si no ocurre el accidente, recibirá una indemnización, que al menos la compensa de forma íntegra. Pero en el sistema del baremo en caso de accidente la persona económicamente más solvente recibirá 30 y habrá perdido 50 y una persona menos solvente recibirá 30 y habrá perdido 10.

- Si se mira desde la perspectiva del causante, la reparación integral es más arriesgada porque no se sabe que se pagará cuando suceda el accidente.

Vistos ciertos aspectos, podríamos decir que el baremo no son solo ventajas sino que también presenta algún tipo de inconveniente. Pues existe por ejemplo la sospecha de que es infra compensatorio, ya que establece cuantías inferiores al daño medio, lo que lleva a un aumento de la siniestralidad ya que, los conductores no hacen frente a los verdaderos daños. Estas cuantías aun se han reducido mas en algunos casos por efecto de la Ley 34/2003 de 4 de noviembre que modificó la Tabla VI, rebajando la puntuación de 142 de las 479 secuelas.

Y también que las compañías no han dado datos de que se haya reducido la litigiosidad y hayan aumentado los acuerdos extrajudiciales

1.5.- REFORMAS SUFRIDAS-ENTRADA EN VIGOR DEL NUEVO BAREMO

¿Cada cierto se reforma? ¿En base a que se motivan las reformas del baremo? Estas son dos de las muchas preguntas que uno se hace al estudiar el baremo y busca razón en ellas.

Como ya sabemos el baremo tiene su entrada con la Ley 35/2015, y en el año 2016 se empezó a aplicar un nuevo sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación. La Ley 35/2015 es muy importante en tanto en cuanto si el accidente se hubiera producido antes de a fecha de entrada en vigor del baremo, habría que estar a lo dispuesto en la Ley 35/2015.

Así la *STS, 1ª, 27.4.2007, Nº429/017*, dice lo siguiente Los daños sufridos en un accidente de circulación deben valorarse al tiempo del alta definitiva del perjudicado y fijarse conforme al baremo legal vigente en el momento de su producción. El daño, es decir, las consecuencias del accidente, se determina en el momento en que éste se produce; este régimen jurídico afecta al número de puntos que debe atribuirse a la lesión padecida y a los criterios valorativos (edad, trabajo, circunstancias personales y familiares, incapacidad, beneficiarios en los casos de muerte, etc.), que serán los del momento del accidente. Sin embargo, puede ocurrir y de hecho ocurre con demasiada frecuencia, que la determinación definitiva de las lesiones o el número de días de baja del accidentado se tengan que determinar en un momento posterior. El artículo 1.2 y el número 3 del párrafo primero del anexo de la Ley 30/1995 no cambia la naturaleza de deuda de valor que esta Sala ha atribuido a la obligación de indemnizar los daños personales, según reiterada jurisprudencia. En consecuencia, la cuantificación de los puntos que corresponden según el sistema de valoración aplicable en el momento del accidente debe efectuarse en el momento en que las secuelas del propio accidente han quedado determinadas, que es el del alta definitiva,

momento en que, además, comienza la prescripción de la acción para reclamar la indemnización, y ello con independencia de que la reclamación sea o no judicial.

La última de las reformas ha entrado en vigor en Enero de 2017, que consiste en que se calculará la indemnización que corresponda en base a las tablas con un incremento del 0,25% de la indemnización.

Por tanto vemos que las actualizaciones que sufre el baremo son anuales, y esto es en base a que los tiempos cambian y el baremo lo hace a la vez, adaptándose a los nuevos tiempos. Lo hace también porque hay que respetar el principio de reparación íntegra de los daños y perjuicios que se causen, de ahí por ejemplo que se haya incluido el concepto de pérdida de calidad de vida. O que se logre una interpretación uniforme de las reglas del sistema que dote de certeza al perjudicado y a las entidades aseguradora respecto a la viabilidad de sus pretensiones. También la necesidad de valorar los daños corporales y los patrimoniales por separado, y dentro de unos y de otros separar cada concepto perjudicial.

Objeto de la reforma ha sido por tanto, conseguir que la indemnización sea más acorde con la situación en que se queda la víctima.

Sin olvidar que el criterio anual de actualización del sistema indemnizatorio se establece en relación al índice de revalorización de las pensiones previstas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado por ser el que más se aproxima a sus principios y a sus características.

Además de este importantísimo cambio en el baremo de indemnizaciones por accidentes de tráfico, el Gobierno ha tomado medidas complementarias como son:

Oferta motivada y Procedimiento de Mediación

Para garantizar la rápida resolución de los conflictos y la suficiencia de las indemnizaciones ofrecidas por el asegurador, se le impone a éste la obligación de observar una conducta diligente en la cuantificación del daño en la oferta motivada que debe presentar a los perjudicados y en la liquidación de la indemnización.

En caso de disconformidad con la oferta motivada, las partes podrán intentar resolver de común acuerdo la controversia mediante el procedimiento de mediación.

Se ofrece pues una vía alternativa a la judicial civil para que los perjudicados y las compañías de seguros puedan llegar a un acuerdo sobre la indemnización en el caso de accidentes de circulación, agiliza el procedimiento y permite al perjudicado cobrar antes y ahorrarse los costes que pudiera tener la interposición de la demanda.

Para ello se prevé que, en caso de no conformidad del perjudicado con la oferta motivada de indemnización que le haga la compañía de seguros, las partes puedan solicitar una pericia de los daños corporales sufridos a los IMLCF, lo que les permitirá contar con la garantía de la experiencia, profesionalidad e imparcialidad que ofrecen estos profesionales.

Esta previsión legal ya dispone de reglamentación, pues el BOE del 19 de diciembre publicaba el Real Decreto 1148/2015, de 18 de diciembre, por el que se regula la

realización de pericias a solicitud de particulares por los Institutos de Medicina Legal y Ciencias Forenses, en las reclamaciones extrajudiciales por hechos relativos a la circulación de vehículos a motor.

Este Real Decreto, que también entrará en vigor el 1 de enero de 2016, se aplicará a los accidentes de circulación que tengan lugar a partir de esa fecha.

Pretende ofrecer un nuevo mecanismo a los ciudadanos que permita una solución rápida, segura y efectiva en aquellos accidentes en los que se produzca un daño corporal indemnizable.

Acción Ejecutiva: Auto de cuantía máxima

Se modifica el número 8.º del apartado 2 del artículo 517 de la Ley de Enjuiciamiento Civil (Acción Ejecutiva. Títulos ejecutivos), que queda redactado del siguiente modo:

"8.º El auto que establezca la cantidad máxima reclamable en concepto de indemnización, dictado en los supuestos previstos por la ley en procesos penales incoados por hechos cubiertos por el Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil derivada del uso y circulación de vehículos de motor."

La redacción anterior de este apartado señala la ejecutividad dictado en casos de rebeldía del acusado o de sentencia absolutoria o sobreseimiento en procesos penales incoados por hechos cubiertos por el Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil derivada del uso y circulación de vehículos de motor.

Comisión de Seguimiento del Sistema de Valoración

La ley establece la creación de una Comisión de Seguimiento del Sistema de Valoración de la que formarán parte también las asociaciones de víctimas y las entidades aseguradoras con el objeto de analizar su puesta en marcha, sus repercusiones jurídicas y económicas y el sistema de actualización, pudiendo hacer sugerencias y promover modificaciones al mismo para la mejora del sistema

Podemos señalar dentro de este apartado alguna de las cuestiones controvertidas de la reforma del baremo:

- ❖ Respecto del principio de reparación íntegra podríamos señalar como primera cuestión, el nuevo baremo realmente no atiende a este principio, aun cuando en los apartados segundo y tercero del art.33 de la Ley, afirman la integridad reparatoria, a continuación su apartado quinto declara la objetivación valorativa en cuanto a cantidad y a calidad, por lo que se convierte el baremo en un sistema de máximos al establecer que no pueden fijarse indemnizaciones por conceptos distintos de los que ya haya previstos en él. Por tanto vemos una influencia socio-económica del Derecho. El que se aplique el famoso porcentaje a la cuantía de la indemnización no alcanza en ningún caso al perjuicio patrimonial, ya que tanto en el art.77 como en el art.112 se refieren exclusivamente al perjuicio particular, es el daño moral en caso de fallecimiento.

- ❖ La reclamación previa extrajudicial, es la que debe realizarse a la compañía aseguradora del causante del siniestro, y es un requisito procesal para poder interponer la demanda civil. Si realmente el legislador pretendía favorecer la transacción extrajudicial podría haber dotado a la institución de la mediación de carácter preceptivo y previo al inicio de las acciones judiciales.

- ❖ La supresión de las faltas y la creación de los institutos de medicina legal. A través de la despenalización de las faltas el legislador ha previsto que en caso de disconformidad del perjudicado ante la oferta motivada que se le haga podrá acudir al instituto de Medicina Legal, que no es otro que el informe del médico forense del Juzgado que valorará los daños personales, y es un informe que tiene carácter objetivo.

- ❖ Supuestos referidos a víctimas no conductoras de vehículos a motor que sean menores de 14 años. Es un aspecto de los más importantes de la reforma y que en su día suscitó mucha discordancia entre la doctrina y la Comisión de Expertos. En caso de lesiones o secuelas que se puedan achacar a la concurrencia del siniestro o existencia de culpa exclusiva de las víctimas no conductoras menores de 14 años y que no tienen culpa civil acorde con lo dispuesto en el art. 1,2... no se produciría ninguna reducción de la indemnización.

- ❖ Indemnización en caso de fallecimiento. Podemos comenzar con aquella que se refiere a la indemnización a los abuelos por fallecimiento del nieto. Según la definición del art 67. Para este aspecto a los abuelos se les considera allegados, aunque dicho artículo establece la convivencia continuada de 5 años para tener esa consideración de allegado. Caso es distinto si el abuelo ejerce con el nieto la función de progenitor, donde los abuelos obtendrían la categoría de perjudicados. Hay una *sentencia del Tribunal Supremo N°640/2015 de la Sala 1ª*, que el baremo aplicable para calcular la indemnización por el fallecimiento de una víctima en accidente de circulación, es el de la fecha en que ocurrieron los hechos.

CAPÍTULO 2.- AMBITO DE APLICACIÓN

2.1.- ¿ A QUÉ CASOS SE APLICA?- ¿SÓLO SE UTILIZA EN EL ÁMBITO DEL DERECHO DE TRÁFICO?

La progresiva y extensiva aplicación del baremo fuera del ámbito de la circulación de vehículos a motor dejó patente sus propias limitaciones y motivó que tras años de debate, grupos de trabajo, críticas y halagos, el 1 de enero de 2016 entrara en vigor la Ley 35/2015 de 22 de septiembre de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.

Partiendo de la premisa de que la norma inicial data del año 1995, era clarísima la necesidad de adaptarla a una sociedad distinta, que ha evolucionado y que exige un sistema de indemnizaciones que cubra las necesidades actuales de las víctimas. La reforma pretende, y logra, actualizar conceptos y sobre todo aumenta de manera muy significativa las cuantías indemnizatorias para los familiares de las víctimas mortales e indemniza de forma más realista las pérdidas económicas futuras.

Con todo y con eso este baremo ha cobrado mucha importancia a lo largo del avance de las necesidades de la sociedad. Por tanto su aplicación ya no se limita sólo al ámbito de tráfico. Pues como ha señalado reiteradamente la jurisprudencia, el baremo es también aplicable, con carácter orientativo, a otros supuestos de daños indemnizables sufridos por las personas, como lo son por ejemplo los accidentes laborales o los daños sufridos por mala praxis médica.

Esto último lo podemos ver en la *Sentencia SAP Murcia 30.4.2008(AC 2009/1110)*, donde hay una responsabilidad por la paraplejía de evolución hospitalaria que sufrió una menor como consecuencia de del retraso en extirparle un tumor. Aquí se aplicó el baremo de forma orientativa en un caso de negligencia médica. Negligencia del médico y responsabilidad de la clínica por falta de control de la enfermedad por parte del personal. Responsabilidad también de la aseguradora sanitaria porque el personal y el centro estaba en su cuadro médico.

Siguiendo la línea de los casos de mala praxis médica nos encontramos con la *STS, 3ª, 20.12.2004 (RJ 2005/1734)*, donde se causan graves lesiones medulares a un paciente, le quedan restos de un catéter que se le puso en la zona dorsolumbar. Se declara una actuación culpable por parte de la Administración Sanitaria por mala praxis médica. Por otro lado, no constaba que la paciente hubiera prestado consentimiento informado. Por ello la sala Contencioso-Administrativo del TS recurre al uso del baremo para determinar la indemnización que le corresponde a la paciente.

En la *STS, 1ª, 18.6.2003 (JUR 013/213905)*, se da el caso de una encefalopatía hipoxico-isquemia o el llamado asfixia intraparto y consecuencia de ello una parálisis cerebral grave con tetraparesia. La responsabilidad médica es por negligencia médica, pero implica no aumentar inadecuadamente los riesgos que sufre el paciente. En los casos de aplicación analógica, el demandante no puede usar el baremo para ciertos elementos de daño y no para otros, según su arbitrio. Es decir, si se utiliza el baremo se hará para todos y cada uno de los conceptos que ocupen el caso, y no sólo para los que "interesen".

En cuanto a accidentes laborales, tenemos también Jurisprudencia sentada. En la *STS, 4ª, 17.7.2007 (JUR 2007/324859)* en un accidente de trabajo a la hora de

calcular la indemnización se computan las cantidades por percibidas por prestaciones sociales, pero sólo las que pueden compensar como conceptos homogéneos. Y vemos como se ha aplicado el baremo de tráfico a un accidente laboral.

O como es el caso de la *STS, 1ª, 9.12.008 (RJ 2008/6976)* en donde en un accidente laboral se vuelve a aplicar el baremo de tráfico con carácter orientativo, se revisa en casación el quantum indemnizatorio, y es que al tener en cuenta el baremo como criterio orientativo se puede examinar en casación la infracción de dicha base.

No hay que olvidar que el Tribunal Supremo estableció un nuevo criterio para las indemnizaciones de accidentes laborales. Cada parte de nuestro cuerpo tiene un valor fijado en el BOE (Boletín Oficial del Estado). Tenemos un valor de despiece, tanto por órganos como por enfermedades, por limitaciones, por deformidades, y un valor de vida global. Este valor se ajusta según factores como la edad, el tamaño de la red familiar cercana, y los ingresos. Como sucede con los automóviles, somos mucho más caros pagados por piezas que en conjunto.

En los accidentes de trabajo hay un valor fijo para las lesiones, mutilaciones y deformidades de carácter definitivo y no invalidantes, lesiones que no tienen cura pero que no impiden seguir trabajando. Además de esa valoración objetiva, que corre a cargo de la Mutua, para reclamar daños y perjuicios por responsabilidad civil derivados de un accidente de trabajo, se emplea como referencia el llamado baremo de tráfico.

El baremo de tráfico es la gran disposición legal de referencia para los valores de indemnización. Se fijan por seguridad jurídica, a través de un sistema de valoración por puntos que tiene un pequeño margen de incertidumbre. Se recoge en el Real Decreto Legislativo 8/2004, que es el texto refundido de la ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor y se actualiza de manera cicatera anualmente. Se tramita actualmente un proyecto de ley que puede suponer un cierto salto cualitativo y cuantitativo.

La seguridad jurídica que emana del baremo es sobre todo para las compañías de seguros, que pueden hacer un cálculo del precio de las primas del seguro obligatorio de automóvil (y de los seguros de responsabilidad civil) que les garantice ganar dinero. También es certeza jurídica para el juez, el causante del daño y el perjudicado que saben cuál es el margen de lo condenable, pagable y cobrable. Se consigue también de paso que todos los lesionados sean tratados por igual, con una estimación razonable del resultado del pleito que invita a las partes a pactar, aunque sea cinco minutos antes de entrar en la sala. La habitual utilización del baremo ha sido controvertida en sede laboral. No es obligatorio seguirlo, pero es habitual. El baremo de circulación no tiene en cuenta descuento alguno por lo percibido por otras vías para paliar el lucro cesante, -lo que se estima que uno no va a ganar por culpa del accidente-, ya que la indemnización del baremo no contempla directamente que las víctimas tengan o no actividad laboral. Tiene un factor porcentual corrector según ingresos de la víctima, pero no tienen porqué ser ingresos con origen en el trabajo.

Durante muchos años la jurisprudencia laboral ha establecido como necesario ponderar las circunstancias concurrentes para determinar qué parte de la cantidad reconocida a través del baremo indemniza el lucro cesante (lo que se deja de ganar) y cuál los daños morales. Y se descontaba como lucro cesante ya indemnizado lo que el trabajador hubiese cobrado en concepto de prestación de Seguridad Social. Como al trabajador le correspondía una prestación o pensión por no poder trabajar, esa parte ya estaba cubierta e indemnizada y el resto, daño moral. De esa fórmula de cálculo resultaban unas rebajas importantes.

El Tribunal Supremo ha decidido en sentencia, el pasado mes de febrero, abandonar esa fórmula de cálculo, considerando el baremo como una fórmula para cuantificar el daño moral sin entrar en concurrencia con el lucro cesante, por lo que no procede realizar ningún descuento.

Las indemnizaciones por responsabilidad civil en accidente de trabajo, con independencia del nuevo baremo de valoración de tráfico, tendrán una mejora sustancial. Y, probablemente, las primas por seguros de responsabilidad civil van a sufrir un incremento.

Indemnizaciones en el ámbito laboral:

La Ley General de la Seguridad Social regula en sus arts. 201 a 203 las indemnizaciones procedentes de las lesiones permanentes no incapacitantes sufridas por los trabajadores, es decir, aquellas lesiones, mutilaciones y deformidades definitivas, causadas por accidentes de trabajo o enfermedades profesionales, que no llegan a constituir una incapacidad permanente pero suponen una disminución o alteración de la integridad física del trabajador.

Tales indemnizaciones fijadas por baremo son cantidades alzadas, que se abonan por una sola vez por la entidad obligada al pago de las prestaciones de incapacidad permanente, sin perjuicio del derecho del trabajador a continuar al servicio de la empresa.

Y son, obviamente, incompatibles con dichas prestaciones, salvo que las lesiones, mutilaciones y deformidades sean totalmente independientes de las tenidas en cuenta para declarar la incapacidad permanente y el grado de la misma.

Se aplica a aquellos trabajadores integrados en el Régimen General (es decir, que trabajan por cuenta ajena), afiliados y en alta o situación asimilada al sobrevenir la contingencia o situación protegida y que han sido dados de alta médica.

El baremo vigente sigue regulándose mediante la Orden Ministerial de 15 de abril de 1969, cuyo contenido está recogido básicamente en la LGSS pero que desarrolla el proceso para su aplicación y en su Anexo recoge lo más importante: la tabla con las cuantías de las indemnizaciones por las lesiones, mutilaciones y deformidades de carácter definitivo y no invalidantes causadas por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de la Seguridad Social; cuantías actualizadas únicamente en un par de ocasiones, la última por la Orden ESS/66/2013, de 28 de enero, con efectos desde el 31 de enero de 2013.

La tabla de cuantías se divide por las partes del cuerpo afectadas (cabeza y cara, aparato genital, glándulas y vísceras miembros superiores, miembros inferiores y otras cicatrices) y, dentro de cada una, por órganos y, dentro de ellos, las diferentes secuelas posibles de forma detallada (ej.: disminución de la agudeza visual de un ojo en más del 50%, pérdida de una oreja, pérdida anatómica de un ovario, pérdida de la tercera falange distal derecha etc.). A cada secuela se le atribuye una cuantía en euros, que puede ser fija o un tramo máximo/mínimo.

Hemos podido estudiar, que el baremo de indemnizaciones de tráfico no es exclusivo de su propio ámbito, sino que podemos aplicarlo a otros aspectos del Derecho, como son por ejemplo los accidentes laborales, los casos de mala praxis médica, y sin

olvidar los sucesos referentes a la Administración Pública, en esto último no tenemos aún mucha Jurisprudencia sentada pero aquí tenemos dos sentencias.

La *STS SAN 3.3.2004 (JUR 2004/166122)*, en donde la Administración Pública es responsable por permitir que el detenido -un policía-, se hiciera con un arma de fuego y se suicidara, siendo evidente que tenía un estado depresivo severo. Se aplicó aquí el baremo, igual, con carácter orientativo, a la hora de las indemnizaciones.

En la misma línea tenemos la *STS, 3ª, 7.12.2011 (RJ 2012/2597)*, ocurre un accidente de circulación debido a la mala señalización, y es que el baremo es de uso obligado en los casos de reclamación de responsabilidad patrimonial de la Administración, aunque se trate de una reclamación derivada de accidente de circulación.

Aunque la aplicación de dicho baremo con carácter orientativo para otros ámbitos fuera del Derecho de Tráfico, suscitó controversias. Y ante las mismas la Sala 1ª-Civil-del Tribunal Supremo se vio obligada a pronunciarse sobre el carácter orientativo de este sistema y lo hizo en un sentido positivo. Entre otras Sentencias *la N° 262/2015 del 27 de Mayo*, se exigía como premisa que la aplicación del baremo lo fuera en todos los aspectos de la reclamación, y no solo en aquellos que pudieran ser beneficiosos para el reclamante.

La progresiva aplicación del baremo fuera del ámbito de tráfico, dejó patente sus propias limitaciones y esto motivó que tras años de debate, grupos de trabajo, criticasen tanto como alagaban. El 1-1-2016 entraría en vigor la Ley 35/2015 que reformaría el sistema de valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.

Hay que partir de que la premisa inicial data del años 1995 donde era clamorosa la necesidad de adaptarlo a los nuevos tiempos, para cubrir todas y cada una de las necesidades de las víctimas.

Extensión del Baremo a otros supuestos

Por su naturaleza, el Baremo ha sido y es extensivamente aplicado como “criterio orientador” por los Tribunales a otros supuestos más allá de los accidentes de la circulación, habida cuenta de la sustancial economía procesal de la que provee al sistema de administración de Justicia.

En efecto, el sistema es simple y fácil de aplicar y evita al los Jueces y Tribunales la carga de evaluar potencialmente complejos expedientes de perjuicios, tanto pecuniarios como no pecuniarios.

Sin embargo, el efecto limitador constitucionalmente reconocido del sistema de valoración puede entrar directamente en conflicto con otras normas.

Uno de estos ámbitos es el de la Navegación Aérea.

En efecto, el Tribunal Constitucional, en la referida sentencia 181/200, asocia el Baremo a otros sistemas que, en la época en la sentencia fue dictada, estaban aún en vigor, como era en previsto en la Ley de Navegación Aérea (LNA) para los accidentes aéreos:

“El legislador ha establecido una diversidad de regímenes jurídicos especiales en materia de responsabilidad civil extracontractual que se aplica a todos por igual, respondiendo así a una tendencia de signo opuesto a la etapa de la codificación, que da lugar a un Derecho de daños constituido por singulares ordenaciones que coexisten con el viejo núcleo de la responsabilidad civil por culpa contenido en el art. 1902 y siguientes del Código Civil.

Tales regulaciones especiales coinciden al configurar una responsabilidad por riesgo o de carácter objetivo (responsabilidad como regla, salvo causas tasadas de exoneración, o, en otros casos, inversión de la carga de la prueba), prescindiendo de la idea de culpa del agente causante del daño, con limitación o topes cuantitativos de las indemnizaciones, y, normalmente, insertando en el sistema resarcitorio así configurado una obligación de aseguramiento del riesgo, al tiempo que disponen la creación de fondos de garantía específicos.

Entre los sectores en que ha surgido este particularizado régimen de responsabilidad civil cabe mencionar, el de accidentes ocurridos en la navegación aérea, regulados por Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea; (...)” (Fundamento Jurídico 11)

Por ello, si el Baremo de accidentes de tráfico es un sistema limitador como lo era el contenido en la Ley de Navegación Aérea, aquél no debería poder ser nunca aplicado a un accidente aéreo ocurrido en nuestro entorno, en el que la normativa aplicable actualmente (particularmente el Convenio de Montreal y sus transposiciones a nivel comunitario y doméstico) excluye explícitamente la aplicación directa o indirecta de cualquier sistema de pondere o limite económicamente los daños sufridos por los perjudicados.

2.2.- DAÑOS INDEMNIZABLES

Lo que realmente da lugar a las indemnizaciones es la muerte, las secuelas y las lesiones temporales, que se recogen en las Tablas N^o1, N^o2, N^o3.

En el nuevo baremo de 2017, en lo que respecta a las indemnizaciones, hay varios aspectos a tener en cuenta. Cabe destacar que las cuantías en todos los casos han aumentado notablemente. Así pues, las indemnizaciones por muerte del afectado aumentan en un 50 %. En el caso de aquellas indemnizaciones que se deben a secuelas ha aumentado un 35 % de media. Y en el caso de las indemnizaciones por lesiones, la cuantía se ha incrementado en un 12,8 %.

No obstante, las indemnizaciones que hacen referencia a los días impeditivos y no impeditivos las cuantías se han visto reducidas. Aunque no es un descenso demasiado pronunciado, esta cantidad ha bajado, algo que puede perjudicar a las indemnizaciones de accidentes leves que no puedan acogerse a fallecimiento, secuelas o lesiones.

A la hora de conocer la cantidad exacta que te pertenece si has sufrido un accidente de tráfico, entran en juego multitud de factores. Por ello, en el siguiente punto vamos a

enumerarlos y explicarlos para que no te quepa ninguna duda. Además, debemos hacer hincapié en que todos estos factores influyen y te serán requeridos a la hora de usar una calculadora de indemnización por accidente de tráfico.

2.2.1.-FACTORES A CONSIDERAR PARA CALCULAR UNA INDEMNIZACIÓN POR ACCIDENTE DE TRÁFICO.

Estos factores que se tienen en cuenta son de índole temporal y económicos. Por supuesto, también se valoran los daños que hayas podido sufrir en el accidente de circulación, así como las posibles secuelas que puedan quedarte con motivo de dicho accidente.

Por otra parte, dependiendo del tipo de lesión que sufras, tendrás derecho a una indemnización u otra, ya que no se considera de la misma forma una lesión en la cabeza o la espalda que en el brazo o la pierna.

A. Incapacidad temporal

La incapacidad temporal hace referencia al periodo de tiempo que transcurre entre que se produce el accidente de tráfico y la persona afectada se recupera de las lesiones o, en caso de que no se recupere porque le queden secuelas, estas se estabilicen. La cuantía que cobrarás por este tipo de incapacidad dependerá de los días de hospitalización, los días improductivos y los no improductivos. Estos conceptos se explican a continuación.

Días de hospitalización

Según el baremo de 2017, por cada día que la persona pase hospitalizada tendrá derecho a cobrar 75,18 euros. Cabe destacar que en la actualización del baremo llevada a cabo en 2015, el pago por cada día que la víctima pasase hospitalizada era de 71,84 euros. Así pues, la cuantía ha aumentado. A pesar de ser un pequeño aumento, cuando se trata de una lesión grave en la que los días de hospitalización son numerosos, la diferencia es bastante elevada en comparación con el baremo anterior.

Cabe destacar que el nuevo baremo ha incluido una matización muy importante, que es el hecho de que la hospitalización se considere grave o muy grave. En el caso de los días de hospitalización que se clasifiquen como muy graves, la indemnización por cada día de estancia hospitalaria es de 100,25 euros.

Días improductivos

Los días improductivos, conocidos hasta ahora por este nombre, pasan a denominarse días de perjuicio personal particular moderados. Y, frente a la cuantía de 58,41 euros que se otorgaba en el baremo de 2015, ahora pasa a indemnizarse con 52,13. De igual forma que ocurre en el caso de los días de hospitalización, la cantidad a percibir se ha visto disminuida.

Días no impositivos

Estos se denominan en la actualización del baremo como días de perjuicio básico y la cuantía a pagar también ha disminuido. En este caso, frente a los 31,43 euros que se cobraban según el baremo de 2015, en 2017 se cobrarían 30,075.

B. Valoración de secuelas

Debes tener claro que para deducir que un daño es una secuela, debe perdurar a pesar de que el tiempo de recuperación de los daños del accidente haya terminado. Las secuelas pueden ser físicas o psicológicas y ambos tipos tienen su correspondiente indemnización.

Se considera secuela todo posible daño que sea consecuencia del accidente y que según la opinión de un médico no vaya a curarse por completo. Así pues, las secuelas físicas serían cualquier pérdida anatómica o funcional; así mismo, dolores y molestias se considerarían también secuelas y serían susceptibles de indemnización. Se establece una jerarquía en cuanto a la parte del cuerpo afectada, de manera que cabeza, cara y tronco son las partes más protegidas y mejor indemnizadas.

Para calcular la cuantía que se cobrará por una secuela, habrá que recurrir obligatoriamente a un perito médico. Y será esta figura la que decidirá la cuantía que merece el daño irreversible que haya causado el accidente.

Los perjuicios estéticos son aquellos cambios en la apariencia del accidentado que afectan negativamente a su imagen. Estos perjuicios hacen referencia tanto a su fisonomía como a su movilidad. En estos casos, la secuela se valora de 0 a 50 puntos y, aproximadamente, suelen concederse 100 euros por cada punto. No obstante, todo dependerá del perito médico.

Los perjuicios morales son los daños no visibles. Es decir, las posibles secuelas psicológicas percibidas por la propia víctima, así como por un psicólogo o un psiquiatra. De nuevo, será un perito el que establezca la indemnización a recibir en cada caso concreto.

C. Incapacidad permanente

La incapacidad permanente se considera como tal una vez que el afectado termina su tratamiento hospitalario y como consecuencia del accidente no puede volver a su actividad laboral. Esto puede deberse a algún perjuicio en su anatomía o por daños funcionales que le impidan retomar la tarea laboral a la que se dedicaba en el momento del accidente.

La determinación de este tipo de incapacidad requiere, en primer lugar, la superación del tiempo en el que un impedimento puede considerarse capacidad temporal. Tras esto, será competente la Dirección Provincial del Instituto de la Seguridad Social del seguimiento llevado a cabo por los equipos de valoración de incapacidades.

No obstante, para que tengas una idea orientativa, te informamos de que este tipo de indemnizaciones se calculan a través de puntos. Es decir, dependiendo del motivo por

el que se te conceda la incapacidad permanente, recibirás más o menos puntos. Cada punto está valorado en 1105,04 euros. Por ejemplo, si sufres una limitación en la movilidad de la columna, se valora con 7 puntos. Y a cada lesión incapacitadora se le otorgan más o menos puntos. Cabe destacar, además, que normalmente no se trata de un solo motivo, sino que es la combinación de varios la que determina la incapacidad permanente. Por ello, este tipo de indemnizaciones son tan elevadas.

D. Daños económicos

En cuanto a los daños económicos, debemos destacar que estos tienen en cuenta tanto el daño emergente como el lucro cesante. Debido a que estos dos conceptos no son demasiado conocidos, vamos a dar una definición y aproximación hacia ambos para que puedas entender mejor tus derechos a la hora de reclamar.

El daño emergente es el valor o precio que tiene un bien material que ha sufrido algún tipo de daño o deterioro. En el caso de un accidente de tráfico, el causante de los hechos deberá responder económicamente de todos los bienes de la víctima que haya destruido o deteriorado.

Cabe señalar que el baremo de Indemnización publicado en el BOE en 2017 tiene en cuenta el lucro cesante, es decir, el daño patrimonial que se produce sobre la víctima del accidente o sus familiares cercanos debido a dicho accidente. De esta manera, en la indemnización por daños económicos, a partir de este momento sí se tiene en cuenta la pérdida de ganancias o utilidad económica que sufra el afectado.

Por tanto, si debido a los daños físicos y psicológicos la capacidad económica del afectado o la afectada se ve mermada o no se mantiene como debiera, esto podría incluirse en caso de que se pida una indemnización.

Un ejemplo puede ser la reclamación que interpondría una persona autónoma que sufriera un accidente y esto le impidiera ir a trabajar y, por tanto, ganar dinero. Esta cuantía podría ser perfectamente reclamada por el afectado en cuestión.

2.2.2.-LOS PLAZOS PARA RECLAMAR LA INDEMNIZACIÓN SON MUY IMPORTANTES.

Si has sufrido un accidente de tránsito y estás pensando en pedir una indemnización, debes tener en cuenta que existe un plazo máximo para hacerlo. Por ello, lo ideal es que cuentes con asesoramiento profesional en el que seas informado acerca del tiempo de que dispones.

No serás el primero ni el último que pierde su derecho a reclamar por estar fuera del plazo estipulado. Por ello, hemos querido dejar un pequeño hueco en este artículo para hacer referencia a los plazos.

Se puede denunciar por la vía civil en el plazo de un año.

CAPÍTULO 3.- CONSTITUCIONALIDAD DEL BAREMO

3.1.- CUESTIONES CONSTITUCIONALES

La primera reacción de los Tribunales ante la obligada aplicación del baremo, fue negativa. Ya que, limitaba la libre apreciación por parte de los Juzgadores.

Hay que pensar que lo único que los jueces tienen que hacer con este baremo es encajarlo en el supuesto que corresponda y dictar la indemnización que merezca según las tablas.

La sala 1ª del Tribunal Supremo en *STS 26.3.1991* llegó a decir que el baremo no era vinculante y que los Tribunales inferiores en caso de que no lo aplicarán, ellos no iban a entrar a corregir esa sentencia. Y en este momento es donde se dio el conocido "acto de rebeldía ante el legislador".

La sala 3ª del Tribunal Supremo el cual no está obligado a aplicar el baremo, porque esta Sala en el ámbito de la circulación sólo conoce cuando hay reclamación contra la Administración pública por parte del conductor, y no cuando el conductor crea riesgos a terceros. Como ya hemos visto, el baremo fuera del ámbito de la circulación se utiliza a modo de orientador, esta Sala 3ª así lo hace cuando la Administración viene recurriendo que los Tribunales inferiores establecen cuantías demasiado elevadas.

Por tanto hecha esta pequeña introducción vamos abordar **las cuestiones constitucionales que se plantean siempre por excelencia:**

1. El principio de igualdad, del artículo 14 de la Constitución Española. Se dice que el baremo implica un trato desigual y un trato discordante entre las propias víctimas de accidentes. Solo le aplica el baremo a los accidentes de tránsito, pero no al caso de los aéreos, y la misma lesión tendría trato indemnizatorio diferente, lo que crea desigualdad.
2. El derecho a la vida a la integridad física, artículo 15 de la Constitución Española. Estos derechos exigen el máximo nivel de protección por parte del legislador y el baremo no llega a ese nivel si no que, al limitar la compensación por el daño que se ha sufrido la víctima, la desprotege en estos derechos.
3. El baremo restringe las facultades jurisdiccionales de los Tribunales y el derecho a obtener una respuesta plena y fundada, y con el baremo los ciudadanos la respuesta que reciben únicamente es lo establecido en éste último.

Como podemos ver estas son las cuestiones que más se plantean a lo largo del tiempo en los Tribunales.

3.2.- ¿EXISTE ALGÚN TIPO DE TRATO DESIGUAL EN LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO EN COMPARACIÓN CON LAS VÍCTIMAS DE OTRO TIPO DE ACCIDENTES?

Al parecer sí y ya han sido varios los argumentos que se han presentado para defender ese trato desigual.

Hay una alta siniestralidad en los accidente de tráfico, permite entender que el legislador puede establecer un régimen diferente, pero la alta siniestralidad no quiere decir que la actividad de la conducción sea más peligrosa que otras, entonces al no tener ese respaldo, bien podría ser esta un argumento vacío de contenido.

Si hablamos de la naturaleza de los daños, la muerte sería igual en un accidente que en otro por tanto caeríamos en otro absurdo.

En cuanto a la homogeneidad que se derivan de los daños de accidentes de tráfico, tampoco podría darse ya que el baremo valora las lesiones según sean de un tipo u otro.

Respecto a la existencia del seguro obligatoria, no es una cosa que se les exija tener contratados solo a los conductores de vehículos a motor, si no que hay muchos tipos de seguros que tienen otras víctimas, y que tienen el mismo carácter obligatorio.

Hay una clara necesidad de armonizar el Derecho entre los Estados Miembros de la UE. Decir que el Derecho Comunitario solo obliga a establecer unas cantidades mínimas y la cobertura de un seguro obligatorio. Por lo que en el resto de países de la UE no existe este baremo, el baremo de indemnizaciones sólo lo tenemos en España.

-FUNCION DE SOCIALIZACIÓN

A raíz de lo que estamos hablando, todos y cada uno de estos factores ha motivado que el legislador opte por un *sistema de socialización*, de los daños derivados de accidentes de tráfico. Para ello hemos de entender esto en dos sentidos:

1. En primer lugar, que el coste de los daños se reparte entre los dos conductores por el Seguro Obligatorio. Esto es cierto en parte, porque las primas dependen del grupo de riesgo a que pertenezca y del historial de la siniestralidad.
2. En segundo lugar se puede establecer un sistema indemnizatorio que establezca topes a estas indemnizaciones, es decir, algún tipo de baremo que no cubra todo los daños. Ahora bien, usualmente, la socialización parte de que los daños sean cubiertos por la sociedad en su conjunto, como es la Seguridad Social o el Fondo de Compensación, no se refiere a la victima que es quien sufre el daño y resulta infracompensada.

Según el Tribunal Constitucional, sólo tiene sentido cuando el sistema de responsabilidad no se basa en la culpa del conductor. Si el conductor es culpable del accidente (culpa relevante y jurídicamente declarada, así es como la califica el TC), no tendría fundamento que la victima cargue con una parte de los daños. Por esto, y de este modo, se resucitaría el sistema de reparación integral del daño.

Aunque el art. 1.1 de la Ley prevé la responsabilidad objetiva, cuando la culpa es del conductor no valdrá una parte del baremo. Lo que supondrá que los Tribunales deberán preocuparse de analizar si en el caso concreto había o no culpa del conductor, eliminándose por tanto, las ventajas de la responsabilidad objetiva en términos de mas fácil y segura aplicación de los Tribunales.

El que no se pueda utilizar el baremo en los casos de culpa sólo supone en realidad, que no se aplica la Tabla 5 B (Factores de corrección de indemnizaciones por incapacidad temporal). No extiende este pronunciamiento a los preceptos que están conectados con el impugnado, como permite el 39 LOTC. La inconstitucionalidad de esta Tabla V B se basará por tanto en el artículo 9.3 de la Constitución Española, que establece la interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos. No hay ningún criterio no arbitrario, según el TC, que permite restringir la compensación integral en los casos de culpa del conductor.

Finalmente el Tribunal Constitucional dio que sería conveniente que el legislador modificara el baremo, lo que resulta un poco chocante con las alegaciones que ya ha hecho anteriormente, y a su vez además, es algo muy imprevisible en un futuro próximo.

En conclusión fue una sentencia STS 29.06.2000 desafortunada por sus argumentos y por sus efectos. Porque no clarifica sino que crea confusión entre un sistema de responsabilidad no basada en la culpa y la culpa relevante del conductor, así como tampoco se pronuncia sobre qué sucederá si se presentara una cuestión de inconstitucionalidad contra la Tabla.

Es más las cuestiones de esta STS 29.06.2000 no fueron solo estas que hemos presentado, a continuación se va a proceder a un estudio profundizado de la misma.

3.3.-SENTENCIA 29.6.2000 COMENTARIO A LA MERITADA SENTENCIA, CONSTITUCIONALIDAD Y RESOLUCION DEL BAREMO DE INDEMNIZACIONES

3.3.1.-COMENTARIOS A LA SENTENCIA DEL TS DE 29.JUNIO.2000 SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL DE LOS CENTROS DOCENTES

Antes de entrar en algunas cuestiones de interés, hay que resaltar dos puntos la fecha 12 de Noviembre de 1990 que es cuando se produjo el accidente y la fecha de determinación del fallecimiento de la menor que fue el día 30 del mismo mes, ambos extremos resultan condición sine quanon para la resolución del caso.

Dicho esto la primera cuestión es la jurisdicción competente para conocer de este caso, cuestión que se debate como primera en el Recurso de Casación planteado, teniendo presente que la demanda se presentó de manera conjunta contra tres docentes de un colegio público, la directora del mismo, una compañía de seguros y el ministerio de educación. Pero el punto clave para resolver esta cuestión reside en que se aplica la legislación vigente en la fecha que se produjo el suceso por razones de

seguridad jurídica. Es más los problemas que han ido surgiendo respecto a la jurisdicción competente cuando la Administración es codemandada, han surgido por la falta de unidad en el orden jurisdiccional que debía de conocer en materia de responsabilidad extracontractual, y cada uno de los órdenes que han intervenido han utilizado argumentos muy dispares para defender sus argumentos. Y esto lo reconoce así el propio Tribunal supremo haciéndose una curiosa autocrítica al decir *"que la presencia de dudas sobre la concreción del orden jurisdiccional correspondiente para substanciar las reclamaciones en contra de la Administración, han sido propiciadas muchas veces por los Tribunales, con la argumentación de que no existe una clara delimitación en este espacio"*.

Pero en el caso que nos ocupa es claro que el orden jurisdiccional competente para el conocimiento del litigio es el del civil, como expresa el Tribunal Supremo en su doctrina cuando afirma que la más correcta interpretación del asunto es por el artículo 1903.5 y no en general de todo el art.1903 como parece obvio, ya que no es otra cosa que el Estado responde por los daños causados por sus funcionarios siempre que ellos actúen dentro del ámbito que les es propio. Y esto lo reitera al decir que *"la jurisdicción civil en este caso viene determinada tanto por la naturaleza meramente civil de la acción como por lo dispuesto en los artículos 40 y 41 de la ya derogada LRJAE de 26 de Julio del año 1957, pero vigente en la fecha del suceso originador de este pleito"*.

Por otro lado ya es sabido en materia de Responsabilidad Patrimonial del Estado, y a raíz de la nueva legislación, se han introducido profundas modificaciones que han alterado el régimen de responsabilidad por parte del Estado. En concreto tal y como argumenta el Tribunal Supremo en nuestro caso, la normativa aplicable actualmente en este tema, aparte de las disposiciones aprobados por las respectivas Comunidades Autónomas, es la que contiene el art.2 apartado e) de la Ley 29/1998 de 13 de Julio, que regula la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, que determina su competencia para conocer de las cuestiones que se suscitan sobre la Responsabilidad Patrimonial de la Administración, así como, la inicial con los art.139 y ss. de la Ley 30/1992, y por último el tratado de la Comunidad Europea que evidencia un cambio del programa competencial, con la tendencia en la nueva legislación de concretar las reclamaciones en contra de la Administración en la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Una vez que hemos determinado cuál es el órgano jurisdiccional competente, vamos hacer una pausa breve para estudiar la normativa que dicho órgano aplica, advirtiendo que se ha puesto de relieve la fecha en la que ocurrieron los hechos, entre otras cosas, por las distintas modificaciones legislativas que ha habido sobre el tema, y que afectan a esta materia de responsabilidad de centros docentes.

En este caso que estamos analizando, el Tribunal Supremo ha aplicado la legislación civil, en concreto el art.1902 y el párrafo 5 del art.1903, pero que dicho apartado se derogó dos meses después de que ocurriesen los hechos.

Sin embargo si los hechos se hubieran producido tan sólo dos meses después, la legislación aplicable tendría que haber sido la administrativa.

Esto tiene especial transcendencia en relación con la responsabilidad de los profesores, cuestión en torno a la cual gira el tercer motivo del recurso ya que, fueron

codemandados y condenados solidariamente a los tres profesores con el resto de los demandados.

A diferencia del antiguo apartado 5) del art.1903 del CC, el actual, atribuye la responsabilidad a los titulares de los centros docentes al señalar que las personas o entidades que sean titulares de un centro docente, responderán de los daños y de los perjuicios que se causen a sus alumnos menores de edad durante los periodos en que tengan que estar bajo su vigilancia.

En el caso que ocupa vamos a ver ahora que hechos son los que le sirven al Tribunal Supremo para condenar a los profesores y calificar su culpa de levísima y exonerar a la directora.

Pero la valoración que hace el TS plantea algunas dudas. Dice que al ser tanto el número de menores que iba a la excursión y el poco número de responsables docentes, les da que pensar que hay una falta de diligencia previsor.

Y HASTA AQUÍ ESTE PEQUEÑO COMENTARIO ACERCA DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DENTRO DE LA SENTENCIA DEL TS QUE RESUELVE SOBRE LA CONSTITUCIONALIDAD DEL BAREMO, Y QUE ME PARECIÓ INTERESANTE INSESTAR DENTRO DE ESTE CAPITULO COMO ES COMENTARIO A LA MERITADA SENTENCIA.

3.3.2.-SENTENCIA DE 29/JUNIO/2000 DEL TRIBUNAL SUPREMO

El Tribunal Constitucional acaba de resolver las diez cuestiones de inconstitucionalidad acumuladas contra el sistema de valoración de daños corporales de Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor.

La Sentencia que ahora nos ocupa, cuyo ponente es el Magistrado Don Pablo García Manzano estima parcialmente ocho cuestiones, y en su virtud declara inconstitucionales y nulos el inciso final *"y corregido conforme a los factores que expresa la propia tabla del apartado c) del criterio segundo (explicación del sistema), así como el total del contenido del apartado letra b) factores de corrección, de la Tabla V, ambos del anexo que contiene el sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación."*

-Argumentos:

Tras exponer su fundamento jurídico 4º toda duda acerca del carácter vinculante del baremo, excepto en los supuestos de delito doloso, desestiman los argumentos de inconstitucionalidad basados en la infracción del derecho a la vida y a la integridad física, art.15 CE, y en la limitación de la función jurisdiccional atribuida a los Jueces y Tribunales, art.117.3 CE.

Los argumentos tenidos en cuenta para sostener el juicio parcial de inconstitucionalidad son los de vulneración del derecho a la tutela judicial efectiva, art.14 CE, entre los estimados o los decaídos, dado que el fundamento jurídico 10º parece referirse al art. 9.3 como un umbral de exigencia de igualdad inferior, dentro de

la misma categoría, *"al que cabe recurrir cuando la norma enjuiciada no produzca esa imprescindible diversidad de trato entre los ciudadanos..."* la medida legislativa podrá en su caso, ser contraria al principio de interdicción de la arbitrariedad art.9.3.

-Interdicción de la Arbitrariedad:

Hemos hablado de la arbitrariedad, como una condición necesaria para la concreción del valor superior de la justicia, resulta que algunas diferencias de régimen jurídico introducidas por el legislador en 1995 si son contrarias al ordenamiento constitucional, según argumentan los jueces proponentes, por haber creado *"sin justificación objetiva alguna, un estatuto de excepción para los daños corporales ocasionados por la conducción de vehículos a motor que perjudica a las víctimas y favorece a los conductores negligentes, permitiendo en ciertos supuestos, por un lado un enriquecimiento injustificado y por todo, injustas pérdidas parciales de ganancias como consecuencia de la restricción legal en el resarcimiento del lucro cesante. En definitiva el sistema articulado por el legislador es arbitrario, se alega, porque el sacrificio de los derechos de las víctimas carece de causa objetiva de justificación, no obedeciendo a ningún interés colectivo e injusto desde el punto de vista de sus resultados"* fundamento jurídico 12º.

-Aplicación Restringida:

No obstante, resulta chocante lo exiguo del uso hecho del argumento por parte del Tribunal, que coarta su ámbito de aplicación hasta límites que son difíciles de comprender.

La sentencia no encuentra el baremo contrario a la Constitución en su conjunto como "régimen jurídico diferenciado del derecho común de la responsabilidad civil extracontractual", sino tan sólo algunos "subsistemas dentro de su regulación".

Un primer límite consiste en concentrar el juicio de constitucionalidad basado en la interdicción de la arbitrariedad en los factores de corrección de las indemnizaciones básicas por incapacidad temporal, del apartado B) de la Tabla V del sistema.

El razonamiento del Tribunal analiza exclusivamente los mencionados factores de corrección, con especial cuidado en ignorar a toda costa el hecho de que el funcionamiento de dicha Tabla apartado b) es exactamente idéntico al de las tablas II y VI para los supuestos de muerte y lesiones graves, respectivamente. En los tres casos se puede incrementar la indemnización básica entre un 10 y un 75% en función de los ingresos netos anuales por rentas de trabajo de la víctima, segregados en tramos de 3,6, 10 o más millones de pesetas, a pesar de esto la Sentencia cuida de dejar a un lado su opinión, al sostener en su fundamento decimoséptimo que *"la concreta fórmula utilizada en este punto por el legislador para evaluar los perjuicios económicos vinculados a la incapacidad temporal, no viene regulado por cláusula alguna que permita una mínima ponderación, a efectos de individualizar el daño irrogado, de las circunstancias de diversa índole que pueden influir 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, carácter exclusivo."

No podemos desconocer que los llamados perjuicios económicos, presentan la suficiente entidad e identidad como para integrar y construir un concepto indemnizatorio propio. Sin embargo, y a pesar de su relevancia, el legislador ha decidido regularlos como un simple factor de corrección de la indemnización básica prevista en el apartado A) de la tabla V, privándolos de toda autonomía como específico concepto indemnizatorio, e impidiendo que puedan ser objeto de la necesaria individualización y de un resarcimiento mínimamente aceptable, en comparación con las pérdidas que por tal concepto pueda sufrir un ciudadano medio por cada día de incapacidad para el desempeño de su trabajo o profesión habitual.

-¿Dónde está la diferencia con las tablas II y IV?

La razón parece clara en el fundamento jurídico decimotercero, los jueces proponentes nos la han invocado. En efecto, las dudas de constitucionalidad de los jueces en las cuestiones que ahora decimos, se centran en la arbitrariedad que reprochan a la tabla V del Anexo de la Ley 30/1995, que regula las incapacidades temporales. A ambos aspectos, debemos atender a la hora de determinar si la norma legal cuestionada ha incurrido en la denunciada arbitrariedad, mencionada en el art.9.3 CE.

Resulta un poco inverosímil que en el proceso constitucional incurra en un derroche como el que resultaría si esta omisión en las cuestiones planteadas atase de manos al Tribunal. Para ello sería necesaria una "lectura muy restrictiva del art.39 de la Ley Orgánica de tres de Octubre del TC, *"cuando la sentencia declare la inconstitucionalidad, declarará igualmente la nulidad de los preceptos impugnados, así como en su caso la de aquellos otros de la misma Ley, disposición o acto con fuerza de Ley, disposición o acto, a los que deba extender por conexión o consecuencia"*.

El otro gran dique de contención levantado para evitar que la Sentencia afecte de manera importante al baremo, consiste en limitar la eficacia del argumento de su arbitrariedad a aquellos accidentes en los que solo el causante hubiese incurrido en culpa.

Como se dicta en el fundamento jurídico 15º, la Tabla V carece de individualización de los conocidos perjuicios económicos y ello no produce un resultado arbitrario, cuando se proyecta sobre supuestos en los que el daño personal causado es consecuencia de una responsabilidad civil exigible cuando se utiliza vehículos a motor.

Para establecer esa diferencia de regímenes jurídicos, el Tribunal realiza un detenido análisis de la evolución del Derecho de daños en el último siglo y medio, tras el cual encuentra en el ámbito de la circulación grandes razones en favor de dicha escisión entre el dominio de las reglas de responsabilidad por culpa y objetiva (a la que también llama cuasiobjetiva, por riesgo o peligro).

Estas poderosas razones son las que a la sazón sirvieron de base al máximo interprete de la Constitución para validar el sistema de valoración en su conjunto y centrar su análisis en el accesorio de uno de sus tres subsistemas (factores de corrección temporales) en concreto:

- Alta siniestralidad
- Naturaleza de los daños
- Homogeneidad de los daños
- Aseguramiento obligatorio
- Fondos de garantía
- Necesidad de uniformación con el Derecho de la Unión Europea

En esta lista hay cosas que poco tienen que ver unas con otras, mucho menos con la cuantificación del daño, y que en absoluto son privativas del ámbito de la circulación. La sentencia destaca de entre estos rasgos el de la obligatoriedad del seguro y la socialización de la actividad potencialmente dañosa como características privativas de la responsabilidad del conductor que justifican la necesidad de diferenciar dos regímenes en virtud de la regla de responsabilidad o criterio de imputación de la obligación de indemnizar.

En el fundamento jurídico 15º y 16º, este particular contexto es regido por criterios de responsabilidad cuasiobjetiva, al que hace expresa referencia en el art.1.1 de la meritada Ley, se dice que no cabe en base al art.9.3 formular tacha de inconstitucionalidad oponible al legislador por el hecho de que éste, atendiendo las circunstancias concurrentes que destacan el aseguramiento obligatorio y la socialización de la actividad dañosa, haya establecido criterios objetivados para la reparación del daños, con la consiguiente restricción de sus posibilidades de individualizarse, se configura por ello un sistema de compensación pecuniaria a favor de las víctimas, que se base en el sometimiento de los perjuicios económicos derivados del daño personal, a topes o límites cuantitativos.

Por el contrario cuando concurre culpa exclusiva del conductor causante del accidente, relevante y en su caso judicialmente declarada, ya no cabe acoger tal justificación. En este otro ámbito el presupuesto obligado de partida viene constituido por el hecho de que los bienes lesionados por el acto antijurídico son del máximo rango constitucional, art.15 CE, y que la limitación indemnizatoria establecida por el sistema legal comporta, correlativamente una desprotección de los aludidos bienes de la personalidad.

-Nuevos contenidos a los antiguos conceptos

En este punto se entremezclan de tal modo los papeles del causante, la víctima del accidente y el resto de la sociedad que se hace difícil seguir su curso lógico y deslindarlos se convierte en un importante reto.

La socialización de la actividad potencialmente peligrosa o socialización del riesgo, en breve, suele explicarse en los manuales de Derecho de daños como el proceso según el cual el conjunto de la sociedad soportar la consecuencias dañosas que el accidente causa la víctima. El socializar el riesgo tiene un sentido muy preciso en el Derecho de daños, quiere decir indemnizar a la víctima con cargo a presupuestos generales (los impuestos) o con fondos de garantía constituidos por grupos más o menos amplios identificados con ámbitos de riesgo. Mas claramente, el Tribunal Constitucional habla de socialización para referirse a lo que normalmente suele entenderse que es la desprotección frente al riesgo, es decir, que la víctima no cobre parte del daño que ha sufrido.

Otras de las novedades en terminología que se ha introducido por la Sentencia, tiene que ver con el significado habitualmente atribuido en Derecho de daños al termino objetivo. Dice la Sentencia que en efecto, en ese particular contexto regido por criterios de responsabilidad cuasiobjetiva, no cabe el formular reparo de inconstitucionalidad oponible frente al legislador por el hecho de que éste haya establecido posibilidades de individualización, configurando así un sistema de compensación pecuniaria a las víctimas, que se basa en el sometimiento de los perjuicios económicos derivados del daño personal, a topes o límites cuantitativos, pero si por ejemplo cuando concurre culpa exclusiva del conductor causante. Por ello se dice que en este momento no cabe acoger la justificación porque los bienes lesionados por el acto antijurídico son del máximo rango constitucional, y la limitación indemnizatoria establecida por el sistema legal comporta, de manera correlativa, que se desproteja los aludidos bienes de la personalidad.

-Cuándo y cuánto se indemniza

Creo que la manera más fácil para hacer un estudio de la responsabilidad civil, es mejor separar la reglas relativas a la presente cuestión, Cuándo se indemniza (referentes a la identificación y cuantificación del daño indemnizable) y qué y cuándo de indemniza.

Hacer depender la limitación o baremación del daño, del nivel de diligencia del causante en un sistema de responsabilidad objetiva, es fruto de la confusión entre los conceptos de regla de responsabilidad, o imputación, y daño indemnizable como objeto de esa responsabilidad. Además echa por tierra las ventajas de esta regla frente a la conocida responsabilidad por culpa, que consisten precisamente en la reducción de costes unitarios de aplicación del baremo en la cuantificación de los daños dolosos, lo cual deja al descubierto la confusión de los papeles compensatorios, preventivo y punitivo de las políticas públicas, pretendiendo forzar el alcance de unos para que hagan parte del trabajo que otros mas específicos puedan llevar a cabo con mayor precisión.

-Tutela Judicial efectiva

El fundamento jurídico 20º añade otro nuevo argumento a favor de la inconstitucionalidad del baremo, al que considera un impedimento insuperable para la adecuada individualización del real alcance o extensión del daño, cuando su reparación sea reclamada en el oportuno proceso, por lo que se frustra la legítima pretensión resarcitoria del dañado, al no permitirle acreditar una indemnización por valor superior al que resulte de la estricta aplicación de la referida Tabla V, vulnerándose de tal modo, el derecho a la tutela judicial efectiva que garantiza el art 24.1CE. Quizás lo que no permita sea que el juez la aprecie o repare, pero en principio las partes pueden realizar las mismas probanzas, aunque solo sea para acreditar el nivel de rentas correspondiente en la Tabla ahora declarada inconstitucional.

Prolifera la sensación de que esta vez el art.24 CE si va a corregir los notorios fallos que estropean la bondad de un baremo que sería impecable si se limitase al daño moral y a algunos casos difíciles del patrimonial. Pero esa esperanza se desvanece pronto, porque el fundamento jurídico 21º despacha la cuestión dando por reproducido la modulación del alcance del fallo al tratar la arbitrariedad con un giro un tanto forzado.

-Oportunidad perdida

La esperada sentencia sobre el baremo ha defraudado a quienes esperaban de ella una remoción de los contados errores de una atrevida y rompedora reforma del 1995, que tenía mucho más de bueno.

En lugar de contribuir a la depuración de un novedoso sistema indemnizatorio sin precedentes, el Tribunal Constitucional ha mantenido en él la mayor parte de esos errores, porque el número de casos a los que afecta la Sentencia es realmente reducido, solo las indemnizaciones por día de baja en las que aparece culpa exclusiva del causante. En un escenario de riesgo como el de la circulación paradigma de los accidentes bilaterales, eso equivale a decir que las sesenta paginas de razonamiento constitucional son fuegos artificiales con los que encubrir el hecho de que no se cambia prácticamente nada.

Después de todo nuestro Tribunal Constitucional ha acreditado, durante estos 20 años su capacidad para prever esas consecuencias, por eso parece más razonable o cuando menos consuela, interpretar esa Sentencia como un invitación al inmediato planteamiento de nuevas cuestiones de constitucionalidad contra las tablas II y IV por vulnerar el derecho a la tutela judicial efectiva, como corrección del valor superior de la justicia del art.1.1 CE en la que como bien dice su sumo interprete, cabe un buen baremo de daños personales, sin que exista razón alguna para limitarlo al ámbito de la circulación. Por lo que parece más congruente con lo sostenido en otros trabajos acerca de la conveniencia de reformar la reforma, que quedarse con el recado que se le envía al legislador en el fundamento jurídico 17º.

3.3.3.-ENTREVISTA A FRANCISCO MARÍN CASTÁN MAGISTRADO DE LA SALA PRIMERA DEL TRIBUNAL SUPREMO

Francisco Marín Castán, magistrado de la Sala Primera del Tribunal Supremo, participó ayer en la duodécima edición del congreso de responsabilidad civil que se celebra desde el pasado jueves en el Palacio de Congresos. El juez pronunció una conferencia bajo el título «daños continuados y daños permanentes

A) ¿Cuáles son los principales problemas que se encuentran cuando deben valorar daños?

En mi conferencia he hablado de la prescripción de la acción, esto es, el tiempo que tiene el perjudicado para reclamar una indemnización. En el Código Civil se recoge un período muy corto, de tan sólo un año, pero ahora estamos viendo cómo esta realidad puede cambiar porque a veces hay que esperar incluso a que se valoren los daños, y eso no se puede hacer dentro del plazo.

B) En ocasiones, además, el acusado no puede pagar la indemnización...

Es normal que exista este problema, pero normalmente hay seguros detrás del condenado que pueden responder por él. Si el Estado, por ejemplo, supliera esa insolvencia, podría llegar a darse la situación de que el propio organismo careciera de recursos suficientes.

C) En los últimos días hemos visto discrepancias entre el Supremo y el Constitucional en temas muy relevantes. ¿Es correcta la división de poderes?

Precisamente por estar en el Tribunal Supremo creo que no debo opinar en torno a esta cuestión. Decidir si tiene que haber dos tribunales de tanto peso en España es una decisión política que en su día se recogió en la Constitución y a día de hoy a mi no me cabe más que respetarlo. Cualquier opinión personal en esta materia no sería adecuada.

D) ¿En qué ha cambiado la responsabilidad civil?

Más que cambios se han ido perfilando conceptos que antes quedaban más difusos. Hoy se intenta determinar mucho más cuál ha sido la causa de un hecho y quién es la persona que debe responder. En el pasado se demandaba a varias personas como responsables y podía resultar que se condenara a todas ellas no estando muy clara la intervención de cada uno de los condenados. En este punto, al reforzar la exigencia de culpa que está presente en el Código Civil, se procura afinar más la distribución de las responsabilidades. También se ha evolucionado en la cuantificación de las

indemnizaciones. El Supremo ha examinado el sistema de los baremos y ha ido haciendo interpretaciones en temas como el lucro cesante. Se han interpretado los baremos desde un punto de vista bastante bueno para el denunciante.

E) ¿Es usted partidario de los baremos o de la libertad de cada juez para decidir?

Es delicado pronunciarse en un sentido o en otro. El baremo resuelve muchos problemas porque facilita la igualdad de todos ante la ley. El riesgo de que sea el juez el que tome la decisión según su criterio puede hacer que se resienta la seguridad jurídica por dar lugar a resoluciones muy dispares, incluso dentro de una misma zona geográfica. En los ochenta había muchas diferencias de indemnizaciones según la persona que había muerto en un accidente de tráfico lo hubiera hecho en Cataluña o en Andalucía. Esa situación no era deseable, pero si la libertad del juez es absoluta, puede haber muchas diferencias y no todos seríamos iguales ante la ley.

CONCLUSIONES

La responsabilidad civil en materia de accidentes de tráfico es muy amplia, su estudio está basado en miles de preceptos en los que hay un denominador común las indemnizaciones y los artículos 1902 y 1903 del Código Civil. De los que se desglosa que hay una obligación de reparar un daño que se ha causado ya sea por culpa o negligencia, contractual o extracontractual...fuere como fuere, si se causa daño se está obligado por Ley a repararlo.

Al ser un tema tan amplio, lo correcto fue centrarme en un solo tema de todo lo que se puede abarcar en la responsabilidad civil en materia de tráfico. Mención hago en este punto al tutor y profesor que me ha guiado en este trabajo, con un especial agradecimiento, por su ayuda y guía constante en todo el proceso. Y sobre todo por enseñarme a mejorar en cuanto a forma de trabajar se refiere.

Sin más dilación, y centrándonos ya en el tema que nos incumbe. He podido ver como el nacimiento del baremo ha surtido debido a la necesidad de la sociedad de reparar un daño y que esa reparación tenga unas pautas a seguir y no un libre albedrío como se venía haciendo antes de su llegada.

Los jueces sin embargo sentían más libertad a la hora de poner las indemnizaciones en base a su leal saber y entender. Ante la llegada del baremo, las críticas no se hicieron esperar.

El principal problema de los Jueces en este caso del Tribunal Supremo, es que el tener que acatar este baremo coarta su libertad y su leal saber y entender a la hora de dictaminar una cuantía para la indemnización que corresponda en cada caso. Estos Magistrado dijeron que los jueces de Instancia y Audiencia, que no se sintieran obligados a aplicarlo. Y que si se daba el caso de que algún Juez de Instancia no aplica el baremo y la parte recurre y les llega al supremo, no serían ellos quien corrigiesen eso.

Esto sin duda fue un acto de total rebeldía contra el legislador, y solo fue el comienzo de unas largas críticas hacía el baremo, que muchas todavía hoy, siguen presentes.

Los Magistrados y Jueces alegan que el baremo les coarta la libertad de decisión en base a su leal saber, que tienen por Ley. Según he ido haciendo el estudio y he tenido oportunidad de leer Jurisprudencia, prensa, entrevistas de algunos de los Magistrados... no es si no mi opinión clara a favor del Baremo de indemnizaciones.

En el sentido de que lo veo un punto a favor ya que muchas lesiones en ámbito de tráfico son iguales y por ello deben baremarse (y nunca más acertado) por igual. Al Juez o Magistrado que le corresponde cuantificar esa lesión, solo tendrá que ayudarse de las Tablas y poner lo que viene en cada una. De la otra forma el Juez o Magistrado ponía la cuantía indemnizatoria que a él le parecía correcta, pero lo subjetivo en el ámbito del Derecho no siempre es justo ni correcto, y si hablamos de indemnizar una lesión lo mejor es que ya nos venga dado por una Ley porque entonces estaremos aplicando esa cuantía desde un criterio objetivo y del que no se puede recurrir ya que se indemniza tal y como viene dictado en las Tablas.

Visto lo estudiado, he podido ver que con el baremo las compañías aseguradoras han incrementado sus beneficios. Con la previsión, al alza, de las indemnizaciones a víctimas de accidentes se justificaron en gran medida la subida de los precios. Finalmente nos encontramos con que el nuevo baremo aumenta las indemnizaciones para unos pocos, los casos más graves: accidentes con fallecidos o lesiones graves. En cambio, para la mayoría de los siniestros, que ocasionan daños leves, se han reducido las indemnizaciones. El baremo ha supuesto un retroceso en muchos aspectos.

Por tanto, a la larga se reducirán las personas susceptibles de obtener las indemnizaciones que mejora el baremo: grandes lesionados y familiares de fallecidos. Por contra, los lesionados leves -la mayoría- que ven cómo sus indemnizaciones han bajado no encuentran incentivos para *pelear* con la aseguradora en los tribunales, y en muchos casos aceptarán lo poco que les ofrezcan. Así las cosas, todo nos hace pensar que el sector asegurador ha conseguido su mejor baza con el nuevo baremo de indemnizaciones por accidente.

Vemos que el baremo tiene aspectos muy buenos en el sentido de que no va a ser el Juez quien te diga según su entender lo que te corresponde, sino que esa cuantía se va a fijar dentro de unos parámetros que ya vienen establecidos, pero esto mismo tiene sus contras. En ocasiones no es suficiente o realmente la lesión que se sufre le correspondería mayor indemnización ya sea por la edad de la persona, la situación personal, labora...etc.

Pero sin duda puedo concluir exponiendo que estoy a favor de la práctica y el uso del baremo, ya que en Derecho, cuanto más objetiva sea toda resolución, más justo será a la vista de las partes.

BIBLIOGRAFÍA

BUSTOS PUECHE, José Enrique, "Derecho Civil I, Teoría de la Obligación, Responsabilidad Extracontractual y Contratos en Particular". 3º ed. Madrid: Dykinson.

NOTICIAS JURIDICAS, el nuevo baremo de indemnizaciones. Sistema de valoración de los daños causados por accidentes de circulación. 23/02/2016 12:00:26, PATRICIA ESTEBAN/ACCIDENTESDETRAFICO

Ref:<http://noticias.juridicas.com/actualidad/noticias/10896-el-nuevo-baremo-de-indemnizaciones-sistema-de-valoracion-de-los-danos-causados-por-accidentes-de-circulacion/>

NOTICIAS JURIDICAS, 1 de enero, entra en vigor el nuevo baremo de indemnizaciones por accidentes de tráfico (Ley 35/2015). 02/01/2016 11:20:40 PATRICIA ESTEBAN/ACCIDENTES DE TRAFICO

Ref:<http://noticias.juridicas.com/actualidad/noticias/10762-1-de-enero:-entra-en-vigor-el-nuevo-baremo-de-indemnizaciones-por-accidentes-de-traffic-ley-35-2015/>

ACTUALIZACION DEL BAREMO PARA 2017, 19 de enero 2017, Marta López.

Ref: <https://blog.sepin.es/2017/10/actualizacion-del-baremo-de-traffic-para-2017/>

COMENTARIO A LA SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO DE 29 JUNIO DE 2000. LA RESPONSABILIDAD CIVIL DE LOS CENTROS DOCENTES. Boletín de la facultad de Derecho, núm 16.2000.

Ref: <http://e-spacio.uned.es/fez/eserv/bibliuned:BFD-2000-16-F92F1FFA/PDF>

STS 27.3.2003 (RTC 2003/64)

STS, 3ª, 20.12.2004 (RJ 2005/1734)

STS, 1ª, 10.2.2006 (RJ 2006/674)

STS, 4ª, 17.7.2007 (JUR 2007/324859)

SAP Murcia, 30.4.2008 (AC 2009/1110)

STS, 1ª, 9.12.2008 (RJ 2008/6976)

STS, 1ª, 14.11.2012 (RJ 2012/10433)

STS, 1ª, 18.6.2013 (JUR 2013/213905)

STS, 29.6.2000 (RTC 2000/181) Del Tribunal Supremo, *Constitucionalidad del Baremo*.

Entrevista a FRANCISCO MARÍN CASTÁN Magistrado de la Sala Primera del Tribunal Supremo, El Diario Independiente de Asturias. «La existencia de un baremo facilita que todos seamos iguales ante la ley» 05:01H. R. García.

El DERECHO.COM, *Cuestiones Controvertidas de la Reforma del Baremo por Accidentes de Tráfico*. Álvaro Taitai Vicente, abogado y socio director de Defentis. 24.08.2017.

Ref:http://www.elderecho.com/tribuna/civil/cuestiones-reforma-Baremo-accidentes-traffic_11_1127305002.html

STC DE 29/06/00, sobre el baremo. Jesus Pintos Ager.

Ref: <http://www.raco.cat/index.php/InDret/article/viewFile/120123/162163>

