

EN PORTADA

**Javier López y García de la Serrana // SECRETARIO GENERAL
DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE ABOGADOS ESPECIALIZADOS EN RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGURO**

«Debería regularse claramente la valoración del daño patrimonial, ya sea daño emergente o lucro cesante»

«La Responsabilidad por los accidentes y la existencia de víctimas se suele descargar exclusivamente sobre los conductores, pero no siempre es así»

TRIBUNA DEL DERECHO

La adecuación del proceso civil y penal o la necesidad de un nuevo baremo para el cálculo de las indemnizaciones, son algunos de los temas tratados en la entrevista.

Tribuna del Derecho.: Respecto a la regulación y aplicación práctica por parte de los Juzgados de las indemnizaciones de Responsabilidad civil en el ámbito de los accidentes de tráfico, ¿Considera que asistimos a un proceso de progresiva objetivización de la responsabilidad?

Javier López y García de la Serrana: Efectivamente, desde hace tiempo nuestra Jurisprudencia reconoce que en materia de responsabilidad civil por accidentes de circulación, sobre todo en lo se refiere a los daños personales, se está produciendo una objetivización de la responsabilidad, o mejor dicho de la culpa. En este sentido, la carga de la prueba que pesa sobre el lesionado, en su posición de parte actora, tiene como objetivo, fundamentalmente acreditar la existencia de una relación de causalidad entre la actuación imprudente del conductor responsable y el resultado dañoso sufrido por aquel. Con esto acudimos a la llamada objetivación de la culpa, en cuanto no va ser tan necesario probar la existencia de culpa en la actuación del responsable, como probar el nexo causal entre su actuación y los daños sufridos por el perjudicado.

No obstante, también destaca con interés nuestra Jurisprudencia, la obligación del perjudicado de probar la existencia, al menos, de un mínimo de culpa por parte del conductor denunciado o demandado, en el sentido de demostrar que su actuación no fue diligente, y ello en aras a evitar que el seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación, pueda convertirse en un seguro universal, donde para conseguir una indemnización baste con justificar los daños sufridos por el perjudicado y sin que sea necesario acreditar la



«Nuestra Jurisprudencia, destaca la obligación del perjudicado de probar la existencia, al menos, de un mínimo de culpa por parte del conductor, denunciado o demandado»

actuación imprudente del mismo.

T.D.: ¿Cree que existe una adecuada coordinación de la responsabilidad civil en relación con la penal en esta materia?

J.L.G.S.: Entiendo que efectivamente existe una adecuada coordinación de la responsabilidad civil en relación con la penal en materia de accidentes de tráfico, puesto que tal responsabilidad civil podrá dilucidarse en el proceso penal, facultándose al Juez de esta jurisdicción para que pueda manifestarse sobre la indemnización que por este concepto pueda corresponder a la víctima, a no ser que ésta haya procedido a reservarse las acciones civiles para ejercitarlas en un procedimiento civil posterior o bien haya optado por renunciar a la misma. De este modo si la víctima prefirió reservar la acción civil para ejercitarla en un proceso posterior, lo único que cambia es la jurisdicción competente, pero no la normativa aplicable, que seguirá encontrando su cauce en el artículo 1 de la Ley sobre Responsabilidad Civil

y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor. Ahora bien, si se opta por el procedimiento penal y este concluye con una sentencia absolutoria, la inocencia del reo en el terreno penal no significa necesariamente la inexistencia de responsabilidad civil, pero el perjudicado sólo podrá ver satisfecha su pretensión resarcitoria por medio de un juicio civil posterior.

T.D.: ¿Qué consecuencias puede tener la conformidad pactada con el Ministerio Fiscal para la indemnización de la responsabilidad civil (en el caso de que no se haya optado por un proceso civil independiente)?

J.L.G.S.: Tal situación, en principio, no debe tener consecuencias ni negativas ni positivas en cuanto a la indemnización de la responsabilidad civil.

Si hablamos de la conformidad en el procedimiento abreviado, con respecto a la víctima en nada afecta la existencia de conformidad por parte del acusado, puede ser incluso hasta más ventajoso para la misma ya que podría recibir dicha indem-

nización con más premura. Con respecto al responsable civil, bien directo bien subsidiario, se podría plantear el supuesto de que cuando el acusado presta su conformidad, si no está de acuerdo con la responsabilidad civil, el juicio continuará para fijar la responsabilidad civil de todos, incluida la del acusado y por tanto cabe la discusión sobre cualquier extremo de dicha responsabilidad civil, pero dicho obligado civil tendría limitadas sus pretensiones sin que pueda alegar nada al respecto a la tipificación y la pena impuesta, por lo que realmente en la práctica es difícil que se llegue a una conformidad cuando no se está de acuerdo con la responsabilidad civil, siendo necesario en estos casos celebrar el juicio en su conjunto.

T.D.: ¿Considera necesario que se actualice el baremo de indemnizaciones para las víctimas de tráfico?

J.L.G.S.: Debo responder con un sí rotundo. Después de los más de doce años que han transcurrido desde su entrada en vigor, hay muchos extremos del Sistema de Valoración aprobado por la Ley 30/95 que deberían aclararse e incluso rectificarse. Pero sobre todo debería regularse claramente la valoración del daño patrimonial, ya sea daño emergente o lucro cesante. Y es que la STS 181/2000 declaró la inconstitucionalidad del apartado B) de la tabla V del Anexo de la LRCSCVM (factor de corrección por perjuicios económicos en incapacidades transitorias), pero sin embargo, a juicio de muchos autores (Mariano Medina, Xiol Ríos...) resulta evidente que, salvadas las diferencias notables que existen en cuanto a la posibilidad de prueba del lucro cesante en unos y en otros supuestos (pues no es la misma la prueba del lucro cesante ya producido que la del futuro), y la distinta condición de los perjudicados, el factor de corrección por perjuicios económicos tiene el mismo carácter en todas las ta-

blas, por lo que no cabe duda de que los argumentos que el Tribunal Constitucional utiliza respecto de la Tabla V son aplicables también al lucro cesante en caso de fallecimiento y lesiones permanentes. Parece por tanto indispensable una modificación del Sistema de valoración del daño para las víctimas de accidentes de circulación, para que se regule el lucro cesante partiendo de principios idénticos respecto al fallecimiento, lesiones permanentes o lesiones temporales, fundándose inexcusablemente en el principio de total indemnidad de la víctima.

T.D.: ¿Qué valoración realiza del nuevo Reglamento de conductores?

J.L.G.S.: El Real Decreto 64/2008, de 25 de enero, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, viene a establecer una serie de modificaciones habida cuenta del incremento de la siniestralidad de los ciclomotores y motocicletas que se viene produciendo en los últimos años. Así, se ha procedido a la modificación del artículo 12 en el sentido de elevar la edad a la cual se puede obtener la licencia para conducir ciclomotores, pasando a ser de 14 a 15 años, y para el transporte de pasajeros en los mismos, el titular de la licencia habrá de tener cumplidos los 18 años. Para la conducción de motocicletas de mayor potencia, se exige una experiencia previa en la conducción de motocicletas de menor potencia, estableciéndose asimismo la superación obligatoria de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos previstas para la obtención de cada clase de permiso. Entiendo que esta reciente reforma pretende evitar la alta siniestralidad en este sector de usuarios, por lo tanto veo adecuada esta reforma siempre que vaya unida a otras actuaciones por parte de la Administración Pública, como pueda ser el cambio de las vallas antisalidas antiguas por las nuevas que llevan protección hasta el suelo.

Y es que la responsabilidad por los accidentes y la existencia de víctimas se suele descargar exclusivamente sobre los conductores, pero no siempre es así, pues el mal estado de las vías públicas también tiene su parte de responsabilidad en que haya más víctimas o en que las lesiones de las mismas sean más graves. □