

**“EL OBJETIVO DE ALSA,
LIDERAR LA MOVILIDAD
DE ANDALUCÍA, CON
SERVICIO, TECNOLOGÍA,
CALIDAD, SEGURIDAD,
CERCANÍA Y TALENTO.”**

Valeriano Díaz Revilla

Director de ALSA Zona Mediterránea

LA CLAVE

Compensación de daños derivados de conductas anticompetitivas: cartel de camiones y cartel de coches

DE ACTUALIDAD

Planes de igualdad en las empresas

INVERTIR EN LA EMPRESA

Regulación y problemática en materia de subvenciones públicas

A TENER EN CUENTA

Directiva “Whistleblower” o cómo proteger a los usuarios de canales de denuncias



hispacolex

BUFETE JURÍDICO

**Más de 30 años dedicados
a la empresa andaluza**



Granada / Málaga / Jaén



hispacolex.com

Sumario



- 3 CARTA DEL DIRECTOR**
¿Cuál es el valor de ser diferentes?
- 4 LA CLAVE**
Compensación de daños derivados de conductas anticompetitivas: cartel de camiones y cártel de coches
- 5 DE ACTUALIDAD**
Planes de igualdad en las empresas
- 6 ENTREVISTA**
Valeriano Díaz Revilla
Director de ALSA Zona Mediterránea
- 8 INVERTIR EN LA EMPRESA**
Regulación y problemática en materia de subvenciones públicas
- 9 A TENER EN CUENTA**
Directiva "Whistleblower" o cómo proteger a los usuarios de canales de denuncias
- 10 EL ABOGADO RESPONDE**
La cláusula Van Halen o cómo verificar el cumplimiento íntegro de los contratos
- 11 NOTICIAS HISPACOLEX**
El director de HispaColex renueva por 4 años en la Comisión ministerial del Baremo de Accidentes



“¿Cuál es el valor de ser diferentes?”

Llevamos muchos años transmitiendo a nuestros clientes que en HispaColex tenemos una forma diferente de entender la abogacía, ejerciendo el asesoramiento preventivo con rapidez, transparencia y trabajo en equipo. Detrás de este mensaje subyace el pensamiento de que “ser diferentes es apostar por hacer las cosas de otra manera y no quedarse en el intento, demostrar que innovar no sólo es posible, sino necesario”.

Diferenciarse no es fácil porque exige un ejercicio diario de superación, de mejora en nuestro trabajo, de ilusión en alcanzar metas por muy adversas que sean las circunstancias de nuestro entorno. No hay inalcanzables. A todo se puede, a todo se llega. Sólo hay que saber adaptarse con coherencia a las inclemencias del tiempo que nos toca vivir y, nunca, por dificultades que se vuelvan las cosas, olvidar nuestros principios para mantener vivas nuestras diferencias.

Porque si en algo somos iguales, es en que todos queremos ser diferentes. Por ello, cuando los clientes necesitan los servicios de abogados de empresas y se preguntan cómo elegir entre tantos que, a primera vista, parecen iguales, hay una clave que puede ser determinante en su decisión y es justamente esto, valorar cómo practican sus elementos diferenciadores.

¿Qué es un abogado de empresas? Pues un arquitecto de empresas viables, y así nos presentamos, pues eso es justo lo que quiero transmitir, que nos dedicamos a construir empresas



Javier López y García de la Serrana.
Socio-Fundador HispaColex Bufete Jurídico.

ayudando a su viabilidad. Ser capaz de que nuestra comunicación genere una emoción provoca una diferenciación con los demás.

“Diferenciarse no es fácil porque exige un ejercicio diario de superación, de mejora en nuestro trabajo, de ilusión en alcanzar metas por muy adversas que sean las circunstancias de nuestro entorno.”

A veces no sabemos poner en valor nuestra profesión, por ejemplo muchos coach no saben diferenciarse del resto en un mercado tan saturado como el suyo, solo aquel que se presenta de una manera diferente -por ejemplo como ingeniero de comunicación persuasiva- establece un elemento

diferenciador que hace que se fijen en él por su seguridad en lo que hace.

Eso sirve para cualquier profesión, saber comunicar es la clave de la diferenciación y por tanto del éxito, unido claro está a un buen producto como el nuestro. Y a esta labor seguiremos dedicando nuestro esfuerzo, comunicando quienes somos, qué podemos ofrecerte y cómo defendemos tu tranquilidad.

hispacolex

BUFETE JURÍDICO



Despacho socio de

HISPAJURIS

EDITA: HISPACOLEX Servicios Jurídicos S.L.P.
Trajano nº8-1ª Planta-18002 Granada. Teléf.: 958 200 335
e-mail: info@hispacolex.com - hispacolex.com
DIRECTOR: Javier López y García de la Serrana
COORDINADORA: Elena Noguera Ocaña
FOTOGRAFÍA DE LA ENTREVISTA: ALSA
DISEÑO E IMPRESIÓN: Aeroprint Producciones S.L.
DEP. LEGAL: 1023/2006

Compensación de daños derivados de conductas anticompetitivas: cártel de camiones y cártel de coches

Marian Cruz Gámez
Socio-Abogada/Economista
Dpto. Derecho Civil - Mercantil
HispaColex Bufete Jurídico

Compensación de daños derivados de conductas anticompetitivas: cártel de camiones y cártel de coches.

El 19 de julio de 2016 la Comisión Europea dictó Decisión por la que se sancionaba por una infracción única y continuada del art. 101 TFUE a varias entidades fabricantes de camiones (MAN, Daimler, Iveco, Volvo/Renault y DAF).

En mayo de 2018, HispaColex Bufete Jurídico presentó sus primeras demandas en reclamación de los daños y perjuicios derivados de la infracción del derecho de defensa de la competencia en el denominado como “Cártel de los Camiones”. A día de hoy, Hispacolēx representa a numerosas sociedades y autónomos, que adquirieron más de 442 camiones entre 1997 y 2011.

El panorama jurisprudencial ha ido evolucionando desde las primeras demandas presentadas en los juzgados de todo el territorio español, de modo que desde principios del año 2020 el porcentaje de sentencias estimatorias en instancia y apelación, es muy elevado.

Sin embargo, el principal obstáculo con el que se encuentran los

afectados por el comportamiento antitrust, es el relativo a la cuantificación del daño. Para realizar una estimación aceptable y válida del sobrecoste, ha sido imprescindible contar con un informe pericial robusto y técnicamente fundado, conforme a las exigencias establecidas por el Tribunal Supremo que asumiendo las dificultades consustanciales a la cuantificación del perjuicio causado por los cárteles, entendiendo que ello *“no debe impedir que las víctimas reciban un importe de indemnización adecuado por el perjuicio sufrido sino que justificaría una mayor amplitud del poder de los jueces para estimar el perjuicio.”* Ahora bien, esta mayor discrecionalidad del juzgador no debería dar lugar a soluciones arbitrarias en las que se confunda la “flexibilidad” con soluciones salomónicas sin ningún tipo de justificación.

Actualmente encontramos mucha dispersión en las estimaciones tanto de instancia como de las Audiencias en cuanto a la valoración de los informes periciales y la cuantificación del daño, a la espera de que se pronuncie el Tribunal Supremo, pues no parece lógico ni acorde a la seguridad jurídica que el comprador de camiones cartelizados obtenga un resultado distinto, partiendo del mismo informe pericial, en función de la provincia en la que litigue.

Por otro lado, nos encontramos pendientes de la firmeza de la

Decisión frente a Scania, que nos permitirá iniciar las reclamaciones de vehículos afectados por el cártel tanto de la marca Scania como del resto de marcas sancionadas frente a las que no se haya iniciado aún el proceso de reclamación.

Junto a este “Cártel de los Camiones”, recientemente nuestro Tribunal Supremo ha confirmado la resolución de la CNMC referente a una nueva conducta anticompetitiva relacionada con vehículos, en esta ocasión automóviles.

Actualmente las noticias y ofrecimientos que circulan por los distintos medios de comunicación a las que hemos tenido acceso, sobre reclamaciones de daños por los adquirentes finales de automóviles nuevos de las marcas afectadas por el cártel, carecen de fundamentación respecto al cálculo del sobrecoste ofrecido. Sin embargo, para iniciar con éxito el proceso de reclamación judicial de daños frente a los fabricantes de automóviles, consideramos que será imprescindible contar con un informe pericial robusto y fundado.

Teniendo en cuenta la información obtenida de la decisión de la CNMV, nuestra recomendación aboga a la prudencia y cautela, siendo importante tener en cuenta los costes totales que representa para nuestros clientes la presentación de la demanda.



Planes de Igualdad en las empresas

Azucena Rivero Rodríguez
Socio-Abogada
Directora Dpto. Derecho Laboral
HispaColex Bufete Jurídico

Los planes de igualdad, cuya definición viene recogida en la LO 3/2017, pretenden establecer en las empresas la igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres mediante la erradicación de cualquier tipo de desigualdad o discriminación que por razón de sexos pueda existir.

Tras las modificaciones normativas realizadas por el RDL 6/2019; RD 901/2020 y el RD 902/2020, se introducen novedades trascendentes en materia de igualdad, existiendo obligación de implementar un plan de igualdad:

Cuando así se establezca en el **convenio colectivo** que sea aplicable.

- En función del **número de personas** trabajadores en plantilla. Ya es de obligado cumplimiento para empresas que cuenten con más de 101 trabajadores y lo será a partir de marzo de 2022 para las empresas de entre 50 a 100 trabajadores.

Para el cálculo del número de empleados se tendrá en cuenta los contratos: indefinidos; fijos discontinuos; de duración determinada; trabajadores cedidos por empresas de trabajo temporal; personal de alta dirección; a tiempo parcial; temporales vigentes hasta 6 meses antes de efectuarse el cómputo (cada cien días trabajados o fracción se computará como una persona trabajadora más). **Excluyendo del cómputo** quienes no tengan una relación laboral como **socias/os trabajadores o becarias/os**. Este cómputo deberá hacerse al menos el 30/06 y el 31/12 de cada año.

- Las empresas también elaborarán y aplicarán un plan de igualdad cuando la **Autoridad Laboral** hubiera acordado en un procedimiento sancionador la sustitución de las sanciones accesorias por la elaboración y aplicación de dicho plan.

La vigencia de los planes de igualdad, que será determinado por las partes negociadoras, no podrá ser superior a cuatro años, correspondiendo su revisión conforme establece la norma. El procedimiento de registro del plan de igualdad se realiza a través del REGCON.

Por último, poner de manifiesto que a pesar de las numerosas opiniones sobre la implantación de un plan de igualdad, desde nuestra experiencia trasladamos que la puesta en marcha y aplicación de un plan de igualdad supone siempre una serie de beneficios para las empresas como: el cumplimiento de los requisitos sobre políticas sociales y de igualdad para accesos a subvenciones así como a la licitación de los contratos públicos con administraciones; mejora del ambiente laboral entre las distintas personas trabajadoras proyectando el mensaje de <igualdad > <no discriminación> optimizando a su vez la imagen de la empresa; evitar posibles sanciones por parte de la Autoridad Laboral y por supuesto, eliminar costes que puedan derivar de reclamaciones por parte de las personas trabajadoras generados por la discriminación de género.

Todo ello, contribuye a la mejora de la producción y de la posición de nuestras empresas en un mercado exigente, proclamando la <igualdad>, principio fundamental de la Unión Europea y principio jurídico universal reconocido, como base principal de todo trabajo.



“La prestación de los servicios de movilidad ha de ser acorde con la realidad actual, es el momento de actuar con responsabilidad.”

Valeriano Díaz Revilla

Director de ALSA Zona Mediterránea

Valeriano Díaz Revilla Nacido en Madrid en 1969, es Graduado en Estadística, con la especialidad en Estadística Matemática y Cálculo de Probabilidades, Master en Gestión y Dirección de Empresas, Master de Recursos Humanos, y titulado en Capacitación Profesional para el Desarrollo del Transporte Nacional e Internacional de Viajeros, así como en Gestión y Dirección de Empresas de Transporte de Viajeros.

Valeriano es Director de ALSA Zona Mediterránea, Presidente de FANDABUS (Federación Andaluza de transporte en Autobús), miembro del Comité Ejecutivo y Junta directiva de FECAV (Federación Catalana de Transporte), Vocal de la Cámara de Comercio de Granada y miembro del Comité Ejecutivo y Coordinador de Relaciones Laborales de la Confederación de Empresarios de Granada, entre otros cargos representativos.

1.- ¿Cuáles son los proyectos más cercanos para ALSA?

- Sostenibilidad, multimodalidad y conectividad.

- Experiencia del bus de hidrógeno. En ALSA estamos realizando una fuerte apuesta por el hidrógeno como tecnología de futuro. De hecho hemos ya realizado las primeras pruebas con un autobús de hidrógeno en España para operar en una línea urbana de forma estable y permanente, a la que seguirán otras.

La tecnología del hidrógeno está aún en fase de suministro y desarrollo de autocares para el regional y largo recorrido, pero los resultados son esperanzadores y en ALSA apostamos por ella.

- Como en otros sectores, la pan-

demia ha supuesto un impulso a la digitalización, en parte como medida de seguridad para evitar el contacto físico o el uso de efectivo. Nuestros clientes son cada vez mas digitales, y se decantan mayoritariamente por el uso de nuestros canales on line y los kioscos autoventa.

- Implantar nuestros Planes de Igualdad en todas las empresas, como continuación de los trabajos ya iniciados hace bastante tiempo en ALSA, favoreciendo la igualdad.

2.- Según los rankings, ALSA se encuentra entre las 100 mejores empresas para trabajar en España. ¿De cuántos empleados podemos estar hablando en la Zona Mediterráneo que diriges?

Unos 1600 empleados, pero no es tanto la cantidad, es más nuestro

objetivo de mantener puestos de trabajo con sinergias y con futuro, adaptándonos a las nuevas tecnologías y a los nuevos requisitos de nuestros usuarios, fomentando la formación de nuestro personal en nuevas tecnologías.

En Granada, con la incorporación de Transportes Rober ya somos cerca de 700 personas, tenemos un gran reto en el transporte Urbano de Granada, haciéndolo, junto con el Ayuntamiento más efectivo, mas digital y más adecuado para la prestación de los servicios y necesidades de los usuarios.

3.- ¿Cuáles serán las palancas que deberán tirar de esta tierra para apuntalar su desarrollo?

La unidad empresarial, la colaboración público privada, el optimismo

de los que invierten para ver escenarios fáciles a la hora de invertir, la disminución de la burocracia, la colaboración con los agentes sociales ...

La prestación de los servicios ha de ser acorde con la realidad actual y es momento de prestar los servicios con responsabilidad tanto por la parte empresarial como por la política y de la administración, para que los servicios de transporte sean sostenibles en todos los aspectos, la oferta de servicios por ejemplo en zonas de débil tráfico, ya sea por la España Vacía o la falta de transporte por la escasa utilización de los servicios en estas rutas, ha de ser acorde con los costes de la prestación del servicio o en su caso se compensadas las empresas que lo realicen.

4.- ¿Cuáles son las claves del sector a futuro?

Hay cinco claves o retos que consideramos prioritarios:

1. Ley de financiación del

transporte público

2. El reconocimiento de las obligaciones de servicio público, en aquellos servicios deficitarios socialmente imprescindibles

3. La digitalización

4. El cuidado del medio ambiente e infraestructuras adecuadas para vehículos de emisión cero

5. El talento

5.- Complete esta frase: "Cuando esta pandemia termine la movilidad..."

Debe seguir siendo esencial para las personas su salud, su trabajo, sus estudios....su tiempo libreesencial para cuidar el medio ambiente, y esencial para el desarrollo económico, y por tanto el empleo.

6.- ¿Es seguro viajar en autobús?

- Claro. Así lo corroboran distintos estudios realizados por organismos internacionales. De hecho no se conoce ningún foco asociado al uso

del transporte público.

7.- ¿Cómo era un autobús antes del marzo de 2020 y cómo es ahora?

- En línea con nuestro objetivo de garantizar la seguridad de clientes y empleados, en Alsa hemos implantado un exigente programa de Movilidad Segura, que ha sido certificado por Aenor, para convertir al autobús en un espacio seguro para viajar y ofrecer a nuestros viajeros la máxima seguridad higiénico-sanitaria antes y durante su viaje.

Ello ha implicado importantes inversiones en procesos de desinfección de vehículos, instalación de mamparas, EPI's para el personal de conducción, dispensadores de gel hidroalcohólico, etc.

Al concepto tradicional de seguridad, entendido como seguridad operativa, hemos tenido que añadir un nuevo concepto, el de seguridad higiénico-sanitaria en las operaciones.

Historia de ALSA

Para conocer los orígenes de ALSA hay que remontarse al siglo XVIII, donde en el puerto de Leitariegos, en la montaña asturiana, los antepasados de la familia Cosmen se dedicaban, al menos desde 1728, al transporte de mercancías y pasajeros a Castilla.

A comienzos del siglo XX, la sociedad experimenta un profundo cambio: los avances tecnológicos permiten sustituir la tracción animal por las máquinas de vapor y por los motores de explosión.

El transporte de viajeros y de mercancías es de vital importancia, tanto por el suministro como por propiciar el desarrollo e intercambio sociocultural entre las comunidades.

La zona occidental de Asturias despegó en una trayectoria de desarrollo económico. "Automóviles El Luarca" participa en ese crecimiento realizando su primer viaje con un coche de motor de gasolina en junio de 1916.

Apoyándose en la experiencia acumulada, en 1923 se constituye la sociedad Automóviles Luarca, S.A. (A.L.S.A.), materializándose en un esquema moderno las bases de toda una serie de actividades relacionadas con el transporte.

La década de los sesenta marca un punto de inflexión en la historia de ALSA: José Cosmen se incorpora entonces a la compañía, y bajo su dirección y liderazgo se inicia el constante crecimiento de la empresa, hasta convertirla en el mayor grupo español de transporte de viajeros por carretera y único presente en varios continentes.

En 1964 se pone en marcha la primera línea internacional Oviedo-París-Bruselas y el servicio regular Asturias-Madrid. Estas nuevas incursiones hacen posible que sus vectores se dirijan a otros puntos de Europa (Suiza y Portugal), ampliando paso a paso su red de transporte en Europa y llegando a nuevas comunidades en España.

El proceso de internacionalización fuera del ámbito europeo se inicia en 1984 con la implantación en la República Popular China. El siguiente paso es la entrada en el Reino de Marruecos mediante la adjudicación de la gestión del transporte urbano de Marrakech, obtenida en 1999, al que siguió el de Agadir y más recientemente, el de las ciudades de Tánger y Khouribga.

Empresas punteras en sus respectivas regiones (Galicia, Cantabria y Castilla y León) pasan a formar parte de ALSA en los años 90. En 1999, ALSA adquiere la empresa pública Grupo Enatcar.

Trasladándonos a nuestro presente, el momento más importante está marcado por la integración en 2005 con el operador británico National Express Group, y más recientemente, la adquisición en el año 2007 del Grupo Continental Auto, segundo operador nacional de transporte de viajeros por carretera.

Regulación y problemática en materia de subvenciones públicas

Vanessa Fernández Ferré

Socio-Abogada

Directora Dpto. Derecho Administrativo

HispaColex Bufete Jurídico

Con carácter general, las subvenciones públicas se rigen por la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones y por el Reglamento de desarrollo de dicha Ley, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, si bien, las Bases reguladoras de cada subvención constituyen un elemento de singular importancia en la configuración del régimen jurídico de las subvenciones públicas, pues constituyen disposiciones de desarrollo de la propia Ley General de Subvenciones.

Podemos destacar a título de ejemplo, el Decreto-ley 10/2021, de 1 de junio, por el que se establecieron las bases reguladoras y se convocaron subvenciones a personas trabajadoras autónomas y empresas para el apoyo a la solvencia y reducción del endeudamiento del sector privado. Mediante la publicación del citado Decreto-ley 10/2021, se estableció una línea de ayudas dirigida a apoyar la solvencia empresarial

y la reducción del endeudamiento del sector privado en respuesta a la pandemia del Covid-19.

Una vez concedida la subvención, especialmente importante y de transcendencia resulta la fase de justificación del cumplimiento de la finalidad u objetivo de la subvención, así como la aplicación de los fondos recibidos, ya que, exige el sometimiento de los obligados, beneficiarios y entidades colaboradoras a unos requisitos formales y temporales que resultan indicadores de contraste y referencia para la verificación del exacto cumplimiento de los objetivos de la subvención.

No son pocas las ocasiones en las que ante cualquier irregularidad en materia de justificación de la subvención o destino de los fondos recibidos, dentro del plazo de cuatro años de que dispone la Administración concedente de la subvención, se inician expedientes de reintegro total o parcial.

Un importante principio del derecho que resulta de especial transcendencia en materia de subvención, junto a la doctrina de los

actos propios, es el principio de proporcionalidad, pues si bien la Administración tiene facultades de inspección y control del cumplimiento de las condiciones de las subvenciones, no resulta menos cierto que se exige la aplicación del principio de proporcionalidad a la hora de sancionar el posible incumplimiento de las condiciones establecidas a las subvenciones recibidas.

Por lo que en caso de haber resultado acreditado el cumplimiento del fin u objetivo último de la subvención de que se trate, así como, el cumplimiento de los criterios de eficiencia y economía y realizados los pagos de todas las facturas y presentada la justificación en el plazo otorgado, en caso de que conste un mero defecto formal resultaría contrario al principio de proporcionalidad que se pretenda el reintegro de la subvención recibida, con los consiguientes y graves perjuicios a la entidad beneficiaria, quien ha invertido los fondos recibidos en el cumplimiento del fin último de la subvención y se pretende su reintegro, en muchas ocasiones, reintegro total de los fondos percibidos.



Directiva “Whistleblower” o cómo proteger a los usuarios de canales de denuncias

Rocío Fernández Vilchez
Socio-Abogada
Dpto. Derecho Penal
HispaColex Bufete Jurídico

La Directiva UE 2019/1937 nace para darles debida protección a aquellas personas que informen sobre infracciones o irregularidades cometidas en el seno de empresas que estén ubicadas en la Unión Europea mediante los canales de denuncias internos, requisito que se incluye en el cumplimiento normativo de la empresa o Compliance.

El objetivo principal de esta norma europea es detectar y prevenir las infracciones en una fase temprana, promover el cumplimiento normativo mediante el establecimiento de canales de denuncias eficaces, confidenciales y seguros, que protejan, efectivamente, de posibles represalias a los alertadores de incumplimientos detectados en el seno de las empresas en que trabajan. La Directiva protege a los denunciantes ante posibles represalias por parte de la empresa. Por ejemplo, la empresa no podrá despedir, discriminar o cambiar las condiciones contractuales del denunciante.

La Directiva 2019/1937, denominada “Whistleblower” (“soplador de silbato” según la traducción literal del término anglosajón), fue aprobada por el Consejo Europeo el 23 de octubre de 2019 y entró en vigor el 16 de diciembre de ese mismo año, si bien, estableció un plazo para su transposición al ordenamiento de los Estados miembros de dos años desde su entrada en vigor, fijándose como fecha límite de aplicación el 17 de diciembre de 2021 para empresas que tengan más de 250 trabajadores, mientras que las que cuenten entre 50 y 250 empleados, dispondrán de dos años más, hasta el 17 de diciembre de 2023.

Las empresas privadas que quedan obligadas por esta Directiva son aquellas a partir de 50 empleados que obtengan un volumen de negocio igual o superior a 10 millones de euros así como todas las empresas dentro del sector financiero que puedan sufrir riesgos relacionados con blanqueo de capitales o financiación del terrorismo.

Por su parte, dentro del sector público están obligadas al cumplimiento de esta Directiva, el Estado, las administraciones regionales y

provinciales, otras entidades de derecho público y los entes locales de municipios de más de 10.000 habitantes.

Los canales de denuncias pueden articularse mediante vía telefónica, correo postal, correo electrónico o por cualquier otro medio de comunicación equivalente. Siempre se ha de garantizar la confidencialidad respecto a la identidad del denunciante, independientemente del canal de denuncias que haya empleado. La empresa puede nombrar a un responsable interno como encargado de la tramitación de las denuncias, o bien puede externalizar este cometido en profesionales ajenos a la organización, en ambos casos, se les conoce como Compliance Officer o responsables del cumplimiento.

El canal de denuncias es solo una parte más del Compliance y por ello recomendamos a las empresas que aún no lo tengan que inicien con la implantación de este canal de denuncias, no solo para evitar las sanciones sino para comenzar con la implantación de la Cultura de Compliance de la empresa evitando con ello cualquier responsabilidad penal de la persona jurídica.



La cláusula Van Halen o cómo verificar el cumplimiento íntegro de los contratos

Luis Peche Bernal
Socio-Abogado/Economista
Dpto. Derecho Civil - Mercantil
HispaColex Bufete Jurídico

Pues sí, aunque Maluma en su canción “felices los cuatro” diga expresamente: *“Tranquila que no creo en contratos...”*, lo cierto es que el mundo artístico ha tenido su reflejo en el ámbito jurídico desde hace mucho tiempo. Tanto es así, que en la década de los 80, el grupo de rock Van Halen popularizó un **sistema rápido y efectivo de verificación del cumplimiento íntegro de los contratos**, dando lugar a lo que se conoce como “cláusula Van Halen”.

¿En qué consiste? El grupo de rock, en sus larguísimos contratos de más de 500 páginas, introducía a lo largo de todo su clausulado, una pequeña manifestación en la que se exigía a los promotores de conciertos y giras, tener un bol de M&M'S en el camerino y retirar todos aquellos que fueran de color marrón. Lo que pudiera parecer una excentricidad se convertía en una manera eficaz para el grupo de comprobar que se habían tenido en cuenta todas las **cláusulas del contrato**, hasta el más mínimo detalle.

El apretado calendario de conciertos y la falta de tiempo les impedían revisar exhaustivamente que todas las condiciones de estructura, montaje, luz, sonido, seguridad, etc.

estuvieran acordes con lo exigido, de forma que, si encontraban un **M&M'S de color marrón**, era muy probable que se hubieran incumplido otras muchas cláusulas del contrato, optando en tal caso por verificar una a una todas ellas.

Se trata en definitiva, de una inteligente **forma de controlar riesgos** y un ejemplo del llamado **control por muestreo**. Los controles por muestreo se basan en técnicas de probabilidad y estadística para estimar la calidad de un lote a partir de la calidad de unos cuantos elementos del mismo, normalmente elegidos al azar.

Y es que en muchas ocasiones es imposible o económicamente inviable hacer un control de calidad al cien por cien de un producto, por lo que se recurre al análisis estadístico para hacerlo.

Pero **¿cómo podemos cuantificar un riesgo en la empresa?** Pues puede calcularse multiplicando la probabilidad de que ocurra, del 0 al 100 %, por el impacto que puede producir en una escala de 0 a 1, por ejemplo.

Si se clasifican los riesgos en un diagrama de probabilidad/impacto, se puede comprobar que este cuadrante contiene los riesgos más graves con mayor probabilidad e impacto. Dentro de las competencias de un

gestor de riesgos, labor que puede encomendarse a un profesional, debe centrarse en los dos aspectos del diagrama: **reducir la probabilidad de que ocurran y definir planes de contingencia para reducir el impacto si finalmente ocurre**.

En la historia económica reciente se pueden nombrar como ejemplos de riesgos externos en la empresa la aparición de la fotografía digital para Kodak o la presentación del iPhone para Nokia. Ante ellos, es fundamental que la empresa sepa reaccionar con rapidez y flexibilidad y disponer de una liquidez suficiente con la que afrontar las contingencias.

Hoy en día se conocen popularmente como **cláusulas Van Halen** a aquellas que, por absurdas e irrelevantes para la consecución de la causa del contrato pudieran parecer, sirven de manera efectiva para comprobar el cumplimiento íntegro de todo el clausulado.

El **asesoramiento profesional** en la elaboración de contratos es fundamental para la aplicación de la normativa jurídica, y sin duda, **una herramienta empresarial de primer nivel** para agilizar tanto el cumplimiento de los contratos como la verificación del clausulado, que frecuentemente, por largo que pudiera parecer, responde a necesidades que ambas partes precisan para la consecución de sus objetivos económicos y empresariales.



El director de HispaColey renueva por 4 años en la Comisión ministerial del Baremo de Accidentes

Renovación de los miembros en la Comisión de Seguimiento del Baremo

Por resolución conjunta de 25 de noviembre de 2021, del Secretario General Técnico del Ministerio de Justicia y del Director General de Seguros y Fondos de Pensiones, se ha llevado a cabo la renovación del mandato de los miembros de la Comisión de Seguimiento del Sistema de Valoración (Baremo) de los daños y perjuicios causados a las personas en accidente de circulación.

Javier López y García de la Serrana, Socio-fundador de HispaColey y presidente de la Asociación Nacional de Abogados Especializados en RC y Seguro, vuelve a renovar su mandato como miembro de la Comisión de Seguimiento del Baremo ocupando la única vocalía destinada a cubrirse por un abogado experto en responsabilidad civil y seguros.

Entre las funciones de la Comisión se encuentran las de resolver consultas que se formulen sobre el sistema de valoración y formular sugerencias para su mejora, si bien, la misión principal desde su creación es la de realizar el seguimiento

del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación analizando su aplicación, sus repercusiones jurídicas y económicas y el sistema de actualización establecido.

Fruto de los trabajos llevados a cabo por los miembros de esta Comisión destacan la publicación en de la Guía de buenas prácticas para la aplicación del baremo de autos y el Informe razonado de evaluación previsto en la disposición adicional primera de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre para la mejora del sistema.

La importancia del baremo en la sociedad actual es innegable pues regula las indemnizaciones que corresponden a las víctimas de tráfico, con independencia de que también se usa orientadoramente para fijar las indemnizaciones que se conceden por accidentes laborales, negligencias médicas, daños personales por caídas en la calle o por cualquier otro accidente.

Javier López y García de la Serrana, fue nombrado en el año 2010, Miembro del Grupo Plenario -creado en la Dirección

General de Seguros a instancia de los Ministerios de Justicia y de Economía- para la realización de la "Propuesta de Ley de reforma del Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación", cuyos trabajos llevados a cabo durante 4 años concluyeron, tras su tramitación parlamentaria, con la aprobación del nuevo Sistema de valoración de daños personales de la Ley 35/2015.

El 27 de marzo de 2017 fue nombrado Miembro de la Comisión de Seguimiento del "Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación", creada por la Orden comunicada de los Ministerios de Economía y de Justicia de 27 de octubre de 2016, de conformidad con lo previsto en la disposición adicional primera de la Ley 35/2015. De entre los doce vocales que componen esta Comisión, García de la Serrana ocupa, desde entonces y por otros renovados cuatro años, la única vocalía de "Abogado experto en responsabilidad civil y seguros".



hispacolex

BUFETE JURÍDICO

Defendemos tu tranquilidad



**Ignacio
Valenzuela Cano**
Socio / Abogado
Derecho Civil / Mercantil



Granada / Málaga / Jaén



hispacolex.com