



# doctrina

## La aplicación del baremo de tráfico fuera del tránsito motorizado: Análisis de la aplicación actual del sistema

**Juan Dueñas Martínez**

Doctor en Derecho  
Profesor de Derecho Civil en la  
Universidad Rey Juan Carlos

### SUMARIO

- I. EL EFECTO EXPANSIVO DEL SISTEMA DEL BAREMO DE TRÁFICO
- II. LA APLICACIÓN DEL BAREMO DE TRÁFICO DE FORMA ORIENTATIVA POR LA SALA DE LO CIVIL DEL TRIBUNAL SUPREMO
- III. LA APLICACIÓN DEL BAREMO DE TRÁFICO DE FORMA ORIENTATIVA POR LA SALA DE LO PENAL DEL TRIBUNAL SUPREMO
- IV. APLICACIÓN DEL BAREMO DE TRÁFICO DE FORMA ORIENTATIVA POR LA SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO DEL TRIBUNAL SUPREMO
- V. APLICACIÓN DEL BAREMO DE TRÁFICO DE FORMA ORIENTATIVA POR LA SALA DE LO SOCIAL DEL TRIBUNAL SUPREMO
- VI. APLICACIÓN DEL BAREMO DE TRÁFICO DE FORMA ORIENTATIVA POR LA SALA DE LO MILITAR DEL TRIBUNAL SUPREMO
- VII. TOMA DE POSTURA
- VIII. BIBLIOGRAFÍA

## I. EL EFECTO EXPANSIVO DEL SISTEMA DEL BAREMO DE TRÁFICO

En la actualidad, la herramienta más utilizada para el cálculo del daño corporal es el sistema de valoración del daño, introducido en el TRLRCSVM, aprobado por 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<sup>1</sup>. Tal y como establece el art. 1.4 del TRLRCSVM, el Sistema del Baremo será de obligatorio uso para la cuantificación de los daños corporales ocasionados por hechos de la circulación, prescindiendo en estos casos, del principio de la discrecionalidad judicial. Fuera de los hechos de la circulación, el tribunal valiéndose del principio de discrecionalidad podrá utilizar el sistema del baremo o no para el cálculo de los daños corporales, pudiendo acudir a este sistema como medida orientativa<sup>2</sup>, una norma de soft law<sup>3</sup>. Recordemos que la Constitución Española en su art. 120.3 la obligación para los jueces y magistrados de motivar las resoluciones judiciales. De acuerdo con este precepto, los jueces deberán buscar fórmulas para fundamentar las sentencias judiciales. Es por ello, que fuera de los hechos de la circulación es muy frecuente encontrar la motivación de la valoración del daño en el sistema del Baremo de tráfico<sup>4</sup>.

1 Las reglas contenidas en esta Ley serán de obligatorio cumplimiento para los daños que tienen su origen en un accidente de tráfico. Aplicándose de forma orientativa en el resto de los sectores. En relación con la aplicación del Baremo de forma orientativa fuera de su ámbito obligatorio, el relevante jurista MEDINA CRESPO ha señalado: “una prueba del minimalismo pretensión al que se rinden, a través de sus abogados, la mayor parte de los perjudicados, que son incapaces de justificar, cómo es elemental y técnicamente procedente, que la indemnización que tienen que recibir ha de ser superior a la resultante de un Baremo presidido por un principio excepcional de fraccionalidad reparatoria”. MEDINA CRESPO, M., *El nuevo Baremo de tráfico. Comentario crítico a las disposiciones generales (Ley 35/2015, 22 de septiembre)*. (1ª ed.). Editorial Bosch Wolters Kluwer, L’Hospitalet de Llobregat, 2017, p. 168.

2 Según la civilista ROCA TRIAS, “tan constitucional es recurrir al Baremo como medida orientativa para reconocer indemnizaciones (STC 181/2000, de 19 de junio), como no hacerlo, o incluso utilizarla para valorar unas partidas y no otras”. ROCA TRIAS, E. & NAVARRO MICHEL, M.: *Derecho de daños. Textos y materiales*, (8ªed.). Editorial Tirant lo Blanch. Valencia. 2020, pp. 88 y 89.

3 Esta nomenclatura inglesa ha sido utilizada de forma reciente por la autora VICENTE DOMINGO en VICENTE DOMINGO, E. “Cuestiones controvertidas sobre aplicación, valoración y prueba del Baremo a ámbitos ajenos a la circulación” en *Daño y resarcimiento*. Dirigido por Mariano José Herrador Guardia. Editorial Sepin, Madrid. 2024, pp. 684-687.

4 La aplicación del Baremo por las diferentes jurisdicciones es con carácter orientativo y no analógica. XIOL RIOS, J.A., “Reflexiones sobre la indemnización del daño

La doctrina civil mayoritaria se ha mostrado favorable a su utilización, pudiendo destacar al relevante civilista REGLERO CAMPOS<sup>5</sup>, quien sostuvo que la fórmula de la reparación de los daños corporales a través de las reglas del baremo de tráfico es “francamente recomendable” y “un mecanismo de valoración del daño corporal (y de los patrimoniales consecuentes) enormemente útil”<sup>6</sup>. Esto ha provocado que, en la actualidad, sea frecuente que los jueces y magistrados utilicen el mencionado baremo de tráfico para la valoración del daño fuera de su ámbito de aplicación obligatoria. Este hecho se ha denominado “el efecto expansivo del baremo”, pudiendo observarse como todas las Salas del Tribunal Supremo han motivado sus resoluciones aplicando este sistema. A este respecto, el civilista YZQUIERDO TOLSADA ha manifestado que este sistema de valoración del daño “está llamado a convertirse en auténtico Derecho general para la valoración de los daños derivados de la muerte y las lesiones”<sup>7</sup>. En cambio, otra parte de la doctrina civil se ha mostrado más crítica con la aplicación del baremo de tráfico fuera de su ámbito de aplicación obligatoria. En esta línea, ha destacado el autor MEDINA CRESPO<sup>8</sup>, quien ha manifestado que debido a que la aplicación del sistema de baremo de tráfico no cumple con el principio de reparación íntegra del daño, su aplicación sin matices fuera del

personal a partir del nuevo baremo” en *Daño, Responsabilidad y Seguro* / Mariano José Herrador Guardia (dir.). Editado por Francis Lefebvre, Madrid. 2016, p. 332. APARICIO REDONDO, M.C., “Sistema de valoración del daño corporal (LRCSVM): ámbito propio de aplicación y aplicación orientadora” en *XX Congreso Nacional. Sobre Responsabilidad Civil y Seguro. Homenaje a Mariano Medina Crespo*. Javier López y García de la Serrana (dir.). Editorial jurídica Sepin, Madrid 2020, pp. 143. RAMOS GONZALEZ, S., “Pautas de valoración del daño moral (Sistema legal de valoración de daños patrimoniales y el falso baremo del daño moral por prisión indebida)” en *El daño moral y su cuantificación*. (2ª ed.) Fernando Gómez Pomar e Ignacio Marín García (Dirs.) Editado por Bosch Wolters Kluwer, Barcelona, 2017, pp. 120-125.

5 REGLERO CAMPOS, L.F., “Valoración de daños corporales. El sistema valorativo de la Ley de Responsabilidad Civil y seguro de vehículos a motor” (Capítulo actualizado por DOMÍNGUEZ MARTÍNEZ, P.) en *Tratado de Responsabilidad Civil*. (5ª ed.). Editorial Thomson Reuters Aranzadi. Cizur Menor. 2014, p. 481.

6 REGLERO CAMPOS, L.F., “Valoración de daños corporales. El sistema valorativo de la Ley de Responsabilidad Civil y seguro de vehículos a motor” ..., p. 481.

7 YZQUIERDO TOLSADA, M., *Responsabilidad civil extracontractual. Parte general. Delimitación y especies. Elementos. Efectos o consecuencias*. (7ª ed.). Editorial Dykinson, Madrid. 2021, p. 681.

8 En la misma línea, VILLALUENGA AHIJADO, A., *El daño moral derivado del delito*. Editorial Reus, Madrid. 2022. pp. 208, 217 y 283.

sector de la circulación vulnera los derechos de las víctimas a ser reparados de forma completa<sup>9</sup>. Por ello, cuando este sistema se utilice fuera de su ámbito de aplicación obligatoria será necesario que se apliquen factores de corrección que permitan a las víctimas ser reparadas de forma íntegra. Fuera del tránsito motorizado la aplicación del baremo de tráfico deberá ser orientativa y no analógica, para conseguir la reparación completa de la víctima<sup>10</sup>. De esta forma, una correcta aplicación del baremo de tráfico fuera de su aplicación imperativa deberá utilizarse de forma orientativa, acudiendo a los “correctivos expansivos” y rebasando los límites cuantitativos, en aquellos casos en los que se pruebe que se sobrepasan<sup>11</sup>. De igual forma, considerar el baremo de tráfico como una norma de soft law permite la aplicación retroactiva de la norma, pudiendo fuera del tránsito motorizado aplicar tablas posteriores al momento del siniestro. A este respecto, en este trabajo, definiendo que en aquellos casos en los que el baremo de tráfico se utilice fuera de su ámbito de aplicación obligatoria, las cuantías previstas en el sistema tabular supongan un mínimo; así la reclamación de los litigantes podría solicitar mayores indemnizaciones en aquellos casos en los que pueda motivar este mayor perjuicio, pero el sistema de valoración del daño supondrá un cuadro de mínimos para los jueces y tribunales, en la determinación de las indemnizaciones. La posición que defendemos en este proyecto encuentra su apoyo jurisprudencial en las recientes SSTs 217/2006 de 20 de febrero (RJ 2006\947); 323/2020 de 23 de julio (RJ 2020\5165); 582/2020 de 5 de noviembre (RJ 2020\4195); 714/2021 de 23 de septiembre (RJ 2021\317084); 953/2021 de 2 de diciembre (RJ 2021\5752); y 614/2022 de 22 de junio (RJ 2022\3430). Por otra parte, una parte de la doctrina civil ha criticado la creación de un sistema baremado, para un sector específico<sup>12</sup> con

sus particularidades; en lugar, de crear un Baremo para la reparación de un daño sufrido en cualquier ámbito o sector. En este sentido, la autora VICENTE DOMINGO<sup>13</sup> ha sostenido que “lo correcto hubiera sido establecer por ley un sistema de valoración abstracto de baremos para los daños corporales y para los morales independientemente del origen del daño o del sector de actividad en el que éste haya sido causado”<sup>14</sup>. A este respecto, VILLALUENGA AHIJADO ha sostenido que las víctimas de los accidentes de vehículos de motor en hechos de la circulación son privilegiadas al tener una norma que sirve para motivar sus indemnizaciones, aunque sea un sistema de reparación parcial; en su obra, el autor manifiesta que debido al principio de justicia rogada y su relación con el principio de congruencia, los jueces y tribunales no otorgaran indemnizaciones superiores a las solicitadas por los litigantes<sup>15</sup>.

En los próximos epígrafes analizaremos la aplicación del baremo de tráfico, fuera de los hechos de la circulación de vehículos a motor, por los tribunales.

## II. LA APLICACIÓN DEL BAREMO DE TRÁFICO DE FORMA ORIENTATIVA POR LA SALA DE LO CIVIL DEL TRIBUNAL SUPREMO

Debido al efecto expansivo del baremo, la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo ha aplicado este sistema de valoración a otros sectores ajenos a tráfico motorizado. De esta forma, en

*ciación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro* N.º. 65, 2018, p. 87.

13 VICENTE DOMINGO, E. “El daño” en REGLERO CAMPOS, L., BUSTO LAGO, J., *Tratado de responsabilidad civil Tomo I*; (5ª ed.). Cizur Menor (Navarra): Thomson Reuters-Aranzadi. 2014, pp. 418 y 419.

14 En este sentido, en la doctrina laboralista se pueden ver posiciones que defienden la no aplicación a los casos de responsabilidad civil empresarial el Baremo de la Ley 35/2015. DESDENTADO BONETE, A., “El daño y su valoración en los accidentes de trabajo” en *Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales: Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, N.º 79, 2009, p. 79. Si bien, esta postura del exmagistrado fue matizada por el jurista MEDINA CRESPO. El motivo es que el principal argumento de la no aplicación del Baremo de tráfico es que esta Norma está pensada para un ámbito de responsabilidad objetiva, mientras que la responsabilidad civil empresarial es culpabilístico, pero como señala MEDINA CRESPO en el ámbito de los daños causados por vehículos de motor en los hechos de circulación el sistema baremado también se aplica cuando el responsable responde por culpa. MEDINA CRESPO, M., *El nuevo Baremo de Tráfico* ..., p. 165.

15 VILLALUENGA AHIJADO, A., *El daño moral derivado del delito* ..., p. 283.

9 En su obra MEDINA CRESPO recoge las manifestaciones cuantitativas y cualitativas de la parcialidad indemnizatoria del Baremo de la Ley 35/2015. Véase MEDINA CRESPO, M., *El nuevo Baremo de Tráfico* ..., pp. 169-175.

10 VICENTE DOMINGO, E. “Cuestiones controvertidas sobre aplicación, valoración y prueba del Baremo a ámbitos ajenos a la circulación” ..., pp. 688 y 689.

11 MEDINA CRESPO, M., “La proyección del baremo de tráfico de 2015 fuera de su específico ámbito” en *Responsabilidad civil y valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación*. Dir. Javier López y García de la Serrana. Editorial Atelier, Barcelona. 2021 pp. 627.

12 En la misma línea, verse FERNANDEZ IGLESIAS, C., “La superación de los límites del sistema de valoración de daños en el ámbito de circulación cuando se utiliza con carácter orientativo en otros ámbitos” en *Revista de la Aso-*

un caso de responsabilidad médico-sanitaria, la Sala Primera del Alto Tribunal ha señalado que “el denominado baremo de tráfico o sistema legal de valoración del daño corporal incorporado al Anexo de la Ley 30/95 de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, vigente a la fecha de los hechos, es aplicable a otros sectores distintos de la circulación” [STS (Sala de lo Civil, Sección 1ª) 84/2020 de 6 febrero (RJ 2020\445)]. Este Tribunal ha considerado que la valoración del daño a través del baremo de tráfico debe considerarse un sistema cerrado y excluyente<sup>16</sup>, no permitiendo que las cuantías del baremo fueran complementadas con otros conceptos indemnizatorios. A este respecto, en la mencionada STS 82/2020, la Sala Primera ha manifestado “la aplicación del sistema tabular debe ser íntegra y no solo en los aspectos que las partes consideren más favorables a sus intereses. Así, la Sala de lo Civil sostiene que realiza una aplicación orientativa del baremo de tráfico<sup>17</sup>, pero con tales limitaciones<sup>18</sup> que lleva al resultado de una aplicación analógica. Siguiendo con el análisis del Fundamento Jurídico quinto de la mencionada STS 82/2020, el Tribunal determina que la aplicación orientadora del sistema de valoración se llevará a cabo con dos limitaciones, siendo la primera de ellas “la imposibilidad de alterar los términos en que el debate fue planteado, lo que exige el respeto a las circunstancias concurrentes”. La segunda de las limitaciones se refiere a los límites de la revisión en casación de las indemnizaciones<sup>19</sup>. Anteriormente esta línea jurisprudencial aparece recogida en la STS (Sección 1ª) 262/2015 de

27 mayo (RJ 2015\2628)<sup>20</sup>; y de forma reciente en la SAP Madrid (Sección 8ª) 510/2022 de 23 diciembre (JUR 2023\74229)<sup>21</sup>. Sin embargo, en el mediático Caso Spanair, la Sala de lo Civil se ha apartado de esta regla general, tal y como veremos a continuación.

La Sentencia del “Caso Spanair”<sup>22</sup> es un ejemplo de que el sistema de valoración del daño moral ha dejado de ser un sistema cerrado, pudiéndose aplicar factores correctores que dependan del caso concreto y del sector en que se ha ocasionado el daño<sup>23</sup>. Esta solución ha dado origen a la denominada doctrina del desvío necesario<sup>24</sup>. Este proceso judicial resuelve el accidente de avión que tuvo lugar en Madrid en el año 2008; entre los argumentos que la Sala Primera del Tribunal Supremo utiliza para aplicar los mencionados factores correctores y aumentar con ello las indemnizaciones, destaca “la frustración de la confianza en la mayor seguridad del transporte aéreo de pasajeros por la exigencia de elevados estándares de seguridad”<sup>25</sup>. Esta “especial confianza”, señala el Alto Tribunal, eleva “el duelo patológico por el fallecimiento de un ser querido”. Por todo ello, en el caso que nos ocupa, la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo aplicó el baremo de tráfico<sup>26</sup> con el incremento del 50% (como factor de corrección); además se consideraron perjudicados por el siniestro los hermanos de las víctimas<sup>27</sup>, reali-

16 RAMOS GONZÁLEZ, S., “Pautas de valoración del daño moral (Sistema legal de valoración de daños personales y el falso baremo del daño moral por prisión indebida)” ..., p. 120. FERNÁNDEZ IGLESIAS, C., “La superación de los límites del sistema de valoración de daños en el ámbito de circulación cuando se utiliza con carácter orientativo en otros ámbitos” ..., p.76.

17 En aquellos casos fuera de su ámbito de aplicación obligatoria.

18 A este respecto, ha señalado VILLALUENGA AHIJADO que “su criterio orientativo resulta bastante inflexible” VILLALUENGA AHIJADO, A., *El daño moral derivado del delito* ..., p. 212.

19 Al señalar el tribunal “que es posible revisar en casación la concreta regla del baremo, que se haya inaplicado, que se haya aplicado indebidamente o que se haya aplicado de forma incorrecta; pero no podrá ser objeto de examen la ponderación y subsiguiente determinación del porcentaje de la cuantía indemnizatoria fijada por la norma para cada concepto que el tribunal de instancia haya efectuado en atención al concreto perjuicio que consideró acreditado ( SSTS de 14 de noviembre de 2012 (RJ 2012, 10433) , con cita de las de 6 de noviembre 2008, 22 de junio 2009 y 29 de mayo de 2012 y 262/2015, de 27 de mayo)”.

20 Aplicación en un caso de negligencia sanitaria.

21 Aplicación en un caso de negligencia sanitaria (tratamiento odontológico).

22 STS (Sala de lo Civil) 269/2019 de 17 mayo (RJ 2019\2710).

23 FARNÓS AMORÓS, E., “La aplicación orientativa del baremo de tráfico y sus límites: de nuevo sobre el “caso Spanair”. Comentario a la STS, 1ª, de 21 de diciembre de 2021” *En Revista Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil*. Num.120/2022. Editorial Civitas, SA. BIB 2022\3355. 2022, pp.17 y 18. ÁLVAREZ OLALLA, P., *Violencia de género y responsabilidad civil* ..., p.132.

24 MEDINA CRESPO, M., “La proyección del baremo de tráfico de 2015 fuera de su específico ámbito” ..., pp. 704-711.

25 ÁLVAREZ OLALLA, P., *Violencia de género y responsabilidad civil*. Editorial Reus. Madrid. 2020, p. 132. APARICIO REDONDO, M.C., “Sistema de valoración del daño corporal (LRCSCVM): ámbito propio de aplicación y aplicación orientadora” ... Pág. 141. MEDINA CRESPO, M., “Sobre el alcance de la responsabilidad civil de una compañía aérea por los daños corporales causados a los pasajeros de un vuelo nacional. A propósito de la sentencia del Tribunal Supremo (sala 1ª) de 17 de mayo de 2019” en *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro* Nº. 70, 2019, pp. 50-52.

26 Contenido en el RDL 8/2004.

27 Circunstancia que no aparecía prevista en el RDL

zando una aplicación orientativa del baremo de tráfico y reconociendo el daño que el fallecimiento de un hermano en un accidente de avión puede provocar. La aplicación orientativa del baremo ha sido ratificada en el resto de las piezas judiciales que han resuelto este siniestro aéreo [SSTS, 1.ª, de 19 de noviembre 624/2020 (RJ 2020\4294); de 21 de diciembre de 2021 (JUR 2022\1384); y 963/2023 de 14 junio (RJ 2023\3836)]. En la misma línea, puede verse la STS (Sala de lo Civil, Sección 1ª). Caso German Wings 704/2023 de 9 mayo (RJ 2023\3045) que resuelve otro caso de responsabilidad por accidente aéreo, aplicando la misma doctrina.

### III. LA APLICACIÓN DEL BAREMO DE TRÁFICO DE FORMA ORIENTATIVA POR LA SALA DE LO PENAL DEL TRIBUNAL SUPREMO

El “efecto expansivo” del baremo de tráfico puede observarse en la Sala Segunda del Tribunal Supremo. Al igual que la jurisdicción civil, la jurisdicción penal ha visto en la aplicación de baremo de tráfico un método objetivo para la valoración del daño corporal. Así, puede verse en la STS (Sala 2ª, Sección 1ª) 953/2021 de 2 diciembre (RJ 2021\5752)<sup>28</sup>. En esta resolución, el Tribunal establece que el baremo de tráfico “ha sido tomado en la práctica judicial como parámetro orientativo cuando se trata de fijar indemnizaciones civiles en el orden penal, aunque no nos movamos en el ámbito de la circulación viaria. Se atiende a las puntuaciones de las lesiones y de las secuelas padecidas que determinan los informes médico-forenses”.

En cuanto a la aplicación del sistema de valoración del daño por la Sala Segunda del Tribunal Supremo, debe señalarse que, en una primera época, la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo excluyó la aplicación del Baremo de la Ley de tráfico para la valoración de los delitos dolosos; por ejemplo, la STS 8 de enero de 2007 (RJ 2007\626). En cambio, en los últimos años, se ha establecido su aplicación de forma orientativa, con el fundamento de “su carácter objetivo”<sup>29</sup>

8/2004, pero que, si aparece recogida en la Ley 35/2015, de 22 de septiembre.

28 Línea jurisprudencial que ha continuado y puede verse en la reciente SAP Madrid (Sección 15ª) 53/2023 de 30 enero (JUR 2023\87804).

29 Según establece el art. 33.5 de la Ley 35/2015: “La objetivación en la valoración del daño supone que se indemniza conforme a las reglas y límites establecidos en el sistema, por lo que no pueden fijarse indemnizaciones por conceptos o importes distintos de los previstos en él”.

y detallado” [SSTS (Sala de lo Penal) de 22 de junio de 2005 (RJ 2005\ 5157); 13 de septiembre de 2006 (RJ 2006\6424); 247/2018 de 24 mayo (RJ 2018\3015); y 134/2022 de 17 febrero (RJ 2022\1297)]. De esta forma, podemos señalar dos líneas jurisprudenciales diferentes; de un lado, una línea jurisprudencial que en términos similares a los observados en la Sala Primera del Tribunal Supremo realiza una aplicación del baremo de tráfico orientativa inflexible<sup>30</sup>, siendo esta interpretación contraria al principio de reparación completa del daño<sup>31</sup> e injusta para la víctima. Frente a esta posición, podemos observar una línea jurisprudencial de la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo, según la cual, cuando se trata de delitos dolosos el baremo de tráfico sirve para tener un cálculo del valor mínimo de los daños sufridos por la víctima. Esta doctrina jurisprudencial puede verse en las SSTS 796/2005 de 22 junio (RJ 2005\5157) o 863/2006 de 13 septiembre (RJ 2006\6424). En esta última resolución, la Sala Segunda ha señalado que “es claro que no es aplicable a los delitos dolosos la normativa existente acerca de la determinación de las cuantías pertinentes en caso de lesiones causadas con motivo de la circulación de vehículos de motor, aunque de esas normas resulten unos mínimos que deben ser atendidos, salvo motivación suficiente en contrario, como orientativos”. Esta línea jurisprudencial, puede verse en la STS núm. 247/2018 de 24 mayo (RJ 2018\3015). Según la Sala Segunda del Alto Tribunal, “partiendo del contenido propio y detallado de los informes forenses de sanidad antes reseñados, y de la aplicación orientativa del Baremo contenido en el Anexo de la LRCSCVM (con valoración del punto por separado entre secuelas fisiológicas y perjuicio estético), y con el lógico incremento porcentual de las cantidades resultantes en atención al mayor dolor moral producido por el hecho de haber sufrido lesiones de carácter doloso, y además de una persona con la que ha mantenido durante 14 años una relación sentimental análo-

30 A este respecto, podemos observar la crítica que realiza VILLALUENGA AHIJADO, quien sostiene que la interpretación orientativa inflexible se asimila a una aplicación analógica, contraria a la reparación completa del daño. En su obra el autor llega a defender que mientras que la doctrina jurisprudencial no cambie en su interpretación orientativa inflexible del baremo, el reclamante debería motivar su pretensión indemnizatoria sin utilizar para ello el baremo de tráfico. VILLALUENGA AHIJADO, A., *El daño moral derivado del delito* ..., p. 218.

31 MEDINA CRESPO, M., “La proyección del baremo de tráfico de 2015 fuera de su específico ámbito” ..., pp. 683-693. Este autor defiende la interpretación flexible del baremo de tráfico fuera de su ámbito, señalando que la aplicación orientativa debe llevar a que el sistema de valoración cumpla con el principio de reparación completa del daño.

ga a la conyugal; lo que se cifra en un 30% conforme al *usus fori provincial*". Esta línea jurisprudencial ha continuado y podemos observarla en la reciente STS 508/2023 de 28 junio (RJ 2023\3540), en la que la Sala de lo Penal aplica el baremo de tráfico de forma orientativa en un caso de homicidio.

En los supuestos de especial gravedad, la Sala 2ª del Alto Tribunal ha considerado escasas las cantidades que le corresponderían a los perjudicados aplicando el baremo, incluso de forma orientativa. Véase en este sentido, la STS (Sala de lo Penal) 47/2007 de 8 enero (RJ 2007\626), siendo este un supuesto de especial gravedad, al producirse un asalto a un vehículo en el que se encontraba una pareja. El sujeto activo asesinó al hombre y la mujer fue secuestrada y agredida sexualmente. En este caso, según la Sala Segunda del Tribunal Supremo, "sin necesidad de seguir estas pautas, es evidente que existen las bases necesarias para hacer un cálculo más razonable y ajustado a la naturaleza de los hechos. A todas luces, la indemnización es absolutamente precaria y dudosamente razonada, ya que la sentencia se refugia en el cómodo cuadro de cálculos del seguro y desprecia la gravedad del resultado dolosamente causado"<sup>32</sup>. Esta línea jurisprudencial<sup>33</sup> ha conti-

32 Línea jurisprudencial que puede verse en la STSJ de Cataluña, (Sala de lo Civil y Penal, Sección1ª) 39/2019 de 14 marzo (ARP 2019\1122).

33 La STS de 8 de enero de 2007 contiene un voto particular del magistrado Maza Martín, según este jurista, "Es claro que de la forma dolosa o culposa de actuar no se deriva una diferenciación del resultado lesivo o de las secuelas causadas por la conducta, por lo que el perjuicio indemnizable puede ser idéntico en uno y otro caso. De manera que en esta materia es posible partir de una consideración inicial en la que se otorgue una valoración similar para los

perjuicios sufridos a causa de lesiones y secuelas por las víctimas de delitos dolosos y culposos, de forma que las primeras no resulten injustificadamente de peor condición que las segundas en el aspecto que tratamos. Ello no significa que las previsiones del referido sistema deban ser consideradas como un mínimo necesariamente aplicable de modo automático a los perjuicios causados por delitos dolosos, pero sí implica que el Tribunal debe explicar suficientemente en la sentencia las razones que ha tenido, en el caso concreto, para no atender a los criterios objetivos introducidos por la norma.

Por lo tanto, teniendo en cuenta que el Tribunal dispone de unos criterios objetivos establecidos por el legislador, que son útiles, con carácter orientativo, como base para determinar la cuantía de la indemnización por perjuicios personales derivados de delitos dolosos, es exigible que razone expresamente en la sentencia su decisión de separarse de los mismos.

Es por esto que aquella consideración inicial puede resultar modificada en cada caso en atención a las circunstancias que concurren, las cuales debe tener en cuenta el Tribunal al establecer razonadamente en la sentencia las bases de las que resulta la cuantía de la indemnización. Pues, como decíamos en la STS núm. 130/2000 de 10 de abril (RJ 2000, 3439), "el baremo en cuestión, sin suponer una inflexible limitación en la valoración de los perjuicios, brinda cuando menos criterios objetivos, y generales para todos, introduciendo claridad, precisión y certeza. Por ello su observancia no precisa de una expresa justificación, exigible por el contrario cuando el Tribunal decide separarse de las valoraciones normadas"<sup>34</sup>.

Este voto particular encuentra su apoyo en una parte de la doctrina, pudiendo destacar la argumentación del autor VILLALUENGA AHIJADO, quien ha defendido "que a igual daño debe concederse igual indemnización. Resulta difícil imaginar que una cantidad a tanto alzado, fijada subjetivamente, pueda ser considerada más justa o equivalente al daño sufrido que una cantidad obtenida tras la aplicación de unas bases valorativas legalmente establecidas". VILLALUENGA AHIJADO, A., *El daño moral derivado del delito ...*, pp. 271 y 272. A este respecto, la posición defendida en este proyecto, en especial referencia a los daños derivados de los delitos contra los derechos de los trabajadores, difiere de esta argumentación, sosteniendo que hay medios para cuantificar el daño sin necesidad de utilizar el baremo de tráfico, consiguiendo una indemnización más acorde a la re-



nuado y pueden verse otros casos en los que la Sala Segunda no aplica el baremo de tráfico por las condiciones del caso. En este sentido, puede verse las SSTS 126/2013 de 20 de febrero (RJ 2013\2025); 222/2017 de 29 de marzo (RJ 2017\1654); 741/2018 de 7 de febrero (RJ 2019\436). Otro ejemplo, con un resultado similar al anterior, es el Caso Madrid Arena, resuelto por la Sala de lo Penal en la Sentencia 805/2017 de 11 diciembre (RJ 2017\6237). En este supuesto, la Sala 2ª del Alto Tribunal vuelve a separarse de las cantidades del mencionado Baremo, considerándolo una herramienta orientativa y cuyas cantidades se deben tener como mínimos<sup>34</sup>.

En los últimos años, una gran parte de la doctrina ha sostenido la aplicación orientativa del baremo de tráfico para el cálculo de los daños corporales, fuera de su ámbito de aplicación obligatoria, pero pudiendo aplicar los factores correctores, en aquellos casos en los que la víctima acredite mayores perjuicios. A este respecto, la autora ALVAREZ OLALLA<sup>35</sup> ha señalado que “lo procedente es indemnizar con mayor cuantía el daño moral derivado de la conducta dolosa cuando el hecho de haber sufrido el daño como consecuencia de la voluntad intencionada del agresor haya causado un mayor sufrimiento a la víctima”. En este sentido, pueden verse a otros autores como el penalista HORTAL IBARRA<sup>36</sup>, quien ha señalado que “la

distinta valoración que merecen los daños no patrimoniales imputados dolosamente frente a aquellos que sólo lo son a título de mera culpa levisima carente de significación penal”. Por su parte, la mencionada autora ALVAREZ OLALLA<sup>37</sup> ha señalado que cuando se produce un daño corporal fruto de un delito doloso, deben repararse también los daños indirectos que se deriven de la acción; en este sentido, esta autora ha señalado que “podría pues defenderse el incremento de un porcentaje a aplicar sobre la cantidad resultante del cálculo según baremo, en una horquilla que pudiera oscilar entre 10 y un 30%. Tal incremento debería aplicarse solo a los perjuicios personales básicos y no al perjuicio personal particular ni al patrimonial”. En la misma línea, puede verse la tesis del jurista MEDINA CRESPO. En su obra, al analizar el nuevo Baremo aprobado por la Ley 35/2015, este autor ha manifestado que el importe en concepto de perjuicios personales debe incrementarse en al menos un 20%<sup>38</sup> de las cantidades previstas en el sistema previsto en la Ley 35/2015. El propio autor puntualiza que este incremento debe afectar a las partidas personales, excluyendo, por tanto, los daños patrimoniales; MEDINA CRESPO añade que el plus indemnizatorio no debe justificarse en el aspecto volitivo de la acción, dado que la punición a las acciones delincuenciales recae en el derecho sancionador, siendo el Derecho civil ajeno a la potestad punitiva; así el incremento indemnizatorio tendrá su justificación el mayor perjuicio padecido por la víctima<sup>39</sup>. Además, añade este relevante autor que en los casos en los que se ha producido un daño corporal doloso, debe realizarse un estudio del caso concreto, debiendo aumentarse

paración íntegra de la víctima.

34 Expuso la mencionada STS (Sala de lo Penal, Sección 1ª) 805/2017 de 11 diciembre (RJ 2017\6237): “La fijación de los baremos en el caso de responsabilidades civiles derivadas de hechos que deberían estar cubiertos por la garantía de un seguro responde, no a criterios objetivos o de justicia, sino a cálculos matemáticos obtenidos a partir de un estudio de posibilidades entre la cobertura técnica en función del mercado, las ramas de explotación y las reservas matemáticas que hay que contemplar para que el sistema pueda subsistir sin riesgos inasumibles para los fondos de cobertura; que la fluctuación al alza o a la baja no responde a criterios equitativos sino a factores como el alza o la baja de la siniestralidad e incluso a ponderaciones mercantiles de cuotas de mercado; que la indemnización baremada no es sino la permisible para el sistema; y que en el caso de los delitos dolosos se rompería cualquier criterio de justicia, racionalidad, proporcionalidad y legalidad si se trasvasara sin más el criterio técnico y objetivo del contrato de seguro ya que los criterios de determinación son radicalmente diferentes (SSTS 47/2007, de 8 de enero (RJ 2007, 626); 126/2013, de 20 de febrero (RJ 2013, 2025); 222/2017, de 29 de marzo (RJ 2017, 1654) ); y 580/2017, de 19 de julio (RJ 2017, 3859)”.

35 ALVAREZ OLALLA, P., *Violencia de género y responsabilidad civil* ..., p. 134. En la misma línea, BERCOVITZ RODRIGUEZ-CANO, R.: “La dignidad de las víctimas de delitos” ..., p. 13.

36 HORTAL IBARRA, J.C. “La naturaleza jurídica de la responsabilidad civil ex delicto: o cómo “resolver” la cuadratura del círculo” *Revista para el análisis del Derecho*. Indret.

Barcelona. Octubre de 2014, p. 7.

37 ALVAREZ OLALLA, P., *Violencia de género y responsabilidad civil* ..., p.135.

38 A esta tesis llega MEDINA CRESPO manifestando que las cantidades que establece el Baremo para reparar el “perjuicio fisiológico básico permanente” son “irrisorias”. A este respecto, este relevante autor señala lo siguiente:

“El Baremo de 1995 supuso un descenso del orden del 30% respecto de las indemnizaciones que antes se establecían bajo el estatuto de la pura judicialidad valorativa. El nuevo Baremo supone, a su vez, según se ha dicho desde el sector asegurador, un incremento del 16´5%, sobre las cantidades que se venían estableciendo en 2015 con la aplicación del Baremo derogado”. MEDINA CRESPO, M., *El nuevo Baremo de Tráfico* ..., pp. 217 y 218.

39 MEDINA CRESPO, M., “La proyección del baremo de tráfico de 2015 fuera de su específico ámbito” en *Responsabilidad civil y valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación*. Dir. Javier López y García De La Serrana, Editorial Atelier, Barcelona. 2021, p. 713.

entre un 10 y un 200%<sup>40</sup>. Esta tesis es compartida por VILLALUENGA AHIJADO, quien añade la necesaria modificación del método de actualización de las cantidades del baremo de tráfico. En la actualidad la actualización de las cuantías del baremo de tráfico se realiza de acuerdo al índice de revalorización de las pensiones y no de acuerdo con el IPC, tal y como defiende el mencionado autor y como ha recomendado la Comisión de seguimiento del sistema de valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación<sup>41</sup>.

Siguiendo esta línea doctrinal, podemos observar en la jurisprudencia menor, cómo los tribunales han aplicado los factores de corrección incrementando las cantidades del baremo en los casos de daños causados por delitos dolosos. En esta línea, se produjo el Acuerdo de la Junta de Magistrados de las Secciones Civiles y Penales de la Audiencia Provincial de Madrid con fecha de 29 de mayo de 2008 (2009\44689); esta resolución estableció, “en el supuesto de lesiones, cuando no se justifique el importe de los ingresos netos por trabajo de la víctima en edad laboral, debe aplicarse el 10% de incremento, salvo que concurren circunstancias excepcionales”. Las circunstancias excepcionales dejarían la puerta abierta a un mayor incremento en caso de conductas dolosas. El incremento de las cantidades recogidas en el baremo para la valoración del daño ha sido una solución acogida por la jurisprudencia penal menor, con el objetivo de cumplir con el principio de reparación completa del daño. Por ejemplo, la Audiencia Provincial de Barcelona ha admitido incrementar las cuantías previstas en el baremo de tráfico en un 75 % [SAP Barcelona (Sección Tribunal Jurado) 14/2020 de 20 abril. JUR 2020\135851]. En esta resolución, el Tribunal resuelve un caso de asesinato, concurriendo cir-

cunstancias que pueden considerarse perjudiciales para los allegados de la víctima fallecida; así de los hechos probados observamos la intención de causar un dolor a la víctima a la que golpearon hasta fallecer, no contando con medios para poder defenderse ante tres personas armadas. Los reclamantes solicitaron un incremento de un 75% en la valoración del perjuicio básico, de acuerdo con la previsión del baremo de tráfico, siendo aceptada la petición por la Audiencia Provincial de Barcelona. Esta línea doctrinal puede verse aplicada por otras Audiencias Provinciales (Asturias<sup>42</sup>, Cádiz<sup>43</sup>, Granada<sup>44</sup> o Islas Baleares<sup>45</sup>) que en casos similares

42 SAP Asturias (Sección 3ª) 45/2021 de 15 febrero (JUR 2021\129493): Caso de asesinato.

43 SAP Cádiz (Sección 6ª, Ceuta) 83/2020 de 22 octubre (ARP 2021\11): Caso de asesinato con agravante de parentesco. En este caso, una mujer asesina a su marido, quedando los tres hijos que tenían en común privados de la patria potestad. El Tribunal señala que debe incrementarse en 50% las cantidades previstas en el baremo de tráfico, como un plus de aflicción.

44 SAP Granada (Sección 2ª) 324/2019 de 27 agosto (JUR 2020\20875). Este caso comienza con el contacto a través de medios telemáticos del sujeto activo con la víctima, a través de la red social Facebook, en aquel momento el reo tenía 26 años y la menor 14 años; a pesar de esta diferencia de edad, las partes tuvieron una relación sentimental en la que la menor le enviaba contenido pornográfico al reo y en la que mantenían relaciones sexuales completas, circunstancia que fue conocida por la madre de la menor quien denunció esta circunstancia. A pesar, de que el hecho estaba siendo seguido en un proceso penal por la tipicidad de las relaciones sexuales entre el sujeto activo y la menor, ambos decidieron continuar con la relación sentimental, hasta que la menor decidió poner fin a la misma debido al actitud celosa y excesivamente controladora del delincuente. El reo no aceptó la decisión de la menor y un día en el que volvieron a verse la llevó a la fuerza a una casa en obras, donde le agredió sexualmente e intentó acabar con su vida, apuñalando a la joven, hasta 26 veces, sin que la menor tuviera posibilidades de defenderse. Acto seguido dejó a la víctima en el suelo de la casa en “estado agonizante”. A la mañana siguiente la menor fue encontrada por unos hombres que escucharon sus gritos de auxilio. A consecuencia de los hechos la víctima sufre daños de diversa índole, pudiendo identificar daños corporales a consecuencia de las puñaladas y del perjuicio psicofísico y además un perjuicio moral por el daño a su dignidad. Dadas las peculiaridades del caso y la especial gravedad de los hechos probados, la Audiencia Provincial de Granada admite aplicar el baremo de tráfico aplicando un factor de corrección e incrementando las cuantías en un 50%, cuantificando el Tribunal la indemnización en 836.444,67 euros, consiguiendo una reparación íntegra y vertebrada del daño sufrido.

45 SAP Islas Baleares 43/2018 (Sección 1ª) 43/2018 de 4 mayo (JUR 2018\189269), confirmada por el Auto de la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo (Sección 1ª) núm. 103/2019 de 10 enero (JUR 2019\46357). En este caso, el Tribunal admite incrementar las cantidades del baremo de tráfico en un 50% en un caso de delitos de lesiones y tentativa de homicidio. El juez penal en la resolución sostiene que el aumento del 50% en los casos en los que el delito genere un especial perjuicio moral a la víctima, señalando en la sen-

40 MEDINA CRESPO, M., *El nuevo Baremo de Tráfico ...*, p. 170. MEDINA CRESPO, M., “La proyección del baremo de tráfico de 2015 fuera de su específico ámbito” ..., p. 713.

A este respecto, el autor matiza que en los supuestos ordinarios el incremento de las cantidades personales debe ser del 20%, MEDINA CRESPO, M., “La proyección del baremo de tráfico de 2015 fuera de su específico ámbito” ..., p. 726.

41 Según el art. 8.1.15 Actualización de acuerdo con el IPC: “El art. 49.1 LRCSCVM establece que la actualización automática que se produce cada 1 de enero de cada año se lleva a cabo «en el porcentaje del índice de revalorización de las pensiones previsto en la Ley de Presupuestos Generales del Estado». La CS recomienda que se sustituya dicho índice en este artículo y en los demás artículos concordantes, como el 42.1 LRCSCVM, por el IPC”. Este precepto puede encontrarse en el *Informe razonado previsto por la Disposición Adicional Primera de la Ley 35/2015*. Emitido por la Comisión de Seguimiento del Sistema de Valoración de Daño Corporal de la Ley 35/2015.



admitieron incrementos del 50%, los mencionados tribunales justifican el incremento, en el mayor daño moral que las conductas dolosas llevadas a cabo por los delincuentes provocan en la víctima y los perjudicados. En este sentido, VILLALUENGA AHIJADO<sup>46</sup> ha sostenido que los tribunales penales han aplicado estos incrementos porcentuales, para resarcir “circunstancias singulares” que no son recogidas en el baremo de tráfico, asimilando el mencionado autor esta práctica jurisprudencial con los denominados “perjuicios excepcionales” que el legislador ha previsto en el art. 33.5 Ley 35/2015. Por su parte, RUIZ DE ERENCHUN ARTECHE<sup>47</sup> ha reclamado al Tribunal Supremo que unifique doctrina en la materia, con el objetivo de aportar seguridad jurídica a todas las partes del proceso judicial. Analizando la SAP Baleares 43/2018 (Sección 1ª) de 4 mayo (JUR 2018\189269), confirmada por el Auto de la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo (Sección 1ª) núm. 103/2019 de 10 enero (JUR 2019\46357), observamos que son los propios reclamantes quienes no solicitan el incremento del 50% que admite la Audiencia Provincial de las Islas Baleares, privando al perjudicado de la reparación completa al no poder el Tribunal determinar una indemnización superior a la solicitada de acuerdo con el principio de justicia rogada que tiene la acción civil en el proceso penal. Otra resolución, en la que observamos esta aplicación del baremo de forma orientativa es la STS (Sala de lo Penal, Sección 1ª) 289/2019 de 31 mayo (RJ 2019\3099), en esta resolución la Sala Segunda admite la posibilidad de incrementar las indemnizaciones previstas en el baremo de tráfico entre un 20% y un 50% “en los casos de delitos dolosos, máxime en supuestos especialmente traumáticos y violentos, como el aquí enjuiciado”. En este supuesto, el reo comete un delito de homicidio consumado y otro en grado de tentativa<sup>48</sup>.

tencia que el mencionado aumento es una práctica habitual en el territorio. En este caso, al ser la cantidad solicitada por la reclamante inferior a la cantidad resultante de incrementar el sistema de valoración del baremo de tráfico y de acuerdo con el principio de justicia rogada que debe cumplir la acción civil en el proceso penal, el Tribunal concede la indemnización solicitada y no la que obtendría en caso de aplicar el factor de corrección del 50% sobre las cantidades del baremo de tráfico.

46 VILLALUENGA AHIJADO, A., *El daño moral derivado del delito* ..., pp-291 y 292.

47 RUIZ DE ERENCHUN ARTECHE, E., “La determinación del quantum en la responsabilidad civil por delitos dolosos”. En *Revista Aranzadi Doctrinal* num.6/2011. (BIB 2011\1469), pp. 1-6. En la misma línea, VILLALUENGA AHIJADO, A., *El daño moral derivado del delito* ..., p. 292.

48 De acuerdo con los hechos probados el delincuente fue expulsado de una discoteca, revolviéndose contra los

#### IV. APLICACIÓN DEL BAREMO DE TRÁFICO DE FORMA ORIENTATIVA POR LA SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO DEL TRIBUNAL SUPREMO

Como es sabido, las controversias en materia de responsabilidad patrimonial de la Administración son competencia de la Jurisdicción Contencioso-Administrativo, cuyo órgano judicial de mayor importancia es la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo. Ante estos tribunales recaerán, entre otras, aquellas cuestiones en las que un trabajador de la Administración ha padecido un accidente laboral o una enfermedad profesional.

En la Ley 40/2015, el legislador ha determinado el carácter orientativo del baremo de tráfico, al disponer que “en los casos de muerte o lesiones corporales se podrá tomar como referencia la valoración incluida en los baremos de la normativa vigente en materia de Seguros obligatorios y de la Seguridad Social” (artículo 34.2 segundo inciso). De esta forma, en los casos de responsabilidad patrimonial de la Administración, es común la aplicación del baremo de tráfico de forma orientativa<sup>49</sup>; si bien, el legislador parece establecer una aplicación orientativa y no una aplicación analógica (art. 34.2) del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, debiendo tenerse en cuenta los factores que puedan afectar en cada supuesto. A este respecto, en esta jurisdicción observamos una mayor discrecionalidad por parte de los jueces y tribunales en la aplicación del baremo de tráfico para el cálculo del monto indemnizatorio. En este sentido, la doctrina civil ha manifestado que la Sala de lo Contencioso-Administrativo admite la aplicación del baremo de tráfico “a medias”<sup>50</sup>, señalado este Tribunal que los baremos “tienen una función orientativa y no vinculante”<sup>51</sup>.

empleados de seguridad portando un cuchillo en actitud amenazante, motivo por el que los empleados de seguridad de la discoteca tuvieron que desarmarle. Unas horas después el reo volvió armado con una pistola y disparó 12 veces, hiriendo a dos de los empleados de seguridad, uno de ellos falleció y otro sufrió graves lesiones en el ojo.

49 DOMENECH PASCUAL, G., “La cuantificación de los daños morales causados por las administraciones públicas” en GOMEZ POMAR, F., & MARTIN GARCIA, I., (Dirs.) *El daño moral y su cuantificación*. (2ªed.) Editorial Wolters Kluwer Bosch, Barcelona. 2017, pp. 518 y ss.

50 FERNÁNDEZ IGLESIAS, C., “La superación de los límites del sistema de valoración de daños en el ámbito de circulación cuando se utiliza con carácter orientativo en otros ámbitos” ..., p.81. VILLALUENGA AHIJADO, A., *El daño moral derivado del delito* ..., p. 213.

51 STS (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sec-

De esta forma, la Sala Tercera realiza una verdadera aplicación orientativa, utilizando el sistema en aquellos supuestos análogos para otorgar seguridad jurídica al proceso indemnizatorio, pero teniendo la potestad discrecionalidad suficiente para apartarse del baremo en aquellos casos en los que los jueces y tribunales motiven una forma óptima para calcular el montante indemnizatorio. A este respecto, destaca la STS (Sala Tercera, Sección 4ª) de 3 de diciembre de 2012 (RJ 2013\582)<sup>52</sup>. En este caso, la Sala de lo Contencioso Administrativo no aplica el sistema de valoración propio del tránsito motorizado, en un caso de negligencia sanitaria, debido a que al paciente no se le realizaron las pruebas oportunas para diagnosticar su cáncer, lo que hubiera supuesto darle a la víctima un 25% más de posibilidades de supervivencia; así, la Sala determina que el sistema tabular del baremo de tráfico daría como resultado una indemnización insuficiente, señalando el Tribunal que la aplicación del mencionado sistema de valoración del daño no debe excluir “la necesidad de valorar todas las circunstancias que concurran en cada caso para lograr la total in-

demnidad del daño ocasionado”<sup>53</sup>. De forma reciente, la Sala Contencioso-Administrativo ha discutido la valoración del daño corporal en un caso de enfermedad profesional de un trabajador de la Administración [STS (Sala 3ª, Sección 5ª) 137/2023 de 6 febrero (JUR 2023\65820)]. En esta resolución, el Tribunal estudia la responsabilidad patrimonial de la Administración en un caso en el que se prueba que la víctima, fallecido en el momento de la sentencia, tuvo una enfermedad profesional a consecuencia de su exposición al amianto, mientras ejerció sus funciones como *Subteniente del Cuerpo de Especialistas de la Armada*. En el procedimiento judicial los familiares de la víctima probaron que el trabajador inhaló fibras de amianto durante su servicio en la Armada, retirándose del servicio en 1996 y teniendo los primeros problemas relacionados con el amianto en el año 2011. Como es conocido, los perjuicios derivados de la exposición a las fibras del amianto suelen dar origen a un daño diferido, teniendo estos menoscabos una exposición muy posterior a la exposición de la víctima. En la reciente STS 137/2023 de 6 de febrero, la Sala Tercera establece que la aplicación del baremo de tráfico tendrá un alcance orientativo, debiendo omitirse su aplicación en aquellos casos en los que su aplicación resulte desproporcionada, como ocurre en el caso que resuelve. La mencionada resolución sigue la línea jurisprudencia de la Sala que puede verse en las SSTs 22 septiembre 2010 (RJ 2010\6717); 1806/2020 de 21 diciembre (RJ 2020\5615); y 92/2021 de 28 enero (RJ 2021\563).

ción 6ª) de 4 de mayo de 2005 (RJ 2005\490). En este caso, el Tribunal aplica el baremo al entender que valora casos análogos al perjuicio padecido, en un caso en el que se prueba que ha existido un defectuoso funcionamiento del servicio público educativo.

52 En la misma línea, puede verse la STS (Sala 3ª, Sección 6ª) de 18 de septiembre de 2009 (RJ 2009\7303), en un caso de un siniestro de una aeronave militar contra una vivienda que acaba con la vida de la mujer y la hija de nueve meses del perjudicado. El Tribunal determina que la indemnización (16.424,55€), que recogía el baremo de tráfico en estos casos, no repararía de forma completa el daño psicológico generado en el perjudicado, otorgándole una indemnización de 80.000€, bajo la siguiente argumentación:

“El baremo tiene un simple valor referencial u orientativo que requiere su adaptación al caso concreto. Previsto para determinar la responsabilidad civil derivada de accidentes de circulación de vehículos a motor, mal cabe su aplicación o al menos sin correcciones al caso de autos, en el extremo relativo a la indemnización de las secuelas del recurrente. No se puede dejar de valorar que el fatal desenlace se produce cuando la esposa e hija del recurrente se encontraban en el domicilio familiar y que el siniestro es contemplado por este cuando estaba trabajando en el campo, quien al acudir de inmediato a comprobar lo ocurrido se encuentra con su casa en parte derrumbada y en parte ardiendo, sin señales de su mujer y de su hija. Y es que las circunstancias con las que se presentan los acontecimientos se revelan como especialmente trágicas, espeluznantes, conmovedoras, y por ello acreedoras de un resarcimiento que, si bien es de muy difícil valoración, lo que está claro es que no se consigue con la aplicación de un baremo previsto para acontecimientos menos dramáticos y en atención a las responsabilidades de las compañías aseguradoras contratantes de seguros de vehículos a motor”. A este respecto, la Sala 3ª valora que las especiales circunstancias “trágicas, espeluznantes y conmovedoras” para otorgar una mayor indemnización al perjudicado.

## V. APLICACIÓN DEL BAREMO DE TRÁFICO DE FORMA ORIENTATIVA POR LA SALA DE LO SOCIAL DEL TRIBUNAL SUPREMO

En el caso de los daños corporales sufridos por los trabajadores, la Disposición Adicional Quinta de la Ley 36/2011, de 10 de octubre, Reguladora de la Jurisdicción Social estableció la aprobación de “un sistema de valoración de daños derivados de accidentes de trabajo y de enfermedades profesionales, mediante un sistema específico de baremo”. En la actualidad, y a pesar de esta disposición, no contamos con ningún baremo específico para el sector laboral. Por ello, de forma orientativa en este sector, se sigue utilizando el Baremo previsto en la Ley

53 De esta forma, la Sala Tercera del Tribunal Supremo valora las especiales circunstancias de la víctima como es su edad (50 años) y el hecho de que tuviera un menor a su cargo.

35/2015 para motivar las indemnizaciones por daño corporal; a pesar de las críticas de parte de la doctrina laboralista<sup>54</sup>.

Debido a las especiales connotaciones de las relaciones laborales, el hecho de aprobar un sistema baremado, en este sector, resultaría muy interesante por las diferencias que podrían producirse en el cálculo de determinados daños, en comparación con el Baremo de la Ley 35/2015. Si bien, como acertadamente ha señalado VILLALUENGA AHIJADO<sup>55</sup>, “los baremos no son ninguna panacea, ni la única solución posible”, debemos manifestar que aportan seguridad jurídica y certidumbre a las partes litigantes. El principal motivo de estas diferencias se debería al acuerdo al que llegarían los diferentes agentes sociales presentes en esta relación especial y que son diferentes al sector de los accidentes de tráfico. Otra de las diferencias entre uno y otro sector es la institución del seguro, cuya importancia en los accidentes de tráfico es mayor debido a la obligatoriedad de la contratación por parte del propietario de vehículo a motor de una póliza que asegure los daños a terceros<sup>56</sup>; mientras, en el caso del ámbito laboral, en la mayoría de los casos la contratación de un seguro es voluntaria. Además, debe tenerse en cuenta que un sistema baremado puede reportar grandes beneficios para la reparación del daño, siempre que como apunta LLAMAS POMBO, el modelo tabular cumpla con el principio de reparación completa<sup>57</sup>. Si bien, en la

doctrina iuslaboralista hay posiciones contrarias al uso de los sistemas baremados<sup>58</sup>.

De acuerdo con la Disposición Final 5ª de la LRJS, el legislador establecería un sistema de valoración del daño específico del sector “para la compensación objetiva” de los posibles perjuicios causados, mientras no se justifiquen daños superiores. En este sentido, MEDINA CRESPO ha manifestado que la expresión “compensación objetiva” debe interpretarse como las cantidades indemnizatorias mínimas que puede obtener la víctima, pero dejando abierta la posibilidad de que, en el caso de probarse daños mayores, estos puedan reclamarse, cumpliendo con el principio de reparación íntegra del daño.

El espíritu de la Disposición Final 5ª puede verse en la Propuesta de Código Civil de la Asociación de Profesores de Derecho Civil (2018) de forma parcial, en concreto, en su art. 5192-12<sup>59</sup>. Esta propuesta señala la posibilidad de tener sistemas baremados para sectores específicos, que objetiven la indemnización; si bien esta Propuesta reconoce la posibilidad de que una ley especial limite las indemnizaciones<sup>60</sup>.

La Jurisdicción Social, en su objetivo de motivar las resoluciones judiciales, ha aplicado el sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes

54 EL exmagistrado DESDENTADO BONETE ha manifestado, en primer lugar, el Baremo de tráfico está concebido para ser aplicado en un régimen de responsabilidad objetiva; en segundo lugar, este prestigioso jurista señala la necesidad de mejorar los perjuicios personales para cumplir el principio de reparación completa. DESDENTADO BONETE, A., “El daño y su valoración en los accidentes de trabajo ...”, p. 79. En esta línea, LOPEZ Y GARCIA DE LA SERRANA, J., & MARCOS GONZALEZ, J., L., “El nuevo baremo de la Ley 35/2015 y su aplicación al ámbito laboral” en *Estudios financieros. Revista de trabajo y seguridad social: Comentarios, casos prácticos: recursos humanos*. Nº. 393, 2015, pp. 75 y 76. A este respecto, MEDINA CRESPO ha criticado que el Baremo recogido en la Ley 35/2015 no persigue la reparación completa del daño, manifestando que la aplicación del mencionado sistema de valoración en actividades ajenas a la circulación de vehículos a motor, para cumplir con la reparación íntegra del daño debe aumentar sus cuantías indemnizatorias que cubran los perjuicios personales, en al menos un 20%. MEDINA CRESPO, M., *El nuevo Baremo de Tráfico ...*, p. 170.

55 VILLALUENGA AHIJADO, A., *El daño moral derivado del delito ...*, pp. 191 y 192.

56 LRCSCVM.

57 LLAMAS POMBO, E., “Presupuestos y límites de la reparación del daño” ..., p. 520.

58 En concreto, en el ámbito de la reparación de los derechos fundamentales, la autora BALLESTER PASTOR ha señalado que “el propio principio de seguridad jurídica ha ido consolidando en todos los sistemas jurídicos un marco indemnizatorio que, a fuerza de baremos y de aplicaciones matemáticas, no sólo ha menguado las indemnizaciones a mínimos, sino que también las ha hecho totalmente previsibles”. En este sentido, la autora sostiene que la incertidumbre en las posibles indemnizaciones favorece la prevención de futuros actos contrarios a los derechos fundamentales. BALLESTER PASTOR, M.A., “El proceloso camino hacia la efectividad y adecuación de las indemnizaciones por vulneración de derechos fundamentales”. En *Revista de derecho social*, núm. 69. 2015, pp. 42 y 43.

59 Según el art. 5192-12: “La existencia de un baremo indemnizatorio para valorar ciertos daños dentro de un ámbito o sector de actividad permite considerar acreditado el mismo valor que allí se establece para los daños que se producen en cualquier otro sector de actividad. Salvo si una ley especial establece lo contrario, el perjudicado puede acreditar que ha padecido un daño de cuantía superior a la fijada en el baremo”.

60 Es sorprendente que una regulación tan ambiciosa como la Propuesta de Código Civil de la Asociación de Profesores de Derecho Civil publicada en el año 2018, proclame el principio de reparación íntegra del daño en su art. 5192-3.1, para después admitir la reparación parcial de los sistemas baremados en su art. 5192-12. MEDINA CRESPO, M., *El nuevo Baremo de Tráfico ...*, p. 228.

de circulación, recogido en la Ley 35/2015<sup>61</sup>. De las diferentes cuestiones que nos podemos plantear en el estudio del uso del Baremo de tráfico de forma orientativa para resolver los casos de responsabilidad civil empresarial, por accidente laboral; la primera que debe resolverse es qué Baremo se debe aplicar a un accidente de trabajo que ha ocurrido durante la vigencia del antiguo Baremo de circulación, pero cuya resolución se ha producido tras la entrada en vigor de la Ley 35/2015 (1 de enero de 2.016). Para buscar una respuesta debemos acudir a la disposición transitoria de la Ley 35/2015. En este sentido, el jurista GONZÁLEZ CALVET<sup>62</sup> ha expuesto que se debe aplicar el nuevo baremo

pese a que en el caso que analiza el autor en su trabajo, en la Sentencia del Juzgado de lo Social número 7 de Bilbao 379/2017, de 5 de diciembre, se apliquen las tablas del antiguo baremo. El motivo parece ser que la parte actora fundamentó su demanda en el antiguo baremo menos favorable para la víctima. Esta tesis no ha sido compartida por toda la doctrina laboralista. De un lado, podemos señalar a PALOMO BALDA<sup>63</sup>, quien ha defendido que el nuevo baremo debe ser solo aplicado a accidentes laborales posteriores a enero de 2016, esta tesis se apoya en la Disposición Transitoria de la Ley 35/2015:

“Disposición transitoria. Aplicación temporal del sistema.

1. El sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación que establece esta Ley se aplicará únicamente a los accidentes de circulación que se produzcan tras su entrada en vigor.

2. Para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación ocurridos con anterioridad a la en-

61 SÁNCHEZ REYES, M.M., “La suerte del baremo civil de daños viales en el orden social: descifrando el enigma de los perjuicios excepcionales. Comentario a la sentencia del Tribunal de Justicia de Canarias 155/2019 de 19 de febrero”. En *Revista de Trabajo y Seguridad Social*, núm. 443, CEF, 2020, p. 152. CONDE MARÍN, E., “La responsabilidad del empresario en materia de riesgos profesionales en la actualidad (I)”. En *Nuevas perspectivas en la responsabilidad civil. Revisión crítica de la imputación objetiva*. Dir. Pilar Álvarez Olalla. Editorial Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor. 2022, pp. 954 y 955.

62 GONZALEZ CALVET, J.: “Responsabilidad civil del empresario en accidente “in itinere”. Comentario a la Sentencia del Juzgado de lo Social número 7 de Bilbao 379/2017, de 5 de diciembre” en *Estudios financieros. Revista de trabajo y seguridad social: Comentarios, casos prácticos: recursos humanos* Nº. 421, 2018, pp. 118-123.

63 PALOMO BALDA, E.: *Cálculo de indemnización por accidente de trabajo según el nuevo Baremo*. Ed. Francis Lebre-EI Derecho, Madrid, 2016, pp. 31 y 32.



trada en vigor de esta Ley subsistirá y será de aplicación el sistema recogido en el Anexo y en el Anejo del Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre”.

Frente a esta tesis, podemos destacar a otros autores como MEDINA CRESPO<sup>64</sup>, VILLALUENGA AHIJADO<sup>65</sup>, GONZALEZ CALVET<sup>66</sup>, LOPEZ Y GARCIA DE LA SERRANA & MARCOS GONZALEZ<sup>67</sup> que defienden que dado el carácter orientativo con el que se debe aplicar el Baremo a los accidentes ajenos a los hechos de la circulación, si después del accidente se ha aprobado un sistema baremado que es más próximo a la reparación íntegra del daño, lo normal es usarlo. Así lo ha entendido también la Sala 4ª del Tribunal Supremo en la Sentencia de 2 de marzo de 2016 (RJ 2016\1656). En esta resolución, la Sala de lo Social del Alto Tribunal afirmó que **«el «Baremo» se aplica en esta jurisdicción con carácter orientador, para facilitar la vertebración y motivación de la cuantificación de la indemnización que debe perseguir la íntegra reparación del daño.** Al usarse con carácter orientador, el juez de lo social puede usar uno u otro “Baremo”, apartarse de las normas de este y moverse con libertad de criterio dentro de los márgenes que conceda, siempre que justifique las razones de su decisión final, cual aquí se hace»<sup>68</sup>.

64 MEDINA CRESPO, M., *El nuevo Baremo de Tráfico* ..., p. 67.

65 VILLALUENGA AHIJADO, A., *El daño moral derivado del delito* ..., pp. 210 y 211.

66 GONZALEZ CALVET, J.: *Las indemnizaciones por accidente de trabajo en base al nuevo baremo de tráfico* ..., pp. 197 y 198

67 LOPEZ Y GARCIA DE LA SERRANA, J. y MARCOS GONZALEZ, J.I.: “El nuevo baremo de la Ley 35/2015 y su aplicación al ámbito laboral” ... p. 95.

68 En la misma línea, se ha posicionado la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo [STS (Sala de lo Penal) 782/2017 de 30 noviembre (RJ 2017\5153)]. En Audiencias Provinciales se han visto las dos posturas enfrentadas en este punto; por ejemplo, la Audiencia Provincial de Pontevedra, en un primer momento descartó la aplicación del Baremo previsto en la Ley 35/2015 para reparar unos daños estabilizados en el año 2014 [SAP Pontevedra (Sección 2ª) 179/2017 de 24 julio (ARP 2017\1217)]; en cambio, en una Sentencia más reciente aplicó el Baremo de la 35/2015 para un caso cuyo alta es el 11 de marzo de 2015 [SAP Pontevedra (Sección 5ª) 17/2019 de 21 enero (JUR 2019\123261)].

En cambio, en la jurisdicción civil la regla general establecida por los tribunales ha sido la no aplicación del Baremo previsto en la Ley 35/2015 para valorar los hechos acontecidos antes del 1 de enero de 2016; en esta línea puede verse la STS (Sala de lo Civil) 33/2015 de 18 febrero (RJ 2015\340), en esta Resolución, la Sala Primera establece la doctrina ju-

Por otro lado, la aplicación del Baremo previsto en la Ley 35/2015 debe realizarse cumpliendo los principios de la responsabilidad civil; es decir, el principio de reparación íntegra y el principio de vertebración del daño<sup>69</sup>. En relación con este último, la aplicación del sistema de valoración del daño recogido en la Ley 35/2015 supone el cumplimiento de este principio, tal y como ha reconocido la jurisprudencia de la Sala de lo Social<sup>70</sup> y la doctrina mayoritaria<sup>71</sup>. En cambio, la aplicación analógica del Baremo al ámbito de las relaciones laborales no cumple con el principio de reparación completa<sup>72</sup>. Por ello, será necesario realizar una aplicación orientativa del Baremo que, por un lado, complementa aquellos conceptos que supongan una repa-

risprudencial:

“Procede cuantificar el daño mediante la aplicación del Baremo o sistema legal de valoración del daño corporal incorporado al Anexo de la Ley 30/95 de 8 de noviembre (RCL 1995, 3046) , de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, de aplicación orientativa a otros sectores distintos de la circulación,(...) que los daños sufridos quedan fijados de acuerdo con el régimen legal vigente en el momento de la producción del hecho que ocasiona ese daño, sin perjuicio de que su valoración económica se haga, a efectos de concretar la indemnización correspondiente, con arreglo a los importes que rigen para el año en que se produzca el alta definitiva o estabilización de las lesiones sufridas por el perjudicado”. En la misma línea, pueden verse las SSTs (Sala de lo Civil) 147/2016 de 10 marzo (RJ 2016\958); o la reciente 597/2021 de 13 septiembre (RJ 2021\4051). En cambio, la Sección 5ª de la Audiencia Provincial de A Coruña se apartó de esta línea doctrinal, aplicando el Baremo previsto en la Ley 35/2015 para unas lesiones cuya fecha de estabilización fue el 28 de octubre de 2015[SAP A Coruña (Sección 5ª) 166/2020 de 2 junio (JUR 2020\225261)].

69 Tal y como ha establecido la jurisprudencia de la Sala de lo Social en las SSTs de 17 de julio de 2007 (RJ 2007\8300 y RJ 2007\8303); doctrina jurisprudencial que ha continuado y puede verse en la STS 664/2017 de 12 septiembre (RJ 2017\4169).

70 En este sentido puede verse la STS de 2 de marzo de 2016 (RJ 2016\1656). En este caso, la Sala Cuarta ha establecido que “el «Baremo» se aplica en esta jurisdicción con carácter orientador, para facilitar la vertebración y motivación de la cuantificación de la indemnización que debe perseguir la íntegra reparación del daño”.

71 MEDINA CRESPO, M.: *El nuevo baremo de tráfico* ..., pp. 189-195. GONZALEZ CALVET, J.: *Las indemnizaciones por accidentes de trabajo en base al nuevo baremo de tráfico*. Editorial Wolters Kluwer, Madrid, 2018., p. 143. XIOL RIOS, J.A., “Reflexiones sobre la indemnización del daño personal a partir del nuevo baremo” ..., p. 325. LLAMAS POMBO, E., “Presupuestos y límites de la reparación del daño” ..., p. 524.

72 LLORENS ESPADA, J.: *La reparación del daño derivado del accidente de trabajo* (1ª ed.). Editorial Bomarzo, Albacete. 2016, p. 203. MEDINA CRESPO, M.: *El nuevo Baremo de Tráfico* ..., pp. 187. APARICIO REDONDO, M.C., “Sistema de valoración del daño corporal (LRCSCVM): ámbito propio de aplicación y aplicación orientadora” ... Pág. 139. GONZALEZ CALVET, J.: *Las indemnizaciones por accidentes de trabajo en base al nuevo baremo de tráfico* ..., p. 143.

ración parcial y, por otro lado, descontar aquellos conceptos homogéneos, ya percibidos por el trabajador, a través de otras partidas indemnizatorias<sup>73</sup>.

Para la aplicación del baremo de tráfico en el ámbito del Derecho del trabajo, la Sala de lo Social del Tribunal Supremo ha creado una doctrina jurisprudencial que intenta acercarse al principio de reparación íntegra, pretendido por el mencionado sistema de valoración. A este respecto, la Sala 4ª aplica la denominada “doctrina del desvío justificado”<sup>74</sup>, siendo esta doctrina analizada en la STS de 15 de enero de 2014 (RJ 2014\1023)<sup>75</sup>, según este Tribunal, “el

73 Me refiero a las prestaciones de la Seguridad Social y a la aplicación de la doctrina del descuento condicionado, a la que luego nos referiremos.

74 LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J., & MARCOS GONZÁLEZ, J.I., “El nuevo baremo de la Ley 35/2015 y su aplicación al ámbito laboral”. *En Revista de Trabajo y Seguridad Social*. CEF. N.º 393, 2015, pp. 74-78. VILLALUENGA AHIJADO, A., *El daño moral derivado del delito* ..., p.213. MEDINA CRESPO, M., “La proyección del baremo de tráfico de 2015 fuera de su específico ámbito” ..., pp. 702 y 703.

75 Como señala MEDINA CRESPO, en esta resolución la Sala de lo Social del Tribunal parte de una media verdad, el baremo de tráfico está confeccionado para un sector de

baremo tiene además un carácter orientador no vinculante en la medida en que los órganos judiciales del orden social podrán apartarse razonadamente de sus criterios, incrementando incluso los niveles de reparación previstos, dadas las particularidades de la indemnización adicional de los accidentes de trabajo, que opera en el marco de la responsabilidad por culpa y dentro de obligaciones cualificadas de seguridad. Lo importante es que el juzgador razone su aplicación del baremo y su apartamiento de él, para lo que debe hacer una aplicación vertebrada de los daños y perjuicios a indemnizar, atribuyendo a cada uno un valor determinado y razonando las modificaciones que considere necesario establecer”. Bajo esta argumentación, la Sala de lo Social manifiesta que la responsabilidad civil del empresario debe cumplir el principio de reparación completa del daño<sup>76</sup> y por ello, en aquellos casos en

responsabilidad objetiva, siendo la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tráfico un sistema de responsabilidad mixto, al configurar un sistema de responsabilidad objetivo en los daños corporales y un sistema de responsabilidad cuasiobjetiva en los daños materiales. MEDINA CRESPO, M., “La proyección del baremo de tráfico de 2015 fuera de su específico ámbito” ..., pp. 702 y 703.

76 LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J., & MARCOS



los que el juez social decide utilizar el baremo de tráfico para la cuantificación del daño, tendrá la potestad para apartarse de este sistema de valoración cuando considere que su aplicación no supondría una verdadera reparación íntegra del daño. De esta forma, la Sala Cuarta sostiene una verdadera aplicación orientativa del baremo de tráfico, siguiendo esta interpretación la línea jurisprudencial marcada por el Tribunal Constitucional en aquellos casos en los que se aplica el mencionado sistema de valoración fuera del tránsito motorizado [STC 178/2014 de 3 de noviembre (RTC 2014\178)].

Por otra parte, la doctrina mayoritaria<sup>77</sup> en

GONZÁLEZ, J.I., "El nuevo baremo de la Ley 35/2015 y su aplicación al ámbito laboral" ..., p. 74.

77 GONZÁLEZ CALVET, J., *Las indemnizaciones por accidente de trabajo en base al nuevo baremo de tráfico* ..., pp. 163 y ss. CONDE MARIN, E., "La responsabilidad del empresario en materia de riesgos" ..., pp. 954 y 955. SÁNCHEZ REYES, M.M., "La suerte del baremo civil de daños viales en el orden social: descifrando el enigma de los perjuicios excepcionales. Comentario a la sentencia del Tribunal de Justicia de Canarias 155/2019 de 19 de febrero" ..., p. 154. MOLINA NAVARRETE, C., *Nueva indemnización por daño profesional: mejoras y límites del nuevo baremo* Editorial Bomarzo, Albacete. 2016, p. 68 y ss. LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J., & MARCOS GONZÁLEZ, J.I., "El nuevo ba-

este campo del Derecho ha defendido la aplicación del baremo de tráfico en este campo, considerándolo una herramienta útil. Tres son los motivos principales que ha dado la doctrina laboralista; en primer lugar, el baremo de tráfico "establece el perjuicio excepcional en la mejora del perjuicio personal", diferenciando de forma clara ambos conceptos; en segundo lugar, permite separar y no compensar la indemnización por perjuicio moral por la pérdida de calidad de vida de la víctima, de los conceptos indemnizatorios que el trabajador pudiera recibir gracias a las mejoras voluntarias; en tercer lugar, aplica los intereses desde la fecha del siniestro, circunstancia que eleva las indemnizaciones en beneficio de las víctimas. Todo ello supone que se considere una herramienta idónea, que además favorece la aplicación de la doctrina del descuento condicionado, pero que no debe aplicarse de forma analógica al perseguir el orden social la reparación completa del daño sufrido<sup>78</sup>. A este respecto, lo cierto es que en este sector hay un grupo de accidentes donde la aplicación del baremo de tráfico encaja de forma perfecta, me refiero a los accidentes in itinere.

La aplicación orientativa del baremo de tráfico puede verse en la SSTS (Sala de lo Social, Sección 1ª) 465/2018 de 4 mayo (RJ 2018\2371); 844/2019 de 5 diciembre (RJ 2019\5331); y en la reciente (Sección 1ª) 364/2023 de 18 mayo (RJ 2023\3122)<sup>79</sup>. En esta última resolución, la Sala Cuarta ha aplicado de forma orientativa el baremo de tráfico para indemnizar a los familiares (padres divorciados) de una auxiliar de vuelo que falleció en el siniestro del avión de Spanair el fatídico 20 de agosto de 2008, mientras prestaba servicios para la aerolínea.

En mi opinión, un sistema baremado ofrece

remo de la Ley 35/2015 y su aplicación al ámbito laboral" ..., p. 83 y 84. PALOMO BALDA, E., *Cálculo de la indemnización por accidente de trabajo según el nuevo baremo* ..., pp. 124 y ss.

78 CONDE MARIN, E., "La responsabilidad del empresario en materia de riesgos" ..., p. 955. LLORENS ESPADA, J., *La reparación del daño derivado del accidente de trabajo* ..., p. 140.

79 En la STS 364/2023 para la unificación de doctrina, la Sala de lo Social manifiesta que «esta Sala viene reiterando que el " Baremo " se aplica en esta jurisdicción con carácter orientador, para facilitar la vertebración y motivación de la cuantificación de la indemnización que debe perseguir la íntegra reparación del daño. Al usarse con carácter orientador, el juez de lo social puede usar uno u otro " Baremo ", apartarse de las normas del mismo y moverse con libertad de criterio dentro de los márgenes que conceda, siempre que justifique las razones de su decisión final, cual aquí se hace».



muchas ventajas para las partes en el proceso; en primer lugar, ofrece seguridad jurídica a las partes, pues contiene una previsión de la cuantía indemnizatoria que acuerde el tribunal; en segundo lugar, facilita a los jueces el cumplimiento del mandato constitucional contenido en el art. 120.3CE<sup>80</sup>, siendo una forma de argumentar la acción de responsabilidad civil en las sentencias; en tercer lugar, dotará a la víctima de un mecanismo con el que reclamar unas cantidades que han sido previamente acordadas, facilitando su satisfacción. Ahora bien, para cumplir esta última ventaja es necesario que el sistema baremado cumpla con el requisito de reparación integral del daño, como el espíritu de la Disposición Final 5ª hacía prever del futuro “sistema de valoración de daños derivados de accidentes de trabajo y de enfermedades profesionales” y que no se cumple en un sistema baremado con limitaciones, como el Baremo de la Ley 35/2015. Esta posición es defendida por otros juristas, destacando la obra de la autora MORALES VÁLLEZ, quien defiende “la imperiosa y urgente necesidad” de promulgar un sistema específico para la valoración de los daños y perjuicios derivados de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales<sup>81</sup>.

## VI. APLICACIÓN DEL BAREMO DE TRÁFICO DE FORMA ORIENTATIVA POR LA SALA DE LO MILITAR DEL TRIBUNAL SUPREMO

La Sala Quinta del Tribunal Supremo sigue la línea jurisprudencial marcada por la Sala de lo Penal y, si bien la jurisprudencia es más escasa por el escaso número de controversias judiciales. En la jurisprudencia podemos observar las dos líneas doctrinales que hemos analizado en el análisis de la aplicación del Baremo de tráfico de forma orientativa por la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo. En primer lugar, una primera línea doctrinal que establece la aplicación del baremo de forma inflexible. A este respecto, podemos destacar la STS (Sala de lo Militar, Sección 1ª) de 16 mayo 2012 (RJ 2012\8586). En este caso, la Sala Quinta del Tribunal Supremo resuelve un caso de un delito contra la eficacia en el servicio; en concreto,

80 La jurisprudencia del Tribunal Constitucional ha puesto el énfasis en la necesidad de que la indemnización sea motivada, incluyendo la motivación del daño moral. Véase las SSTC 6/2002 14 de 2002 (RTC 2002\6); 36/2006 13 de febrero de 2006 (RTC 2006\36); y 42/2006 13 de febrero de 2006 (RTC 2006\42).

81 MORALES VÁLLEZ, C., “La responsabilidad en los accidentes de trabajo”. Coord. José Antonio Seijas Quintana. (2ª ed.). Editorial Sepin, Madrid. 2015, pp. 383 y 384.

durante el tiempo libre un militar dispara por accidente su arma e impacta en el pómulo de otro militar causándole graves daños. En la resolución, la Sala de lo Militar manifiesta la importancia de aplicar el baremo de tráfico para la reparación de los daños y perjuicios, manifestando el Tribunal que “aun cuando la aplicación del Baremo en supuestos distintos de los del tráfico automovilístico no sea vinculante, salirse del Baremo para procurar indemnizaciones distintas en determinados capítulos, una vez admitida su aplicación por el Tribunal con carácter general, haría incongruente la resolución y supondría un evidente desajuste en la determinación y cuantificación del daño”. Esta línea jurisprudencial ha continuado, pudiendo verse en la STS (Sala de lo Militar, Sección 1ª) 76/2018 de 30 julio (RJ 2018\3971)<sup>82</sup>; si bien, en este caso, podemos observar un voto particular del Excmo. Magistrado Jacobo Barja de Quiroga López, quien manifiesta que no se debe aplicar el baremo de tráfico a estos casos, al derivar la lesión de una actividad que nada tiene que ver con el tránsito motorizado. La línea jurisprudencial defendida en el mencionado Voto Particular coincide con la aplicación más flexible que hemos visto anteriormente, aplicando los mencionados factores correctores. Esta línea doctrinal puede verse de forma reciente en la STS (Sala de lo Militar, Sección 1ª) 81/2020 de 26 noviembre (RJ 2020\4751), produciéndose en este caso un abuso de autoridad por parte de cabo del ejército que en una ceremonia golpea a una soldado en el pecho causándole una fractura de costilla. A este respecto la Sala 5ª aplica la línea doctrina jurisprudencial seguida por la Sala de lo Penal y analizada anteriormente, sosteniendo el Tribunal que “en el caso de los delitos dolosos se rompería cualquier criterio de justicia, racionalidad, proporcionalidad y legalidad, si se trasvasara, sin más, el criterio técnico y objetivo del contrato de seguro, ya que, los criterios de determinación son radicalmente diferentes”.

## VII. TOMA DE POSTURA

Del análisis de la jurisprudencia de las diferentes jurisdicciones, podemos afirmar que el efecto expansivo del baremo de tráfico fuera

82 En este caso, se aplica el baremo de forma orientativa a un caso de delito contra eficacia en el servicio, dando como resultado lesiones graves, “dado el estado del río no debió realizar los ejercicios en aguas bravas y menos que la víctima entrara solo en el agua, sin chaleco de rescate y atado de forma irregular, con la cuerda atravesada en bandolera”.



de su ámbito de aplicación obligatorio es cada vez mayor. Fuera del tránsito motorizado, la aplicación del baremo de tráfico sirve a los jueces para motivar las cantidades otorgadas a las víctimas, contribuyendo a aportar seguridad jurídica al proceso, al conocer las partes las cantidades que van a tener que pagar o recibir en el proceso. Sin embargo, como hemos sostenido el actual sistema del baremo de tráfico contiene importantes limitaciones cuantitativas y cualitativas que provocan que su aplicación deba ser en todo caso orientativa, huyendo de la aplicación analógica. De esta forma, las recientes resoluciones de accidentes de aeronaves, en las que la Sala Primera ha aplicado el baremo de tráfico de forma orientativa, adaptando la indemnización de acuerdo con los factores de corrección, suponen un importante paso a la hora de cumplir el principio de reparación íntegra del daño a partir de la aplicación del baremo de tráfico. En cambio, nos oponemos a la aplicación analógica del baremo de tráfico fuera de su ámbito obligatorio, debido a la limitaciones mencionadas en el trabajo. Diferente sería la aprobación de un sistema de valoración del daño que no contara con limitaciones legales, tal y como anunciaba la Disposición Adicional Quinta de la Ley 36/2011, de 10 de octubre, Reguladora de la Jurisdicción Social. En pocas palabras, baremos sí, pero siempre que no limiten la reparación completa del daño.

### VIII. BIBLIOGRAFÍA

ÁLVAREZ OLALLA, P.: *Violencia de género y responsabilidad civil*. Editorial Reus. Madrid. 2020.

APARICIO REDONDO, M.C., “Sistema de valoración del daño corporal (LRCSCVM): ámbito propio de aplicación y aplicación orientadora” en *XX Congreso Nacional. Sobre Responsabilidad Civil y Seguro. Homenaje a Mariano Medina Crespo*. Javier López y García de la Serrana (dir.). Editorial jurídica Sepin, Madrid 2020.

BALLESTER PASTOR, M.A., “El proceloso camino hacia la efectividad y adecuación de las indemnizaciones por vulneración de derechos fundamentales”. En *Revista de derecho social*, núm. 69. 2015.

BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R.: “La dignidad de las víctimas de delitos” en *Aranzadi Civil: Revista Doctrinal*, N.º. 6, 2010.

CONDE MARÍN, E., “La responsabilidad del empresario en materia de riesgos profesionales en la actualidad (I)”. En *Nuevas perspectivas en la responsabilidad civil. Revisión crítica de la imputación objetiva*. Dir. Pilar Álvarez Olalla. Editorial Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor. 2022.

DESDENTADO BONETE, A., “El daño y su valoración en los accidentes de trabajo” en *Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales: Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, N.º 79, 2009.

DOMENECH PASCUAL, G., “La cuantificación de los daños morales causados por las administraciones públicas” en GOMEZ POMAR, F., & MARTIN GARCIA, I., (Dir.) *El daño moral y su cuantificación*. (2ªed.) Editorial Wolters Kluwer Bosch, Barcelona. 2017.

FERNANDEZ IGLESIAS, C., “La superación de los límites del sistema de valoración de daños en el ámbito de circulación cuando se utiliza con carácter orientativo en otros ámbitos” en *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro* N.º. 65, 2018.

GONZALEZ CALVET, J.: “Responsabilidad civil del empresario en accidente “in itinere”. Comentario a la Sentencia del Juzgado de lo Social número 7 de Bilbao 379/2017, de 5 de diciembre” en *Estudios financieros. Revista de trabajo y seguridad social: Comentarios, casos prácticos: recursos humanos*. N.º. 421, 2018.

-: *Las indemnizaciones por accidente de trabajo en base al nuevo baremo de tráfico*, (1ªed.). Editorial Wolters Kluwer, Madrid, 2018.

HORTAL IBARRA, J.C., “La naturaleza jurídica de la responsabilidad civil ex delicto: o cómo “resolver” la cuadratura del círculo” *Revista para el análisis del Derecho. Indret*. Barcelona. Octubre de 2014.

LLAMAS POMBO, E., “Presupuestos y límites de la reparación del daño” en *XX Congreso Nacional. Sobre Responsabilidad Civil y Seguro. Homenaje a Mariano Medina Crespo*. Javier López y García de la Serrana (dir.). Editorial jurídica Sepin, Madrid. 2020.

LLORENS ESPADA, J.: *La reparación del daño derivado del accidente de trabajo*. (1ª ed.). Editorial Bomarzo, Albacete. 2016.

LOPEZ Y GARCIA DE LA SERRANA, J., &

MARCOS GONZALEZ, J., L., “El nuevo baremo de la Ley 35/2015 y su aplicación al ámbito laboral” en *Estudios financieros. Revista de trabajo y seguridad social: Comentarios, casos prácticos: recursos humanos*. Nº. 393, 2015.

MEDINA CRESPO, M., *El nuevo Baremo de tráfico. Comentario crítico a las disposiciones generales (Ley 35/2015, 22 de septiembre)*. (1ª ed.). Editorial Bosch Wolters Kluwer, L'Hospitalet de Llobregat, 2017.

-: “La proyección del baremo de tráfico de 2015 fuera de su específico ámbito” en *Responsabilidad civil y valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación*. Dir. Javier López y García de la Serrana. Editorial Atelier, Barcelona. 2021.

-: “Sobre el alcance de la responsabilidad civil de una compañía aérea por los daños corporales causados a los pasajeros de un vuelo nacional. A propósito de la sentencia del Tribunal Supremo (sala 1ª) de 17 de mayo de 2019” en *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro* Nº. 70, 2019.

MOLINA NAVARRETE, C., *Nueva indemnización por daño profesional: mejoras y límites del nuevo baremo*. Editorial Bomarzo, Albacete. 2016.

MORALES VÁLLEZ, C., “La responsabilidad en los accidentes de trabajo” en *Responsabilidad Civil. Aspectos fundamentales*. Coord. José Antonio Seijas Quintana. (2ª ed.). Editorial Sepin, Madrid. 2015.

PALOMO BALDA, E.: *Cálculo de indemnización por accidente de trabajo según el nuevo Baremo*. (1ª ed.). Editorial Francis Lefebvre-El Derecho, Madrid, 2016.

RAMOS GONZALEZ, S., “Pautas de valoración del daño moral (Sistema legal de valoración de daños patrimoniales y el falso baremo del daño moral por prisión indebida)” en *El daño moral y su cuantificación*. (2ª ed.) Fernando Gómez Pomar e Ignacio Marín García (Dirs.) Editado por Bosch Wolters Kluwer, Barcelona, 2017.

REGLERO CAMPOS, L.F., “Valoración de daños corporales. El sistema valorativo de la Ley de Responsabilidad Civil y seguro de vehículos a motor” (Capítulo actualizado por DOMÍNGUEZ MARTÍNEZ, P.) en *Tratado de Responsabilidad Civil*. (5ª ed.). Editorial Thomson Reuters Aranzadi. Cizur Menor. 2014,

ROCA TRIAS, E. & NAVARRO MICHEL, M.: *Derecho de daños. Textos y materiales*, (8ªed.). Editorial Tirant lo Blanch. Valencia. 2020.

RUIZ DE ERENCHUN ARTECHE, E., “La determinación del quantum en la responsabilidad civil por delitos dolosos”. En *Revista Aranzadi Doctrinal*. núm. 6/2011. (BIB 2011\1469).

SÁNCHEZ REYES, M.M., “La suerte del baremo civil de daños viales en el orden social: descifrando el enigma de los perjuicios excepcionales. Comentario a la sentencia del Tribunal de Justicia de Canarias 155/2019 de 19 de febrero”. En *Revista de Trabajo y Seguridad Social*, núm. 443, CEF, 2020.

VICENTE DOMINGO, E. “Cuestiones controvertidas sobre aplicación, valoración y prueba del Baremo a ámbitos ajenos a la circulación” en *Daño y resarcimiento*. Dirigido por Mariano José Herrador Guardia. Editorial Sepin, Madrid. 2024.

-: “El daño” en REGLERO CAMPOS, L., BUSTO LAGO, J., *Tratado de responsabilidad civil Tomo I*; (5ª ed.). Cizur Menor (Navarra): Thomson Reuters-Aranzadi. 2014.

VILLALUENGA AHIJADO, A., *El daño moral derivado del delito*. Editorial Reus, Madrid. 2022.

XIOL RIOS, J.A., “Reflexiones sobre la indemnización del daño personal a partir del nuevo baremo” en *Daño, Responsabilidad y Seguro* / Mariano José Herrador Guardia (dir.). Editado por Francis Lefebvre, Madrid. 2016.

YZQUIERDO TOLSADA, M., *Responsabilidad civil extracontractual. Parte general. Delimitación y especies. Elementos. Efectos o consecuencias*. (7ª ed.). Editorial Dykinson, Madrid. 2021.