

COLECCIÓN CIVIL

Dirección: *Eugenio Llamas Pombo*
Gemma Alejandra Botana García

Práctica Derecho de **Daños**

REVISTA ESPECIALIZADA EN RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS

Edición electrónica:
<http://smarteca.es>

NÚMERO 129

OCTUBRE-NOVIEMBRE-DICIEMBRE DE 2016

EDITORIAL

«Daño continuado y talidomida»

JURISPRUDENCIA

Selección de las sentencias más destacables
sobre responsabilidad civil



«ÚNETE A LA
REBELIÓN CONTRA
EL BAREMO DE
TRÁFICO (ROGUE
ONE)»

 Wolters Kluwer

ESTUDIOS

Únete a la rebelión contra el baremo de tráfico (*Rogue one*)

Francisco Vasques-Tenreiro Vega

Abogado

Resumen: *La SAP Barcelona 165/2016, de 12 de julio, ha incrementado las indemnizaciones a percibir por familiares de una víctima del siniestro del vuelo JK522 de Spanair, pasando de los más de 300.000 euros, incluyendo intereses, concedidos por el Juzgado de lo Mercantil 8 de la Ciudad Condal, a rebasar los 600.000 euros. Un incremento fundamentado en el Reglamento (CE) N° 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril de 2004. El baremo de tráfico, a modo de virus mezquino, lleva dos décadas impregnando resoluciones judiciales sobre eventos que transcurren lejos de las carreteras de nuestro país ¿Por qué hemos dejado que todo nuestro sistema judicial de indemnización de los daños personales gire en torno al baremo del automóvil?*

Palabras clave: Indemnización por lesiones y fallecimientos, baremo de tráfico, caso Spanair, Reglamento (CE) núm. 785/2004.

Abstract: *The Judgement of the Audiencia Provincial of Barcelona (Provincial Court of Barcelona) 165/2016, of 12 July, has increased the compensation to be received by relatives of victims of the accident of the Spanair flight JK522, moving from more than 300,000 euros, including interests, granted by the Juzgado de lo Mercantil 8 (Commercial Court 8) of Barcelona, to an amount that exceeds 600,000 euros. This increase is based on the Regulation (EC) No 793/2004 of the European Parliament and the Council of 21 April 2004. The scale of traffic, as a mean-spirited virus, has been contaminating for two decades judgments about events that take place far from the roads of our country. ¿Why have we allowed our entire judicial system of compensation for personal injury to be based on the scale of traffic?*

Keywords: Compensation for injuries and deaths, scale of traffic, Spanair case, Regulation (EC) No. 785/2004.

Érase una vez un país cicatero y tacaño, donde las injusticias indemnizatorias brillaban por su presencia.

Un profundo navajazo cruzando la cara desde el párpado a la oreja se resarce con unos míseros 15.599 euros (1) . Dinero suficiente para que la víctima compre un *Hyundai i40*, de media gama, y pasee con orgullo durante un lustro su deformidad vitalicia.

¿Agresión Sexual? Indemnizamos a la señora con 9.000 euros (2) . Con ese dinero la víctima podrá adquirir un *Smart ForTwo* de segunda mano, a cambio de sus leves molestias.

Y si el percance lo sufre la pierna de una niña, destrozada a causa del peliagudo matrimonio entre una maceta y la gravedad, zanjemos el asunto con 4.000 euros (3) , que a los padres les servirá para adquirir un *Scooter Honda*, y pasear a la nena mientras airea sus fracturas.

Os preguntaréis a qué viene esta absurda comparativa. Me diréis, con razón, que mezclar el precio actual del mercado de automóviles con las indemnizaciones por lesiones y fallecimientos es ilógico. Y yo os respondo: si la comparativa anterior es tendenciosa, torticera y ventajista (y lo es), ¿por qué hemos dejado que todo nuestro sistema judicial de indemnización de los daños personales gire en torno al baremo del automóvil? Tan insensata es una cosa, como la otra.

Hemos considerado razonable de manera tácita, entre todos los actores jurídicos, limitar las indemnizaciones derivadas de los accidentes de tráfico mediante un baremo para que las pólizas de nuestros vehículos resulten asequibles, y el transporte personal y profesional pueda ser viable económicamente. Pero dicho baremo, a modo de virus mezquino, lleva dos décadas impregnando resoluciones judiciales sobre eventos que transcurren lejos de las carreteras de nuestro país. Ni su reciente versión mejorada esconde la realidad: las indemnizaciones que los Abogados pedimos, y los Jueces conceden, son en ocasiones meras limosnas que no corresponden a la cuarta economía de la zona euro, la quinta de la Unión Europea y la decimotercera del mundo. El resarcimiento del daño personal de nuestros ciudadanos es más digno de repúblicas bananeras que de países con convicción.

Partamos de la reciente Sentencia 165/2016, de 12 de julio, dictada por la Sección 15ª de la Audiencia Provincial de Barcelona, que ha incrementado las indemnizaciones a percibir por familiares de una víctima del siniestro del vuelo JK522 de Spanair. Los más de 300.000 euros, incluyendo intereses, concedidos por el Juzgado de lo Mercantil 8 de la Ciudad Condal, a raíz de esta resolución de la alzada suben ahora hasta rebasar los 600.000 euros. Un incremento importante fundamentado en el Reglamento (CE) Nº 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril de 2004, sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos. Esta Sentencia podría ayudar a los familiares de todos aquellos que, tristemente, no pudieron alzarse con el JK5022 hasta los cielos de Barajas. Si las futuras resoluciones de los Magistrados de las Audiencias Provinciales de Madrid y de Las Palmas, aún en ciernes, adoptaran esta doctrina, los afectados están aún a tiempo de mejorar sus expectativas, revocando así las -hasta ahora- cicateras resoluciones de primera instancia.

Pero lo anterior no excluye una realidad insultante: El vuelo JK5022 de Spanair estaba asegurado en la espectacular cifra de 1.500.000.000 dólares. Sí, sí, volved atrás y contad los ceros. Mil quinientos millones de dólares por acaecimiento y aeronave. A los 172 pasajeros de aquel vetusto MD82 les acompañaba en su tragedia la cobertura de una póliza de grandes riesgos, la cual amparaba el peor escenario de todo aseguramiento masivo: el siniestro descomunal.

Si eso es así (y lo es), ¿por qué seguimos hablando de indemnizaciones que rondan cientos de miles de euros, cuando a prorrata los daños de cada pasajero estaban asegurados en más de ocho millones de euros por pasajero? Vayamos por partes.

Un accidente de aviación civil es una hecatombe legislativa

Imaginad por un momento el escenario tras una catástrofe de tal magnitud. No, ni por esas. No podéis. Lo que Juan Javier Pérez Pérez, titular del Juzgado de Instrucción 11 de Madrid, junto a su Secretaria Judicial, debieron contemplar aquella calurosa tarde del 20 de agosto de 2008, no se lo deseamos a nadie. Amasijos, alaridos, asistencias, alarmas, agonías... Aquí no hay planes de contingencias que puedan prever algo de tal magnitud. En esta España de sol, playas, y paisajes bucólicos, que millones de turistas devoran ávidamente cada año, más vale que lleguen -y se vayan- sanos y salvos. Porque la alternativa es iniciar un fandango en un *tablao* judicial que ni los nipones aplaudirían.

En primer lugar, si -como fue el caso- las primeras investigaciones revelan gravísimas negligencias del personal de la compañía aérea, los Letrados de los afectados iniciamos un largo paseillo por el Juzgado de Instrucción. Mientras tanto, a modo de azafata que te ofreciera una aceituna como manduca para todo el trayecto de Nueva Delhi a Chicago, la aseguradora indemniza a tus clientes en la cifra de 25.000 euros por la pérdida de su familiar. 25.000 euros. Guau. Con eso, tus clientes pueden comprarse un Audi A3 con extras y todo. Ya de entrada, los del seguro te sitúan en el marco automovilístico para que te vayas preparando.

Cuando te preguntas quién ha perdido el juicio en este país, los de la aceituna te sueltan que «nos atenemos estrictamente a la legislación vigente». Y es cierto. No es aquí donde nace el hedor etílico. Miras y remiras el artículo 5.2 del *Reglamento (CE) 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje*, y encima te han dado de más. Con propina y todo.

Mientras intentas explicar a tus clientes la broma, la azafata de la aceituna es sustituida por el sobrecargo. El buen hombre te pide que mires por la ventanilla diestra, donde verás, muy a lo lejos, y mientras despegas en tu viaje legislativo, la bonita Varsovia. «Contigo empezó todo», diría quien yo me sé. La capital polaca nos regaló el *Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional*, de 12 de octubre de 1929, ratificado por España el 31 de enero de 1930. Mientras, atónito, te preguntas si en esa época había algo a lo que pudiera llamarse «transporte aéreo internacional», el sobrecargo te dice que te olvides de Varsovia, para mirar por la ventanilla izquierda.

Allí te encuentras con la bonita isla francófona de Montreal. Su *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el Transporte Aéreo Internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999* sustituyó finalmente al *Sistema de Varsovia*, deglutiendo por el trayecto al Protocolo de La Haya de 28 de septiembre de 1955, y los Protocolos de Montreal de 25 de septiembre de 1975. El año del Convenio de Montreal, 1999, te alivia al ver una norma que se acerca al Siglo XXI. Y te alegras mucho más al volver a la legislación europea, más cercana, con el *Reglamento (CE) núm. 2027/1997 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje*.

A la postre, la voz del piloto te informa de que el viaje entre legislaciones tiene su epicentro en el artículo 21 del Convenio de Montreal, que sitúa el punto de partida. Un mínimo de 100.000 derechos de giro. Para el viaje necesitarás acostumbrarte a la compañía de esta moneda híbrida: un corro de la patata formado por el dólar, el euro, el yen japonés y la libra esterlina.

La interpretación correcta del Convenio de Montreal revela que, en caso de dolo, culpa o negligencia del transportista aéreo comunitario (la compañía aérea), su responsabilidad será absolutamente ilimitada, por lo que deberá proceder al resarcimiento íntegro de los daños y perjuicios derivados de lesiones o fallecimientos, sin que opere límite de responsabilidad alguno.

Te agarras entonces al Reglamento (CE) 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002, por el que se modifica el Reglamento 2027/97 antes citado, que nos dice lo siguiente: «No hay límite económico fijado para la responsabilidad en caso de lesiones o muerte del pasajero. Para los daños de hasta 100 000 DEG (cantidad aproximada en divisa local), la compañía aérea no podrá impugnar las reclamaciones de indemnización. Por encima de dicha cantidad, la compañía aérea sólo puede impugnar una reclamación en caso de que pueda probar que no hubo de su parte negligencia ni falta de otro tipo.»

Bajas contento del trayecto entre legislaciones con la palabra «responsabilidad ilimitada» bajo un brazo, y los mil quinientos millones de cobertura de la póliza bajo el otro. Ahora sólo queda que ambos aspectos cuadren, para que la indemnización resulte coherente.

Lo que aún no sabes es que todos esos reglamentos europeos y convenios internacionales, que se solapan con frecuencia, te van a llevar al mismo sitio: un viaje legislativo mareante que, con mucha grandilocuencia foránea, antecede a la llegada de un *viejo amigo*... El caótico vuelo legislativo internacional y europeo nos lleva al mismo sitio de siempre: el baremo.

¿«Bienvenido» a casa?

Tras el largo recorrido por la instrucción penal, y el traslado a la jurisdicción civil, la sentencia de primera instancia te devuelve de pronto a la tierra, de forma muy abrupta. Citando la legislación internacional y europea, la resolución abraza a la postre el decrépito baremo para accidentes de tráfico, aunque incrementado en un 50 %, teniendo en cuenta las especiales circunstancias del accidente aéreo. La indemnización a las víctimas se separa de la que hubieran recibido por chocar en un cruce de semáforos, por poco.

Sólo los intereses del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro, que castiga a los de la aceituna por haber sido tan rácanos al principio, le da dignidad a la cuantía indemnizatoria. «¿Para esto tanta fanfarria?», piensas, mientras el peso de los mil quinientos millones de dólares que aseguraban el vuelo JK5022 de Spanair te indica que, en todo este embrollo, hay algo que no cuadra. No puede ser que la indemnización por la pérdida de una vida quede en el dos por ciento de la cobertura del seguro, prorrateado por pasajero.

Una revisión de la resolución de primera instancia nos da pistas de la razón por la que, siendo la responsabilidad ilimitada, y la cobertura de la póliza multimillonaria, la indemnización se contiene sin llegar a rasgarse las vestiduras: Se aplica el baremo «con el objeto de no incurrir en arbitrariedad y respetar el principio de igualdad y seguridad jurídica».

Ahí está. Esa es la clave.

Ese concepto, aplicar el baremo para someter a las víctimas de las tragedias del transporte de pasajeros a un mínimo común, con pequeños incrementos porcentuales según el caso, es el enemigo a vencer.

Que somos españoles, señores. No tengo que recordar cuál es nuestro pecado capital. La aseguradora lo sabe. Y repite una y otra vez en sus diatribas la necesidad de que la indemnización se contenga para respetar «la seguridad jurídica». Y entonces entiendes, en el fondo, lo diabólicamente astuto que es el argumento. Le están diciendo a los Jueces que no osen romper el equilibrio entre víctimas. Que independientemente de dónde se haya producido el siniestro, de cuál sea el medio de transporte que se ha descuajaringado, y de cuál sea la cobertura de la póliza, la indemnización debe contenerse y reducirse todo lo posible. Convirtiendo así en la práctica los incrementos en las coberturas de las pólizas, en humo irrelevante. Lo importante para ellos es que la prima sí corresponda a la cobertura, pero que la cobertura no corresponda al siniestro. Lo que implica un extraordinario margen de beneficios a su favor.

Veamos. Cualquiera de nosotros podría iniciar ahora un largo periplo hasta cruzar medio mundo. Coger un autobús desde Toledo. Llegar al sur de Madrid y tomar el Metro hasta la Estación de Atocha. Allí montar en el AVE hasta Barcelona. Al llegar, subir en un taxi con destino al Aeropuerto del Prat. Y por último, embarcar en el vuelo que parte dentro de unas horas hacia Tailandia. En cada uno de esos trayectos, sin saberlo, nuestra vida ha estado asegurada en importes muy diferentes, con coberturas que pueden multiplicarse exponencialmente. Sin embargo, lo que la aseguradora pretende es que en España, sea cual sea el siniestro, ocurra donde ocurra, y con independencia de la cobertura de la póliza, los daños personales sean cuantificados en un margen mínimo igualador (por abajo) utilizando el baremo. De lo contrario, los familiares de los fallecidos en un siniestro masivo podrían, comparándose con los de otros casos, sentirse perjudicados, y denunciar que la muerte «se pague» más en unos casos que en otros.

Fijaos que, a la postre, intelectualmente ese argumento utiliza a las víctimas pasadas, y a las futuras, para someter a las actuales. Es brillante. Víctimas contra víctimas. Y mientras tanto, la aseguradora se embolsa unas primas fabulosas. Sus ingresos por asegurar taxis, autobuses, el Metro, trenes de alta velocidad, o vuelos intercontinentales son radicalmente diferentes (mucho más altos según el precio del billete). Pero si consiguen mantener judicialmente las indemnizaciones a raya, pagar lo mismo por la vida perdida en el vuelco de un autobús que en una tragedia aérea, su extraordinario margen de beneficios permanecerá incólume.

Y con esa llamada al miedo, a que no se desate la algarabía social, la aseguradora imita perfectamente a los regímenes más tiránicos de la historia. Los dictadores más crueles miraban desde sus púlpitos a la plebe, y les decían, «El caos, o yo». Y la aseguradora nos dice, «El baremo o el caos».

Hasta que alguien dijo basta.

Empieza la rebelión. El Reglamento (CE) nº 785/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004

La Sentencia 165/2016 de la Sección 15ª de la Audiencia Provincial de Barcelona, cual superhéroe venido del cielo, aparece por arte de magia y nos dice lo siguiente:

«Cuando se trata de seguros en los que el daño está representado por la vida humana o por la salud, no es infrecuente que el legislador identifique daño con aseguramiento. Esto es, los límites mínimos fijados para el seguro obligatorio cumplen una función indirecta de parámetro para la valoración del daño personal. Ese es el fundamento de todo nuestro sistema de resarcimiento de los daños y perjuicios en la responsabilidad derivada de la utilización de vehículos a motor (el célebre Baremo introducido por nuestro legislador en la Ley 30/1995, de 8 de noviembre)».

Lo que hace la Audiencia de Barcelona, a la postre, es volver el argumento de la aseguradora contra ella misma. Si la aseguradora defiende el baremo porque las primas de los seguros de automóviles no se pueden disparar, cuando no hablamos de vehículos sino de aviones y pólizas de gran cobertura, hay que hacer el camino contrario e incrementar la indemnización, al menos, hasta el límite mínimo fijado para el seguro obligatorio.

Posteriormente, la Sentencia se apoya en el Reglamento (CE) nº 785/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004 para disponer que «si el legislador comunitario obliga a las compañías aéreas a suscribir un seguro que garantice como mínimo un daño de 250.000 DEG (derechos de giro) por los daños personales de cada pasajero creemos que es porque ha estimado que el valor máximo que pueden alcanzar los daños personales objeto de resarcimiento debe ser como mínimo equivalente a esa cantidad».

Y termina esta justa argumentación reduciendo el baremo a cenizas de forma tajante, diciendo que dicho baremo «*no es el criterio primario porque existe otro más próximo y valioso para resolver la cuestión, el que resulta del Reglamento Comunitario que hemos referido. También este es un baremo legal y su aplicación es obligatoria y no un mero criterio de interpretación legal como constituye el Baremo del automóvil cuando se pretende que sea aplicado fuera de su ámbito estricto y objetivo de aplicación*».

El vuelo JK5022 de Spanair sólo se elevó unos pocos metros antes de estrellarse. Muy lejos del cielo. Igual que aquel avión, la resolución de primera instancia parecía querer alejarse del dichoso suelo -el baremo-, pero que alguna avería de última hora, o un fallo de los pilotos, le impidió hacerlo. La Sentencia de la Audiencia Provincial ha incrementado la potencia de los motores de esta controversia jurídica, que como podéis imaginar, influye no sólo en el caso de las víctimas del JK5022 de Spanair que aún tienen pendientes en los Tribunales su resarcimiento, sino en el de todas las víctimas de tragedias masivas que vengan a continuación.

El suelo es el baremo. El cielo es la cobertura de la póliza. Aún estamos muy lejos de lo que merece esta gente. No se puede indemnizar la pérdida de un hijo con un 2, un 4, o un 5 % de la cobertura que aseguraba su vida. Hay que llegar al menos al 25 %. Como hace la Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, hay que volar. Hay que unir por algún medio la indemnización a la cobertura de la póliza (al cielo), y no al baremo (el suelo).

Únete a la rebelión

Mientras el que suscribe se acerca cada día más al Supremo para defender esta Sentencia, con paso algo cohibido y rezando para que «no nos quiten lo bailao», desde vuestra posición jurídica podéis empezar a «liarla parda», que dicen los castizos de ahora.

El baremo no debe caer sólo en casos de accidentes aéreos, por la aplicación del Reglamento (CE) nº 785/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004. El baremo debe caer en todas partes. Su aplicación exacerbada debe detenerse en el resto de siniestros causantes de daños personales, con o sin aseguramiento. Hay que restringirlo sólo a los accidentes de tráfico. Hay que recuperar el terreno que hemos perdido, y conseguir que los Tribunales lleguen a prohibir su uso fuera de su estricto ámbito de aplicación, en lugar de defenderlo como criterio primario de valoración.

No hay mucho tiempo. Los juristas amantes del baremo cada vez se hacen más fuertes, aprovechando su reciente modificación. Ven conmigo.

Eres Letrado. Tienes mañana ese Juicio en el Juzgado de lo Penal de Albacete. A tu cliente, una joven panameña nada fea, su ex novio le ha dejado una cariñosa impronta en la mejilla en forma de cicatriz. Llega el momento de elevar tus conclusiones a definitivas. Vuelves a leer tu petición por responsabilidad civil, los puntos de secuelas, el informe médico forense, y los 3.247,55 euros que solicitas por el daño que le han causado. Piénsalo mejor. Cada vez que la joven se mire al espejo, su imagen le dará un mensaje del dichoso condenado. ¿3.247,55 euros? Cambia tus conclusiones. Pide 60.000 euros. Hazlo mirando a los ojos al Tribunal, con orgullo. Levanta la barbilla. Eso es lo que consideras que debe recibir tu cliente, como mínimo. No tienes porqué someterte tú mismo al baremo. Sé lo que me vas a decir. Que el Fiscal te va a mirar divertido, con las cejas enarcadas, y Su Señoría fruncirá el ceño como si hubieras acabado de licenciarte, a pesar de tus veinte años de experiencia. Aguanta. No sientas vergüenza y vuelve a intentarlo mañana.

Sé que la posibilidad de fracasar es de un 97,6 %. Pero eso significa que tienes un 2,4 % de posibilidades de tener éxito. Y merece la pena. Y quizás, si eres valiente, en el camino encuentres aliados inesperados.

Eres médico forense adscrito a un Juzgado. No, no quiero despedirte. Quiero que mires ese baremo que tienes en tu mesa, a la derecha, y cuando llegue la chica de la cicatriz frente a ti, lo metas en el cajón. Sácalo sólo cuando el siniestro nazca en una carretera. Si no es así, vuela. Siéntete libre. Di lo que piensas. Que después el Juez podrá moderarlo según lo considere conveniente.

¿Señor Fiscal? Seguro que esa petición de indemnización, mirando a la víctima, en muchas ocasiones le ha dolido en el alma elevarla a definitiva. La próxima vez, sorprenda a la acusación particular diciendo que, en su opinión, el baremo no es de aplicación teniendo en cuenta las circunstancias del caso, y que quiere elevar la petición. Si el Tribunal no está de acuerdo, no pasa nada. Vuélvalo a intentar cuando el asunto merezca el envite.

¿Señoría? ¿En primera instancia? Sé lo que me va a decir. Que la Audiencia le va a tumbar la Sentencia si dicta una indemnización discordante con el baremo. Pero, quizás, después de la Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, algunos Juzgados que ya han dictado sus resoluciones en el caso del JK5022 estén mordiéndose las uñas, porque ya les hubiera gustado a ellos tener la valentía de tirar el baremo a la papelera. Que no le pase lo mismo. Seguro que mañana, en ese caso especial que hay sobre su mesa, tiene la oportunidad de dar un paso y erradicar esta lacra.

Y a los señores Magistrados de alzadas posteriores sólo puedo pedir el mismo tino que ha tenido la Audiencia Provincial de Barcelona al erradicar el baremo.

Algún día, Abogados, Médicos Forenses, Fiscales, Jueces y Magistrados que detestamos cómo las aseguradoras, mediante el dichoso baremo, han sometido nuestra libertad limitando las indemnizaciones a un mínimo, en ocasiones vergonzoso, nos encontraremos. Porque somos padres, esposos, hijos, y sobre todo, personas. Ya está bien de que nuestro dolor quepa en una tabla de Excel.

Ah, y no me olvido de tí. ¿Directivo de una aerolínea? Baja al departamento de marketing. Pregúntale al chico que hizo el máster en Harvard qué pasaría si, en el billete de transporte que vende tu empresa, en unos meses apareciera, en el dorso, la siguiente frase: «*Se informa al pasajero de que sus daños personales se encuentran asegurados en la cantidad máxima de X millones de euros, comprometiéndose la compañía a abonar a sus familiares extrajudicialmente, en caso de pérdida de su vida, X millones de euros*». Después, cuando el chico te diga que parece una buena idea, habla con tu aseguradora. Negocia con ella un incremento de las primas a cambio de ese empujón publicitario, lo que les va a alegrar. ¿Sabes qué va a pasar? Que cuando tu compañía aérea adelante a la competencia espectacularmente en los próximos trimestres, la valentía de la idea te proporcionará un bonito ascenso. Trabajas ahí pero, en el fondo, también sabes que el baremo es injusto.

Somos un país difícil, pero orgulloso. Valemos más de lo que nos decimos a nosotros mismos. La pérdida de nuestra indemnidad física y psicológica después de un evento dañino no debe resarcirse judicialmente con limosnas. Ni tampoco es necesario hacer el paripé de pasar por varios gabinetes psicológicos para decir que el quebranto te ha dejado como las maracas de Machín, mendigando algunos puntos de secuelas. Hay que levantar la barbilla, mirar al frente con convicción, y decir firmemente que valemos más. Que los Jueces entiendan que nuestro decimonónico pecado capital, en el Siglo XXI, ya ha decaído. Que las indemnizaciones en nuestro país, realmente, las fijen Abogados, Médicos Forenses, Jueces, Magistrados, en una contienda con libertad. Y no bailando al son de las aseguradoras.

Es nuestra oportunidad de cambiar las cosas...

Yo me rebelo. ¿Estás conmigo?

NOTAS

- (1) Audiencia Provincial de Valladolid, Sección 2ª, Sentencia 218/2006 de 14 Jul. 2006, Rec. 14/2006 (La Ley 108689/2006).

[Ver Texto](#)

- (2) Tribunal Supremo, Sala Segunda, de lo Penal, Sentencia 1273/2006 de 19 Dic. 2006, Rec. 1085/2006 (La Ley 175882/2006).

[Ver Texto](#)

- (3) Audiencia Provincial de Sevilla, Sección 2ª, Sentencia 330/2009 de 28 Sep. 2009, Rec. 2710/2009 (La Ley 299500/2009).

[Ver Texto](#)