



La indemnización por paralización en vehículos industriales

EL LUCRO CESANTE EN LA PARALIZACIÓN DE VEHÍCULOS SUPONE EL PAGO DE IMPORTANTES CANTIDADES POR LAS COMPAÑÍAS ASEGURADORAS. ESTO HACE VITAL CONOCER Y PROFUNDIZAR CON RIGOR CUÁNDO NACE EL **DERECHO A LA INDEMNIZACIÓN POR LUCRO CESANTE** Y CÓMO SE DETERMINA SU **CUANTIFICACIÓN**

El principio de la reparación íntegra (*restitutio in integrum*) ocupa un lugar esencial dentro de aquellos que rigen el resarcimiento de los daños y perjuicios causados. Se dirige a lograr la perfecta equivalencia entre los daños sufridos y la reparación obtenida por el perjudicado, de forma que, en la medida de lo posible, quede tal y como estaba justamente antes de que el daño hubiera tenido lugar. Al perjudicado hay que repararle la totalidad del daño producido cuando haya sido imputable a un tercero. Para ello, es necesario que se cumplan dos condiciones:

- La reparación debe comprender todo el daño resarcible –no solamente una parte–.
- Tampoco podrá superar la reparación al daño producido, debe limitarse estrictamente a éste, para no comportar un enriquecimiento injusto a favor del perjudicado. Ésta ha de encontrar el justo equilibrio entre la infracción y el enriquecimiento injusto del perjudicado.

Lograr ambas condiciones y reparar el daño causado no es tan sencillo, se distinguen daños patrimoniales y no patrimoniales (los morales).

Daños patrimoniales

Los daños patrimoniales habitualmente se traducen en dinero, si bien es cierto que en ocasiones es difícil probar las ganancias dejadas de obtener. Un daño patrimonial es un hecho dañoso, susceptible de valoración pecuniaria, del que ha de responder su causante recayente sobre un interés ajeno. Desde el Derecho Romano a la actualidad, el daño patrimonial comprende tanto el daño emergente como el lucro cesante.

El **daño emergente** se manifiesta exteriormente en el daño o menoscabo de un bien o derecho del perjudicado en el momento de la ocurrencia del hecho dañoso. El **lucro cesante** representa la ganancia que el perjudicado habría ingresado en su patrimonio de no haber tenido lugar el hecho dañoso. Determinar su existencia



Por M^a Lourdes Familiar Martin



► Accidente de un camión



LA REPARACIÓN
ÍNTEGRA ESTÁ
COMPUESTA DEL DAÑO
EMERGENTE Y EL
LUCRO CESANTE



requiere, de alguna manera, reconstruir los hechos o acontecimientos que se hubieran producido sin el hecho dañoso. Esa reconstrucción de acontecimientos sirve para determinar la indemnización. El perjuicio, propiamente dicho, es el daño emergente, y la ganancia dejada de percibir, lucro cesante. Ambos han de ser probados por quien solicita percibir la indemnización, puesto que son una consecuencia indirecta del hecho desencadenante de la relación causal. Deben acreditarse mediante cualquier tipo de prueba admitida en derecho los verdaderos perjuicios causados; las ganancias dudosas dejadas de percibir no serán objeto de indemnización, ya que

son supuestos posibles pero de resultados inseguros.

En consecuencia, para obtener éxito en la reclamación es necesario que no se fundamente sólo en simples cálculos, hipótesis o suposiciones, ni se referirán a beneficios posibles e inseguros.

La inactividad de un vehículo industrial o del destinado a un uso profesional, mientras se repara, conlleva unos perjuicios. Han de establecerse según el tiempo normal de reparación; si bien, no hay que olvidar que esta paralización evita unos gastos de mantenimiento –que se descontarán del ingreso que su funcionamiento pudiera producir para obtener la ganancia líquida–.

El concepto de lucro cesante y su aplicación en los tribunales de justicia se ha consolidado en múltiples sentencias, tanto del Tribunal Supremo como de las distintas Audiencias Provinciales. Así, según reiterada jurisprudencia, los perjuicios derivados del lucro cesante han de probarse fehacientemente en su existencia real y su cuantía. El lucro cesante no puede ser dudoso o incierto (STS de 5 de octubre de 1992).

En el caso de vehículos industriales y de su paralización se ha venido regulando con

► La indemnización por la paralización del vehículo tienen valores establecidos



carácter especial. La ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, modifica, parcialmente, la ley 16/1987 de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (artículo 22, apdo. 6).

“Salvo que en el correspondiente contrato se hubiese pactado expresamente una indemnización distinta (...), la paralización del vehículo por causas no imputables al transportista, incluidas las operaciones de carga y descarga, dará lugar a una indemnización en cuantía equivalente al salario mínimo interprofesional/día multiplicado por 1,2 por cada hora o fracción, sin que se tenga en cuenta a tal efecto las dos primeras horas de paralización ni se computen más de 10 horas diarias por este concepto.

Cuando la paralización del vehículo fuese superior a dos días, las horas que (...) hayan de computarse a tal efecto en el tercer día y siguientes serán indemnizadas en cuantía equivalente a la anteriormente señalada, incrementada en un 50 %”.

Diversas órdenes ministeriales, aplicando esta ley, regulan la paralización del vehículo industrial en el supuesto de carga y descarga, si no es imputable esta

paralización al perjudicado, incluidas las operaciones de carga y descarga.

Actualmente, la indemnización por paralización se encuentra regulada en la Ley del Contrato de Transporte Terrestre, Ley 15/2009, que cambia el salario mínimo interprofesional/día por el IPREM, *Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples*.

El **IPREM** es un índice que sirve como referencia en España para la concesión de ayudas, becas, subvenciones o el subsidio de desempleo, entre otros. Este índice nació en 2004 para sustituir al Salario Mínimo Interprofesional, anterior referente. Se publica anualmente a través de la **Ley de Presupuestos**, de forma que se usa como referencia el último valor publicado oficialmente. El Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples (IPREM) de 2012 tiene las mismas cuantías que en 2010 y 2011: 17,75 euros diarios; 532,51 euros mensuales y 6.390,13 euros anuales.

El artículo 22 de esta ley indica que, tras un plazo de dos horas para la carga y descarga de la mercancía, el porteador podrá exigir al cargador una indemnización en concepto de paralización fijada en el *“IPREM/día x 2 por cada hora o fracción de paralización, sin que se tengan en cuenta las dos primeras horas ni se computen más de 10 horas diarias por este concepto. Cuando la paralización es superior a un día, el segundo día se indemniza en la cuantía señalada para el 1º día e incrementada un 25%. A partir del tercer día y siguientes se aumentará en un 50%”*.

Por consiguiente, teniendo en cuenta el IPREM para 2012, las indemnizaciones por paralización se mantienen en estos valores:

- Indemnización por hora o fracción el primer día: 35,5 euros.
- Indemnización máxima el primer día: 355 euros.
- Indemnización por hora o fracción el segundo día: 44,375 euros.
- Indemnización máxima segundo día de paralización: 443,75 euros.
- Indemnización por hora o fracción en tercer día y siguientes: 53,25 euros.
- Indemnización máxima en tercer día y siguientes: 532,5 euros.

En consecuencia, la normativa reguladora determina indubitablemente el importe máximo a conceder en el supuesto de lucro cesante, mediante la fórmula legal ya señalada, salvo que exista prueba en contrario fehaciente que permita una indemnización mayor. Quedan excluidos los “sueños de ganancia” no fundamentales ■



EL IPREM ES EL
VALOR OFICIAL PARA
CALCULAR LAS
INDEMNIZACIONES
POR PARALIZACIÓN



PARA SABER MÁS

Ley 15/2009 del Contrato de transporte terrestre

Ministerio de Fomento:
www.mfom.es

www.revistacesvimap.com