

DAÑO MORAL SUFRIDO POR LOS PASAJEROS DEL COSTA CONCORDIA POR LA ANGUSTIOSA SITUACIÓN SUFRIDA EN EL NAUFRAGIO, DISTINTO DEL DAÑO MORAL CONSECUENCIA DEL DAÑO CORPORAL SUFRIDO POR ALGUNOS PASAJEROS: COMPATIBILIDAD Y PRUEBA

STS (Sala 1ª) 8 abril 2016 (JUR 2016\75654)

Pilar Domínguez Martínez

Profesora Contratada Doctora de Derecho Civil

Centro de Estudios de Consumo

Universidad de Castilla-La Mancha

1. Supuesto y Sentencia de 1ª instancia

El Tribunal Supremo resuelve la cuantificación indemnizatoria por los daños físicos y psíquicos y los daños morales padecidos por 22 personas, pasajeros del buque "Costa Concordia", que encalló en la noche del 13 de enero de 2012 frente a las costas de la Isla de Giglio en Italia. Esas personas son miembros, junto con otras, de la «Asociación de Afectados Españoles por el Costa Concordia 2012» que interpuso demanda contra la compañía CostaCrociere, S.P.A. reclamando una indemnización concepto de daño moral para cada uno de los 22 pasajeros, "por la gravísima preocupación, zozobra, angustia y estrés que padecieron durante la noche del 13 enero de 2012". Y además para 17 de los 22 pasajeros una indemnización por tratamiento médico prolongado, baja laboral y secuelas que resultaron justificadas por los partes médicos e informes periciales.

En la contestación a la demanda, la compañía Costa Crociere, solicitó la aplicación del «Sistema para la valoración de daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación» que regía al tiempo del accidente en el Anexo del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre que aprobó el TRLRCSCVM¹, admitiendo la indemnización sólo incapacidad temporal como para las secuelas con la aplicación en las mismas del factor de corrección del 10 %, según constaba en los informes médicos-periciales aportados. Sin embargo, entendía debía ser excluida la indemnización separada adicional de los daños morales.

El Juzgado de Primera Instancia condenó a Costa Crociere a pagar a la Asociación, como indemnización por todos los conceptos reclamados (330.000 euros -15.000 euros por cada uno de los 22 pasajeros españoles). Para la cuantificación del daño

¹ (BOE núm. 267, de 5 de noviembre de 2004). En la actualidad, modificado por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre que entró en vigor el 1 de enero de 2016 (BOE núm. 228, de 23 de septiembre de 2015).

moral se tomó como referencia la indemnización por daño moral que la SAP Madrid (Sec. 20ª) 21 de junio de 2012 concedió a varios de los perjudicados por el hundimiento del crucero «Sea Diamond» en aguas griegas, se confirmó la existencia de daño moral indemnizable en el caso de los pasajeros de aquel crucero y la procedencia de fijar una indemnización a tanto alzado para todos igual pero aunque se negó la posibilidad de indemnizar conjuntamente por incapacidad temporal y por daños morales al quedar ésta última comprendida en los conceptos indemnizables conforme al baremo y al no tratarse de un supuesto no concebible por la ley de forma expresa como concepto independiente. En tal caso se cuantifica la indemnización partiendo de los establecido en el caso citado pero ampliado, dado el lapso de tiempo pasado entre ambos siniestros, la mayor de pérdida de vidas humanas.

2. Recurso de Apelación

La Asociación interpuso recurso de apelación contra la sentencia del Juzgado, solicitando la indemnización en concepto de daños físicos, psíquicos y morales se aumentase. La demandada se opuso con los mismos argumentos que el Tribunal de instancia, es decir, aplicación del Baremo, excluyendo la indemnización adicional de los daños morales. La Audiencia Provincial, en SAP Madrid (Sec. 14ª) 29 abril 2014 estimó parcialmente el recurso reconociendo indemnización separada por daños morales a todos los pasajeros y por lesiones y secuelas a los pasajeros que las sufrieron; con la reducción en cuanto a éstas del factor de corrección del 10%., al contemplarse como indemnización de daños morales.

Entre los argumentos sostenidos por la Audiencia:

- La falta de incompatibilidad de la utilización del Baremo circulatorio de forma orientativa y a la vez la indemnización separada del daño moral.
- Las reglas del Baremo sólo son vinculantes cuando se trata de accidentes de circulación no cuando se aplica de forma orientativa.
- Concurrencia de circunstancias muy especiales (difícil situación vivida por los pasajeros la noche que el barco encalló) que justifican la valoración de los daños morales como independientes y sin previa acreditación.

3. Recurso de Casación

En el recurso de Casación la Asociación solicita que se case la sentencia, alegando una incorrecta aplicación de la normativa del Baremo circulatorio (el factor de corrección del 10% está ordenado a indemnizar perjuicios económicos, no daños morales, y porque la aplicación del Baremo excluye la indemnización por separado del daño moral; que la Audiencia ha fijado arbitrariamente la indemnización por daño moral²) también de los artículos 162 apartados 2º y 3º de la Ley de

² Se citan entre otras, las SAP Madrid (Sec. 20ª) 21 junio 2012 y SAP Madrid (Sec. 9ª) 28 diciembre 2012.

Consumidores y Usuarios y de la doctrina jurisprudencial que ordena la reparación efectiva del daño causado y la íntegra indemnidad del perjudicado.

4. Decisión del Tribunal Supremo

El Tribunal Supremo desestima el recurso de casación interpuesto, exponiendo los siguientes argumentos:

- 1º. La fijación y valoración de la cuantía indemnizatoria (resarcimiento de daños materiales y compensación de los daños morales) corresponde a los tribunales de instancia y sólo es susceptible de revisión, "por error notorio o arbitrariedad, cuando existe una notoria desproporción o se comete una infracción del ordenamiento en la determinación de las bases tomadas para la fijación de la cuantía"³. En cuyo caso, sólo sería objeto de revisión la base jurídica que da lugar a la cuantificación, no propiamente la misma⁴.
- 2º. El artículo 162 LGDCU no contiene ninguna norma que imponga bases para la determinación de la cuantía indemnizatoria, si bien, sirve para reforzar la indemnización de los daños morales, pues aunque no se especifique, tanto la doctrina como la jurisprudencia entienden que se conceptúan dentro del concepto de daños a que se refiere el apartado 2º del artículo 162. Incluso se advierte como el apartado 3º del artículo 162 se refiere a unos límites de indemnizaciones, con arreglo a los convenios internacionales, que en el presente caso serán de aplicación a través del Convenio de Atenas que hubieran limitado la cuantía reclamada y sin embargo no se refiere en la demanda.
- 3º. Resulta comúnmente admitida por la jurisprudencia de la Sala 1ª la aplicación orientativa del baremo a los efectos de la valoración de los daños derivados de accidentes no circulatorios⁵.
- 4º. El TS expone la doctrina jurisprudencial de la Sala 1ª sobre la aplicación del baremo con carácter orientativo en accidentes no circulatorios, en casos, por ejemplo, de responsabilidad médica. Entre otras, la citada STS 30 noviembre 2011, 19 septiembre 2011 (RJ 2011, 6424) y en especial STS 6 junio 2014 en casos de responsabilidad por negligencia médica fijaron la doctrina sobre la aplicación del baremo con valor orientativo en la cuantificación del daño moral. La indemnización de este tipo de daños encuentra su justificación en el principio de indemnidad o reparación integral contenida en el artículo 1,2,

³ SSTS (Sala 1ª) 2 febrero 2015 (RJ 2015, 488) y 4 marzo 2015 (RJ 2015, 1095).

⁴ SSTS 11 mayo y 3 septiembre 2012.

⁵ A tal efecto, se citan, entre otras, las SSTS (Sala 1ª) 30 noviembre 2011 (RJ 2012, 3514), 18 junio 2013 (RJ 2013, 4376), 27 mayo 2015 (RJ 2015, 2628).

LRCSVM⁶. Se trata del resarcimiento o compensación conjunta de todos los conceptos resarcitorios; reconociéndose la indemnización separada sólo para los casos expresamente previstos en la Ley, como ocurre en el caso de los "daños morales complementarios" de la Tabla IV. De forma que debe partirse de lo establecido en la STS (Sala 1ª) 25 marzo 2010 (RJ 2010, 1987) según la cual, el factor de corrección por incapacidad permanente parcial, total o absoluta tiene como "objeto principal reparar el daño moral ligado a los impedimentos de cualesquiera ocupaciones o actividades, siempre que merezcan el calificativo de habituales, y que, del mismo modo, también el factor de corrección por perjuicios económicos cubre daños morales, además de los patrimoniales por disminución de ingresos de la víctima. En realidad se trata de daños morales consecuencia de la incapacidad referida, es decir fruto de un daño corporal. La cuestión es determinar la valoración del daño moral sufrido al margen de un daño corporal, como es el causado por una situación de angustia como la que sufrieron los pasajeros del buque. Precisamente en este caso y sobre la base del carácter orientativo del Baremo, la Sentencia específica que en tal caso cabe la indemnización por separado de los daños morales que no sean consecuencia del referido daño corporal, sin que en tal caso exista doble indemnización.

5º. En definitiva, el TS entiende acertada la decisión de la Audiencia de indemnizar el daño moral representado por "la situación de agonía, zozobra, ansiedad y estrés"⁷. Además, considera acertado indemnizar por este concepto a todos los pasajeros por igual, al margen de haber sufrido o no daño corporal y además sin previa acreditación, por la difícil situación vivida por los pasajeros durante el naufragio.

6º. Sin embargo, el TS no entiende acertado reducir el 10% del factor de corrección por "perjuicios económicos" al que se refieren las Tablas IV y V del Baremo⁸, aunque el mismo no sólo vaya referido a los daños patrimoniales, sino también morales; no obstante éstos últimos no coinciden con los extratabulares que fueron acordados por la Audiencia por cada pasajero⁹.

Esta argumentación no implica estimar el recurso de casación ni cambiar la sentencia recurrida en lo relativo a esta cuestión (suprimir las palabras "descontándose el 10% del factor de corrección") pues no coinciden los motivos del recurso. Por lo tanto el Tribunal Supremo ratifica la sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid que entendió que había que valorar los daños morales de forma independiente, y sin previa acreditación, por la difícil situación vivida por los pasajeros durante el naufragio, aunque en los daños

⁶ "[l]os daños y perjuicios causados a las personas, comprensivos de la pérdida sufrida y la ganancia que hayan dejado de obtener, previstos, previsibles o que conocidamente se deriven del hecho generador, incluyendo los daños morales".

⁷ SSTs 31 mayo 2000 (RJ 2000, 5089), 5 junio 2008 (RJ 2008, 3556), 13 abril 2012 (RJ 2012, 5902), entre otras.

⁸ STS 20 julio 2011 (RJ 2011, 6132), 30 abril 2012 (RJ 2012, 5135).

⁹ SSTs (Sala 1ª) 30 noviembre 2011 (RJ 2012, 3514) y 6 junio 2014.

físicos, descontó el 10 por ciento del factor de corrección, a diferencia de lo decidido por el Juzgado de Primera Instancia.

Por tanto, se condena a la empresa propietaria del buque a pagar 12.000 euros por daños morales a cada uno de ellos por la zozobra, ansiedad, angustia y el estrés que vivieron la noche del naufragio, y a los 17 viajeros que sufrieron lesiones una cantidad adicional fijada en los informes médicos-legales aportados por Costa Cruceros.

7º. Por último, según el TS, no cabe interponer un recurso por interés casacional con base en la existencia de "jurisprudencia contradictoria de las Audiencias Provinciales" para armonizar decisiones en materia de cuantificación de indemnizaciones, salvo que tales decisiones sean reflejo de diferencias en la interpretación o aplicación de una norma que prescriba bases para la cuantificación del daño de que se trate, pues lo establecido en el artículo 477.1 LEC es aplicable por igual a las tres modalidades del recurso de casación que enumera el apartado 2 del mismo artículo¹⁰.

5. Comentario

Nos encontramos con una sentencia reveladora que justifica y reconoce la indemnización del daño moral sufrido por los pasajeros por la situación angustiosa que para los mismo motivó el naufragio, distinta de la indemnización del daño moral por lesiones temporales o secuelas (en la terminología del actual baremo), en la regulación anterior a la reforma, vigente al tiempo del accidente, comprensiva de los daños físicos y morales, al margen de los llamados daños complementarios en los casos de secuelas muy graves¹¹ y los de familiares de grandes inválidos. En efecto, dentro de la categoría de los daños personales, el art. 1.2 LRCSCVM reconoce de forma expresa que la indemnización calculada conforme al sistema de baremos incluye el daño moral, "Los daños y perjuicios causados a las personas, comprensivos del valor de la pérdida sufrida y de la ganancia dejada que hayan dejado de obtener, previstos, previsibles o que conocidamente se deriven del hecho generador, incluyendo los daños morales (...)". En la regulación actual introducida por la Ley de 22 de septiembre de 2015, una de los aspectos más novedosos ha sido la vertebración del sistema tanto en los daños por muerte, lesiones o secuelas.

Se distinguen a efectos de cuantificación, los daños extrapatrimoniales o personales, es decir, morales de los patrimoniales y con respecto a estos últimos a su vez se distingue daño emergente y lucro cesante. Precisamente en la cuantificación de los daños personales la diferenciación del perjuicio personal básico

¹⁰ Como ha sido reiterado por la Jurisprudencia; "en ningún caso, podrá ser objeto de examen en casación 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 14 noviembre 2012, 6 noviembre 2008, 22 junio 2009 y 29 mayo 2012).

¹¹ Conforme a la regulación anterior, se presume daño moral complementario si una sola secuela excede de 75 puntos o las concurrentes superan los 90 puntos. La máxima puntuación posible es 100 puntos.

y el complementario facilita la cuantificación de estos daños. Concretamente, se reconoce la posibilidad de indemnizar, en los casos de muerte y secuelas permanentes "perjuicios excepcionales" que sean "relevantes, ocasionados por circunstancias singulares y no contemplados conforme a las reglas y límites del sistema", con un límite máximo de incremento del 25% de la indemnización por perjuicio personal básico. Esta vertebración contrasta con la llamada por el TS, falta de separación o vertebración de los tipos de daño moral y patrimonial en el sistema de valoración vigente a la fecha del accidente, lo que ha dado lugar a entender que los factores correctores cubren ambos tipos de daños en una cuantía proporcionada según las circunstancias del caso¹².

En el supuesto enjuiciado no cabe hablar de doble indemnización y por tanto no cabría la supresión del factor de corrección del 10 %, precisamente porque los daños morales indemnizables son distintos. Por un lado, se encuentran los que son consecuencia de las lesiones temporales o de las secuelas a los pasajeros que las han sufrido y por otro lado el exclusivo daño moral consistente en la angustia y zozobra motivada por la situación ocurrida en la noche que tuvo lugar el naufragio y que se reconoce a todos los pasajeros demandantes. A este respecto, debe partirse de la separación doctrinal entre el daño físico o dolor físico que produce la lesión y el daño moral puro, representado por el sufrimiento psicológico asociado a las limitaciones orgánicas o funcionales¹³. Es decir, la distinción entre la existencia de daño moral "objetivo" unido a la lesión como "deficiencia anatómica generadora de una discapacidad" y el daño moral "subjetivo", cuya intensidad depende de las circunstancias de cada individuo. El primero se encontraría recogido en las tablas básicas de indemnización, el segundo en los factores de corrección¹⁴, o en los perjuicios personales básicos y en los complementarios respectivamente, a la luz del nuevo sistema.

Pues bien, a estos dos tipos de daños morales debe añadirse el referido en la sentencia que no se encuentra vinculado a la lesión o secuela, daño desvinculado de la lesión pero provocado por el accidente y representado en la descrita situación de angustia y zozobra. Este daño, concretamente éste, debe ser objeto de indemnización separada, sin que ello signifique que se duplique la indemnización. Considerar lo contrario y no admitir una valoración independiente de ese sufrimiento, conllevaría a que solo aquellos viajeros que hubieran sufrido lesiones como consecuencia del accidente verían resarcido en una mínima parte el daño moral ocasionado y aquellos pasajeros que no padecieron lesiones no tendrían derecho a un resarcimiento por daños morales.

¹² SSTs de Pleno, de 25 de marzo de 2010 ; 29 de diciembre de 2010 ; 19 de mayo de 2011 ; 20 de julio de 2011 ; 23 de noviembre de 2011 y 30 de marzo de 2012.

¹³ VICENTE DOMINGO, E.: "El daño", *Tratado de Responsabilidad Civil*, Tomo 1, (Coord.) REGLERO CAMPOS, F., BUSTO LAGO, J.M., Aranzadi, Navarra, 2014, p. 375.

¹⁴ XIOL RIOS, J.A. "La posible reforma del sistema de valoración de los daños personales de los accidentes de circulación", *Revista española de seguros: Publicación doctrinal de Derecho y Economía de los Seguros privados*, núm. 146, 2011, pp. 271 y 272.

Resulta inevitable en este aspecto una referencia a la doctrina jurisprudencial sobre la aplicación orientativa del Sistema de valoración de daños personales en accidentes de circulación para la cuantificación de daños no circulatorios, es decir, si el baremo de tráfico previsto en el Real Decreto Legislativo 8/2004, en un accidente como el del supuesto enjuiciado, es de obligado cumplimiento, o puede simplemente tomarse como un criterio orientativo y subrayar como, siguiendo el camino iniciado, entre otras por la STS (Sala 1ª) 27 mayo 2015 (RJ 2015, 165055)¹⁵, la presente Sentencia parece alejarse de la doctrina tradicional seguida por esta Sala, frente al criterio utilizado en el resto de Salas (Sala 2ª, 3ª y 4ª).

En efecto, la Sala 1ª ha defendido una discrecionalidad judicial en la decisión de la aplicación baremo en la valoración de daños no circulatorios, ello no ha sido así en el modo de aplicarlos. Es decir, una vez decidida la aplicación del sistema valorativo del baremo, se entiende debe respetarse el carácter cerrado del mismo y no admitir indemnización complementaria. Esta doctrina contrasta con la seguida por las Salas 2ª, 3ª y 4ª que se refieren a una aplicación generalizada del Baremo, orientativa, que no analógica. Se defiende una discrecionalidad judicial tanto en la decisión aplicación baremo y en el modo de aplicarlos. La posibilidad de sumar a la indemnización resultante del sistema legal otra complementaria por el daño moral o *pretium doloris* calculada al margen del sistema. Por ejemplo, en el ámbito penal se diferencia la calidad del padecimiento y el gravamen moral de una muerte por accidente de circulación imprudente del provocado por atentado doloso contra la vida¹⁶. En la Sala 3ª, en supuestos de Responsabilidad de la Administración sanitaria, las circunstancias especiales, la pérdida de oportunidad, entre otras, se han tenido en cuenta para cuantificar daños morales al margen de las tablas¹⁷; por ejemplo en los accidentes especialmente trágicos¹⁸. Asimismo en la Sala 4ª, las particularidades de accidentes de trabajo en el ámbito de la responsabilidad por culpa y dentro de las obligaciones de seguridad han justificado para la cuantificación del daño moral de forma extratabular¹⁹. Precisamente en este ámbito

¹⁵ En esta Sentencia se reconoce la posibilidad de superar los máximos establecidos en el baremo en el caso de grandes inválidos. La renta vitalicia no puede superar la suma que correspondería a tanto alzado según el baremo de tráfico, pero se debe tener en cuenta además de la invalidez permanente; la pérdida de ingresos, los daños morales, y los gastos médicos y de asistencia.

¹⁶ Vid. STS (2ª) 1 abril 2014.

¹⁷ Un ejemplo de ellos es el caso resuelto por la SAP Málaga (Sec. 4ª) 12 marzo 2013, también sobre un supuesto de responsabilidad médica por pérdida de oportunidad. La atención en el servicio de urgencias fue ineficaz al denegarse una prueba clave por encontrarse la máquina estropeada. El retraso en la realización de la RMN que permitió un diagnóstico más completo supone una pérdida de oportunidad y un defectuoso funcionamiento del centro hospitalario. Procede una renta vitalicia por la situación de gran invalidez superior a la que se establecería por la aplicación estricta del baremo de tráfico y gastos de adecuación de vivienda.

¹⁸ STS (Sala 3ª) 18 septiembre 2009, según la cual, las circunstancias con que se presentan los acontecimientos, se revelan como especialmente trágicas 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”.

¹⁹ Por ejemplo, la STS (Sala 4ª) 15 enero 2004, sobre responsabilidad de Uralita por enfermedad profesional. No obstante la STS (Sala 4ª) 23 julio 2009, establece que dado que el demandante eligió la aplicación del baremo para la valoración daños derivados de accidentes de trabajo, no pueden

resulta comúnmente consolidada la aplicación la aplicación orientativa del baremo circulatorio²⁰, resultando relevante el cambio de doctrina motivado por la STS (Sala 4ª) 23 junio 2014 (RJ 2014, 4761) y después confirmado por la STS (Sala 4ª) 17 febrero 2015 (RJ 2015, 582) que ha supuesto una rectificación de criterio del Tribunal Supremo en relación con la valoración del daño moral derivado de accidente de trabajo, dejando incólume la doctrina sobre la valoración del lucro cesante²¹.

Esta sentencia determina el importe indemnizatorio del daño corporal, daño moral y lucro cesante según el baremo de tráfico. En desacuerdo con la Sala 1ª y con lo que venía siendo aplicado por la Sala 4ª del TS se determina que el factor corrector por Incapacidad permanente de la Tabla IV resarce únicamente el daño moral, por consiguiente, no pueden ser compensadas con "las prestaciones de Seguridad Social, ni por el complemento de las mismas; y ello con independencia de que se tales prestaciones afecten a la situación de incapacidad temporal o a las lesiones permanentes".

En definitiva, el Tribunal Supremo, a excepción de la Sala Civil, ha venido sosteniendo que, fuera del ámbito de los accidentes de circulación, el sistema legal funcionaría como un sistema abierto que permitiría sumar a la indemnización resultante del sistema otra adicional o complementaria por daño moral valorada discrecionalmente por el juez. El uso judicial del sistema es generalizado en cualquier tipo de accidente, pero presenta excepciones notables si los hechos o las circunstancias del accidente son especialmente trágicas²². Es por ello que se ha dicho que en este caso "la aplicación del sistema sería, en este sentido, doblemente

reclamarse "daños morales como concepto autónomo, puesto que en las cuantías previstas en las tablas V y III están ya incluidos los daños morales.

²⁰ Precisamente a este respecto resultan paradigmáticas las dos STS (Sala 4ª) 17 julio 2007 (RJ 2007\8300) que reconocen la aplicación analógica del baremo de tráfico en los accidentes de trabajo mientras no se apruebe el baremo previsto en la Ley 36/2011, de 10 de octubre, reguladora de la Jurisdicción Social (BOE núm. 245, de 11-10-2011) Así mismo, SSTs (Sala 4ª) 21 enero 2008, 30 enero 2008, 20 octubre 2008, 17 marzo 2014, 2 febrero 2015, 25 marzo 2015, 30 marzo 2015.

²¹ A este respecto, la misma Sentencia parte de la paradigmática STS (Sala 1ª) 25 marzo 2010 (RJ 2010, 1987) según la cual, el factor de corrección por incapacidad permanente parcial, total o absoluta tiene como "objeto principal reparar el daño moral ligado a los impedimentos de cualesquiera cupaciones o actividades, siempre que merezcan el calificativo de habituales, y que, del mismo modo, también el factor de corrección por perjuicios económicos cubre daños morales, además de los patrimoniales por disminución de ingresos de la víctima. En realidad se trata de daños morales consecuencia de la incapacidad referida, es decir fruto de un daño corporal.

²² Se trata de accidentes extraordinarios, inesperados o muy trágicos, que implican daños morales muy graves, en los cuales los tribunales han cuantificado la indemnización por el daño moral al margen completamente de los baremos. Un claro ejemplo es el contemplado en la STS (Sala 3ª) 18 septiembre 2009. "las circunstancias con las que se presentan los acontecimientos, se revelan como especialmente trágicas ... 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...".

orientativa, en la decisión sobre si tomarlo de referencia y en la aplicación misma”²³.

En este punto parece que la Sala 1ª se separa de la tendencia tradicional, acercándose a la seguida por el resto de Salas, al entender que el que un baremo pueda aplicarse de forma orientativa, quiere decir que no supone aplicar el baremo como sistema cerrado de valoración del perjuicio, y por ende, pueden ser englobados la totalidad de los daños ocasionados, incluidos los morales, máxime cuando además, en este caso concurren unas circunstancias muy especiales que justifican la valoración de los daños morales, como independientes y sin previa acreditación, debido a la situación tan difícil vivida por los pasajeros en la noche del 13 de enero de 2012, a bordo del buque.

Por tanto, en el presente caso, la Sala Civil del Tribunal Supremo delimita y complementa su doctrina estableciendo que la utilización del baremo circulatorio como criterios orientadores, es decir, para cuantificar las indemnizaciones por los perjuicios causados a las personas como consecuencia del daño corporal no ocasionado por un hecho de la circulación, no excluye la indemnización por separado de los daños morales que no sean consecuencia del referido daño corporal; requisito, éste último, que elimina por hipótesis la posibilidad de una doble indemnización por el daño moral.

Debe tenerse en cuenta la posible existencia de circunstancias excepcionales, en esta ocasión, los acontecimientos fueron de tal notoriedad, que el hecho de que un pasajero no tenga lesiones físicas, no puede impedir que deba ser indemnizado por daños morales ante la gravísima preocupación, zozobra, angustia y estrés sufridos. Los acontecimientos fueron de tal notoriedad que el hecho de que un pasajero no tenga lesiones físicas no puede impedir que deba ser indemnizado por daños morales ante la gravísima preocupación, zozobra, angustia y estrés sufridos. Incluso podría argumentarse la posibilidad de indemnización independiente vendría también justificada a través de la consideración de “accidente especialmente trágico”, al entenderse que las circunstancias con que se presentan los acontecimientos, se revelan como especialmente trágicas y por ello acreedoras de un resarcimiento mayor que el previsto a través de la aplicación de los criterios del baremo circulatorio²⁴.

Singular también es la referencia a la distinción que a efectos probatorios se requiere para este tipo de daños frente a los daños morales consecuencia de una lesión o secuela. En efecto, si para estos últimos se requiere la prueba de soporte físico representado por el daño físico, no ocurre lo mismo con los daños morales que han padecido los viajeros por la situación angustiosa sufrida, los cuales son indemnizables independientemente, sin necesidad de ser acreditados, ni dependientes de unas lesiones físicas.

²³ RAMOS GONZÁLEZ, S.: “Pautas de valoración del daño moral. Sistema legal de valoración de daños morales y el falso baremo del daño moral por prisión indebida”, *El daño moral y su cuantificación*, Bosch, Hospitalet de Llobregat (Barcelona), 2015, p. 143).

²⁴ STS (Sala 3ª) 18 septiembre 2009.

Se trata de daños en los que los acontecimientos son de tal notoriedad que no necesitan una determinada actividad probatoria; el hecho de que un pasajero no tenga lesiones físicas, no puede impedir que deba ser indemnizado por daños morales, independientemente, ante la gravísima preocupación, zozobra, angustia y estrés sufridos en la noche del naufragio.

En definitiva, podría resultar aplicable la llamada doctrina de la "in re ipsa loquitur"²⁵ que es aplicable tanto en relación a daños personales como patrimoniales, con arreglo a la cual, la realidad del daño puede estimarse existente cuando resulte evidente conforme a las circunstancias concurrentes como son las presentes en el caso enjuiciado.

Sin embargo, la Sala de lo Civil considera que la Audiencia no acertó al excluir o restar de las indemnizaciones cuantificadas según el baremo el factor corrector del 10 por ciento aplicado en los mencionados informes aportados por Costa Crociere. Pese a ello, la sentencia aclara que no cambia la sentencia recurrida en ese extremo porque la asociación recurrente no lo había solicitado en su recurso.

²⁵ Entre otras, vid. SSTS (1ª) 23 julio 1990, 21 octubre 1996, 31 mayo 2000, 22 febrero 2001, 11 marzo 2003, 11 noviembre 2003. Concretamente, según esta última sentencia "Cuando el daño moral emane de un daño material (S. 19 octubre 1996), o resulte de unos datos singulares de carácter fáctico, es preciso acreditar la realidad que le sirve de soporte, pero cuando depende de un juicio de valor consecuencia de la propia realidad litigiosa, que justifica la operatividad de la doctrina de la "in re ipsa loquitur", o cuando se da una situación de notoriedad (SS. 15 febrero 1994, 11 marzo 2000), no es exigible una concreta actividad probatoria".