

Responsabilidad Civil de productos: el airbag

EDUARDO PAVELEK ZAMORA

MAPFRE RE

LA PUESTA EN ESCENA

Decía Ralph Nader, apóstol pionero de los Movimientos de Defensa de los Consumidores norteamericanos y reciente candidato, un tanto «fuera del sistema», a la presidencia de los Estados Unidos, que los automóviles «son inseguros a cualquier velocidad».

Aunque ha pasado ya bastante tiempo desde que pronunció esta proclama, y a pesar de los avances en seguridad de la industria automovilística, las víctimas de la carretera constituyen uno de los grandes temas de debate en las sociedades avanzadas desde el momento en que introducen un elemento de naturaleza eminentemente económica al abordar esta cuestión.

En efecto, con independencia de las tragedias familiares y personales que se derivan de los accidentes, especialmente de los de tráfico por lo inesperados y traumáticos, cuando se observa el gran número de víctimas de esta calamidad, la cuestión se debe abordar desde una dimensión más global. Por referirse a una materia que afecta

al conjunto de la comunidad, la visión del problema ha de afrontarse desde una perspectiva inesperada de complejos matices socio - económicos por medio de lo que se ha llamado «la socialización de los riesgos» como mecanismo de distribución de los daños que la propia sociedad crea a través de las modernas fuentes de riesgos.

De este modo, como estamos en presencia de avances tecnológicos creadores de riesgos imprevisibles, vuelve de nuevo a estar de moda la teoría del «Análisis Económico de Derecho» que surgió en los años sesenta en la Escuela del llamado «Economics & Law» de los economistas de Chicago. La expresión de estas teorías extraordinariamente sugestivas se despliega por medio de las normas jurídicas ordenadoras de la conducta humana, el Derecho con mayúsculas en definitiva, analizadas desde la perspectiva de la realidad económica.

Estas manifestaciones alcanzan una gran importancia en el mundo de la Responsabilidad Civil y del Seguro en cuanto que cualquier cambio legal o una transformación de la percepción social de los riesgos produce un indudable impacto económico. Pensemos simplemente si la sociedad exigiera mayores indemnizaciones por daños morales de las contempladas en el sistema

de valoración de daños personales, o si este esquema de valoración se extiende legalmente a todas las víctimas de cualquier clase de accidentes, o, incluso si las indemnizaciones de accidentes de trabajo deben completarse en todo caso con recargos o compensaciones específicas a cargo de las Mutuas Patronales o bien, finalmente, si el nuevo régimen de ejecución provisional de sentencias establecido en la reciente Ley de Enjuiciamiento Civil distorsionará los esquemas de pago de las indemnizaciones y provisionamiento de las entidades de seguro. Las consecuencias para la institución aseguradora, como instrumento fundamental para la redistribución de estos daños, serían así aterradoras si la propia sociedad no fuera capaz de asumir los costes del sistema.

CALABRESI, G. en un libro ya clásico sobre estas cuestiones «El Coste de los Accidentes (Análisis Económico y Jurídico de la Responsabilidad Civil)», resaltaba cómo estos costes se expresan en una triple dimensión:

- *Los costes primarios*, relacionados con el valor de todos los daños causados a las víctimas, aunque con una concepción económica más amplia en cuanto que se consideran también de utilidades perdidas.
- *Los secundarios*, centrados en los costes de prevención de daños así como en la deficiente asignación de recursos y en la pérdida de bienestar.
- *Los terciarios*, que se expresan a través de todos los desembolsos en los que necesariamente ha de incurrirse para liquidar y distribuir los daños; honorarios de peritos y abogados, costes del sistema policial y judicial, gastos de administración de los aseguradores...

Pues bien, en este escenario de los accidentes de circulación, por ir centrando el objeto de estos comentarios, las sociedades modernas han determinado que una gran parte de estos costes se distribuyan a través de los sistemas de seguro, bien de responsabilidad civil o bien de daños a terceros (first party), sobre un régimen legal en el que el grado de culpa requerido puede ser más o menos exigente, definido a través de un seguro de naturaleza obligatoria. Esta exigencia de seguro se dirige como regla general

hacia el propietario del vehículo a través de un sistema de Responsabilidad Civil canalizado.

Junto a este régimen de Seguro Obligatorio del Automóvil, complementado con la posibilidad de suscribir ampliaciones voluntarias, surgen otros posibles involucrados en los accidentes de circulación que actúan en un segundo plano en cuanto que, en ciertos casos, no es la imprudencia de los conductores la causa del infortunio. Las Administraciones Públicas por los defectos de mantenimiento de la red viaria, los concesionarios de Autopistas que no garantizan las condiciones de seguridad en la circulación sujeta a peaje, los propietarios de animales que irrumpen sorpresivamente en la calzada y los fallos de diseño o fabricación del propio vehículo o de sus componentes son otros factores a considerar cuando se descende a investigar las causas de estos accidentes y, con vistas a la eficiencia económica, brindan a perjudicados y aseguradores un campo más abierto para la compensación de los daños y la recuperación de los costes incurridos.

EL PROSCENIO: LA RC PRODUCTOS

De cuando en cuando, los periódicos divulgan noticias procedentes de Estados Unidos acerca de indemnizaciones multimillonarias por fallos de los Automóviles: la General Motors condenada a pagar 27.670 millones de pesetas (167 millones de euros, 150 millones de dólares) a una persona que quedó inválida al salir despedida de su vehículo por el cierre defectuoso de la puerta del modelo Chevrolet Blazer; la General Motors es asimismo condenada a abonar 23.060 millones de pesetas (139 millones de euros, 125 millones de dólares) a la familia de una joven muerta por las quemaduras producidas por el incendio del depósito del modelo GM - Sierra cuando sufre un impacto lateral, exactamente las mismas consecuencias de un caso de RC Productos, el FORD - Pinto; el arreglo extrajudicial al que ha llegado la propia Ford para indemnizar a

los usuarios accidentados por una parada imprevista del motor instalado en 22 millones de vehículos a los que hubo de revisar su sistema de encendido; la reciente retirada de 6,5 millones de neumáticos defectuosos FIRESTONE del mercado como causa de 46 fallecimientos; la condena de BMW a indemnizar por 370 millones de pesetas (2,2 millones de euros, 2 millones de dólares) por vender como nuevo un automóvil repintado que puso de manifiesto los excesos de las indemnizaciones por «daños punitivos», categoría de perjuicios de naturaleza sancionadora que motivan una escalada en la cuantía de la compensación a las víctimas y causa fundamental de su escandaloso importe final.

En este último caso, para apreciar cómo opera este mecanismo de la imposición de daños punitivos, la depreciación del modelo BMW 535i por haberse repintado para reparar unos pequeños arañazos sufridos durante el transporte se cifró en 7.500.000 pesetas -44.450 euros, 40.000 dólares (los llamados daños compensatorios)- el Jurado sin embargo estimó que el número de coches vendidos por BMW a lo largo de 10 años con imperfecciones semejantes que no fueron advertidas a sus compradores ascendió a 1000, de modo que el efecto multiplicador de la depreciación por los mil vehículos comercializados ascendía a una indemnización por daños punitivos de 740 millones de pesetas (4,4 millones de euros, 4 millones de dólares), que más tarde, tras la apelación en el Tribunal Supremo de Alabama, se redujo a la mitad.

Por otro lado, las campañas de los fabricantes de automóviles a los consumidores invocándoles a revisar sus vehículos por defectos están a la orden del día. No hay fabricante que se salve de esta eventualidad, incluso marcas de reconocido prestigio que han incorporado avanzados sistemas de seguridad y controles de calidad a sus procesos de fabricación se ven involucradas en estas aventuras que, por cuestiones de marketing, acaban por resaltar los efectos positivos resultantes de las medidas de prevención y seguridad emprendidas en un programa de retirada de vehículos.

Pues bien, es en este escenario universal donde se desenvuelve el sector de la automoción, que

supone una porción importantísima del PIB pero que, al mismo tiempo, como expresaba Nader genera una fuente inagotable de peligros, a cualquier velocidad, incluso parados, podría añadirse. Un aspecto destacable de esta peligrosidad, como se ha esbozado, proviene de los defectos del propio automóvil que permitieron instaurar un régimen específico de la Responsabilidad Civil: La RC de Productos que inició su desarrollo como no podía ser menos en los Estados Unidos.

Aunque los primeros casos de RC productos se iniciaron con los productos alimenticios, en poco tiempo fueron los automóviles los que marcaron la evolución de esta clase de responsabilidad, permitiendo primero romper la relación contractual entre comprador y vendedor de forma que se permitiera al primero demandar al fabricante al margen de la relación contractual, (Henningsen V. Bloomafiel Motor Inc.), pasando por la responsabilidad por violación de las garantías expresamente otorgadas (Baxter V. Ford), hasta el caso más emblemático que inicia la teoría de responsabilidad agravada por la comercialización de cosas inherentemente peligrosas (Mcpherson V Buick Motor Co.) que culminaría con el pleno reconocimiento de la responsabilidad estricta u objetiva.

Esta última fase se justifica por el hecho de que los costes de los daños resultantes de los productos defectuosos deben ser soportados por el fabricante, que está lógicamente en mejor situación de distribuir los mismos entre los consumidores a través del seguro u otros mecanismos compensatorios, como un componente más de los costes empresariales, solución que enlaza directamente con las teorías del Análisis Económico del Derecho que nos permitieron introducir esta cuestión.

LA REPRESENTACIÓN: DESPUÉS DE LA COLZA

Las conquistas obtenidas por los consumidores con el reconocimiento de la responsabilidad civil objetiva por productos defectuosos que, en Estados

Unidos, fue un proceso de carácter jurisprudencial, fue exportada a Europa con una aproximación similar al problema, si bien plasmada en un texto legal: la Directiva 85/374 en materia de RC del fabricante por los daños causados por productos defectuosos incorporada al derecho interno español en la Ley 22/1994 de productos defectuosos.

Previamente, como reacción al desastre de la colza, se había promulgado la Ley 26/1984 de Protección de Consumidores y Usuarios que, todavía vigente en ciertos aspectos, establecía un régimen de responsabilidad mucho más exigente para determinadas categorías de productos, entre los que se contemplaban los automóviles.

Mientras que la Directiva citada y la Ley 22/1994 surten plenos efectos en materia de RC extracontractual, no puede afirmarse lo mismo de la Ley de Defensa de Consumidores que arbitraba un régimen un tanto confuso aplicable tanto a la RC extracontractual como contractual.

En este sentido y antes de la transposición de la Directiva citada, el Tribunal Supremo (5.23.05.1991 Sala 1a) condenó a Citroen a indemnizar al propietario de un vehículo incendiado en la cantidad de un millón de pesetas (6.000 euros, 5.420 dólares) más los intereses legales desde la fecha del accidente el 11 de Noviembre de 1985. Sin embargo, sin perjuicio de que la sentencia introducía unos criterios de interpretación favorables al demandante citando preceptos específicos de la Ley de Consumidores y principios inspiradores de la Directiva citada que todavía no había entrado en vigor, la realidad es que la indemnización declarada no reparaba un daño causado por el producto sino que venía a compensar el coste del propio producto, el automóvil Citroen defectuoso, responsabilidad que se decanta en el ramo de la responsabilidad contractual por vicios ocultos de la cosa vendida. Conceptualmente no se trata de un supuesto de Responsabilidad Civil por productos pues no se causó un daño distinto al propio producto defectuoso. Diferente hubiera sido sí, cuando el vehículo se incendió inesperadamente circulando hubiera fallecido el propio conductor a consecuencia de este accidente.

De todos modos, los casos de responsabilidad civil de productos no han sido numerosos, sin duda debido a que las indemnizaciones otorgadas por el seguro de automóviles permite silenciar los fallos de los vehículos y al hecho evidente de las dificultades de prueba del defecto, elemento fundamental del régimen de responsabilidad cuasi objetiva instaurado en la Directiva y en la Ley de Productos Defectuosos.

La Sentencia del Tribunal Supremo 19.9.1996 que revocó la condena inicial a General Motors a indemnizar a los padres del conductor del Opel Corsa que sufrió un accidente atribuido inicialmente a una distracción del conductor. Unos meses después se recibió una carta comunicando posibles fallos en el sistema de frenado de algunos vehículos de la misma categoría que el accidentado, recomendando su revisión. La Audiencia estimó parcialmente la demanda condenando a indemnizar en 7 millones de pesetas (43.000 euros, 38.000 dólares); pronunciamiento que fue casado por el Tribunal Supremo al no demostrarse la relación de causalidad entre la actuación de General Motors y el accidente.

La Audiencia Provincial de Granada en Sentencia de la Sección 3a de 25.01.2000, sí estimó la responsabilidad del fabricante de un neumático que reventó a indemnizar los costes de reparación del vehículo, la pérdida de la carga perecedera transportada así como los perjuicios por la paralización del camión.

Y, finalmente, deteniéndonos algo más en el análisis de este reciente caso, algo más novedoso, comentaremos la Sentencia del Juzgado de la Instancia e Instrucción de Zamora de 1º de Setiembre de 2000 que condena al fabricante de un automóvil a indemnizar a los hijos de la conductora fallecida por la falta de funcionamiento del AIR - BAG.

LA TRAMA

El día 13 de Marzo de 1998 D^{ña} María Luisa conducía el vehículo Citroen Xantia, por la carretera ZA-610 procedente de la localidad de Moraleja del

Vino, haciéndolo con el consentimiento de la propietaria del turismo, la entidad UNELCO. Al llegar al Km. 2,600 en el que existe una curva de amplio radio, con trazado hacia la izquierda, el vehículo se salió por el margen derecho de la calzada, internándose en la cuneta, circulando alrededor de 80 m. hasta impactar frontalmente y de forma violenta contra una obra de fábrica, atarjea de cemento para paso de aguas.

Como consecuencia de la fuerte colisión, se produjeron lesiones de carácter muy grave en los dos ocupantes del vehículo, quienes fueron ingresados en la UCI del Hospital Virgen de la Concha de Zamora, produciéndose el fallecimiento de D^{ña} M^a Luisa el día 16 de Marzo de 1998.

Incoadas diligencias previas con motivo del accidente y posterior fallecimiento de la conductora del vehículo y, practicada la autopsia al cadáver, se concluye que la causa inmediata de la muerte fue la lesión encefálica, *lesión que según la parte reclamante no se había producido de haber funcionado correctamente el sistema de airbag de que iba dotado el vehículo, sistema que debió haberse activado al concurrir todas las condiciones exigidas para el mecanismo de seguridad y protección de ocupantes.*

La Entidad demandada Citroen Hispania, S.A. se opuso a la demanda alegando las siguientes excepciones:

- Litispendencia (proceso pendiente) al seguir tramitándose las diligencias previas incoadas tras el accidente de circulación.
- Prescripción de la acción al haberse sobrepasado el plazo de un año establecido en el art. 1968 del C. Civil para el ejercicio de la acción de responsabilidad civil extracontractual.
- Culpa exclusiva de la conductora del vehículo, siendo su propia impericia la que provoca el accidente.
- Ausencia de defecto de fabricación del airbag, pues de los datos consignados en el atentado de la Guardia Civil, se deduce que no se dieron las condiciones necesarias para que el airbag saltara: colisión frontal en determinados grados de choque.

- Inexistencia de nexo causal que permite vincular el fallecimiento de la accidentada al no funcionamiento del airbag.

EL DESENLACE

Con el fin de no descender con demasiada profundidad a cuestiones jurídicas procesales, concluiremos que la excepción de litispendencia no fue considerada al haberse reservado, según está legalmente establecido, el ejercicio de acciones civiles que se están enjuiciando precisamente en este pleito al margen del procedimiento penal.

Con respecto a la prescripción, se entiende que el día desde el que se inicia la cuenta no es el de fallecimiento sino el de la resolución que ponga fin al proceso penal, que en este caso se sitúa en el momento en que el Juez tuvo al demandante por apartado de la causa penal al manifestar su reserva para el ejercicio de las acciones civiles.

En este mismo sentido y entrando en materia, por entenderse que se trata de una demanda civil que se fundamenta en la *Ley 22/1994 de Daños causados por productos defectuosos*, se destaca cómo en su art. 12 se establece un plazo especial de prescripción de tres años que se complementa, según el art. siguiente, con un plazo de caducidad de diez años, transcurrido el cual se extingue la responsabilidad civil.

Sin embargo, los elementos más interesantes de esta sentencia, al tiempo que los más criticables, se refieren al resto de cuestiones conceptuales de más difícil configuración: el defecto, el daño, la relación de causalidad, la carga de la prueba y la propia prueba de todos estos elementos. Son sin duda estos extremos los que merecen unas reflexiones más matizadas.

Destaca la sentencia que la citada Ley establece en su «Exposición de Motivos» un régimen de responsabilidad objetivo, aunque no absoluto, pues permite al fabricante exonerarse de responsabilidad en ciertos supuestos tasados. Sin embargo, los puntos más vidriosos de esta norma,

que son un fiel reflejo de la Directiva 85/374, se refieren precisamente a los elementos probatorios. Factores, por otra parte, que han supuesto un impacto mínimo en la aplicación de los postulados de esta disposición que apenas ha tenido efectos en toda Europa en sus más de diez años de vigencia.

Solamente a través de una modificación del año 1999, se amplió la consideración de productos para incluir en tal consideración las materias primas agrícolas y ganaderas que no hubieran sufrido transformación que, como consecuencia de la crisis de «las vacas locas» han sido incorporados al concepto legal de productos. «El Libro Verde sobre la responsabilidad civil por productos defectuosos» presentado por la Comisión en julio de 1999 pretende abrir precisamente un debate acerca de la justificación de una revisión de la Directiva sin que por el momento se haya llegado a ninguna conclusión.

La cuestión nuclear de esta exigencia de responsabilidad objetiva sin culpa pivota, pues, en la prueba a cargo del perjudicado del defecto, del daño y de la relación de causalidad. A pesar de las dificultades que surgen en esta fase para que el demandante pueda ver reconocida su pretensión, el régimen probatorio no ha sido modificado aunque es uno de los aspectos de esta Directiva susceptible de sufrir una más profunda transformación.

- Se estima así que *el airbag falló cuando que no se activó* a pesar de concurrir todas las circunstancias para ello, extremo éste que únicamente puede ser debido a un defecto en la instalación o fabricación del mismo. Se trata más bien, en una primera impresión, de lo que la doctrina americana denomina «res ipsa loquitur», configuración de la prueba que permite deducir que los hechos hablan por sí mismos de modo que, si un mecanismo ideado para proporcionar protección no lo hace, habrá que colegir que es defectuoso en cuanto que, atendiendo al concepto legal de defecto de producto, no ofrece la seguridad que legítimamente cabría esperar.

- *El daño* se ha producido efectivamente en cuanto que ha fallecido la conductora del vehículo dejando a cargo del abuelo a tres hijos de corta edad, aspecto de gran trascendencia para entender este pronunciamiento.
- No resulta sin embargo tan evidente que exista *la relación causalidad*, que ésta haya sido asimismo probada, pues da la impresión de que la solución a la que se llega discurre más bien por la apreciación de una presunción de causalidad, decisión loable pero contraria a la norma: «*La conclusión establecida en la autopsia, unida al hecho igualmente acreditado consistente en el impacto existente en el parabrisas, concretamente en la parte que se encuentra encima del volante, lo que lleva a concluir que el mismo se produjo con la cabeza de la conductora, conduce a tener acreditada asimismo la relación causal existente entre el hecho del fallecimiento por lesión encefálica y la falta de funcionamiento del airbag, pues, si el mismo se hubiera activado, hubiera impedido que se produjera el violento golpe con el parabrisas de la cabeza de la conductora, al encontrarse especialmente indicado para evitar dichos supuestos el sistema de seguridad en que el airbag consiste*».

Al reconocerse la petición del demandante, se declara la responsabilidad civil del fabricante condenándole a indemnizar en 20 millones de pesetas (120.000 euros, 108.000 dólares) por cada uno de los hijos al estimarse que este caso no debe enjuiciarse bajo las premisas del «Baremo» al referirse a una acción de responsabilidad civil dirigida al fabricante del vehículo por defecto de fabricación sujeta a un régimen especial al margen del baremo. No obstante, la Sra. Jueza calcula las cuantías que corresponderían según las pautas del citado baremo, llegando a una cantidad similar a lo solicitado por el demandante, aproximadamente 60 millones de pesetas (360.000 euros, 325.000 dólares) para los tres hijos de la difunta.

LOS BASTIDORES

Es de esperar que esta sentencia haya sido apelada por existir motivos fundamentados en lo que respecta al error en la apreciación de la prueba, en particular en lo que se refiere al nexo causal como ya se ha visto.

En este sentido, en el citado libro verde se ofrecen diversas opciones para aliviar a los perjudicados de la carga probatoria que van desde el establecimiento de:

- Una presunción de nexo causal cuando la víctima demuestre el daño y el defecto, o del defecto cuando la víctima documente la existencia de un daño resultante de un producto.
- Un grado de probabilidad suficiente a demostrar por el perjudicado de los tres elementos básicos: defecto, daño y nexo causal.
- La traslación al fabricante de la obligación de facilitar todo tipo de información que pudiera utilizarse en el proceso para demostrar la responsabilidad.
- La imposición al fabricante de los gastos periciales que acarrearán los mecanismos probatorios.

Bien, estas son las posibilidades que se están barajando para el futuro pero, a la luz de la Ley de Productos Defectuosos, la carga de la prueba según los esquemas clásicos sigue correspondiendo al perjudicado, aunque bajo los postulados de la Ley de Consumidores, que en este punto era más estricta, se hubiera llegado a la misma solución por otros caminos mucho más directos (art. 28).

Por otra parte, no se ha tenido en cuenta la evidente participación de la víctima en el accidente que implicaría una disminución de la indemnización al amparo del art. 9 de la Ley 22/1994 que contempla la culpa del perjudicado como un factor de reducción o supresión de la responsabilidad del fabricante.

Finalmente, se observan otras dos cuestiones que pueden suponer una modificación de las reglas del juego actual:

- Aceptando que el porcentaje de accidentes de circulación que se debe a fallos del vehículo, aunque en términos relativos, se reduce de una cifra muy pequeña, y considerando los cientos de miles de siniestros que se producen, se abren sugerentes perspectivas tanto para las víctimas como para los aseguradores de automóviles en lo que respecta a la formulación de acciones de repetición contra los fabricantes y sus proveedores.
- Por otro lado, estimando que el sistema de compensación establecido en el baremo puede ser insuficiente para garantizar la reparación integral en ciertos casos, si se aprecia que el accidente fue originado por un defecto del automóvil o de sus partes integrantes, las posibilidades de acudir a otra vía adicional de reparación de un plus indemnizatorio son también patentes.

Habría, no obstante, que aguardar a que el debate abierto por el Libro Verde concluya en la oportunidad de modificar este régimen de responsabilidad vigente en todos los países de la Unión Europea y otros más de su ámbito de influencia para verificar en qué concluye todo este proceso inacabable de agravamiento de responsabilidades que, en las sociedades avanzadas, no puede ser entendido sin la existencia del seguro u otros mecanismos alternativos de reparación.

TRAS LAS BAMBALINAS: EL SEGURO

Si se acepta el hecho de que Responsabilidad Civil y Seguro discurren paralelamente como «partenaires» estrechamente vinculados, es preciso asimismo asumir que la finalidad original del Seguro, que se centraba en la preservación del patrimonio del responsable, se ha desplazado, como muy bien resalta el Profesor Sánchez

Calero, a la esfera de protección de los perjudicados para conjugarse, por último, en una suerte de rebote que persigue no hacer del responsable una nueva víctima si tuviera que afrontar a sus expensas el coste íntegro de las indemnizaciones.

En este contexto, no cabe duda de que el seguro es un colaborador imprescindible de la actividad empresarial aunque, en el ámbito de los grandes fabricantes de Automóviles las pólizas de seguro vigentes se desenvuelven a través de «Programas de Seguro Internacionales» donde si acaso se suscriben pólizas locales con sumas aseguradas relativamente bajas.

Descendiendo a los antecedentes siniestros, ya se vio cómo los casos más destacados han venido ocurriendo en Estados Unidos donde el automóvil no solamente es venerado sino también una fuente constante de reclamaciones que revisite especial importancia en cuanto a la naturaleza de los daños punitivos, asegurables o no según los Estados Federales, así como por su carácter de siniestro masivo en la medida en que puedan afectar a una pluralidad de perjudicados, los temidos «*siniestros en serie*» que pueden vincular a un conjunto numeroso de afectados en una acción judicial colectiva (class action).

En Europa, por otra parte, desde la promulgación de la Directiva 85/374 sobre Responsabilidad Civil del fabricante por productos defectuosos no se ha percibido, en contra de lo vaticinado, un incremento considerable de las demandas en el campo de los productos de consumo ni, en particular, en el sector de la automoción. Sí han proliferado, no obstante, las frecuentes llamadas públicas a los compradores de determinados modelos de vehículos afectados por problemas de seguridad con el fin de que acudan a las redes de concesionarios de cada marca con objeto de revisar,

sustituir o reparar las piezas defectuosas. Con independencia de la cobertura indemnizatoria de las pólizas de responsabilidad civil, determinados gastos de estas campañas de retirada pueden ser amparados mediante una garantía adicional que se incorpora al seguro de RC.

Sin embargo, es en el territorio de los fabricantes de los componentes o accesorios para la industria de la automoción en el que los Aseguradores están comprobando una mayor carga siniestral merced a las llamadas «garantías ampliadas de RC Productos» como cobertura complementaria a la garantía principal de resarcimiento de daños, a través de los llamados gastos de sustitución de la pieza defectuosa una vez integrada al producto final así como los gastos de las campañas de retirada que asume, en primer

lugar el fabricante, pero que posteriormente debería reclamar a los suministradores de los integrantes defectuosos.

Nos encontramos empero con un nuevo frente legal de demandas que se desenvuelven en la esfera de las puras relaciones contractuales si bien en un plano bastante desequilibrado en

el que el gran fabricante está en situación de imponer determinadas condiciones de garantía a sus proveedores que, en el caso, de suministro de productos supuestamente defectuosos, sin que se pueda probar realmente tal defecto, origina enojosos conflictos político - comerciales ajenos a la cobertura del Seguro, pero que el Asegurador debe abordar con un cuidado exquisito.

Es en este mundo de las condiciones generales de contratación entre las grandes marcas de automoción y toda su cadena de suministradores, terriblemente apretados en su coste desde la implantación de los principios «López de Arriortua», donde se manifiestan los factores de reclamación más perturbadores que se agravarán todavía más cuando se incorporen al derecho

Sin embargo, es en el territorio de los fabricantes de los componentes o accesorios para la industria de la automoción en el que los Aseguradores están comprobando una mayor carga siniestral merced a las llamadas «garantías ampliadas de RC Productos»

DOCUMENTO

interno los postulados de una reciente Directiva Comunitaria que, a pesar de su trascendencia ha pasado un poco desapercibida. Nos referimos a la **Directiva 1999/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de Mayo de 1999, sobre determinados aspectos de la venta y las garantías de los bienes de consumo a trasponer, a lo más tardar, el 1 de Enero del 2002.**

Pero se trata, en cualquier caso, de una Disposición que en sí misma merecería unos comentarios específicos en cuanto que incide nota-

blemente en el régimen vigente y va a acarrear inevitablemente una modificación de los viejos principios del Código Civil, además de afectar a una amplia gama de bienes de consumo no fungibles: automóviles, electrodomésticos, mobiliario, aparatos de telecomunicaciones, ordenadores, Audio - TV y también a los concesionarios, a los servicios oficiales y a los talleres de reparación. Una transformación sustancial en fin que se avista a la vuelta de la esquina, que apenas ha sido debatida por el sector industrial ni tan siquiera del sector asegurador.