

Problemática general del Seguro de Responsabilidad Civil del automóvil

Por D. DOSITEO BARREIRO MOURENZA

Ante todo he de agradecer al Instituto de Actuarios el honor que me han hecho al rogarme que me encargue de esta conferencia. Igualmente tengo que agradecer las palabras de presentación del Presidente del Instituto, señor Las Heras, y sus amables frases.

Voy a hablarles a ustedes de la problemática general del seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada del uso de los vehículos de motor. Tema en el cual me siento un poco como gallina en corral ajeno, porque sólo por las conexiones que este tema, conexiones evidentes por otro lado, tiene con la responsabilidad civil me he atrevido a ocuparme de los problemas que encierra. La circulación automovil por las vías públicas constituye un fenómeno social con características propias, entre las cuales figura, por desgracia, la de ser fuente continua y frecuente de desastres, en los cuales resulta afectada la vida, la integridad y el patrimonio de las personas.

Por supuesto, he renunciado al privilegio de abrumarles a ustedes con cifras estadísticas relativas a las consecuencias de los accidentes de circulación, entre otras razones porque el hecho es tan evidente que por eso, precisamente por eso, estamos reunidos hoy aquí.

Sea como sea, los accidentes de la circulación son, se ha dicho muchas veces es un tópico que hay que repetir, una plaga de nuestra civilización contra la cual la sociedad lucha con diversos medios. Uno de ellos, desviado frecuentemente, pero utilizado también con gran cariño por la sociedad: es el de la exigencia de la responsabilidad correspondiente al que con una conducta ilícita ha causado un daño. La idea de sanción es consubstancial con la de responsabilidad, por eso la he citado entre los medios con los cuales el Estado combate,

o intenta combatir los accidentes de la circulación. Naturalmente, la idea de sanción es la idea remota, el motor originario de la responsabilidad concebida como el imperativo categórico ante el cual se encuentra el hombre, de estar a las consecuencias desfavorables de sus actos.

Sin embargo, la prevención general que implícitamente se encuentra dentro de esta idea de sanción, tiene una eficacia muy limitada en el campo de la imprevisión; en el campo de la imprudencia. Y tal vez sea el reconocimiento de este hecho uno de los factores principales que han favorecido la evolución del sentido de la responsabilidad civil, desde la primitiva concepción de esta institución como el débito del obligado a resarcir el daño, hasta considerarla en primer plano y fundamentalmente desde el punto de vista del crédito de la víctima contra el causante.

En esta evolución, la idea de sanción ha ido paulatinamente en regresión hasta quedar prácticamente relegada a la responsabilidad penal, discurriendo fluidamente la idea de que responsabilidad civil equivale fundamentalmente a la reparación del daño.

Naturalmente que para que los prejuicios originales de la responsabilidad civil entendida como sanción fuesen superados, hubo de transcurrir bastante tiempo desde la fecha de 21 de julio de 1844, en la que se había pronunciado aquella famosa sentencia del Tribunal Comercial del Sena, en la cual se mantenía la tesis de que el seguro de responsabilidad civil entonces incipiente, era una institución amoral y contraria a las leyes, porque atentaba y porque perjudicaba de hecho al sentido personalísimo que tenía la responsabilidad civil. Desde entonces, el camino se ha recorrido quemando etapas, pudiéramos decir, y no solamente se ha superado este prejuicio, sino que se han invertido los términos del planteamiento del problema, para llegar a la aceptación casi unánime de que el seguro de responsabilidad civil, no solamente no atenta contra la entidad íntima de ésta, sino que resulta un complemento necesario e ineludible destinado a garantizar que el aspecto patrimonial del resarcimiento pueda cumplirse en todo momento.

Esta evolución ha coincidido con el reconocimiento paulatino de que los accidentes determinantes de este tipo de responsabilidad, como ya había hecho notar Jossierand, al mismo tiempo que se industrializan se convierten en anónimos, lo cual hace naturalmente, mucho más difícil de llevar a buen término la responsabilidad personal. Hemos

entrado en una etapa en la que como hemos dicho al principio, el seguro contra la responsabilidad civil se ha convertido en consubstancial con ésta de tal forma que ha penetrado paulatinamente en la doctrina, y en la legislación de casi todos los países europeos y de otras partes del mundo, la idea de convertirlo en obligatorio.

Así ha ocurrido en nuestro país, de igual forma que ha ocurrido en la mayor parte de los países de Europa; tal vez las excepciones a esta regla sean Portugal e Italia. En el primero hay una fuerte corriente favorable al establecimiento, a la introducción de la obligatoriedad del seguro, y en Italia la necesidad de hacerlo obligatorio no es discutida por nadie. En este caso, en el caso italiano, el problema no es de duda metódica, sino de duda política, puesto que son cuatro, tal vez cinco, en estos momentos, los proyectos que han sido discutidísimos en el Parlamento sin que pudiese obtenerse la mayoría necesaria para que se aprobase ninguno de ellos. Como digo, el problema no es de ser o no ser, sino que se refiere exclusivamente al cómo y esperamos que esta orientación culmine en un acuerdo definitivo que continúe la pauta marcada por el resto de los países.

En España, la evolución ha sido semejante hasta el punto de que en una práctica indubitada, se había convertido de hecho al seguro contra la responsabilidad civil derivada del uso de los vehículos de motor, en algo que en cierto modo no necesitaba la sanción de la obligatoriedad, porque estaba en el ámbito de todo automovilista medio, considerado como persona prudente.

Cierto que esta afirmación está en relación con el verdadero sentido de la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil, que por supuesto no es la de conseguir que haya mayor número de asegurados; no es la de conseguir que aumenten las carteras de las entidades aseguradoras, sino que es el medio por el cual el legislador adquiere la certeza, y la seguridad de que puede desviar la responsabilidad patrimonial de la cabeza del inocente, considerado responsable como consecuencia de la introducción de las corrientes objetivistas, hacia la de otra persona que por cálculo, considera la necesidad de hacer frente al resarcimiento de los daños como un elemento de su actividad empresarial.

Con esta seguridad el legislador ha podido lanzarse a establecer los nuevos tipos de responsabilidad objetiva, y digo nuevos, con la conciencia de que no son nuevos, porque cronológicamente la respon-

sabilidad objetiva —la responsabilidad decretada en función exclusivamente de la causalidad física y sin tener consideración de los elementos internos del responsable— ha precedido a la responsabilidad llamada subjetiva fundada en la culpa, que es una conquista relativamente reciente en el discurrir de la evolución de la civilización actual.

Como saben ustedes la Ley de 24 de diciembre de 1962 ha dado el trascendental paso de que al mismo tiempo que establecía una responsabilidad no objetiva por completo; una responsabilidad que podríamos denominar como algún otro autor ha hecho, de una objetividad atenuada, introducía la obligatoriedad de concertar un seguro contra la responsabilidad civil.

El paso dado por la Ley de Uso y Circulación, evidentemente, ha sido un paso trascendental. Posiblemente haya sido también un paso radical, puesto que en la evolución de las legislaciones de otros países que han precedido al nuestro en el fenómeno de la motorización, el salto no ha sido tan profundo en ninguno de ellos; posiblemente también porque las Jurisprudencias de estos países habían llegado en algunas ocasiones a posturas más radicales que la del nuestro; en la cual, sin embargo, también se había producido una evolución clarísima que desde una sentencia de abril de 1944, hasta otras mucho más recientes, había venido manteniendo de forma cada vez más acusada la presunción de la culpa de las personas que manejan instrumentos normalmente peligrosos. Que el fondo es el fundamento de cualquiera de las fórmulas de las responsabilidades fundadas en el riesgo.

Naturalmente, el seguro obligatorio establecido por la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor necesitaba ser desarrollado y así lo dispuso la disposición final quinta de dicha Ley. En el ánimo de todos ustedes está el conocimiento de que el desarrollo de este seguro no ha sido muy fácil, como lo prueban los reiterados aplazamientos que hubo que decretar respecto a la entrada en vigor de la Ley, precisamente en función de las dificultades para el establecimiento del mecanismo complementario, ya que así lo declaró paladinamente el legislador en alguno de los preámbulos de las disposiciones dictadas al respecto.

Por fin parecía a finales del año 1964 que todo estaba a punto, ya que se había promulgado el Reglamento, se había creado el Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación, se habían aprobado las bases económicas de este nuevo Seguro y se habían publicado las

tarifas, se había estructurado el ramo, y legislativamente todo estaba preparado. Sabido es que entonces se desató una fuerte campaña de impopularidad del nuevo seguro, que tenía como raíz directa la carga económica que la nueva situación comportaba para los propietarios de los vehículos de motor.

Entonces, aun antes de nuestra flamante Ley de Prensa, el seguro obligatorio y hasta la responsabilidad civil objetiva, fue incluido en el elenco de las instituciones con las cuales los periodistas y también los aficionados podían entretenerse y todo ello condujo a una situación en la que el Gobierno reconsideró seriamente el problema planteado y dispuso en virtud de un Decreto-ley, cuya fecha no puedo precisar ahora, la entrada en vigor gradual de la nueva responsabilidad civil y del seguro complementario que había que cubrirla. Así, en esta etapa transitoria no quedan cubiertos por la nueva responsabilidad civil, los daños causados a las cosas y solamente quedan amparados en el nuevo seguro y en la responsabilidad especial, los daños personales.

He aquí una curiosa discriminación del daño por razón de la materia afectada. En realidad nos encontramos ya ante uno de los problemas fundamentales que tiene planteados actualmente el seguro obligatorio de responsabilidad civil derivado del uso de vehículos de motor, seguro de R. C. automóvil, para decirlo en forma telegráfica, pero más usual tal vez.

Por fortuna, con la escisión de los daños se encontró una fórmula que permitió aprobar unas tarifas que se consideraron aceptables. Digo por fortuna, porque de no ser así y de seguir por el mismo camino emprendido, probablemente hubiera que excluir algún otro daño de los cubiertos por este nuevo seguro, lo cual me hace venir a la mente la frase de los naufragios: "las mujeres y los niños, primero".

No hemos llegado a tanto, pero en realidad, la imagen es bastante adecuada porque el seguro obligatorio y la responsabilidad civil objetiva estaban naufragando auténticamente, pues no otra cosa significa el tener que automutilarse para sobrevivir.

Posiblemente uno de los problemas fundamentales que ha tenido en todos los países, y en el nuestro bien claramente ha quedado puesto de relieve, el seguro de responsabilidad civil, es el problema económico. El aumento del costo de las reparaciones, el aumento de las indemnizaciones, y la tendencia universalmente sentida por todos los Tribunales de aumentar paulatinamente la cuantía de las indemnizacio-

nes, coloca a la actividad empresarial dedicada al ejercicio de este seguro, ante una difícil situación que conduce inevitablemente al aumento constante de las primas correspondientes.

Esta situación posiblemente estaba planteada ya en nuestro país en el momento de transformarse el seguro de voluntario en obligatorio, pero el salto la hizo más patente, la puso más de relieve, y sobre todo, la incógnita de las repercusiones que en ciertos aspectos de la responsabilidad civil tendría la responsabilidad especial establecida por el artículo 39 de la Ley, hizo que se elaborasen unas tarifas actuarialmente perfectas, pero cuyos presupuestos jurídicos no lo eran tanto, por la sencilla razón de que no se contaba con la experiencia suficiente para partir de bases indiscutibles.

En efecto, no se conocían las repercusiones económicas de la imprudencia exclusiva de la víctima, las de las acciones de repetición que el asegurador puede entablar contra el tercero causante del daño, las diversas acciones de recobro, ni, entre otras, las de las transacciones que seguirán y deben seguir operando al margen del nuevo mecanismo establecido, de igual manera que venían operando, para prestigio de las entidades aseguradoras, en la anterior situación. Porque no debemos olvidar que el embrión de la acción directa estaba en la práctica comercial de las entidades aseguradoras, que frecuentemente y antes de que se decretase en el proceso penal la responsabilidad de su asegurado, acudían voluntariamente a hacer frente a las obligaciones económicas derivadas del hecho, concertando con los perjudicados transacciones que permitían a éstos renunciar a la acción civil, apartarse del proceso penal, con consecuencias trascendentes; puesto que es un hecho notorio para todos nosotros la gran influencia que, tal vez un poco de espaldas a la regulación jurídica de la responsabilidad, tiene en el ánimo de los Tribunales, el hecho de que la víctima haya renunciado o no a la indemnización que le puede corresponder. Por esta vía, un tanto —podría decirse ilegal, pero me parece un calificativo muy fuerte—, pero con una explicación psicológica muy comprensible para todo aquel que se ha encontrado en el curso de su profesión ante una víctima de la circulación desamparada, cuya situación económica depende única y exclusivamente de la condena del culpable, o de que se haga efectiva la responsabilidad por la vía transaccional, porque en otro caso, el ordenamiento jurídico prevé un juicio ordinario en el cual la postura del demandante está en absoluta y franca desventaja

por una serie de razones de tipo económico y de tipo cronológico, el seguro operaba en vía directa.

Por eso digo, y constituye casi una liberación en el curso del ocurrir que me había propuesto, que aquí está el embrión de la acción directa, puesto que el asegurador asumía voluntariamente frente a la víctima, el papel de responsable; hacía frente a una obligación que no tendría que soportar más que en el supuesto de que se produjese en el patrimonio del asegurado el quebranto económico que cubría precisamente el seguro clásico contra la responsabilidad civil subjetiva.

Entonces, al elaborarse las nuevas tarifas, correspondientes al seguro dividido, disminuyó el impacto que producido en la opinión pública, por supuesto, por un simple fenómeno de enmascaramiento de la cuestión, porque en realidad lo único que se había hecho era separar del seguro obligatorio determinados riesgos, que el uso constante que impone la prudencia de todo aquel que maneja un vehículo de automóvil, hace que queden incluidos automáticamente en el seguro voluntario, que sigue viviendo como complementario del obligatorio, pero que fue suficiente para poner en marcha el nuevo seguro con unas tarifas cuyo impacto fue menos fuerte, aunque sigue abierto el problema de la reunificación del tratamiento legal de los daños a las personas y de los daños a las cosas.

Nos encontramos con el drama de Alemania dividida referido al seguro obligatorio, y con un verdadero muro divisorio que ejerce una funesta influencia en el proceso penal, por otro lado tan necesitado de consuelo. Porque la experiencia ha demostrado que, principalmente a causa de dificultades de tipo orgánico, el proceso que la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor estructuró con tanto cariño y con la pretensión de convertirlo en un proceso rápido, ágil y que hiciese posible la inmediata depuración de las responsabilidades y el resarcimiento del culpable, no ha conseguido su finalidad primordial.

Al mismo tiempo, las repercusiones de esta situación en el seguro obligatorio han sido claras, y se ha producido una cierta desilusión en las personas que esperaban que la finalidad del preámbulo de la Ley de Uso y Circulación fuese cumplida, al ver que la rapidez en las indemnizaciones no ha mejorado. Entonces, en parte se le achaca la responsabilidad a la lentitud del proceso penal. Incluso en algún comentario de prensa se ha dicho que el supeditar el enjuiciamiento civil, el supeditar el curso del juicio especial ejecutivo creado por la Ley.

al resultado del proceso penal, conducía a la frustración del designio del Legislador.

Ciertamente, se ha respetado el escalonamiento de responsabilidades, dentro del cual figura, en primer término, el de la responsabilidad penal. Ahora bien, esta situación responde exactamente al planteamiento general de nuestro ordenamiento jurídico positivo, dentro del cual, no por una prelación de un tipo de responsabilidad sobre el otro, sino por la absoluta preferencia de una jurisdicción privilegiada, que es la penal, ocurre que arrastra inevitablemente que la nueva responsabilidad tiene que supeditarse a la declaración que sobre la forma en que ocurrieron los hechos, ha de hacer previamente la jurisdicción penal. Por esto, hay que tener presente para comprender lo mejor posible, este fenómeno, que aunque en el seno del nuevo seguro obligatorio de la responsabilidad civil, y especialmente en el seno de la nueva responsabilidad civil, se ha producido una automatización grande del resarcimiento que aproxima de un lado, la responsabilidad objetiva a una obligación legal, y de otro el seguro obligatorio contra la responsabilidad civil a un Seguro de Accidentes, esta evolución no se ha consumado y seguimos dentro del campo de la responsabilidad derivada de los accidentes de circulación, en la cual ocupa lugar preferente la de tipo penal.

Lógicamente, en este campo, la responsabilidad personalísima, la responsabilidad más grave, la responsabilidad que el causante del daño ha contraído, no con la víctima, sino con la sociedad, ha de prevalecer siquiera —y vuelvo a reconocerlo— la idea de la prevención general a que aludía al principio, *está muy difusa, está muy diluida en el sistema penal de represión de los hechos de la circulación*, porque pertenecen a un mundo en donde la imprevisión es la responsable de la conducta del imputado, que si no ha previsto las consecuencias dañosas de su acto, de su conducta imprudente, que en ocasiones provocan el desastre de su propia familia o la muerte de él mismo, mal puede pedírsele que prevea la intimidación de una eventual pena que pesa sobre él. Si está seguro de que no se producirá el hecho, también está seguro de que no van a castigarle. Y si creyese que el hecho se produciría, actuaría de otra forma; no por la amenaza de la pena, que no es necesaria, sino por la amenaza del desastre en el cual se ve implicado. Desastre, que no en vano ha dado origen a una ciencia bautizada en el extranjero con el nombre de “*infortunistica de carretera*”. Denomi-

nación que tiene para mí, un cierto regusto extranjerizante, pero que es muy expresiva porque pone claramente de relieve que en el accidente de la circulación son víctimas, en realidad, todos los que en él intervienen. No solamente el que asume directamente el papel de perjudicado, lesionado o víctima, sino también el causante del daño, puesto que el infortunio se prolonga después del hecho en estertores jurídicos de responsabilidad y de afán de resarcimiento.

Ahora bien, si regresamos a nuestro tema fundamental, al del seguro obligatorio, de lo que hemos dicho ya se desprende que fundamentalmente son dos los problemas que tiene planteados esta institución en el momento; primero: el problema económico que ha determinado la escisión en un sistema de responsabilidad doble; segundo: el problema de su eficacia, que en realidad está conectado con el primero, puesto que ninguna carga económica es demasiado gravosa, si los resultados que se consiguen con ella corresponden al esfuerzo exigido a la sociedad.

El Reglamento del seguro obligatorio que desarrolló la Ley, lo hizo en primer lugar con cierto aire innovador, cosa que se aprecia abiertamente en algún punto. Así por ejemplo, en cuanto a la documentación, la póliza, que al decir de algún autor sigue todavía desafiándonos con su triple faz de letra de cambio, testamento y billete de lotería, ha sido sustituida por el más simple certificado de seguro, que hubiera nacido en olor de santidad popular, si hubiese sido capaz de terminar con lo que actualmente es un documento inútil que se denomina Cédula de Identificación Fiscal.

De igual modo, el aire innovador del Reglamento se hacía perceptible en el tratamiento paritario que por primera vez el Estado se había dado a sí mismo, colocándose frente a una obligación contraída por sus órganos con los particulares perjudicados, en absoluta igualdad de condiciones a la hora de llevar a cabo el resarcimiento. Situación que a pesar de la responsabilidad especial objetiva que había establecido la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado, no había tenido una concreción tan tajante como la que ha recibido ahora a través de la Reglamentación de la responsabilidad derivada del uso de los vehículos oficiales.

Pero al mismo tiempo se aprecia también un aire muy conservador en el Reglamento, porque casi lo primero que dice es que estamos ante un seguro privado. Naturalmente que al legislador no se le

había pasado desapercibido el hecho de que las cosas y las instituciones son lo que su propia naturaleza determina y no lo que pretenda cualquier calificativo o cualquier denominación legal. Por esta razón hay que ver con cierto detenimiento y con cierta consideración los buenos deseos del legislador, porque un pronunciamiento de este tipo, en realidad, no es más que un buen deseo, que no impide que en el seguro obligatorio de automóviles existan muchos de los elementos, característicos de los seguros sociales.

Naturalmente, no es fácil establecer una distinción tajante entre los seguros sociales y los seguros privados. Como todos ustedes saben, en todo seguro hay un marcado fondo social, o mejor dicho un marcado fondo de distribución de los riesgos individuales. La conocida frase de Portalis: "nos asociamos para dividir los golpes de la mala suerte", es el trasfondo del seguro. Y desde este punto de vista, todo seguro, aun el que afecta de manera más directa a los intereses individuales, cumple una función social.

Sin embargo, la práctica ha reservado la denominación de seguros sociales para aquellos que no nacen de la autonomía contractual privada, sino que son impuestos, por el Estado para cumplir fines de asistencia y previsión sociales.

Desde este punto de vista, que es simple, pero de eficacia delimitadora bastante concreta, nos encontraríamos ante un seguro social más, a pesar de la declaración programática del Reglamento, porque la obligatoriedad de este Seguro, como he dicho antes, nace precisamente de razones de asistencia y previsión social, razones de garantía del legislador para atreverse a decretar una responsabilidad causal y desviar el rayo de la desgracia de la víctima de la circulación hacia la cabeza del inocente, en un reparto de riesgos a lo Robin Hood, según pintoresca expresión de un autor norteamericano, que sería inadmisibles si no se contase con el respaldo económico del seguro.

Por otro lado, esta finalidad de asistencia y previsión social, que está implícita en las declaraciones del preámbulo de la Ley del Uso de Circulación de Vehículos de Motor, forma parte también de los intereses generales de carácter público, que son coincidentes, como he dicho antes, con los intereses privados de un seguro de este tipo.

Ahora bien, una vez admitido que en el seguro de responsabilidad civil obligatorio confluyen las dos funciones, como en los demás seguros: la función privada y la función pública, en cuanto siquiera sea

de manera inmediata la primera y de manera mediata la segunda, vemos que no es definitivo tampoco este criterio para su calificación. En realidad, entre los elementos fundamentales que nos permiten decir que este seguro tiene características de tipo social, figura en primer lugar la automatización de la contratación, que es clarísima en este nuevo seguro, hasta el punto de que la simple proposición diligenciada por el asegurador surte durante el plazo de ocho días los mismos efectos que el contrato. Por otra parte, el contrato ya no es la fuente reguladora de la relación asegurador-asegurado-víctima, sino que lo es el derecho necesario establecido por la Ley. Además, por último, la víctima está tan lejos de la relación negocial, que se parece a un afiliado por razón de hecho, como, en otra esfera distinta, lo es también el trabajador.

Ahora bien, todavía, a pesar de todo ello, quedan en este seguro bastantes elementos característicos de los seguros privados. Así, por ejemplo, ocurre con la equivalencia matemática entre las prestaciones del asegurador y del tomador, ya que la prima se calcula exclusivamente en función del riesgo cubierto.

La naturaleza privada de la entidad aseguradora es otro elemento digno de consideración, aun cuando las existencias de un Fondo Nacional de Garantía que asume las funciones de asegurador en ciertos aspectos, como ocurre respecto a los vehículos del Estado, corporaciones locales y entidades estatales, resta virtualidad a esta circunstancia. Otro elemento digno de tenerse en cuenta es la finalidad lucrativa del asegurado que no debe ser pérdida de vista, porque es la razón natural de la actividad aseguradora, y debe ser contemplada sin prejuicios. Por otra parte, porque como he dicho antes, el costo de un servicio está fundamentalmente en función de la utilidad que presta. Lo mismo sucede con la integración total de las prestaciones que han de otorgarse a la víctima sin la colaboración estatal, otra vez con la excepción que representa el Fondo de Garantía, y por último con la posibilidad tanto para el tomador como para el asegurador de elegir libremente la persona con la que han de contratar, puesto que primero puede dirigirse a la entidad que desee y ésta puede rechazar aquellos contratos que no sean interesantes por cualquier razón. Estas circunstancias permiten todavía defender la calificación de este seguro como privado, máxime si nos aferramos a su condición esencial de seguro contra la responsabilidad civil, que sigue estando inmersa en su naturaleza, porque lo

primero que hace es cubrir la responsabilidad decretada en el proceso penal.

En este campo es indiscutible su condición de seguro contra la responsabilidad civil. Al trasladarnos estrictamente al campo de la responsabilidad civil, a la nueva responsabilidad civil del artículo 39, la cuestión ofrece ya matices tan diversos que han permitido a algún autor poner de relieve que más que ante un seguro de responsabilidad civil puro, nos encontramos ante un seguro híbrido de responsabilidad civil y seguro de accidentes.

Todo esto nos presenta un cuadro en el que lo único que es evidente es que a pesar de todo, la declaración del legislador, no es demasiado convincente. Sobre todo si observamos la evolución que la cuestión de la responsabilidad derivada de la circulación está experimentando en otros países, en algunos de los cuales se viene hablando abiertamente —existen proyectos legislativos refrendados por la opinión del propio Ministro de Justicia, como ocurre en Francia— de terminar de manera radical con el concepto de responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación, por entender que es una noción caduca que perjudica de manera sensible al resarcimiento, que lo encarece con los gastos procesales, sin ventaja para nadie, en un momento en el que cada vez es más difícil depurar la responsabilidad personal de los intervinientes en un accidente.

Pensemos, como ejemplo más característico de esta afirmación, lo que ocurre en los clásicos accidentes de alcance en cadena, en las vías de gran tráfico, el “tamponamiento”, que dicen los italianos, en los cuales intervienen 10, 15, 20 y en algunos casos hasta 50 vehículos, que resultan todos ellos perjudicados mutamente, sin que haya la menor posibilidad para el investigador, para el reconstructor histórico, para el Juez Instructor, en este caso, de averiguar cuál es, no solamente el responsable moralmente, el culpable de lo que ha ocurrido, sino incluso el causante físico de este hecho.

Estoy hablando de un proyecto conocido por muchos de ustedes, ya que ha sido ampliamente debatido en la prensa francesa, que ha sido preparado por un hombre de tanto prestigio como el Profesor Tunc, que abiertamente propugna la eliminación del concepto de responsabilidad del campo del resarcimiento, ya que la discriminación en cuanto a la posible responsabilidad del perjudicado es injusta, puesto que la exoneración de responsabilidad en los casos de imprudencia

exclusiva de la víctima no tiene justificación. De la misma forma que en el ámbito de la previsión social no la tiene el que quede fuera de ella el trabajador lesionado por imprudencia propia.

La polvareda que ha levantado este proyecto en Francia demuestra que ésta evolución no está madura todavía; pero que cabe la posibilidad de que en un futuro próximo esta transformación no sea considerada como radical, sino como una transformación natural, impuesta por el normal fluir y el normal devenir de las cosas.

Es curioso constatar cómo en este proyecto hay unos ciertos puntos de coincidencia con la estructuración reglamentaria de nuestro seguro obligatorio de automóviles. Puntos de coincidencia fortuitos, puesto que cronológicamente no pudieron haberse influido de manera recíproca ni el reglamento ni el proyecto del Profesor Tunc. Tanto en uno como en otro caso, las indemnizaciones se limitan de dos maneras: excluyendo en las lesiones, aunque en el Reglamento es un problema que puede ser objeto de discusión, el lucro cesante, y limitando la indemnización por causa de muerte. Al mismo tiempo se propugna en el proyecto francés algo que nosotros hemos ya realizado: la exclusión de los daños materiales, por ser la parte más onerosa, del seguro contra la responsabilidad civil.

En un momento en que nuestro Seguro pasa por un trance tan grave, desde el aspecto empresarial, como el que ha experimentado como consecuencia de la transformación recientemente experimentada en el tratamiento de los accidentes laborales, creo que no debe menospreciarse la importante cuestión del encuadramiento, de la calificación del seguro obligatorio de automóviles y de la responsabilidad a la que sirve. Mientras se mantenga el concepto de responsabilidad con sus esencias fundamentales, aun cuando accesoriamente sufra desviaciones que la aproximen más o menos a cualquier otra institución, podrá seguir manteniéndose también la conceptualización del seguro de responsabilidad obligatoria como un seguro privado. En el momento en que la responsabilidad civil sufra un quebranto definitivo al ser arrastrada por imperativos de carácter social, que pueden terminar definitivamente con la exigencia de la responsabilidad individual, el legislador español puede encontrarse en el trance difícil de tener que pronunciarse nuevamente sobre el destino de este seguro.

He hablado anteriormente del problema de la limitación de las indemnizaciones. Esta es una cuestión que sigue teniendo un interés muy

grande, a pesar de que el Reglamento en este punto se ha pronunciado de forma bastante categórica. De un lado porque ha reducido la correspondiente a las lesiones personales a la prestación de la asistencia médico-sanitaria, con una limitación económica, ya que la indemnización, la aportación del asegurador, no puede pasar de 30.000 pesetas cuando la asistencia no se presta en uno de los Centros reconocidos por el Fondo Nacional de Garantía y de otro, porque se ha establecido una cantidad tope, una cantidad máxima, que no puede ser rebasada, para los casos de incapacidad, o para los casos de muerte.

Hay que señalar aquí un cambio de orientación del Reglamento que puede parecer intrascendente, pero que a mi juicio es muy importante, ya que en la primera versión aprobada por Decreto dictado el año 1964, en el artículo 23, si no recuerdo mal, se establecían las cifras correspondientes a la incapacidad y al fallecimiento, como cifras únicas, como cifras fijas, determinadas, que correspondían a esta clase de daños, mientras que ahora, al ser adaptado el Reglamento se ha introducido un cambio consistente en añadir a estas cifras tope, el calificativo de máximas. Lo cual significa que pueden acordarse indemnizaciones inferiores al tope señalado.

Esta es una cuestión que doctrinalmente puede someterse a un contraste de opiniones efectivo, fundamentalmente porque es muy difícil ponerse de acuerdo sobre el contenido real de la indemnización por causa de muerte, e incluso del de la indemnización correspondiente a la incapacidad. Desde un aspecto superficial, tal vez puede pensarse que ha mejorado la redacción del Reglamento al convertir estas cifras en máximas, puesto que permite mayor flexibilidad en la graduación de las indemnizaciones correspondientes, pero a mi juicio, en el seno del seguro obligatorio, esta variabilidad de las indemnizaciones representa un retroceso, como explicaré a continuación.

De un lado, no se adelanta nada porque en la responsabilidad penal, en la responsabilidad de primer grado, la indemnización ya se gradúa libremente por el Tribunal, en atención a las circunstancias que concurren cada caso, pues, la Jurisprudencia lo ha declarado reiteradamente sin perspectivas de cambio, que la determinación del "quantum" indemnizatorio es una cuestión de hecho sometida a la libre apreciación del juzgador de instancia. Por tanto, la limitación del Reglamento, la cifra tope, está jugando en función de la regulación civil específica; no en función de la derivada de la penal, que puede ser decretada en can-

tidades superiores a las cubiertas por este seguro, con cargo al propio responsable culposo, con cargo al responsable subsidiario si lo hay, o con cargo a un tercero incluso; todo lo cual es perfectamente posible porque la responsabilidad civil derivada de la penal sigue rigiéndose por las mismas normas fundamentales del Código Penal y del Código Civil.

En cambio, en el seno del seguro obligatorio, en donde observa una tendencia clara en el Reglamento a automatizar las prestaciones para agilizar su cumplimiento, el volver a criterios de duda en la determinación de la indemnización no plantea más que problemas y expectativas de las partes que hacen difíciles las transacciones que en otro caso se hubieran llevado a cabo con mucha mayor fluidez. Cuando la víctima recibe una oferta de transacción, que se ajusta exactamente al contenido legal de la prestación, es mucho más fácil que la acepte sin esperar a los eventuales resultados del proceso; pero cuando la víctima recibe una oferta que lógicamente, porque hay intereses contrapuestos, se ve reducida de acuerdo con las perspectivas de éxito que pueda tener una resistencia por parte del obligado a pagarla, la discrepancia entre los intereses de las partes trae como consecuencia que no quede resuelto el asunto sin que haya un pronunciamiento judicial.

A cambio, se me podrá argumentar que resulta mucho más justo que la indemnización pueda graduarse de acuerdo con las circunstancias de cada uno, ya que, por ejemplo, debe concederse la misma indemnización por un niño de cuatro años, que por un anciano de sesenta años, que por un hombre en plena fase de productividad. Estaría de acuerdo con la objeción si el contenido de la indemnización por causa de muerte respondiese siempre a un concepto patrimonial derivado del lucro cesante que ocasiona la muerte de la víctima. Pero no es así; porque de serlo, habría supuestos frecuentes en los que la indemnización por causa de muerte no procedería en modo alguno, porque la víctima más que fuente de ingresos y fuente de tutela patrimonial para el perjudicado, a veces es una carga. De hecho, la práctica judicial demuestra que la situación patrimonial del interfecto y de sus herederos es tenida en cuenta de manera muy relativa, porque no se investiga siquiera en la mayoría de los sumarios esta cuestión, y en cambio se tiende cada vez más a decretar indemnizaciones de tipo "standard" que acusan cierta uniformidad en todo territorio nacional. Porque en el fondo se tiene conciencia de que no puede pretenderse

indemnizar el lucro cesante económico, porque esto nos llevaría a unas cifras de capitalización o renta, prácticamente inabordables en el actual estado de la economía nacional.

Lo que se está indemnizando más claramente, porque se indemniza a todo el mundo de modo uniforme, es el precio del dolor, el daño moral, que éste sí que puede defenderse que es igual para todo el mundo. Todo el mundo siente teóricamente, desde el punto de vista afectivo, de igual manera la pérdida de un ser querido.

En este clima de incertidumbre sobre el contenido de la indemnización por causa de muerte, el criterio original del Reglamento no atentaba contra ninguna de las esencias de las indemnizaciones que vienen decretándose actualmente y tenía la gran ventaja, a mi juicio, de que favorecía la seguridad jurídica.

No obstante, este es un problema que queda abierto y que está en íntima conexión con el que he aludido en primer lugar; con el de la separación de los dos regímenes de resarcimiento de los daños, que es más profundo de lo que parece, puesto que no solamente se ha establecido un sistema de seguro de responsabilidad para los daños personales y otro distinto para los daños a las cosas, sino que, al mismo tiempo que esto sucede coexiste la responsabilidad de tipo culposo con la responsabilidad de tipo objetivo; bien sea la primera pura o derivada de la penal.

Evidentemente, la aspiración a la estructuración de un sistema unitario de responsabilidad civil derivada del uso de los vehículos de motor, es una meta clarísima doctrinal y legislativamente; meta que tiene, sin embargo, escollos difíciles de superar, fundamentalmente porque la institución complementaria: el seguro tiene por esencia, ciertas limitaciones económicas que no admite fácilmente la naturaleza íntima de la responsabilidad civil, porque ésta es ilimitada y no tiene más equivalente que la proporción al daño causado. En cambio, el seguro como institución determinada por un contenido de carácter económico, tiene las limitaciones propias de la capacidad del tomador. No obstante, como declaración programática, me parece indudable que es necesario propugnar la unificación del sistema. El aumento de gastos procesales y el retardo en las declaraciones de derechos de que hemos hablado anteriormente, son evidentes y en parte, se deben a esta proliferación de responsabilidades y a la multiplicación de acciones y de partes procesales consiguiente. Esta es una cuestión que en una reforma procesal

que está en curso, así lo ha anunciado el Ministro de Justicia en las Jornadas Médico-Forenses que recientemente se han celebrado en la ciudad de Zaragoza, debe ser tenida muy en cuenta. De igual modo que debe tenerse en cuenta, a mi juicio, que la jurisdicción penal debe favorecer en lo posible la efectividad de las acciones civiles que no queden resueltas en su seno, aunque para conseguirlo haya que romper ciertos tabús tradicionales de nuestro derecho, ya que puede hacerse perfectamente, en una solución práctica y coincidente con los deseos del legislador. Creo que mejoraría la situación simplemente, si el ofrecimiento rutinario de acciones del artículo 109 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, se hiciese por el Juez en forma detallada e instruyendo a la parte, de cuáles son, efectivamente, sus verdaderos derechos. Porque ha cundido la especie entre los profanos, y en parte también entre los profesionales de que al fracasar el proceso penal, la víctima queda indefensa, igual que lo estaba antes. porque el seguro obligatorio no entra en funcionamiento. Esto es una verdad a medias, porque la víctima no queda indefensa. Cierto que en estos casos el Juez penal no se ha pronunciado sobre la responsabilidad civil, pero le queda abierto un camino que la Ley ha pretendido que fuese rápido y eficaz para hacerla efectiva.

Mejor sería, y no es ni siquiera una sugerencia original, porque existe un proyecto italiano en el que se parte de la misma idea, que el proceso penal, que, cuando termina con sentencia condenatoria deja resuelto el problema de la indemnización civil, y cuando por cualquier razón no se llega a una resolución de fondo de este tipo, no lo deja resuelto, sirva, al menos, para constituir el título ejecutivo en aquellos supuestos en que por no haberse comprobado la existencia de un responsable no se pronuncia sobre el fondo.

Hay un proyecto elaborado por el italiano Reale que consta de 27 puntos destinados a sentar las bases de la reforma del Código de Procedimiento italiano, y entre ellas figura de manera concreta la utilización del proceso penal, a través de los siguientes postulados:

Primero: Una decisión del Juez penal sobre la acción civil en los casos de condena y consiguiente liquidación del daño, como ahora entre nosotros.

Segundo: Cuando la posibilidad del número anterior no exista, atribución al Juez penal del poder de asignar a la parte civil la indemnización correspondiente. No olvidemos que hoy el Juez penal tiene

un poder más drástico todavía que éste, ya que puede señalar una pensión provisional, cuando no se sabe siquiera si va a haber un responsable o si hay siquiera una víctima. Porque puede ocurrir que al final se descubra, como en alguna ocasión que conozco por experiencia personal, que la víctima del pretendido accidente de circulación, no era más que un simulador.

Es decir, se trata de que cuando la posibilidad del número anterior no exista, el Juez penal pueda asignar a la parte civil, con resolución ejecutiva, una suma a cuenta de la liquidación reservada para el juicio civil. Creo que no es preciso que fuese a cuenta, sin perjuicio de ser revisada, a instancia de cualquiera de las partes en un proceso civil, pero siempre ejecutiva desde el primer momento.

Tercero: Admisibilidad de la ejecución de las resoluciones a que se refieren los dos números anteriores y vinculación del juez civil, en cuanto a la declaración penal de existencia o inexistencia del hecho, situación en la que ya nos encontramos en nuestro país, porque cuando la jurisdicción penal emite la declaración de que el hecho no ha existido, no puede volverse sobre la misma cuestión en la vía civil.

* * *

En realidad, la implantación del seguro obligatorio tropezó, fundamentalmente con la falta de experiencia sobre un nuevo tipo de responsabilidad. Esta falta de experiencia es posible que se haya mitigado en parte, pero es posible también que continúe pesando sobre nosotros y al menos debe ponernos de relieve la necesidad de manejar con cautela cualquier idea sobre una reforma, podría pecar de precipitada y prolongar de manera peligrosa la crisis, si se me permite emplear esta expresión, en que se encuentra actualmente la responsabilidad civil y el seguro obligatorio de automóviles.

Me gustaría hablar de muchos otros puntos que son susceptibles de reforma, e incluso, más que de reforma de una mejor comprensión por parte de los que tienen que aplicar las disposiciones pertinentes. Me gustaría señalar cómo en este nuevo seguro, al mismo tiempo que la persona del responsable tiene cada vez menos importancia, la adquiere el elemento real de la circulación; el vehículo, que para el legislador, como para cualquier familia que estrena coche, pasa a ser un elemento de primera fila. puesto que es el centro de la identificación del riesgo cubierto.

Me gustaría profundizar en cualquiera de los múltiples problemas que tiene planteada la Jurisprudencia actualmente; desde la interpretación de la coexistencia de varios seguros obligatorios, desde la compatibilización de las diversas asistencias médicas y sanitarias que pueden coincidir sobre la víctima de la circulación, hasta los graves problemas que el sistema pericial de tasación del daño establecido por la Ley de Uso y Circulación de vehículos de motor plantea actualmente. Por cierto que este problema se ha hecho más visible como consecuencia de la sustracción de los daños materiales del ámbito de este juicio porque si para algo servía el dictamen pericial, era para la determinación del daño material, y si hay algo para lo que no sirve en absoluto es para la liquidación de los daños personales. Porque ciertos daños personales, una vez fracasado el automatismo de que hablé antes y que figuraba en el primer Reglamento y no figura en el segundo, respecto a la tasación de la indemnización de vida por causa de muerte, no tienen posibilidad de ser tasados pericialmente. Esta posibilidad falta claramente desde el momento en que la primera pregunta que tenemos que plantearnos es la de qué clase de perito ha de tasar la vida humana, ya que en el fondo, la tasación de este tipo de daño no requiere conocimientos científicos y técnicos especiales, sino que requiere fundamentalmente una decisión de autoridad, un pronunciamiento del Juez sobre una cuestión controvertida; es decir, una apreciación discrecional de la autoridad judicial sobre las circunstancias que concurren en cada caso.

Pero no quiero cansarles a ustedes y por consiguiente, para que esta charla no quede reducida a simples divagaciones me atrevería a sentar las siguientes conclusiones:

Primero: El seguro obligatorio deberá prescindir de la distinción entre daños materiales y personales, quedando ambos sometidos a un mismo régimen de responsabilidad civil.

Segundo: La carga económica que implicaría la reunificación de este seguro, que en cualquier caso no sería superior a la que de hecho pesa hoy sobre el tomador si se suman las consecuencias del seguro obligatorio y del seguro voluntario, deberá ser mitigada mediante la racionalización del resarcimiento y de la gestión y administración de

este seguro, acudiendo si fuera necesario, y como recurso casi heroico a un sistema de franquicia de los siniestros leves.

Las franquicias deben ser aceptadas con reservas, y en último lugar, aun contra la conciencia de que es un sistema verdaderamente práctico. Pero doctrinalmente adolece de los mismos defectos que la separación de los daños materiales, porque en ambos casos se trata de una automutilación del seguro. Es quitar una pequeña parcela, tal vez la menos importante socialmente, del propósito general que se había propuesto el legislador.

Tercero: El proceso penal por hechos del tráfico, que actualmente está en trance de revisión y perfeccionamiento, debería ser aprovechado, para la constitución del título ejecutivo civil en aquellos casos y extremos no resueltos por una sentencia condenatoria.

Según mis noticias, la orientación de la reforma penal que ha anunciado el señor Ministro de Justicia, tiende hacia la concesión al Juez de Instrucción, es decir, a un órgano unipersonal, de la facultad de fallar los delitos menores, por así decirlo, entre los que figuran los relativos a la circulación. El juez unipersonal es una institución discutible, pero tiene la ventaja indudable de que, funcionalmente, permite dar mayor agilidad a los procesos.

Si esta orientación se consuma, yo me atrevo a vaticinar que la rapidez en el enjuiciamiento penal de los hechos de tráfico saldrá ganando en gran medida y como consecuencia, saldrá ganando también la rapidez en el resarcimiento; porque no hay que olvidar que el seguro obligatorio también cubre la responsabilidad civil derivada de la Penal.

Y por último, y como norma de cautela, creo que debe aprovecharse la experiencia de esta etapa que el propio legislador ha llamado, "de aplicación gradual", para llevar a cabo un análisis racional y consciente de las exigencias del nuevo sistema de reparación del daño, emprendiendo cualquier reforma futura con un sentido claro de oportunidad que deberá nacer de la seguridad de las soluciones. Dicho de otra manera, hay que proscribir en la actual situación de este seguro y de la responsabilidad civil a la que sirve, cualquier aventura, o cualquier salto en el vacío, cuyas consecuencias pueden ser imprevisibles.

Por último, señores, quiero decirles que si los accidentes de la circulación no pueden ser evitados, es justo que nos preocupemos, como ha hecho el legislador de mitigar el dolor de las víctimas, al menos en uno de sus aspectos, siquiera sea tan parcial e incompleto como es el económico. En el fondo todos estamos implicados en esta cuestión porque, como señaló hace tiempo un ilustre Magistrado, el vivir peligrosamente ya no es el módulo por el que se puede reconocer a los héroes, sino que ha llegado a ser la triste condición de toda la humanidad.

Nada más, señores, muchas gracias por su atención.

(Aplausos)