



BOLETIN INFORMATIVO

DE LA SECCION ESPAÑOLA (SEAIDA)

Número 7/93. Noviembre 1993

EDITORIAL

"Claims-made", responsabilidad de productos y siniestralidad en autos son los temas de actualidad en el sector; el primero por la polémica suscitada por las conocidas Sentencias del Tribunal Supremo; el segundo, por el Proyecto de Ley remitido a las Cortes el pasado 12 de noviembre y del que esperamos tratar en los próximos número; de la actualidad del tercero, lamentablemente, no hace falta dar explicaciones. Traemos al Boletín referencia a todos ellos e incluimos sobre unos de estos temas, y por primera vez, la colaboración directa de un miembro de SEAIDA, Domingo de las Rivas, quien expresa su particular punto de vista sobre el problema de la siniestralidad en el seguro de automóviles. Esperamos que la publicación de las opiniones personales de los miembros sobre los distintos problemas que afectan al seguro sea una constante en nuestra publicación.

NOTICIAS SEAIDA

COLOQUIOS SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL SEGURO DEL AUTOMOVIL. XXX ANIVERSARIO DE LOS COLOQUIOS DE BILBAO.

El día 20 de diciembre tendrá lugar, en el Salón de Actos de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales del País Vasco, un acto público, para conmemorar el XXX Aniversario de los "Coloquios de Bilbao" y, al mismo tiempo, presentar los Coloquios sobre Responsabilidad

Civil del Automóvil, que se celebrarán, también en Bilbao, en febrero de 1994. El citado acto contará con la presencia de Fernando Sánchez Calero, Ernesto Caballero, José M^a Sotomayor, Ricardo de Angel y Enrique Ruiz Vadillo, quien pronunciará una conferencia sobre "La Responsabilidad Civil subsidiaria del Estado".

COLABORACION

REFLEXIONES SOBRE UNA CORRESPONSABILIDAD

En la madrugada del domingo 7 de noviembre de 1993, quince jóvenes de aproximadamente veinte años de edad fallecieron víctimas de accidente de automóvil; de ellos, tres en la carretera que va de Bilbao a Balmaseda, villa vizcaína en la que yo nací.

Las causas, según se ha informado al público, el exceso de velocidad. Mas no es mi intención, ni éste es el lugar tampoco, analizar el conjunto de ellas (velocidad, alcohol, drogas, etc.) que concurren en ese cúmulo de accidentes de cada fin de semana, sino referirme exclusivamente al automóvil como objeto del seguro. Tanto de llamado seguro de automóvil como del seguro de responsabilidad civil de productos.

Es evidente que todas esas muertes y lesiones se producen en el uso de un instrumento de transporte, como es el automóvil, que en algunas comunidades está resultando altamente peligroso y en el que el riesgo de accidente y consecuente muerte y lesiones es considerablemente mayor que en cualquier otro medio de transporte, avión, tren, etc. Consecuentemente, las primas de seguros se elevan constantemente en perjuicio de usuarios y aseguradores que se ven afectados por desviaciones indemnizatorias no previstas.

Dejando a un lado las responsabilidades de los propios conductores y de la administración pública, que puede ser mucha por el mal estado de las carreteras, deficiencia de

señales y sobre todo por la omisión en corregir los llamados puntos negros, nos queda el automóvil y las empresas que lo fabrican y lo ponen a la venta en el mercado nacional. Y aquí tenemos que preguntar: ¿cual es la responsabilidad de estos fabricantes?.

La tesis general es que el fabricante responde de los daños que causen los productos defectuosos que fabrique de manera negligente e introduzca en el mercado. Pero como bien se sabe, esta responsabilidad aquiliana ha ido evolucionando de forma paralela en la mayoría de los países hacia la inversión de la carga de la prueba primero, hasta llegar después a la teoría objetiva del riesgo creado, con miras a la protección a ultranza de las víctimas y en base a la consideración de que quien ha creado un riesgo y además recibe los beneficios debe pechar con los daños causados.

A este respecto, la Directiva 35/374/CEE de 25 de julio, no adaptada aún por España, si bien el Consejo de Ministros celebrado el 12 de noviembre de 1993 acordó remitir a las Cortes el proyecto de ley para adaptar el derecho español a esta directiva, expresa en su artículo 1.º que "el productor será responsable de los daños causados por los defectos de sus productos", y aunque se impone a la víctima la demostración del daño, el defecto y el nexo causa (art. 4.º), en ningún modo la prueba de la culpa del productor, lo que supone la aceptación del principio de la responsabilidad objetiva o por riesgo creado, morigerado en su alcance al eximir al fabricante de responsabilidad si prueba que los defectos son debidos a la conformación del producto con las normas imperativas de los poderes públicos o riesgos de desarrollo, que al decir del profesor Alcover Garau "son aquellos defectos de los productos que son conocidos como consecuencia de los avances científicos y técnicos posteriores a su puesta en circulación, por lo que en el momento de ésta el fabricante no podía de ninguna forma detectarlos" (La Responsabilidad Civil del Fabricante, Civitas, 1990, pg. 51)

Por otro lado, el art. 3.º de la Ley 26/1984, de 19 de julio, General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, nos dice que los productos puestos en el mercado a disposición de los consumidores y usuarios no implicarán riesgos para su salud o seguridad, salvo los usual y reglamentariamente admitidos en condiciones normales y previsibles de utilización. Después de cuya disposición general se establece un derecho del usuario a ser indemnizado de los daños y perjuicios sufridos por la utilización de sus productos, salvo que dichos daños y perjuicios se hubieran causado por su culpa exclusiva o por la de las personas de las que deba responder civilmente (art. 25), como anuncio de una responsabilidad objetiva atemperada por el cumplimiento debido de las normas reglamentaria y diligencia exigida por la naturaleza del producto y limitándose también dicha responsabilidad del fabricante hasta determinada cantidad, quinientos millones de pesetas (art. 28) por los daños originados en el correcto uso y consumo de bienes, incluidos los vehículos de motor (sometidos a este régimen en el número dos del artículo), cuando por su propia naturaleza o por estar así reglamentariamente establecido, incluyan necesariamente la garantía de niveles determinados de pureza, eficacia o seguridad, en condiciones objetivas de determinación y supongan controles técnicos, profesionales o sistemáticos de calidad, hasta llegar en debidas condiciones al consumidor o usuario.

En estas condiciones, es de preguntarnos si los fabricantes de automóviles son responsables de poner en el mercado vehículos pequeños, sin peso ni carrocería suficiente, que con turbo, inyección u ordinaria aceleración desarrollan una velocidad de 160, 180 y hasta 220 km/h, que precisamente por tales condiciones y por su propia naturaleza, no garantizan la seguridad que normalmente debe exigirse a todo vehículo de transporte, y que son precisamente, en la mayoría de los casos, adquiridos por su menor precio por jóvenes.

Decía un famoso jurista inglés del siglo XVII, Sir Edward Coke, que la razón es el alma del derecho, y si esto es así, ¿es razonablemente admisible la fabricación y venta de estos vehículos que, como demuestra la estadística, están poniendo temerariamente en peligro a los jóvenes usuarios y creando un riesgo sustancialmente grave e injusto?. Y no estimo admisible la supuesta responsabilidad del usuario para conducir con prudencia y velocidad moderada y adecuada a las condiciones del vehículo, supuesto que las pistolas en poder de personas mayores y sensatas no son más peligrosas que un automóvil de éstos con posibilidad de correr a 220 km/h en manos de los jóvenes. Así, el profesor de la Universidad de Columbia, George P. Fletcher dice en "A Crime of Self Defense", que "pudiera ser que una ciudadanía bien entrenada en el manejo de las armas y portadora de las mismas no fuera más perjudicial para el bien común que la posesión generalizada de otra arma mortal: el automóvil". Y añade, que si utilizáramos el mismo tiempo en enseñar a la gente como usar pistolas, seguramente reduciríamos a un mínimo el riesgo de disparos accidentales. Y sin embargo, prohibimos la tenencia de estas armas por la probabilidad de su uso indebido, puesto que su tenencia no es per se ni buena ni mala; castigamos por su peligrosidad la conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas, pero nos quedamos indiferentes ante la puesta en venta de este tipo de automóviles que nos muestran, porque la vida del derecho y más del derecho de seguros no es la lógica, sino la experiencia, un elevado grado de riesgo, una razonable probabilidad de accidente y consecuente resultado de muerte y lesiones, agravada, tal vez, por la irregular situación orográfica de nuestra península. Todo lo cual nos conduce a considerar estos vehículos como un producto defectuoso. Producto, por ser un bien no natural, que se pone a la venta en un mercado determinado y defectuoso, porque a tenor de la directiva antes mencionada este producto no ofrece la seguridad a que todo conductor y demás usuarios de la carretera tienen legítimamente derecho, habida cuenta de las características y relación peso velocidad que razonablemente debe tener cualquier automóvil; concepto este que, como expone el citado profesor Alcover Garau "no se relaciona con la ausencia de utilidad, sino con la de seguridad, con la de peligrosidad".

En estas condiciones, y en base a la legislación antes señalada, parece clara la existencia de una importante cuota de responsabilidad o corresponsabilidad de los fabricantes de estos automóviles, habida cuenta de que la conducción a altas velocidades que permite su aceleración señalada en el velocímetro, no garantiza ninguna seguridad, o por lo menos, la seguridad normalmente exigida a todo vehículo, siendo previsible por su poco peso y características de su carrocería un accidente, dado el alto grado de riesgo que conlleva conducir a estas velocidades. Previsibilidad que encierra una culpabilidad subjetiva del fabricante, de la misma manera que si, por ejemplo, un rifle de caza

automático de 25 tiros, por sus condiciones de fabricación o el material empleado tuviera una acentuada probabilidad de reventar al disparar más de veinte tiros; esto es, que el disparo de los cinco últimos supondría un riesgo considerable de que reventara el cañón, lo que, por supuesto, ningún fabricante puede ignorar.

Estas consideraciones, aunado al derecho que tiene el usuario de ser indemnizado por los daños causados por tan defectuosos productos, hace que sus fabricantes deban ser condenados también al pago de esos daños como responsables de su fabricación y venta, más un plus indemnizatorio proporcional a manera de daños punitivos en beneficio de la sociedad, por el grado de riesgo de accidente que el uso de estos vehículos supone a los demás usuarios de la carretera. Daños punitivos que según su clásica definición son aquellos que combinan los intereses de la sociedad con los del individuo agraviado y no sólo como una recompensa al sufrimiento de éstos, sino también como un castigo al ofensor y un ejemplo para la comunidad; tan aplicados, como exagerados, en otros países, pero que vienen a establecer una norma de conducta que exige que se ponga a cargo de quien obtiene el provecho la indemnización del quebranto sufrido y que los fabricantes de productos y sustancias peligrosas por sí mismos, por la velocidad que desarrollan, por su naturaleza explosiva o inflamable, o por cualesquiera otras condiciones, sean más cuidadosos y responsables.

Domínguez de las Rivas Alonso de Celada
Doctor en Derecho

NOTICIAS

DEBATE SOBRE "CLAIMS-MADE"

La repercusión de las sentencias del Tribunal Supremo de 20 de marzo de 1991 y 23 de abril de 1992, que ya han sido objeto de comentario en el número 4/93 de este Boletín, ha supuesto, fundamentalmente para las aseguradoras, un grave problema al que enfrentarse en el ramo de Responsabilidad Civil. Para intentar clarificar en la medida de lo posible, la realidad de la incidencia de las referidas sentencias, y la posterior toma de posición de la Dirección General de Seguros, en la utilización de las cláusulas claims-made, INESE organizó una mesa redonda formada por diversos profesionales del Derecho y del Seguro (Jaime Santos Briz, Joaquín Alarcón, Johan Worm, Santiago Martí, Luis Muñiz, Antonio Noguer y M^a Fernanda Sánchez).

Todos los componentes de la Mesa se mostraron de acuerdo sobre la convulsión que para el sector han supuesto las sentencias y la actitud del órgano de control, que ha prohibido la utilización de las "claim", si bien el Tribunal Supremo no ha declarado su nulidad, como indicó el Magistrado

de la Sala Primera del TS, Jaime Santos Briz. No obstante, Joaquín Alarcón, indicó que el sistema de "claim made" no tiene influencia sobre la situación problemática que está viviendo el ramo de RC en este momento.

Actualidad Aseguradora, en el número correspondiente al pasado 29 de noviembre, recoge el desarrollo de esta mesa redonda y un pequeño estudio de la situación de las "claim made" en Bélgica, Francia y Estados Unidos, lugares todos ellos en los que el veto a estas cláusulas ha llegado, en algún caso, a la legislación. Así en Bélgica, una Ley de 1 de enero de 1993 rechaza cualquier acuerdo entre las partes que pueda excluir la disposición recogida en el artículo 78 de la Ley de Contratos de Seguros "No-Marine" que prevé que se cubran las responsabilidades que sucedan después de que el contrato haya expirado, siempre que el acontecimiento perjudicial tenga lugar durante la vida del contrato. En Francia, por otro lado, el Tribunal Supremo ha declarado la nulidad de las cláusulas claims made en cualquier tipo de pólizas de Responsabilidad Civil, según informaron los magistrados del Alto Tribunal a la Federación Francesa de Sociedades de Seguros.

FRANCIA INTENTA MEJORAR EL LENGUAJE DEL SEGURO.

La Federación Francesa de Compañías de Seguros, con objeto de mejorar las relaciones entre empresas de seguros y consumidores, ha creado una Comisión de Mejora del Lenguaje del Seguro que agrupa los diferentes sectores afectados. Los trabajos de la Comisión se han dedicado a unos cuarenta términos, propuestos por las compañías o identificados a través de documentos utilizados en el sector, seleccionados por su ambigüedad o posibles connotaciones negativas, especificando, en cada uno de ellos, si deben sustituirse o pueden mantenerse, bien con su utilización actual o bajo ciertas condiciones de empleo.

HACIA UN POOL PARA LA COBERTURA DE RIESGOS AGRAVADOS EN EL SEGURO DE AUTOS.

Las aseguradoras de autos con mayor cuota de mercado, miembros del Consorcio de Compensación de Seguros, la DGS y SEREA, se han reunido repetidas veces en los últimos meses, con el fin de analizar la problemática existente en cuanto a Riesgos Agravados, sobre todo, respecto al sector más conflictivo, los jóvenes conductores.

Sigue leyendo siendo socio de SEAIDA

Este boletín completo, y todo el archivo histórico de SEAIDA desde 1993, está disponible para los socios con sesión iniciada en la web.

www.seaida.com