

OPINIÓN

Hay cosas que se pueden hacer en el interior de un coche, pero que no son conducir

(De lo mucho que da de sí eso de la responsabilidad civil)

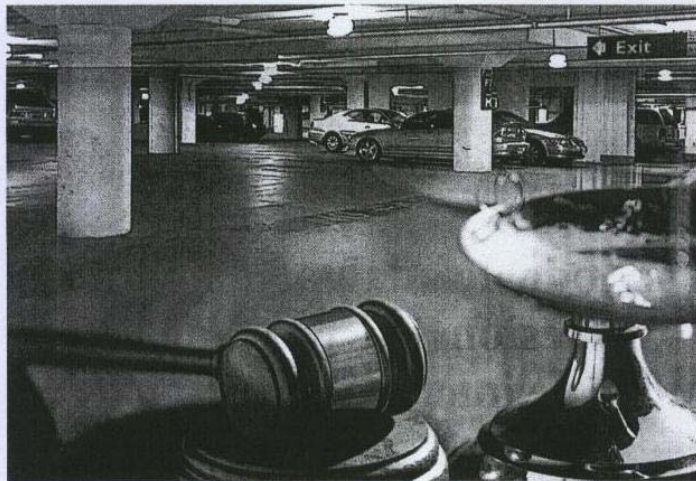
MARIANO YZQUIERDO TOLSADA. Catedrático de Derecho civil (Universidad Complutense) y Consultor CMS Albiñana & Suárez de Lezo (Derecho civil y Propiedad Intelectual)



Aunque la sentencia no sea reciente me ha dado la idea para un tema de continua actualidad. De un tiempo a esta parte, se aprecian en el terreno de la responsabilidad civil tendencias jurisprudenciales que se presentan como verdaderas máximas cuando lo cierto es que responden sólo a una manera de entender las cosas o de interpretar las normas propia y peculiar de un juez o Magistrado, de espaldas a lo que la ley y la recta razón dicen de verdad.

Yo no tengo nada que objetar, por ejemplo, ante la archisabida tendencia a suavizar la prueba de la culpa como elemento de la responsabilidad civil, y a que la misma quede bastante desdibujada en las actividades de riesgo, sobre todo cuando se ven acompañadas de un lucro por parte de quien las lleva a cabo. Incluso cuando se hace a través de fórmulas de elevación del nivel de diligencia hasta límites absolutamente infranqueables, como cuando se dice aquello de que "cuando las garantías adoptadas conforme a las disposiciones legales para prevenir y evitar los daños previsibles y evitables no han ofrecido resultado positivo, revela ello la insuficiencia de las mismas y que faltaba algo por prevenir" (por todas, la STS de 22 diciembre 1986). Resulta duro, pues en afirmaciones como ésta el resultado es que toda diligencia es poca, pero por lo menos queda en pie formalmente la culpa como elemento del sistema. Y todo ello, no como regla general, pues, como se puede leer en la STS de 30 marzo 2007, esta doctrina del riesgo se aplica con un sentido limitativo, "no a todas las actividades de la vida, sino sólo a las que impliquen un riesgo considerablemente anormal con los estándares medios".

La STS de 22 abril 1987 resume la doctrina a la perfección: "si bien el artículo 1902 descansa en un principio básico culpabilista, no es permitido desconocer que la diligencia requiri-



da comprende no sólo las prevenciones y cuidados reglamentarios, sino además todos los que la prudencia imponga para evitar el evento dañoso, con inversión de la carga de la prueba y presunción de conducta culpable en el agente, así como la aplicación, dentro de prudentes pautas, de la responsabilidad basada en el riesgo, aunque sin erigirla en fundamento único de la obligación a resarcir".

Ahora bien, una cosa es suavizar el rigor probatorio de la culpa y otra prescindir directamente de ella, siquiera sea -insisto- de manera puramente formal. Y ello, no sólo en las actividades de riesgo, sino en todas en general. Una tendencia, la que trata de convencer de que la culpa ha desaparecido de la "receta" del artículo 1902, que es completamente minoritaria en la jurisprudencia civil, pero que ahí está. Ya no nos sorprende que, para un caso de accidente laboral, se puedan leer dislates como los de la STS de 9 octubre 2000: "la persona que causa el daño, lo hace por dolo o por culpa, pues de no haber uno u otra, no habría causado el daño". O como la de 11 abril 2002, ó la de 21 enero 2000. Todas tienen, por cierto, al mismo Magistrado Ponente.

«Mientras no se derogue el artículo 1902, la responsabilidad objetiva o sin culpa no puede pasar a ser la regla general, sino la excepción. Otra cosa es que se arbitren sanos mecanismos que faciliten la prueba de la culpa»

En resumen, la responsabilidad objetiva o sin culpa no puede pasar a ser la regla general, sino la excepción. Fuera de los casos en los que la establezca el propio legislador con el fin de que se gobiernen con ellas los casos de daños y perjuicios causados en el desarrollo de actividades que presentan un notable grado de peligrosidad (navegación aérea, energía nuclear, vehículos de motor, productos defectuosos, caza, animales, etc.), lo más a lo que puede llegar el aplicador de un Derecho que presenta la responsabilidad subjetiva o por culpa como regla básica del sistema es a extremar el rigor en la apreciación de la diligencia, o a permitir el juego de la prueba de presunciones de culpa. Tanto más cuanto más peligrosa sea la actividad dañosa, y más sí cabe cuando de la misma se genere un beneficio para quien la lleva a cabo.

Quien ve las cosas de diferente manera ha olvidado que la

responsabilidad civil es un instrumento de la justicia conmutativa, no de la justicia distributiva. Hay ocasiones en que el Estado paga sin ser responsable de nada, como cuando lo hace a las víctimas del terrorismo o a las víctimas de una inundación: son ayudas públicas, no responsabilidad civil, y pocos fines más nobles tienen nuestros impuestos. La responsabilidad civil es otra cosa, y por eso está en el mercado presente a través de las pólizas de seguro. No nació para aliviar cualquier desgracia, sino sólo aquellas en las que es justo y necesario que no tenga la víctima que aguantar el daño porque procede desplazar el quebranto a otro patrimonio distinto, generalmente el del autor del daño. Lo que no vale es buscar en el seguro de responsabilidad civil una respuesta basada en que "no hay responsables, pero sí hay seguro". Ahí está la asombrosa S.A.P. Huesca de 28 febrero 2001.

El automóvil propiedad de aquel joven se encontraba en el interior de un garaje de reducidas dimensiones, y tanto el como la otra ocupante aparecieron muertos por inhalación de monóxido de carbono. Evidentemente, el motor se encontraba encendido con el fin de dar calor, a través de su sistema de calefacción, a la pareja, cuyos miembros estaban desnudos (es de suponer que en Sabinigo hacía frío, a pesar de que la situación de la pareja era caldeadita). Los padres de la fallecida demandaron al asegurador del vehículo. La sentencia razona que "poner en marcha el motor con el fin de encender la calefacción del turismo (...), no deja de ser la primera e imprescindible fase de toda conducción o puesta en marcha de un automóvil, con independencia de la finalidad a la que pueda ir destinada. En otro caso, tales conductas peligrosas quedarían fuera del ámbito de cualquier seguro obligatorio, lo que no se corresponde con la finalidad a la que va encaminada la legislación sobre esta materia: la indemnización a ultranza del perjudicado".

O lo que es lo mismo, y si se me perdona la procaacidad, no sabemos con esta sentencia (¿oscense u obscena?, decía el genial José Luis Coll) "quien conducía", pero sí que "alguien conducía". Y si el coche era del varón, es de suponer que él fue quien accionó la llave de contacto. La pareja, en fin, estaba conduciendo..., y los seguros del automóvil están para atender los hechos de la circulación. En contra, la STS de 4 de julio de 2002, que confirma la solución dada por la S.A.P. La Rioja de 13 diciembre 1996, para un caso en el que la única diferencia radicaba en que los jóvenes se encontraban en el asiento trasero.

Será que los de Logroño, cuando hacen el amor en el coche, no disimulan. No son tan discretos como los de Huesca, donde hasta parece que conducen. u