

# Culpa penal y riesgo automovilista

VALENTIN SILVA MELERO

Catedrático de Derecho penal de la Universidad de Oviedo

El tema de lo que ha dado en llamarse riesgo automovilista o automovilístico, es decir, el peligro que entraña la circulación de vehículos de motor y las consecuencias dañosas o peligrosas del tráfico rodado, plantea una serie de cuestiones cada día más importantes que colocan al jurista ante problemas que es necesario resolver. No es posible, por razones fáciles de comprender, entrar en un examen detallado de la estructura de la culpa, que es el fundamento de la responsabilidad, salvo casos excepcionales. Son tantas las teorías y tan dispares, es tal el número de tesis formuladas, que sólo puede ser permitido esbozar una síntesis de las más destacadas direcciones doctrinales.

Prescindiendo de la dirección que postula que la culpa es extraña al Derecho penal por no tener ninguna relación, conexión ni semejanza con el dolo, se ha tratado de estructurar la culpa específica con fundamentos diversos: el defecto de inteligencia, una especie de reproche que no se dirige a la voluntad, sino más bien a la comprensión. Se ha orientado la investigación, como es sabido, hacia la previsibilidad y la prevenibilidad o hacia la voluntad indirecta, la falta de atención y la conducta contraria al deber, sin contar las direcciones preferentemente psicológicas y las conclusiones del psicoanálisis, la llamada teoría del error o las tesis positivistas orientadas hacia la temeridad y la peligrosidad. En fin, toda una elaboración doctrinal, desde hace bastante más de un siglo, que no parece haber resuelto satisfactoriamente el problema de la compleja estructura de la culpa. Es justificada, pues, la lamentación de algunos autores cuando dicen no existir aún noción clara y precisa en torno a la esencia y naturaleza de los delitos culposos, a los que quizá por eso se les ha señalado con la nota de bastardía, dentro del concepto general de la culpabilidad, y sin que los esfuerzos intentados para reivindicar y clarificar el concepto hayan podido impedir que se caiga en lo que ha dado en llamarse caos confusionario, siendo exacta la afirmación de que no existe apenas una opinión, por eminente que parezca, que sea acogida por persona distinta de su autor, y que no haya definido el juez por autorizada que se estime, que sea seguida por otro juez.

La razón radica, quizá, en la dificultad de asociar desde el punto de vista ético nociones tan dispares como el dolo y la culpa. En de-

finitiva, que resulta muy difícil establecer conexiones entre la maldad y la torpeza.

Vamos, pues, a tratar la cuestión objeto de esta exposición procurando atenernos a las normas vigentes, y a las direcciones doctrinales más precisas, para ver si conseguimos establecer las premisas fundamentales de la conclusión que modestamente esbozaremos.

La vida en el mundo moderno hace que el tráfico rodado sea de día en día más peligroso, y es cierto que la estadística acredita que cada año se produce mayor número de accidentes, cuyas víctimas no han sido indemnizadas ni lo serán nunca. Por otra parte, el conductor de un vehículo automóvil, por razón de una pericia en la que cree y confía, circula en ocasiones descuidadamente, bastando un segundo de inatención para hacerle responsable de un accidente grave con todas las consecuencias conocidas. La cuestión, pues, tiene una doble vertiente. De un lado, garantizar a los ciudadanos contra un riesgo que evidentemente se acrecienta, y de otro, discriminar la responsabilidad conforme a criterios en los que no se olvide el problema ético y moral que la culpabilidad entraña.

Como antecedente, y lo más brevemente posible, diremos que la idea de la responsabilidad en su doble faceta civil y penal está inseparablemente unida a la existencia de la culpa, entendida como acto intencional cuyo alcance era conocido al autor o, al menos, debiera serlo, y cuyas consecuencias dañosas eran previsibles y evitables, siempre que la actuación no se haya conformado a la norma. Parece, pues, que el elemento interno de la culpa es el fundamento capital de la responsabilidad; añadamos, no obstante, que al lado de esta faceta subjetiva se conoce también una llamada responsabilidad objetiva, que bajo su noción más elemental consiste en eliminar la idea de culpa de la responsabilidad, proclamando que todo riesgo causado debe ser a cargo de la actividad que lo produce. De este modo el riesgo se convierte en fundamento de responsabilidad, y si inicialmente se refirió sólo al llamado riesgo profesional, se ha pretendido extenderlo a todo género de actividad.

Es cierto que esta teoría ofrece la ventaja de soslayar el complicado análisis de cada conducta, protegiendo eficazmente los intereses lesionados, pero, en cambio, ha materializado excesivamente una institución que, al decir de Ihering, fué el timbre de gloria más relevante del Derecho romano, que de un modo preciso mantuvo el principio de la responsabilidad, anclado a la idea psicológica de la culpabilidad, si bien con las ficciones de la culpa *in eligendo* o *in vigilando*. Hoy puede decirse que si la teoría del riesgo ha podido satisfacer la justicia de algunas pretensiones, no sucede lo mismo cuando se generaliza, y Planiol pudo decir, que conduce a un desánimo en el espíritu de iniciativa, y en las actividades de empresa, y sobre todo la teoría del riesgo, entraña la supresión de una idea moral que fundamenta el principio de la responsabilidad y justifique sus consecuencias.

En general, pues, la responsabilidad supone en nuestra legislación, salvo casos excepcionales, una culpabilidad. El concepto ha sido re-

conducido en el Derecho civil a la noción bastante clara de persona que no se conduce como hubiera debido producirse, que no ha actuado, en suma, como hubiera debido hacerlo; es decir, un término de comparación con una conducta humana de un tipo abstracto que en materia contractual tuvo como modelo el buen padre de familia, es decir, la persona que pone en el cumplimiento de sus obligaciones una diligencia normal. En materia extracontractual, sin embargo, no pareció al Derecho romano suficiente este término de comparación común. Se exigió una diligencia más atenta, la prudencia y atención de un hombre extraordinariamente diligente, de donde procede la célebre regla: *in lege Aquilia et levissima culpa venit*. Es este el criterio que la doctrina tradicional mantiene en materia de responsabilidad civil, conforme a las reglas del Derecho privado, aunque ya veremos las discrepancias, y ello explica que algunos supuestos de ilicitud jurídica delictiva, en los que, sin embargo, se ha declarado judicialmente la irresponsabilidad penal, pueden ser reproducidos en vía civil para discriminar la culpa de esta clase.

Sin embargo, el desenvolvimiento histórico de la teoría de la culpa en la órbita del Derecho civil presenta dos fases que pueden ser distinguidas de un modo preciso. La primera, en la cual la doctrina, como ha demostrado Polacco, tiende a elaborar las características diferenciales de los varios supuestos culposos, en relación, tanto a la graduación artificiosa y complicada de su entidad y a la medida en que la diligencia puede ser prestada como a las varias consecuencias de sus efectos y a los distintos sujetos que se presentan como responsables, afectando también a las normas reguladoras de la prueba. A esta época pertenece la distinción de la culpa *latissima*, *lata*, *levis*, *levissima*, hecha a base de disquisiciones abstractas y privada de práctica utilidad. La segunda, al contrario, más reciente, que tomamos de Giorgi, en la cual la doctrina se proyecta hacia una tendencia opuesta, esto es, a componer la unidad de la noción y superar las distinciones y sutilezas de otro tiempo, tanto por lo que se refiere a los campos diversos donde puede manifestarse como también en relación a su entidad y posibilidad de graduación.

La doctrina moderna, todavía no conforme con la diferenciación de la culpa contractual de la extracontractual, en el sentido de considerar leve la primera y levisísima la segunda, ha creído que tal diferenciación viene de una errada interpretación de la Ley<sup>a</sup> Aquilia, por lo que no se aprecia distinción entre ambos supuestos culposos dentro del Derecho civil, con la consecuencia de que, en definitiva, se reconduce todo el problema al concepto único de no comportarse conforme al tipo medio de hombre sin exigir conducta excepcional.

La elaboración de esta teoría de la culpabilidad operada en el Derecho privado, ofrece también a los cultivadores del Derecho penal materia fecunda para observaciones de gran interés, según la opinión de Ranieri, que cree ver aquí uno de los temas de conexión más relevantes entre el Derecho civil y el penal. Según este autor y otros, no existen razones para establecer una diferenciación entre la culpa

civil y la penal, encontrando el antecedente necesario en haberse borrado las fronteras de la culpa contractual y extracontractual, como puso de relieve Cogliolo.

Volviendo al punto de vista de Ranieri, éste asegura que no se puede afirmar que la culpa penal tenga normas distintas de la culpa civil, por ser ambas caras distintas de un mismo concepto. Se trata de una referencia en ambos supuestos a una conducta media entre los hombres, con la consecuencia de que toda la culpa se funda en un único criterio jurídico; esto es, comportarse de un modo distinto al que el hombre medio se ajustaría en el mismo caso, por lo que en la culpa Aquiliana no son admisibles grados para basar en ella la responsabilidad sin que pueda ser entendida de modo que quede contradicho el buen sentido, y no es posible exigir a las personas más que diligencias normales.

La opinión contraria —sigue Ranieri—, además de alejarse del pensamiento de la ley, trasvasa las posibilidades reales de la naturaleza humana, a la cual no cabe gravar con obligaciones excepcionales, pues si así fuera, muchas hipótesis de casos fortuitos debieran ser reprochables a las actuaciones humanas. La consecuencia es, según este punto de vista, que no puede basarse la distinción de la culpa penal con la civil en la exigencia de excepcionales cautelas, y siendo el delito culposo un acto involuntario, no cabe distinguir grados en una voluntad inexistente a los fines de determinar su esencia. La conclusión, pues, según esta dirección, es que la culpa penal no tiene grados diversos de la culpa civil; los daños que han de resarcirse son los mismos en un campo que en otro, ambas se refieren a un solo hecho jurídico, como a un daño único, sin que las distintas consecuencias jurídicas dependan, más que de otras razones, unas veces de la tipicidad y punibilidad y otras de la relevancia, alarma o peligro; es decir, consecuencias que nada tienen que ver propiamente con la entidad de la culpa.

Desde el punto de vista del Derecho penal, no puede decirse que el delito culposo aparezca regulado con claridad en nuestro Código punitivo. Observemos cómo la culpa en sentido específico, es sinónimo de imprudencia, temeraria unas veces, simple, otras, y hasta de negligencia o descuido. Con estos elementos resulta difícilísimo hablar de diferencias entre la culpa civil y penal, sobre todo después de que el artículo 600 del Código penal vino a considerar infracción punible, con la valoración de falta, la negligencia o descuido, que implican, sobre todo el segundo, en muchas ocasiones, ciertamente una culpa de las calificadas de levisimas y de exclusiva valoración civilista, según el criterio tradicional.

Es materia, pues, ésta en la que, con los textos legales a la vista, no es posible aventurar una opinión, y la lógica más elemental lleva a la consecuencia de que si bien sería de desear una unidad entre las distintas ramas jurídicas en el concepto de culpa, no es posible de *jure condito* decir otra cosa que la de que no sabemos a qué atenernos, pues hasta se da el contrasentido de que si la negligencia o des-

cuido sirve de base a una culpa penal, en la falta de daños hasta 500 pesetas, cuando exceden de esta suma, es necesario, al parecer, una culpa más grave; imprudencia temeraria, simple o infracción reglamentaria o, al menos, negligencia. Con estos elementos, cualquier hipótesis resulta aventurada, todo ello sin dejar de reconocer lo conveniente que sería que los textos legales se acomodaran en el Derecho civil y en el penal a un concepto único en materia de daños culposos.

La doctrina alemana vió la distinción, con gran agudeza, en la concreta diligencia precisa en cada caso; es decir, personalizándola en cada supuesto dentro de la órbita punitiva o refiriéndola a un tipo de hombre abstracto en el supuesto civilista. Esta distinción, acogida por la jurisprudencia germánica, es, evidentemente, muy útil, y permite resolver los casos concretos con mayor acierto que con criterios generales. Es, en definitiva, un respeto al supuesto antropológico que no debe perderse de vista jamás en el Derecho penal, y, además, la absolución en vía penal no cerraría la posibilidad de una nueva pretensión en vía civil, como se ha pretendido modernamente, en cuanto no se excluya el fundamento de la posibilidad de actuación, y sin necesidad de buscar las diferencias en abstractos conceptos de gravedad o levedad, que no parece tengan seria fundamentación jurídica, pese a su generalización.

Desde el punto de vista del llamado riesgo automovilista, es importante establecer dos conceptos que tienen particular interés: lo que podría calificarse de culpa profesional de todos aquellos conductores y mecánicos que desenvuelven su actividad normal de trabajo en el marco de esta profesión, y automáticamente se plantearían todas las cuestiones que la doctrina ha suscitado en torno a este problema, que quizá cabría generalizar a todo conductor de vehículo automotor, ya que en cierto sentido se le exige una aptitud técnica y legal. En una palabra, que en ocasiones surgiría el concepto de impericia como base de la responsabilidad, con todos los problemas que suscita. Sin embargo, no olvidemos que muchas profesiones entrañan un riesgo y, además, que hay un margen de actuación que si bien conforme a un criterio puramente objetivo, podría determinar en algunos casos valoraciones culposas, la familiarización y hábito con su ejercicio toleran un margen en el descuido o negligencia que de un modo constante se cometen.

Por otra parte, también cabe considerar lo que se llama infracción reglamentaria, que la doctrina ha perfilado en dos facetas fundamentales: la de entender que toda infracción reglamentaria es culposa por sí misma, ya que el reglamento supone previsiones y atenciones cuya omisión se valora de un modo culpable, y los que entienden que, independientemente de la prescripción reglamentaria, para que la responsabilidad se produzca es necesaria la concurrencia de un acto culposo.

La dificultad, pues, de valorar la actuación del conductor de un vehículo de motor, en todos aquellos supuestos en que no se trate de culpa consciente, con previsión o representación, es decir, en los ca-

sos que nuestro Código configura como de imprudencia temeraria, resulta mucho más difícil que en otras actividades, por lo que se han ideado otras orientaciones, ya que, sin duda, es cierto que asistimos a una evolución de los conceptos precisamente impuesta por las exigencias de la vida moderna. Acotamos por ejemplo con el punto de vista del japonés Masao Ishimoto, que, desde las páginas de *Osaka University Law Review*, ha planteado la cuestión como un supuesto de abuso del Derecho, pero manteniendo la tesis que ello no viene a contradecir el principio de la culpa en sentido tradicional, y que no pretende mantener el punto de vista de una responsabilidad sin culpa, diciendo literalmente que esta idea de polarizar la responsabilidad del conductor de vehículos de motor dentro de la teoría del abuso del Derecho no pertenece a ninguno de los dos principios de responsabilidad, sin culpa y con culpa, ya que al mismo tiempo contiene los fundamentos de ambas direcciones. Se trata de su sentir de "actos ilegales abstractos con posibilidad de causar daño concreto".

No ha faltado también quien ha aludido a la posibilidad de que estos casos de culpa inconsciente sean tratados desde el punto de vista administrativo, notando que la infracción administrativa se ha valorado con un concepto de la culpa distinto del penal. Así, por ejemplo, Lang-Hinrichsen, recientemente, en el *Golddärmer's Archiv für Strafrecht*, al establecer la diferencia de lo que califica de injusto penal e injusto administrativo, ha dicho que la infracción administrativa está privada del sustratum material de la ilicitud penal, como si a la culpa, en este caso, le faltase la infracción ética que normalmente se atribuye a los actos que motivan censura jurídicopenal, sin perjuicio de que otros autores se refieran también a diferencias de orden cualitativo.

No solamente desde el punto de vista del Derecho penal, sino también desde el plano del Derecho procesal se han propugnado soluciones que contrarían o modifican el concepto tradicional. Así se propugna una inversión de la carga de la prueba con una presunción de culpabilidad a cargo del autor del accidente. El Código civil italiano, en su artículo 2.050, regula la responsabilidad por el ejercicio de actividades peligrosas, estableciendo la norma general por la cual el que ocasiona daño a otro en el desenvolvimiento de una actividad peligrosa por su naturaleza y por medios empleados, está obligado al resarcimiento si no prueba haber adoptado todas las medidas eficaces para evitar el daño. Y el artículo 2.054 del mismo Cuerpo legal establece el mismo principio en los casos de daños causados en la circulación de vehículos. El Profesor Angelloni comentando este precepto en la Reunión Jurídica Internacional de Perugia de 1955 sobre tráfico y circulación, decía que no se trata de modificar el fundamento culposo de la responsabilidad, sino simplemente de una inversión de la carga de la prueba. Claramente, la exposición de motivos del Código citado excluye cualquier idea de una responsabilidad de esta clase, y literalmente se dice "qué el principio de la pura causalidad no ha sido acogido porque se ha considerado nocivo, antisocial y antieconómico, capaz de esterilizar actividades e iniciativas fecundas".

Anotamos también la tendencia a transformar lo que hasta la fecha se calificó de responsabilidad aquiliana, en una especie de responsabilidad contractual. También se ha propugnado la afinación del concepto de culpa para que sirva de soporte a determinadas apreciaciones cada día más severas de los Tribunales de Justicia, sin contar, claro está, con los que propugnan el mantenimiento de los principios clásicos conforme al axioma de no haber responsabilidad sin culpa, basado sobre el respeto a la persona humana, y que obliga normalmente a la acusación a probar que el inculpado ha cometido culposamente el acto ilícito por el cual se le exige una responsabilidad. La tesis contraria se mantiene y es defendida por eminentes juristas, haciéndose abstracción de la noción de culpa, una de cuyas variantes, según la expresión de Rutten en un artículo publicado en la *Revista de Derecho penal y de Criminología* de Bruselas, se concreta en el principio de que "aquel que obtiene placer o utilidad de un mecanismo peligroso debe soportar los inconvenientes y reparar los daños".

Por último, acotamos con las teorías, que identifican culpa y daño, causa y consecuencia, sin entrar a discriminar matices psicológicos ni problemas éticos.

Cualquier observador, aunque fuera superficial, verá en seguida que es necesario encontrar soluciones, que sin desconocer la tradición jurídica de nuestra civilización, resuelvan sin embargo el problema en términos de justicia, y desde el punto de vista de nuestra legislación y vistas las dificultades de superar diferencias y concretar la culpa civil en relación a la penal, se haría preciso una matización más precisa de conceptos que puede acarrear consecuencias importantes, al mismo tiempo que se hace necesario resolver el problema de la reparación de las víctimas.

Nuestro Código penal, como es sabido, concreta en el artículo 565 los supuestos culposos con valoración delictiva, referidos a la materia objeto de estudio, y existe una ley especial que responde a criterios distintos, que es la Ley de 9 de mayo de 1950 sobre uso y circulación de vehículos de motor. También el Código penal en su artículo 586, apartado 3.º, sanciona como falta las infracciones culposas imprudentes o negligentes, que se cometen sin infracción de reglamentos cuando causan un mal a las personas, y el artículo 600 castiga como falta también a los que por negligencia o descuido causaran un daño cualquiera no superior a 500 pesetas. Recordemos además que nuestro Código responde a la tradición romanista de la valoración cuasi delictual de los supuestos culposos, tanto en la esfera civil como en la penal.

Por de pronto, según nuestro Código penal, pues, no se conoce una llamada imprudencia profesional, salvo en la agravación de penas, y hemos de manejar los principios de carácter general para valorar las actuaciones culposas de los conductores de autovehículos, lo que entraña la dificultad de que si bien la infracción de reglamentos ha de suponer, además, una imprudencia simple o negligencia, es muy difícil en la práctica que ambos conceptos no aparezcan identi-

ficados. Nuestra reglamentación de circulación es tan exigente, y no hay en ello censura, que será muy difícil no infringirla aun en los casos de mayor prudencia.

Consecuencia de lo que antecede, es que muchos actos culposos que debieran tener valoración civil, caen en la órbita del Código penal, y que cualquier daño perpetrado por el conductor de un vehículo puede tener su repercusión en las páginas de un sumario; incluso en los daños recíprocos, pues no se admite en nuestro Derecho la compensación de culpas desde el punto de vista penal, cuestión en la que vale la pena llamar la atención porque en definitiva no se trata de que puedan compensarse actuaciones ilícitas de carácter penal, sino porque en la práctica la culpabilidad recíproca dificulta bastante la calificación del hecho.

Nuestra Ley penal es, pues, confusa y por ello es preciso señalar la necesidad de una reforma que resuelva paralelamente la situación de la víctima, y que matice con precisión las distintas responsabilidades que pueden derivarse del acto culposo.

A los fines de concretar estas soluciones, comenzaremos por decir que sería preciso matizar bien las diferencias entre la responsabilidad penal, la civil y la administrativa, reservando la primera para los supuestos previstos en la Ley de 1950 y para los casos de imprudencia temeraria. Considerar como de carácter civil los daños, cualesquiera que fuera su cuantía cuando se trata de culpa inconsciente o simple imprudencia, negligencia o descuido. Considerar como de carácter administrativo las infracciones reglamentarias.

Pero paralelamente establecer el seguro obligatorio de los vehículos de motor, garantizando a la víctima en todo caso, exista o no culpa en el conductor, salvo culpa grave propia, la correspondiente indemnización.

El problema del seguro obligatorio de vehículos de motor aparece impuesto por las exigencias de la vida moderna, y si bien se ha dicho que ello constituía un atentado a la libertad humana, opinión bastante difundida en Francia, lo cierto es que va tomando carta de naturaleza en distintas legislaciones.

Se han formulado objeciones contra el seguro obligatorio; se ha dicho, por ejemplo, que este seguro es inmoral, objeción que no parece acertada. Es mucho más inmoral que el que ha sufrido la lesión de su derecho esté expuesto a una ulterior existencia precaria, como consecuencia del accidente provocado por un conductor insolvente y no asegurado, y en cuanto a la posibilidad de que el seguro haría más despreocupados a los conductores, se podría prever un porcentaje a su cargo, y que la entidad aseguradora no abonase el total, independientemente de la responsabilidad penal en su caso.

Se ha objetado, además, que el seguro obligatorio aumentaría el número de accidentes, pero se ha contestado con razón que todo accidente tiene sus riesgos para el que lo provoque y que además se prevén sanciones penales. Por otra parte, en carta dirigida a una Cá-



mara de Comercio francesa por uno de los dirigentes del Real Automóvil Club de Londres, se ha dicho que no se ha probado que la introducción del seguro obligatorio haya producido un aumento de los accidentes en Inglaterra.

La objeción también suscitada de que habrá siempre quien eluda la obligación del seguro no es más que una posibilidad que en todo caso se enfrentaría con la inspección y con la sanción.

La realidad es que numerosos países han introducido bajo formas diversas el seguro obligatorio en su legislación. Entre otros, Suiza, Dinamarca, Inglaterra, bastantes Estados de la Unión Norteamericana, Suecia, Austria, Canadá, Noruega, el Gran Ducado de Luxemburgo. Todos han quedado satisfechos, como lo prueba, entre otros datos, que el Automóvil Club de Suiza, ha señalado que el seguro obligatorio se ha revelado excelente, como reparación de los daños materiales y morales provocados por los accidentes de vehículos automóviles, y en la misma forma se ha expresado el Consulado de Suecia consultado por las autoridades francesas, el cual ha dicho que el seguro obligatorio que funciona en aquella nación desde 1929 ha dado buenos resultados.

Veamos ahora algunas características de distintas legislaciones: Dinamarca ha sido la primera nación en Europa que por Ley de 20 de marzo de 1918 ha establecido el seguro contra los accidentes de automóvil con carácter obligatorio. Establece una presunción de culpabilidad a cargo del conductor del vehículo, y ha admitido como sola excepción la culpa de la víctima, que tendrá el deber de probar el propietario del vehículo. Naturalmente, se trata del problema que plantea la responsabilidad civil y en relación al abono con el seguro. Destaquemos además que en Dinamarca la policía de tráfico actúa con firmeza, y que las sanciones aplicables en casos de infracción son graves.

En Suecia el seguro obligatorio de automóviles está previsto en la Ley de 10 de mayo de 1929, y tiene muchos puntos de contacto con la legislación danesa. Por lo demás, en el caso de que un vehículo no esté asegurado, o cuando el daño haya sido producido por un autor desconocido, las Compañías de Seguros autorizadas para contratar estas operaciones, garantizan solidariamente a la víctima la reparación, y lo mismo ocurre en el caso de que el seguro sea insuficiente.

En Norteamérica los criterios cambian según los diferentes Estados y los medios de coacción van desde que no se puede matricular un vehículo automóvil hasta que se presente la póliza de seguro, la revocación del permiso de conducir y de circulación, la suspensión del mismo hasta que se indemnice el daño, la prohibición de circular durante cierto tiempo, hasta que se suministre la prueba de estar garantizada la indemnización, y aunque el seguro automóvil no sea obligatorio con carácter general, se piensa por las autoridades americanas en su generalización.

En el Canadá, independientemente de otras garantías, se establece un fondo especial, nutrido por una cotización mínima anual de cada

propietario de vehículo, y destinada a asegurar la indemnización a las víctimas de un conductor insolvente o desconocido.

La legislación inglesa desde la Ley de 1930 impone la obligación del seguro. En cambio, en Francia no es obligatorio el seguro, que, al contrario, ha sido combatido. No obstante, la opinión pública, realmente preocupada por el número de víctimas, ha influido para que el Gobierno redacte un proyecto de Ley para la creación de un fondo especial de garantía que agrupe obligatoriamente a todas las Compañías de Seguros autorizadas a cubrir los riesgos automóviles.

En Suiza la circulación de vehículos automotores y bicicletas aparece regulada por la Ley Federal de 15 de marzo de 1932. Esta Ley constituye un sistema legislativo completo que contiene disposiciones generales, normas relativas a la circulación, a la responsabilidad civil, al seguro y a la persecución de esta clase de infracciones. Se establece la presunción de culpa, de la que no puede liberarse el conductor más que probando no haber cometido el hecho, o que el daño haya resultado de fuerza mayor o de una culpa grave de la víctima, o de un tercero, y ningún vehículo automóvil puede circular sin que conste documentalmente que se ha concertado el seguro.

Como conclusión puede establecerse que se generaliza la preocupación de que las víctimas del tráfico rodado sean compensadas con indemnización adecuada; que los adversarios más encarnizados del sistema se encuentran en Francia, donde, no obstante, se preconiza la creación de un fondo común para los casos de no indemnización, que desde hace algunos años, la mayor parte de las legislaciones se orientan resueltamente hacia la obligación del seguro, completado con la creación del fondo de garantía que abonará las insolvencias.

Ahora bien; creemos con el Profesor de la Universidad de California, Elbert Ehhenzweig, que ni siquiera el seguro obligatorio de responsabilidad puede ofrecer una verdadera solución a los problemas que plantean los accidentes de vehículos, y que deben examinarse nuevos y radicales métodos para hacer frente a la crisis causada por los automóviles. Independientemente de las razones expuestas por este Profesor, cuyo plan legislativo, publicado en la *Revista Penal* de La Habana el año de 1956, es del mayor interés, y en el que la liberación de responsabilidad por medio del seguro se excluye en los casos de imprudencia punible, creemos que si parece que puede resolverse el problema de la indemnización o reparación del daño o el perjuicio causado, convendría quizá entre nosotros no desconocer los principios psicológicos en los que la culpabilidad se funda, concretar y precisar los distintos matices, y sobre todo la distinción entre culpa civil y penal, pues no puede eludirse el problema moral que la culpabilidad entraña. No es necesario acudir a la modificación de principios jurídicos tradicionales que están anclados inseparablemente en fundamentos éticos insoslayables, por significar ulteriormente posible generalización a otras instituciones jurídicas con el riesgo de que el Estado de Derecho se derrumbe. Pero en todo caso, y para terminar, di-

gamos lo que expresaba cierto Fiscal belga al estudiar esta cuestión, que independientemente de las medidas legislativas y la vigilancia de la autoridad tenemos que pedir a todos cuantos viven en sociedad, entre los peligros de las calles y carreteras, peatones, ciclistas, automovilistas y motoristas, que recuerden que el mejor seguro será hoy, como mañana y, sobre todo, en un mundo cada vez más complicado, el que se preconizó ayer y quedará siempre permanente: la prudencia.