Artículo: Por una ley de seguridad de la circulación terrestre
Revista: Nº140, año XXXV (Abr-Jun, 1967)
Autor: André Tunc

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

REVISTA DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES

AÑO XXXV — ABRIL - JUNIO DE 1967 — Nº 140

DIRECTOR: **ORLANDO TAPIA SUAREZ**

CONSEJO CONSULTIVO:

MANUEL SANHUEZA CRUZ
RENE VERGARA VERGARA
MARIO CERDA MEDINA
LUIS HERRERA REYES
JORGE ACUÑA ESTAI

ESCUELA TIPOGRAFICA SALESIANA CONCEPCION — (CHILE)

Artículo: Por una ley de seguridad de la circulación terrestre
Revista: Nº140, año XXXV (Abr-Jun, 1967)
Autor: André Tunc

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

ANDRE TUNC

Profesor en la Facultad de Derecho
y Ciencias Económicas de París.

POR UNA LEY DE SEGURIDAD DE LA CIRCULACION TERRESTRE (*).

Los accidentes de la circulación plantean en todos los países industrializados un grave problema, tanto a los que se esfuerzan en disminuir su número como a los que quieren asegurar la indemnización. En los Estados Unidos, ellos dieron muerte en 1966 a 52.000 personas (145 por día) e hirieron a un millón novecientas mil otras (más de 5.000 por día). Han costado a la nación alrededor de 10 millares de dólares. En Francia misma, se han

(*) **NOTA DEL TRADUCTOR.**—La "Revista de Derecho y Ciencias Sociales" de la Universidad de Concepción tiene el honor de publicar un artículo sobre los problemas de la responsabilidad civil en materia de accidentes de la circulación, que el Profesor André Tunc, de la Facultad de Derecho de París, ha accedido a enviarnos. Agradecemos, desde luego, esta valiosa colaboración que prestigia nuestra Revista.

El nombre y la obra del Profesor Tunc son suficientemente conocidos como para no hacer necesaria una presentación suya. Basta indicar que el Profesor Tunc es una de las más brillantes muestras del valor de la ciencia jurídica francesa actual, especialmente en cuanto al Derecho Civil se refiere. Junto a otros nombres eminentes, es el digno continuador de una tradición jurídica que tanto realza el nombre de Francia en el mundo.

El Profesor Tunc se refiere en el presente artículo, al proyecto que él elaborara sobre una ley de seguridad de la circulación y que se ha dado en llamar "Proyecto Tunc". Partiendo de una crítica al Derecho actual de la responsabilidad civil en Francia, especialmente en lo que

Artículo: Por una ley de seguridad de la circulación terrestre
Revista: Nº140, año XXXV (Abr-Jun, 1967)
Autor: André Tunc

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

contado cerca de 15.000 muertos (40 por día) y 290.000 heridos (800 por día).

En todos los grandes sistemas jurídicos contemporáneos, la indemnización de los accidentes de la circulación se efectúa, en principio, según el criterio de la culpa de una u otra de las partes. A veces se presume la culpa del conductor del vehículo. Sin embargo, la idea de culpa sigue siendo el fundamento más profundo del Derecho, pues es siempre admitido que el conductor de un vehículo a motor debe ser liberado de toda responsabilidad si puede probar que el daño ha sido causado por la culpa

---

concierne al fundamento subjetivo de la misma, el autor desarrolla nuevas ideas, persiguiendo la mayor protección de las víctimas en los accidentes de la circulación.

Desde luego, las ideas del Profesor Tunc no han dejado de suscitar controversias, lo que era de esperar, si se tiene en cuenta lo habituados que están los juristas al sistema clásico de la responsabilidad civil (a). No obstante, estas ideas significan un gran paso hacia el perfeccionamiento de dicha responsabilidad en materia de accidentes de la ruta.

Para nosotros, esas ideas presentan un especial interés. En efecto, nuestro sistema de la responsabilidad, en sus líneas generales, permanece tal cual fue concebido por Bello, sin modificaciones importantes (b). El seguro, que ha desvirtuado el fundamento subjetivo de la responsabilidad civil, es cosa excepcional en Chile, cuando de accidentes de la circulación se trata. Las dificultades procesales son enormes y constituyen una de las causas de que, entre nosotros, no exista una conciencia de la responsabilidad civil. Si se examinan las revistas de Derecho, podrá observarse que, en proporción al número de accidentes, raras son las sentencias que se publican en esta materia, lo cual hace presumir que

---

(a) A las referencias citadas por el autor en el texto, agréguense: **Starck:** "Les rayons et les ombres d'une esquisse de loi sur les accidents de la circulation", Revue Trimestrielle de Droit Civil, 1966, páginas 635 y siguientes; **R. Savatier:** "Comment repenser la conception francaise actuelle de la responsabilité civile", Dalloz, 1967; **Toulemon y Moore:** "Réflexions sur la responsabilité civile", Gazette du Palais 25 y 26 de Noviembre de 1966; **G. Marty:** "La responsabilité en question. A propos des projets concernant les accidents occasionnés par les véhicules a moteur", Revue de Droit Contemporain, 1966, 1, y su intervención en el XXXVII Congreso de la Asociación Nacional de Abogados de Niza, 1965, reproducido en la Gazette du Palais 15 y 17 de Septiembre de 1965. Para las respuestas del Profesor Tunc a algunas de las críticas; **A. Tunc:** "Sur un projet de loi en matiére d'accidents de la circulation", Revue Trimestrielle de Droit Civil, Enero-Marzo de 1967, páginas 82 y siguientes.

(b) Apenas podría citarse la reciente ley que establece un seguro para los accidentes causados por vehículos de la movilización colectiva: Ley Nº 16.582 de 18 de Noviembre de 1966, artículo 25, publicada en el "Diario Oficial" del 24 de Noviembre de 1966.

Artículo: Por una ley de seguridad de la circulación terrestre
Revista: Nº140, año XXXV (Abr-Jun, 1967)
Autor: André Tunc

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

exclusiva de la víctima. En consecuencia, un cierto número de víctimas no tiene derecho a ninguna indemnización, o a una indemnización simplemente parcial. En Francia, un cuarto de las víctimas no recibe ninguna indemnización. Otro cuarto no recibe más que una indemnización parcial que, término medio, es del 50%. Tan sólo la mitad de las víctimas es íntegramente indemnizada.

---

el porcentaje de procesos encaminados a obtener la indemnización de los daños causados por accidentes es pequeño. No obstante, los accidentes del tránsito alcanzan entre nosotros una cantidad y una gravedad alarmantes, teniendo en cuenta el limitado parque automovilístico del país (c). Nada se ha hecho para mejorar la situación de las víctimas en el plano civil. Sólo se piensa en sanciones penales, a menudo ineficaces, pues todo conductor —como lo hace ver en el texto el Profesor Tunc— está expuesto a infringir las reglas de la circulación, aún sin proponérselo. El problema más urgente, el de la indemnización de los daños, en especial por la disminución de la capacidad de trabajo, no ha sido abordado (d).

De ahí que las ideas expuestas por el Profesor Tunc vengan muy a propósito en nuestro medio. Una vez más, la experiencia francesa puede sernos de gran utilidad.

RAMON H. DOMINGUEZ AGUILA

Doctor en Derecho. Jefe del Departamento de Derecho Civil en la Escuela de Derecho de la Universidad de Concepción.

---

c) Las estadísticas más recientes de que disponemos indican que, en 1965, se produjeron 21.448 accidentes de la circulación. De éstos, 13.503 se debieron a responsabilidad del conductor; 6.185 a la del peatón o pasajero y 1.760 a fallas mecánicas del vehículo. En ellos resultaron afectadas 18.500 personas: 1.336 muertos, 4.895 heridos de gravedad y 12.269 heridos leves (Boletín de la Dirección Nacional de Estadísticas y Censos, Julio-Diciembre de 1965). Todo ello para 240.000 vehículos motorizados que circulaban en esa fecha en Chile, incluyendo motonetas y motocicletas.

d) No ocurre lo mismo en otros países iberoamericanos, que se han dado legislaciones avanzadas en esta materia. Así, véase la Ley Venezolana de Tránsito Terrestre, del 26 de Junio de 1963, texto publicado en Revista de la Facultad de Derecho, Universidad Central de Caracas, 1963, Nº 24; **R. Goldschmidt:** "La responsabilité civile née des accidents de la circulation dans la législation vénézuelienne", Revue Internationale de Droit Comparé, 1962, Nº 1, páginas 43 y siguientes. Para España, la Ley Española de Uso y Circulación de Vehículos a Motor, de 24 de Diciembre de 1962. Sobre esta ley, véase: **Juan Gómez Calero:** "La responsabilidad objetiva en la nueva ley del automóvil", Revista de Derecho Privado, Enero de 1965, páginas 23 y siguientes.

Artículo: Por una ley de seguridad de la circulación terrestre
Revista: Nº140, año XXXV (Abr-Jun, 1967)
Autor: André Tunc

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

Fundando la indemnización en la idea de culpa, el Derecho sigue un principio admitido desde hace siglos y en todas las sociedades. Parece natural que cada cual deba responder de las consecuencias de su culpa. La idea se presenta, a primera vista, a la vez, como lógica, moral y deseable desde el punto de vista social.

No obstante, es permitido hacer una crítica de los Derechos positivos que se fundan sobre esta idea y pensar que otro sistema sería preferible (1).

I.—CRITICA DEL DERECHO ACTUAL

El Derecho actual, en primer lugar, es extremadamente incierto. Esta incertidumbre acarrea una serie de inconvenientes: da a la víctima la esperanza de ser indemnizada y al asegurador la de no pagarle indemnización alguna. El accidente va a dar lugar entonces a discusiones, y si una indemnización es pagada en definitiva, ello será después de largas discusiones; a menudo, después de los gastos, las lentitudes y las frustraciones de un proceso. El accidente de la circulación se produce, normalmente, en un período de tiempo muy corto, frecuentemente, en una fracción de segundo. A menudo, es prácticamente imposible saber cuál ha sido el comportamiento de las partes. Será necesario levantar las huellas, cuya significación es dudosa, e interrogar a testigos que no habrán visto exactamente lo que se produjo y cuya memoria será siempre más o menos defectuosa.

Estas discusiones hacen, por sí mismas, que la indemnización sea muy costosa. Es así como las compañías de seguros funcionan en Francia y en la mayor parte de los países del mundo

---

(1) Cf. **A. Tunc:** "La sécurité routière", Paris, 1966. Cf. **R. Keeton and O'Connel:** "Basic protection for the traffic victim", Boston, 1965; Droit Social, "Le Projet Tunc" et la réforme du Droit des accidents de la circulation, número especial de Febrero de 1967.

Artículo: Por una ley de seguridad de la circulación terrestre
Revista: Nº140, año XXXV (Abr-Jun, 1967)
Autor: André Tunc

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

con 50% de gastos generales, mientras que la seguridad social en materia de accidentes del trabajo funciona con menos del 10% de gastos generales. Se ha podido establecer en los Estados Unidos que el conjunto del costo de la indemnización, comprendiéndose no solamente los gastos de funcionamiento de las compañías de seguros, sino también los de funcionamiento de los Tribunales y remuneraciones de los auxiliares de la Justicia, subía a más del 100% de las indemnizaciones pagadas (2). Hay en ello un derroche sorprendente.

Por otra parte, el Derecho que se funda sobre la consideración de las culpas es un Derecho profundamente injusto. Antes de toda demostración, es posible darse cuenta de ello con un ejemplo muy simple, tomado, desgraciadamente, de un caso concreto. Hace algunos meses, un médico fue muerto en un choque de vehículos. Se trataba de un hombre en plena actividad, al frente de una importante consulta. Deja una viuda y nueve hijos, de los cuales ninguno ha terminado sus estudios. ¿Qué indemnización recibirá su familia? Talvez sumas considerables, del orden del millón de francos nuevos; talvez nada. ¿De qué dependerá la solución? Del juicio que se haga sobre el reflejo de la víctima en el momento del accidente. He aquí un sistema extremadamente primitivo. Ya lo sería el otorgar indemnizaciones considerables o el negarlas, dejando una familia en la desgracia, fundándose solamente en las cualidades que, como conductor, tenía la víctima. Si ese médico era un conductor mediocre, habría sido necesario, quizás, hacerle pagar primas más elevadas que a otro conductor. Incluso habría sido necesario quitarle su permiso de conducir. Pero es un sistema muy primitivo aquel que decide la suerte de la familia fundándose en sus cualidades. Y sin embargo, nuestra Justicia es aún más primitiva, pues no es sobre las cualidades de conductor que tenía el médico en las que se funda la decisión, sino sobre la calidad de sus reflejos en el momento preciso en que ha visto surgir un vehículo ante él. Y un mal conductor puede tener, a menudo, un buen reflejo, pero a la inversa,

(2) **V. A. Conard, J. Morgan, R. Pratt, C. Voltz, R. Bombaugh:** "Automobile accident costs and payments Studies in the Economies of Injury Reparation", Ann Arbor, 1954.

Artículo: Por una ley de seguridad de la circulación terrestre
Revista: Nº140, año XXXV (Abr-Jun, 1967)
Autor: André Tunc

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

un excelente conductor puede, naturalmente, tener un mal reflejo o un momento de distracción. Bastaría que ese médico haya tenido un instante de descuido después de una jornada de trabajo pasada al servicio de los demás, y su familia entera quedará privada de toda indemnización.

En la realidad el derecho no está fundado sobre consideraciones de justicia, como se cree: se limita, pura y simplemente, a aprobar el azar de la cualidad de un reflejo.

El Derecho actual es igualmente artificial. En efecto, desconoce fenómenos nuevos y fundamentales: el seguro, por una parte, y, por la otra, la seguridad social.

Consideremos aquí, simplemente, el seguro. Es evidente que él ha transformado el Derecho de los accidentes de la circulación. Está fuera de toda discusión, en primer término, que el juez o el legislador habrían dudado en desarrollar, como lo han hecho en numerosos países, la responsabilidad de los conductores de vehículos a motor, si la mayor parte de tales conductores no hubiesen estado cubiertos por un seguro. Pero éste ha transformado, igualmente, la práctica y la naturaleza misma de la responsabilidad. Cuando un conductor de vehículo motorizado está cubierto por un seguro —tal es, desde luego, el caso de la mayor parte de los conductores en todas las naciones industrializadas, aun cuando el seguro no sea siempre legalmente obligatorio—, su responsabilidad no es sino ilusoria, ya que la indemnización pesa directamente sobre el asegurador. La palabra misma "responsabilidad" es, en tal caso, engañosa. Evoca, en efecto, un culpable que va a soportar, si no una sanción —es el dominio del Derecho Penal—, al menos las consecuencias civiles de su culpa. Sin embargo, el responsable no es siempre una persona que ha incurrido en culpa, sino que es, en todo caso, alguien que no soportará jamás las consecuencias civiles del accidente y ello será así, cualquiera que sea la gravedad de su culpa. Las consecuencias civiles del accidente son asumidas por un conjunto de conductores de vehículos a motor, con la ayuda de un fondo colectivo que ellos alimentan por medio de primas anuales y que está regido por un asegurador. La decadencia de la responsabilidad individual, recientemen descrita en el magistral estudio de la se-

Artículo: Por una ley de seguridad de la circulación terrestre
Revista: Nº140, año XXXV (Abr-Jun, 1967)
Autor: André Tunc

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

ñorita Genevieve Viney (3), es llevada aquí hasta el extremo. El principio fundamental del artículo 1382, según el cual cada uno debe reparar el daño que causa por su culpa, está íntegramente suprimido.

Se desemboca, entonces, en una situación totalmente nueva. En efecto, los litigios causados por los accidentes de la circulación, no plantean ya un problema de justicia individual entre dos hombres. La cuestión ya no es la de saber si el automovilista debe indemnizar al peatón, sino solamente la de determinar si el peatón debe ser indemnizado por un asegurador, es decir, por un fondo colectivo alimentado por las primas de un grupo de automovilistas y regido por un asegurador.

Por no haber realizado este cambio de enfoque, nuestros Derechos son anacrónicos en numerosos puntos de vista. Es así como, en la mayor parte de los Derechos, el pasajero a título benévolo está protegido de manera menos eficaz que un pasajero a título oneroso o que un tercero. Hay en ello una solución de benevolencia para el conductor que podía justificarse antes que el seguro se transformase en cosa corriente, pero que ya no puede serlo desde el instante en que el conductor está asegurado. El pasajero a título benévolo merece ser protegido como todo otro.

Del mismo modo, el Derecho actual, en principio, y aún a menudo en el hecho, no indemniza a las víctimas de un acontecimiento fortuito. Si se supone, por ejemplo, que un automovilista ha patinado con su vehículo sobre un charco de agua o sobre una placa de escarcha, en condiciones tales que no se le impute culpa alguna, las personas que pueden ser víctimas de ese hecho están, en principio, privadas de indemnización. Es ésta una solución que no parece ser admisible en la hora actual.

Si se observa el funcionamiento práctico de nuestro Derecho, podrá concluirse hasta qué punto es artificial el pretender que él obliga a cada cual a responder de sus culpas. Puesto que los automovilistas están, en el hecho, asegurados, la gran distin-

---

(3) "Le déclin de la responsabilité individuelle". Paris, 1964. Préface de A. Tunc.

Artículo: Por una ley de seguridad de la circulación terrestre
Revista: Nº140, año XXXV (Abr-Jun, 1967)
Autor: André Tunc

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

ción admitida por los Derechos contemporáneos en materia de accidentes de la circulación es la de los daños causados y los daños sufridos. **Del daño que se causa a otro con el vehículo propio, no se responde, por grave que sea la culpa en que el conductor haya podido incurrir, puesto que ahí está el seguro para cubrirla. Por el contrario, del daño que se sufre como consecuencia de una culpa, por más leve que ella sea, se deben soportar todas las consecuencias.**

Se ha constatado que, a primera vista, la responsabilidad por culpa parecía tener un valor lógico, un valor moral y un valor social. Es tiempo, entonces, de interrogarse sobre la realidad. ¿Cómo se puede justificar lógicamente la distinción entre el daño causado y el daño sufrido? Esto parece imposible. De igual modo, la distinción parece estar desprovista de todo valor moral. Incluso, es chocante el que no se tenga que responder jamás del daño que se causa a otro, mientras que se debe responder del daño sufrido. Desde el punto de vista de la prevención de los accidentes, por último, el funcionamiento práctico del Derecho invierte verdaderamente lo que debería esperarse. Cuando una persona está al volante de su vehículo, ella es esencialmente peligrosa, tanto por las consecuencias aterradoras que el vehículo puede dar al menor de sus errores, como por los riesgos que crea el vehículo mismo, aun si es conducido correctamente. Sin embargo, esta persona no responde de las consecuencias de sus culpas, por graves que ellas sean. A partir del momento en que abandona su automóvil, esta persona vuelve a ser un peatón inofensivo y amenazado, vuelve a ser responsable frente a la sociedad, por la menor de sus distracciones o la menor de sus torpezas. Este es un sistema que no puede ser defendido.

Finalmente, el Derecho actual está mal fundado en cuanto a sus principios mismos.

En materia de accidentes y, en particular, de accidentes de la circulación, los jueces consideran como hecho culpable toda distracción, toda torpeza, todo error de juicio. Esta actitud los pone en contradicción con ellos mismos. Los juristas, en efecto, declaran que la culpa es el comportamiento que no habría sido el de un buen padre de familia. Sin embargo, si es verdad que

Artículo: Por una ley de seguridad de la circulación terrestre
Revista: Nº140, año XXXV (Abr-Jun, 1967)
Autor: André Tunc

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

un buen padre de familia no roba, no mata, etcétera..., es igualmente verdad que el buen padre de familia, cuando circula a pie nocer, a veces, los reglamentos de la circulación y que, cuando está al volante de su automóvil, le es imposible efectuar un recorrido más o menos largo, sin incurrir en torpezas, en errores de juicio, o sin tener momentos de descuido.
en una ciudad saturada por el tránsito, no puede dejar de desco-

Una encuesta muy cuidadosa efectuada por la Organización Mundial de la Salud, ha permitido constatar que un buen conductor, teniendo en cuenta la conducción tanto en la ciudad como en el campo, comete, en términos medios, un error de conducción cada tres kilómetros. Normalmente, desde luego, tales errores no acarrean consecuencias. Sin embargo, basta una enojosa conjunción de circunstancias para que un accidente se produzca. En esas condiciones, fundar la reglamentación de los accidentes de la circulación en los errores de una o de otra persona, es fundarla, verdaderamente, sobre el azar, cuando es propio de una buena organización de las relaciones sociales hacer cubrir por mecanismos colectivos, especialmente por los seguros, los efectos del azar.

En la hora actual, tanto por razones jurídicas, como por responder al sentimiento común, parece necesario asegurar una indemnización a todas las víctimas de accidentes de la circulación; instaurar una seguridad de la circulación contra esos accidentes. La indemnización, al menos, debe ser integral y automática dentro de una doble limitación: por una parte, las posibilidades técnicas del seguro y, por otra, las necesidades de la prevención.

II.—BOSQUEJO DE UN NUEVO SISTEMA.

Un Derecho moderno de los accidentes de la circulación debe abandonar la idea de que sobre la ruta o en la calle un buen padre de familia no incurre en "culpa": él no cesa de incurrir en actos culpables.

Debe, por el contrario, fundarse sobre principios complementarios.

Artículo: Por una ley de seguridad de la circulación terrestre
Revista: Nº140, año XXXV (Abr-Jun, 1967)
Autor: André Tunc

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

En primer lugar, las condiciones modernas de la circulación son tales que todo conductor de vehículos a motor hace correr riesgos a los demás y que él mismo está expuesto a ellos. Es necesario, pues, en la medida en que el seguro puede hacerlo, indemnizar sin distinción a todas las víctimas: hay que instaurar un sistema de seguridad de la circulación.

Sin embargo, está claro que un conductor crea y asume tantos menos riesgos, cuanto más prudente sea. El conductor debe, en consecuencia, persuadirse que jamás es demasiado atento y prudente y el Derecho debe, con una finalidad de prevención, contribuir lo más posible a darle ese sentimiento.

Finalmente, por más convencido que se esté de que las condiciones de la circulación acarrean necesariamente accidentes, es menester reconocer que ciertos conductores crean riesgos graves y anormales por su inconsciencia, por su egoísmo criminal y, a veces, por su ebriedad. Una verdadera responsabilidad debe ser restaurada en contra de ellos, mientras que, en la hora actual, su comportamiento está casi siempre cubierto por un seguro.

¿Cómo poner en obra esos tres principios? (4).

A.—Es necesario, como se ha dicho, indemnizar, en principio, a todas las víctimas de los accidentes de la circulación.

Saber sobre quiénes debe pesar la carga de la indemnización es bastante simple. Los vehículos a motor crean riesgos: es pues a los automovilistas a quienes incumbe alimentar los fondos colectivos que permitirán una indemnización.

Técnicamente, se plantea la cuestión de saber si es necesario hacer pesar la carga del seguro sobre el conductor o sobre el propietario de un vehículo. Es mucho más simple escoger la última solución, dado que el número de vehículos en circulación es netamente inferior al número de titulares de un permiso para conducir y que, por lo demás, alguien puede poseer un permiso sin tener un vehículo y no utilizarlo sino excepcionalmente.

Parece deseable, pues, que todo propietario de un vehículo

(4) Para un estudio más completo de la cuestión, debemos remitir al lector a nuestra obra precitada: "La sécurité routière".

Artículo: Por una ley de seguridad de la circulación terrestre
Revista: Nº140, año XXXV (Abr-Jun, 1967)
Autor: André Tunc

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

a motor, antes de ponerlo en circulación, sea obligado a contratar un seguro que, en principio, indemnizará a las víctimas. En los países que lo han instaurado, el seguro obligatorio funciona sin grandes dificultades.

Por el contrario, sería deseable que una vez pagada la prima, los casos en que el seguro no funciona sean reducidos a cero. ¿Qué importa, por ejemplo, que al momento del accidente el vehículo haya estado en manos de una persona que no tenía permiso para conducir, o de una persona en estado de ebriedad? La víctima no debe por ello ser menos protegida. El hecho debe dar, dentro de ciertos límites, un recurso al asegurador contra el conductor. ¿Qué importa, además, que el vehículo haya sido robado? En este caso, de nuevo, la víctima debe ser protegida. El asegurador se encontrará, simplemente, liberado de toda obligación frente al ladrón, al ocultador, a los conductores y pasajeros de mala fe y podrá ejercer contra ellos un recurso solidario por el monto de las sumas que habrá tenido que pagar a las otras víctimas eventuales.

Un segundo problema técnico es el de saber contra cuál asegurador deben dirigirse las víctimas en caso de colisión entre varios vehículos. Sería más simple y más seguro para las víctimas, declarar que toda persona afectada que se encuentre en un vehículo pedirá la indemnización al asegurador de éste. Esto significaría permitir a cada cual estar en relación exclusiva con su asegurador y no con un asegurador adverso. En cuanto a las personas que se encuentran fuera de los vehículos, ellas se dirigirían a uno o a otro de los dos aseguradores, obligados solidariamente, quienes se repartirían, acto seguido, la carga de la indemnización de terceros.

Este sistema tendría, no obstante, un peligro, especialmente en países europeos, donde circulan sobre las rutas vehículos muy livianos al lado de otros más resistentes a los choques. Si, por ejemplo, se produce un choque algo grave entre un 2 CV —citroneta— y un Cadillac, existen todas las chances para que el conductor y los pasajeros del 2 CV resulten muertos o gravemente heridos, mientras que los pasajeros del Cadillac quedarían indemnes. De este modo, si cada asegurador debiera indemnizar pri-

Artículo: Por una ley de seguridad de la circulación terrestre
Revista: Nº140, año XXXV (Abr-Jun, 1967)
Autor: André Tunc

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

mero a los pasajeros del vehículo que él asegura, los seguros por un 2 CV deberían ser, no obstante ciertos factores de compensación, mucho más caros que los contratados por un Cadillac o un Rolls-Royce. La solución obligaría, no solamente a revisar de una manera completa el sistema actual de las primas, sino que sería además antisocial.

Es necesario prever otro sistema que, sin dar lugar a complicaciones, descarte ese inconveniente. Bastaría decidir que los dos aseguradores harán una masa común con los daños corporales y que asumirán su carga en forma proporcional a la potencia respectiva de los vehículos. Prácticamente, cuando un vehículo fuese más potente que el otro, sería su asegurador quien se ocuparía del expediente y quien pagaría a todas las víctimas. El ejercería, acto seguido, en contra del otro, un recurso por la parte que proporcionalmente le correspondería pagar. Si los dos vehículos fuesen de igual potencia, una llamada telefónica entre los aseguradores permitiría dar a uno o al otro la gestión del expediente, con cargo de recompensa frente al que no ha pagado nada. Este sistema permite la indemnización automática de las víctimas, manteniendo, en general, el sistema actual para el cálculo de las primas.

Si es fácil afirmar que, en principio, todas las víctimas de un daño corporal deben recibir una compensación por su perjuicio, poner en obra la regla plantea, desde luego, grandes dificultades. En un gran número de casos es muy difícil apreciar el perjuicio efectivamente sufrido por la víctima de un accidente. No se trata de buscar la manera de traducir, en materia de accidentes de la ruta, los principios de la indemnización mediante sumas fijas, corrientemente admitida en materia de accidentes del trabajo. Las situaciones son muy variadas para que tal sistema sea aceptable. El Proyecto francés se esfuerza por obtener la reparación de todo el daño que pueda efectivamente ser compensado mediante el pago de una suma de dinero y de compensarlo tan exactamente como sea posible, pero de no compensar más que él.

El Proyecto, en consecuencia, asegura la víctima la indemnización de las pérdidas o reducciones de salarios y ganancias

Artículo: Por una ley de seguridad de la circulación terrestre
Revista: Nº140, año XXXV (Abr-Jun, 1967)
Autor: André Tunc

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

que sufrirá en el futuro por el hecho de la reducción de su capacidad de trabajo. Esta pérdida debería ser avaluada tan concreta y exactamente como sea posible, teniendo en cuenta, a la vez, la profesión actual de la víctima y, en ciertos casos, sus posibilidades de reconversión.

El Proyecto prevé, igualmente, una indemnización por el atentado a la integridad corporal y la reducción de la alegría de vivir que puede resultar de ella. En este aspecto, sin embargo, teniendo en cuenta la dificultad en la avaluación, se puede pensar si no sería prudente elaborar una tarifa indicativa. En este sistema, la pérdida de un miembro, por ejemplo, daría derecho, en principio, a una cierta suma según la edad de la víctima y cualquiera sea su profesión, fundándose en la idea de que la pérdida de la posibilidad de andar o de esquiar debe dar lugar a las mismas compensaciones, cualquiera sea la actividad o la renta profesional de la víctima. Sin embargo, siempre sería posible, para las partes, alejarse de la tarifa y el tribunal podría tener esa misma posibilidad, cuando para ello existan razones especiales.

Por el contrario, el Proyecto prevé la indemnización a una persona por el sufrimiento moral que soporta por el hecho de la muerte de un ser querido. Es una tragedia el perder un hijo o un padre anciano; pero se trata de una tragedia a la que, según parece, el dinero no puede traer compensaciones.

Se puede, incluso, dudar si es oportuno indemnizar los sufrimientos corporales. Ciertamente, una indemnización en este caso no deja de tener alguna justificación. Es verdad que el dinero puede proporcionar satisfacciones que hacen olvidar un sufrimiento. Sin embargo, la indemnización llega, generalmente, demasiado tarde para producir su efecto y, en la medida en que se hace un esfuerzo para elaborar un nuevo sistema manteniendo las primas en un nivel razonable, parece mucho más importante compensar el perjuicio económico de que se ha sido víctima en un instante de descuido, que pagar los daños y perjuicios a una persona que, pura y simplemente, ha sufrido, pero que puede volver a realizar, normalmente, su trabajo. La indemnización no debería, en todo caso, ser pagada más que por perjuicios particularmente graves y prolongados.

Artículo: Por una ley de seguridad de la circulación terrestre
Revista: Nº140, año XXXV (Abr-Jun, 1967)
Autor: André Tunc

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

B.—Se ha dicho que es indispensable hacer vivir a los conductores en la idea de que crean y de que corren riesgos permanentemente y que, en consecuencia, jamás son demasiado prudentes en la mantención y en la conducción de su vehículo. El proyecto se esfuerza en lograrlo por tres medios:

1.—Es necesario subrayar, previamente, que es indispensable integrar al conductor en un esquema de seguridad de la circulación, dado que su desaparecimiento o su incapacidad significaría el riesgo de dejarlo a él o a su familia, en una situación catastrófica. Sin embargo, la indemnización del conductor plantea problemas particulares. En el plano de la justicia, el conductor no está, como los otros usuarios de la ruta, simplemente expuesto a los riesgos. Es él quien, con los demás conductores, los crea. Por otra parte, desde un punto de vista técnico, el asegurador puede actualmente fijar las primas sin tener en cuenta la personalidad del propietario del vehículo, que es, en la mayor parte de los casos, su conductor habitual, porque él cubre la responsabilidad de este conductor cuyas víctimas eventuales desconoce. Por el contrario, en la medida en que él debiera cubrir al conductor mismo y en que esta persona fuese la víctima más corriente, estaría obligado de tomar en cuenta sus entradas profesionales.

Es para tener presente esos factores jurídicos y técnicos, y para dar, a la vez, a los conductores el sentimiento de su responsabilidad, que parece necesario prever que el propietario del vehículo, al momento en que contratará el seguro que lo cubrirá, deberá declarar su renta profesional, por lo menos igual al salario mínimo interprofesional garantizado, sobre cuyo fundamento el conductor entendería ser indemnizado en caso de accidente. Esta declaración sería tomada en cuenta para el cálculo de la prima. Al mismo tiempo, sería el fundamento sobre el cual se calcularía la indemnización correspondiente a una disminución baja en la renta profesional. En lo que concierne a la indemnización del conductor, el juez no podría ni aún tener en cuenta perspectivas para el futuro. Tan pronto fuese establecida la incapacidad, permanente o parcial, existiría el deber de fijar la indemni-

Artículo: Por una ley de seguridad de la circulación terrestre
Revista: Nº140, año XXXV (Abr-Jun, 1967)
Autor: André Tunc

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

zación en un monto que no variaría, si se expresa en capital, más que con la edad de la víctima.

El sistema funcionaría sin dificultades serias en el caso normal en que el propietario del vehículo fuera al mismo tiempo su conductor habitual. Se anotará, por lo demás, que él no obligaría a nadie a declarar su renta profesional real. En efecto, el titular de una renta elevada que hubiere ya suscrito un seguro de vida, o contra accidentes, se limitará, dentro del cuadro de la seguridad de la circulación, a obtener una cobertura equivalente al salario mínimo interprofesional garantizado.

Es cierto que un vehículo frecuentemente es utilizado por el cónyuge del propietario o por sus hijos. El hecho no plantea problemas. El propietario es quien, dentro de la familia, tiene la renta profesional más elevada. En todo caso, es a él a quien corresponde considerar el conjunto de la situación y decidir, en consecuencia, la cifra sobre la cual se fundará la indemnización. Es verdad, también, que un vehículo puede ser prestado a un amigo que tiene una renta superior. En este caso, muy excepcional, la cobertura sería inadecuada, pero se trata de una laguna que es necesario aceptar.

El sistema plantea un problema más serio en todos los casos en que el vehículo es confiado corrientemente a empleado o dependiente. Se puede esperar, sin embargo, que la presión social obligará al empleador a contratar un seguro que sea suficiente. De todas maneras, el accidente cuya víctima fuese el asalariado sería, sin duda, un accidente del trabajo que le significaría, al menos, obtener la cobertura de la seguridad social.

2.—Igualmente, es por el régimen de la indemnización de los daños materiales que se inculcaría al conductor la idea de que él crea y soporta riesgos.

La reparación de los daños materiales puede parecer un problema relativamente secundario. Es raro, en efecto, que el daño sufrido por el vehículo cree una tragedia para el propietario o para su familia. Sin embargo, la cuestión es muy importante por el número de accidentes que ella pone en juego. En Francia, en la hora actual, los aseguradores inician, cada año,

Artículo: Por una ley de seguridad de la circulación terrestre
Revista: Nº140, año XXXV (Abr-Jun, 1967)
Autor: André Tunc

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

seis millones de expedientes por el hecho de los daños materiales.

El problema más importante es el del daño sufrido por el vehículo mismo. La indemnización fundada en la culpa funciona muy mal. Todos los aseguradores están de acuerdo en que ella no puede continuar funcionando de ese modo. Este sistema no asegura la justicia y, sin embargo, mientras los gastos del seguro son normalmente del 50% de las sumas pagadas, está admitido que esas proporciones suben al 100% en lo que concierne a los litigios cuyo interés es inferior a 500 francos nuevos, litigios, no obstante, muy numerosos. Los aseguradores han buscado, por acuerdos entre ellos, la solución del problema. No han tenido éxito.

La solución debe pues emanar del legislador mismo. Ella será facilitada si se tiene en cuenta un cierto número de factores. En primer lugar, poner un vehículo en circulación es exponerlo a riesgos. Ciertamente, cuando un hombre está expuesto a riesgos, la sociedad debe protegerlo. Pero, cuando una cosa está expuesta a ellos, es más fácil admitir que corresponde a su propietario tomar todas las medidas que le parezcan mejor. Por otra parte, debe recordarse que el seguro tiene por objeto proteger contra riesgos graves, que significan un atentado apreciable a una persona o a su patrimonio, pero que las pequeñas molestias, los pequeños gastos de la existencia, pueden ser asumidos por cada uno de nosotros sin recurrir al seguro. Para los pequeños siniestros, el seguro no solamente es inútil, sino costoso. Hay un límite de utilización bajo el cual aquél constituye un derroche.

Para la indemnización de los daños materiales sufridos por los vehículos debe admitirse, al parecer, que se proponga un seguro que actuaría automáticamente en caso de choques, pero con una parte no cubierta, proporcional al valor del vehículo. Este sistema no sólo tendría ventajas prácticas evidentes, sino también un valor de prevención: puesto que todos los daños los aseguradores inician seis millones de expedientes, es un número igual de franceses el que se vería obligado a recordar, todos los años, que cada accidente cuesta dinero.

Artículo: Por una ley de seguridad de la circulación terrestre
Revista: Nº140, año XXXV (Abr-Jun, 1967)
Autor: André Tunc

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

3.—Tanto por razones de justicia, como para la educación de los conductores, interesa, igualmente, constatar que ciertos conductores hacen pesar una carga particularmente pesada sobre el fondo colectivo encargado de las indemnizaciones, y hay que imponerles una contribución proporcional a esta carga. Parece, pues, necesario prever un aumento de las primas para quienes hagan funcionar el seguro con demasiada frecuencia.

Se puede partir de la idea de que un accidente de vez en cuando es inevitable y de que no debe tener como consecuencia el aumento de las primas. Por el contrario, se comprende que todo automovilista que haga funcionar su seguro dos veces en el período de un año deba, para el año en curso, y talvez para el o los dos años siguientes, soportar un alza de su prima, por ejemplo, de un 10%. Si el mismo automovilista hace funcionar tres veces en un año el seguro, el aumento de su prima debería ser más considerable, quizás del orden del 30%. Cada nuevo accidente en el mismo período de un año podría, así, tener como consecuencia un alza de la prima de un 20% cada vez.

El sistema, sin duda, no es perfecto. Hay, efectivamente, ciertos casos en los cuales una persona es víctima de un accidente que es causado en su totalidad por la culpa de otro. Se estará de acuerdo, sin embargo, en que es raro que una persona haya tenido una conducta irreprochable en los dos accidentes consecutivos que sufre en el curso de un mismo año. Además, la injusticia cometida hacia esa persona no consistiría más que en un aumento del 10% de su prima, lo que no constituye una injusticia insoportable. Es preciso comprender, por otra parte, que toda política de prevención de los accidentes, aun cuando sea estadísticamente útil, produce necesariamente injusticias en casos concretos.

C.—Si el conductor debe, como los demás usuarios de la ruta, ser protegido contra todos los riesgos, inclusos los provenientes de su propia torpeza o de sus propios errores, sigue siendo cierto que algunos accidentes son causados, a veces, por conductores que habían incurrido en culpa, no solamente grave, sino aún deliberada, implicando la creación, para ellos y los demás, de riesgos anormales. Ninguna legislación, según nuestros

Artículo: Por una ley de seguridad de la circulación terrestre
Revista: Nº140, año XXXV (Abr-Jun, 1967)
Autor: André Tunc

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

conocimientos, contiene disposiciones especiales a su respecto. Parece oportuno introducirlas.

La dificultad radica, evidentemente, en definir la culpa deliberada, creadora de riesgos anormales y que debe traer como consecuencia una verdadera responsabilidad civil. Se podría estar tentado, a primera vista, en establecer un catálogo de esas culpas —por ejemplo: velocidad excesiva, adelantar otro vehículo en lugar prohibido, negativa de detenerse frente a un signo "pare", etcétera—. Sin embargo, cuando se reflexiona en los casos concretos que se presentan, es posible observar que esas contravenciones pueden ser, ellas mismas, más o menos graves, según las circunstancias. Parece, pues, que es prudente, para saber si deben aplicarse a un conductor sanciones civiles, remitirse al juicio del tribunal represivo, que habrá podido estar obligado a pronunciarse sobre su conducta. El criterio para iniciar la aplicación de sanciones civiles podría ser la sanción impuesta por el tribunal represivo y que condena al conductor, por ejemplo, a ocho o quince días de prisión. Un tribunal represivo no impone esas sanciones graves sin haber examinado todas las circunstancias del accidente y la gravedad de las culpas cometidas. Es inútil proceder a realizar un segundo examen. El tribunal civil puede, pues, referirse a esa decisión.

En cuanto a las consecuencias civiles de la culpa inexcusable, ellas podrían ser, por una parte, la pérdida del beneficio del seguro y, por la otra, la posibilidad para los aseguradores de ejercer un recurso en contra del conductor culpable, en la medida en que la culpa haya sido la causa del accidente. Estas dos sanciones civiles, sin embargo, no deberían ser aplicadas automáticamente. No es porque un conductor haya incurrido en culpa, aun muy grave —por ejemplo conduciendo en estado de ebriedad—, que haya que arruinarlo a él y a su familia, de una manera definitiva. Parece necesario que el tribunal disponga siempre, en este dominio, de un vasto poder de apreciación. Es considerando, por una parte, la gravedad de las culpas cometidas, pero, por otra, el conjunto de las circunstancias, comprendiéndose incluso las cargas familiares que pesan sobre el autor del accidente, que

Artículo: Por una ley de seguridad de la circulación terrestre
Revista: Nº140, año XXXV (Abr-Jun, 1967)
Autor: André Tunc

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

el tribunal decidiría poner en juego, en la medida en que le parezca razonable, la sanción que la ley le permite imponer.

* * *

Tal es, en general, el sistema que acaba de ser propuesto en Francia.

Puede parecer revolucionario en relación a las ideas que, hasta aquí, eran aceptadas corrientemente. Es necesario constatar, sin embargo, que el abandono de la culpa como fundamento de la indemnización de los accidentes de la circulación acaba de ser propuesto en los Estados Unidos en una obra fundamental (5); en Israel, en un informe elaborado bajo el patrocinio del Ministerio de la Justicia (6), y que está en estudio en Inglaterra y en la mayor parte de los países de "common law", así como también en el seno del Consejo de Europa. Es verdaderamente en escala mundial que en los países más industrializados se ha producido un movimiento para elaborar un nuevo Derecho.

Podemos, pues, esperar que, en algunos años más, el Derecho actual, que, como nos hemos esforzado en demostrar, es en realidad arcaico e injusto, será reemplazado en provecho de reglas que sean a la vez más simples y más humanas.