

# Responsabilidades civiles «ex delicto» y «ex lege» (\*)

A. QUINTANO RIPOLLES

Magistrado del T. S. y Catedrático de  
la Universidad de Madrid

Las pretensiones de totalidad sustentadas en el Preámbulo o Exposición de motivos de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre de 1962 (*Ley sobre Uso y Circulación de Vehículos de Motor*), en su triple aspecto, penal, civil y procesal, no son tan logradas como para permitir plena autonomía y que se prescindiera en absoluto de las disposiciones generales de los respectivos ordenamientos. Que tratase de ser así es una cosa, y que se haya conseguido es otra, puesto, que, como es bien sabido, *la voluntad legis* y *la legislatoris* no siempre resultan coincidentes y en la eventual discrepancia, la primera es la llamada a prevalecer, siquiera sea por la *realidad de las cosas*, nuevo tópico que tan amplias resonancias va adquiriendo en la moderna filosofía y teoría general del derecho. En la exposición se alude, ciertamente, a la tarea de *incardinar en reglas jurídicas, preventivas y represivas, las actitudes y consecuencias de los comportamientos*. Pero, prescindiendo de la fácil censura gramatical que el inoportuno verbo *incardinar* supone, al hacer mérito a funciones canónicas que nada en absoluto tienen que ver con la materia del tráfico motorizado (1), lo cierto es que la nueva y *non nata* ley ofrece, y aun provoca, sobradas ocasiones de colisión con las ya existentes; para satisfacción de letrados y quebradero de cabeza de jueces... Es uno de tantos inconvenientes a que da lugar la creciente moda de las legislaciones fragmentarias y *ad hoc*, que de prosperar amaga con dar al traste, en un futuro no muy lejano, con la ingente magnífica labor de las codificaciones, al provocar la atomización del derecho y el separatismo jurídico, recusable y retrógado como todos los separatismos.

Mas, dejando aparte las antedichas consideraciones, que tocan a ideas de política legislativa y teoría general del derecho, lo que importa en el tema de legislación especial es el básico problema de su coexistencia con el orden jurídico general subsistente, ya que, por muy *especial* que pretenda ser la ley, ha de vivir en una situación de derecho que la obliga a mínimas, pero inexcusables relaciones de coordinación, sin las cuales, lejos de resolver dificultades, las provoca. Que es lo que acontece con demasiada frecuencia en el caso que nos ocupa, posiblemente porque, nacida la nueva ley con los urgentes y bien justificados

(\*) Este trabajo ha servido de ponencia al Coloquio sobre el *Seguro Obligatorio de Automóviles*, celebrado en Madrid del 14 al 18 de octubre de 1963.

(1) *Incardinar*, según el Diccionario de la R. Academia de la Lengua, tiene como único significado el de "admitir un obispo como súbdito propio a un eclesiástico de otra diócesis".

propósitos de instituir el Seguro obligatorio, los excedió con intempestivas y poco meditadas incursiones por otros campos del derecho material y procesal, sin reparar en las colisiones que con sus permanentes principios pudiera originar. Valga, como botón de muestra en lo penal, el no señalamiento de topes de gravedad en las penas ni de cuantías en los resultados lesivos personales o reales, por lo que podrá darse el paradójico caso de que resulte más benignamente sancionado un atropello malicioso que el imprudente, y que sean incriminables a título de delito los más insignificantes rasguños en la epidermis de un peatón y hasta en la carrocería de un coche. Con lo que se contradicen postulados tan firmes en nuestro derecho como los de separación de *dolo* y *culpa*, de *delito* y de *falta*.

Aquí, empero, he de circunscribirme a las ocasiones de eventual fricción en el ámbito de las responsabilidades civiles *por razón de delito*, y las dimanantes, *por razón de ley*, en virtud del hecho mismo del daño causado a las personas o a las cosas, con motivo de la circulación, en la perspectiva que impone el artículo 39 de la ley especial que glossamos, único del Capítulo primero de su Título tercero, bajo el epígrafe *De la responsabilidad civil* (2). Su concordancia, o discordancia con el homónimo Título IV, Libro primero del Código penal, va a ser el tema del presente trabajo.

Las responsabilidades civiles delictuales, materia que, como todas las de mixta naturaleza están insuficientemente estudiadas, pese a su interés teórico y práctico, por los tratadistas de derecho civil y de penal, que lo estiman extraños o periféricos a sus respectivas disciplinas, es ya de por sí arduo y propicio a pugnas sustantivas y procesales entre ambos ordenamientos, el civil y el penal, que lo regulan paralelamente, aunque con paralelismo que a veces se trunca en entrecruzamientos peligrosos; que en la *praxis* se resuelven, o se soslayan, mediante la libérrima elección de uno u otro terreno para el ejercicio de las acciones pertinentes, bien al amparo del artículo 1.902 del Código civil, bien al del 19 del penal. Su independencia respectiva, tantas veces proclamada por ambas jurisprudencias (en S. civil de 5 febrero 1957, y S. crim. de 26 oct. 1946, entre las más inequívocas y recientes) no enerva su similitud y hasta, en no pocos aspectos, su ontológica identidad. Lo que obedece a que responsabilidades civiles de dicho tenor, dimanen en uno y otro caso de un hecho con matices de ilicitud o anti-juridicidad casi siempre indiferenciados, y quizá indiferenciables (3).

(2) Dice dicho artículo 39: *El conductor de un vehículo de motor que, con motivo de la circulación, cause daño a las personas o a las cosas, estará obligado a reparar el mal causado, excepto cuando se pruebe que el hecho fuera debido únicamente a culpa o negligencia del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. No se considerarán como casos de fuerza mayor los defectos de éste ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos.*

(3) V. mis artículos: *La acción tercera o cuasi-criminal*, en "Rev. de Derecho privado", diciembre 1946, y *Antijuridicidad civil y penal en el evento jurídico de daño*, en id. octubre 1949. Más ampliamente, sobre el conjunto de ilici-

Con todo y con eso, las *responsabilidades civiles delictuales*, y las que pudiéramos denominar *civiles puras*, presuponen, además de un hecho, una conducta o comportamiento humano reprobable, adoptando por ello un inequívoco carácter de sanciones, aunque no de penas, y su dualismo puede ser resuelto, bien que incómodamente, en dicho terreno axiológico. Pero lo que ahora importa es estudiar el nuevo impacto que en la ya existente dualidad de normas y responsabilidades, viene a ocasionar el citado precepto de la ley de Uso y Circulación.

Se trata en el artículo 39 de dicha Ley de una concesión importante, aunque no plena e incondicional, a la tesis de la responsabilidad objetiva, de *responsabilidad objetiva atenuada* la calificó Gómez de Aranda en su Dictamen de la Comisión de Justicia de las Cortes (Sesión de 19 de diciembre de 1962), dado que es el daño mismo y no una determinada conducta antijurídica la causa de la obligación legal de reparar. Obligación que no nace, pues, de delito, ni de contrato alguno, al ser su eventual beneficiario un tercero del todo extraño a la relación contractual del seguro y, naturalmente, al comportamiento del conductor causante del daño. No he de entrar aquí a discutir la razón o sinrazón de los ditirambos que suelen prodigarse por los pseudoprogresistas cuando se mienta el tópico de la responsabilidad objetiva, celebrada como suma conquista revolucionaria de los tiempos modernos, siendo así que, en no pocos aspectos, tal objetivismo no significa, histórico-dogmáticamente considerado, más que una regresión a estadios culturales del más rudo primitivismo (valga, como ejemplo, la *Erfolgshaftung* germánica), valiendo en cambio la responsabilidad culpabilista como una efectiva conquista lograda por el lento proceso de espiritualización del derecho, en trance de quebrarse por esta u otras sedicentes "revoluciones".

En el caso que nos ocupa, venturosamente por cierto, la responsabilidad nueva introducida por la ley no es fatal y automática, ya que el precepto excluye los supuestos de culpa única de la víctima y aun de fuerza mayor; salvedad esta última que figuró ya en el artículo 6.º de la Ley de Accidentes de Trabajo de 22 de junio de 1956, en la cual, en cambio, son en principio indemnizables los eventos dañosos determinados por la propia imprudencia del trabajador, de donde se deduce ser más *objetivista* la legislación laboral que la viaria, como demostró reciente y docamente el profesor Rodrigo Uría (4). A mi modo de ver, en que la ley valore extremos de culpabilidad y azar, discriminándolos, aunque no se refieran al conductor, es prenda de templanza y espiritualización que debe computarse como mérito, entre otras razones, porque introduce factores culpabilistas ideales en el nexo causal, que los entusiastas de la responsabilidad objetiva plena quisieran ciego, como el *Ananké* antiguo.

---

tudes y conceptos, la monografía de SILVA MELERO: *Tecnicismo jurídico civilista en el Derecho penal*, Oviedo, 1950.

(4) En su Ponencia sobre *El Seguro obligatorio*, aportada al V Curso sobre derecho de la Circulación, Madrid 1963.

La excepción de propia culpa de la víctima queda limitada al supuesto de su exclusividad, evidenciada en el texto legal al aludirse a que el hecho fuera debido *únicamente a culpa o negligencia del perjudicado*. No constituye, pues, una compensación de culpas, sino una exclusión de responsabilidades por culpa única. Pero este principio, irrecusable en sí, no justifica que en la hipótesis, por lo demás tan frecuente, de culpas mutuas, ambas no sean compensables, y se beneficie uno de los culpables de su propio antijurídico comportamiento, cargándose injustamente toda la responsabilidad sobre el otro, en la especie, el conductor del vehículo. Ya en el campo de las responsabilidades criminales considero abusiva y, en el fondo injusta, la tesis de la no compensación de culpas, que rutinariamente, en virtud de vieja jurisprudencia llamada a periclitarse, se viene estimando como axiomática, sin motivo legal o doctrinal que lo justifique (5), pero en el terreno de responsabilidades civiles, creo firmemente que su intromisión contradice los más elementales postulados en materia de compensación, que Pomponio tenía con razón por natural y necesaria (f. 3, Digesto, 16, 2-*Idco compensatio necessaria est, quia interest nostra potius non solvere quam solutum repetere*), y que consagra, entre otros, el artículo 1.202 de nuestro Código civil (concordante con el 1.290 del francés, 1.241 del italiano, 388 del alemán y 124 del suizo de obligaciones, bien que en los dos últimos la Aufrechnung opere solamente a instancia de parte, y no automáticamente, por ministerio de la ley, como acontece en nuestro derecho, y en general en los latinos). Y no es que con lo dicho se postulen posturas romanistas y reaccionarias, sino que por muy objetivistas y proteccionistas que se quiera ser, a nadie escapa lo injusto y hasta inmoral que resulta el enriquecimiento por propia culpa, que es a lo que aboca la unilateral exigencia de la del conductor y la ineficacia de la concurrente de la víctima, que ve así *premiada* su parcela de culpabilidad. Posiblemente esta incongruencia de la ley podrá ser corregida en la práctica a través de la valoración cuantitativa de las indemnizaciones, pero eso no excusa plenamente el tenor inequívoco del precepto que impele a la irrelevancia de la culpa concursal.

En lo tocante a aludida discordancia de la Ley de Uso de Vehículos y la de Accidentes de Trabajo, por excluir la primera y admitir la segunda en su protección los daños dimanantes de la propia culpa del ofendido, poco hay que decir. Se justifica en atención a la naturaleza social y netamente de privilegio a las clases desheredadas que caracteriza al segundo de los mentados ordenamientos, hasta inclinar en su beneficio los simbólicos platillos de la balanza justiciera; lo cual sería excesivo, a todas luces, en el caso de los accidentes de tráfico, a los que está sujeto el más menesteroso de los peatones, pero también el más opulento de los banqueros, por lo que toda asimilación y apelación a los habituales tópicos sociales es pura retórica.

(5) Me he ocupado de la compensación de culpas, también en el terreno de las penales, en mi *Derecho penal de la culpa*, Barcelona 1958; pág. 321.

Por lo que atañe a la *fuerza mayor*, relativamente excluida de los beneficios de la responsabilidad objetiva del artículo 39, no es demasiado difícil su concordancia con el 1.105 del Código civil, comprensible como éste, en la práctica ya que no en la teoría, de la *vis maior* propiamente dicha y del *casus*, sobre el común presupuesto de la irresistibilidad. Sin embargo, en atención a la última cláusula del precepto, en que se dice que *no se considerarán como casos de fuerza mayor los defectos de éste (el vehículo) ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos*, la noción parece más propinqua al caso fortuito que a la fuerza mayor estricta, al menos conforme a los criterios diferenciales que informan a la doctrina científica y jurisprudencial germánicas más recientes. Conforme a ellas, en efecto, la *vis maior* es la *ajena* en absoluto a la esfera en que se desenvuelven las obligaciones y servicios, lo que no puede decirse, en rigor de los defectos mecánicos, en cierto modo inherentes al uso de los vehículos, en que tales fallos están en el orden y hasta en el radio de previsiones de quienes los utilizan. El distingo es, por lo demás, teórico y quizá sólo terminológico, dado que, en definitiva, tratándose de fuerza o de *casus*, la carga de la prueba, que ha de redundar en beneficio del obligado, quedará siempre a cargo de él. Llámese como se quiera, no hay contradicción con la excepcionalidad de la responsabilidad del Código civil, ya que en su artículo 1.105 se alude como tales a los *casos expresamente mencionados en la ley*, uno de los cuales será sin duda, el de la cláusula última del artículo 39 de la de 1962. Es, en suma, un precepto concordante con el de la *fuerza mayor extraña al trabajo*, mentada en la legislación laboral.

Esbozada, ya que no completamente aclarada, la naturaleza de la responsabilidad civil *ex lege*, de cariz más o menos objetivo, surgida por el hecho del daño mismo y ministerio de la ley, y que se conjuga con la institución complementaria del Seguro obligatorio del siguiente artículo 40, lo que de veras importa y mayor transcendencia ofrece, es decidir si dicha responsabilidad subsiste en el supuesto de acreditarse culpa criminal por parte del conductor; o si, por el contrario, las previsiones objetivistas de la ley especial han de ceder el paso en esa eventualidad, a las ordinarias del Código penal. En otras palabras, si la novísima responsabilidad *ex lege* será paralela e independiente de la *ex delicto*, o vicariamente suya, en defecto de acreditarse la criminal.

Del tenor claramente genérico del artículo 39 de la ley, en que sólo se exceptúan *nominatim* las hipótesis de culpa única del perjudicado y la fuerza mayor extraña a los mecanismos del vehículo, así como de los precedentes comparatistas de orden administrativo y laboral, parece inferirse el paralelismo e independencia de ambas fuentes y causas de responsabilidades; en el sentido de subsistencia de la objetiva y abstracta de la ley especial, y de la subjetiva y concreta de la penal ordinaria, que en esta coyuntura viene a ser específica, por referirse de modo exclusivo a lo delictual.

A la apuntada solución dual de paralelismo abonan asimismo ra-

zones procesales, puesto que el seguro obligatorio, secuela inmediata de la responsabilidad objetiva legal, entra en juego al sobrevenir el evento dañoso, a tenor de lo dispuesto en los artículos 48 y siguientes de la ley, sin precisar pronunciamiento alguno culpabilista. Es lo que sucede, en suma, con el Seguro Ferroviario, igualmente obligatorio, cuyo pago es imperativo por el hecho de sobrevenir el accidente dañoso, independientemente de la crimosidad o fortuicidad de éste. De acreditarse la primera, se engendra, a su vez, otra responsabilidad civil delictual, en virtud del artículo 104 del Código penal, independiente totalmente de preceptos administrativos, como resolvió, entre tantas otras sentencias del Tribunal Supremo, la de 3 de diciembre de 1952. Se sienta en ella la recta doctrina de que "aun cuando las obligaciones del Seguro obligatorio de viajeros, estén ya satisfechas, este pago no extingue la responsabilidad civil (nacida de delito)... ya que el título que tiene la víctima para exigir las indemnizaciones del seguro es distinto y derivado exclusivamente de esta institución jurídica"; acordándose, en consecuencia, que la sentencia recurrida no había infringido el artículo 117 del Código penal ni los 1.156, 1.158 y 1.162 del civil, ya que se había alegado de contrario la extinción de la obligación por su supuesto pago.

A primera vista pudiera pensarse que la situación es la misma ante las que han de crearse cuando comience a regir el Seguro obligatorio automovilista, y coinciden con su exigencia objetiva *ex lege* la subjetiva engendrada por culpa criminal. Sin embargo, conviene hacer notar, para evitar demasiado fáciles y precipitadas identidades, que entre el existente Seguro ferroviario y el futuro automovilista media una diferencia que no se puede minimizar: la de que en el segundo se protege al perjudicado en un plano de titular eventual de un beneficio asegurativo en el que no ha sido parte, y de cuya relación jurídica es perfectamente *extraneus*. No hay que perder de vista, en efecto, que el viajero del ferrocarril, o el del avión, como por lo demás el propio trabajador asalariado, son parte en el seguro contratado y, sobre todo, *contribuyen* con sus cuotas al enriquecimiento del asegurador, lo que no sucede en el supuesto del peatón accidentado, beneficiado gratuitamente, incluso siendo partícipe en la culpa ocasionada del siniestro.

Tan señalada diferencia es la que, a pesar de la letra de la ley que parece no hacer distinción alguna entre eventos casuales y criminales, me hace dudar de la licitud de mantener la doble paralela y autónoma fuente de obligaciones *ex contracto ex delicto*, que siempre he defendido en los supuestos de accidentes ferroviarios y aun en los laborales. Y que, en términos generales, ese dualismo de indemnizaciones pugna con la equidad en el caso de *accidente automovilista delictivo*, al entrañar un efectivo enriquecimiento injusto, no acreditado, en cambio en los demás accidentes asegurados. Con todo y con eso, creo que hubiera sido de desear alguna mayor precisión de la nueva ley en este sentido, porque, ante su silencio y la regulación plenamente autónoma que se hace en ella de las responsabilidades civiles puras, es de temer

que la jurisprudencia adopte frente a ellas la misma actitud de pluralismo seguida en los últimos tiempos respecto a las de los demás supuestos concursales entre obligaciones derivadas de delitos y de seguros, pese a que las premisas, repito, con ser similares no son ni con mucho idénticas, al ser el beneficiario del seguro automovilista un extraño que no fue parte en la obligación.

Una nueva dificultad, de orden procesal esta vez, existe en la ley para la deseable discriminación de responsabilidades delictuales y objetivas. Me refiero a la de su artículo 42, que otorga *acción directa* al perjudicado o a sus herederos contra el asegurador del vehículo, estableciendo la sospechosa y vaga salvedad, en su último inciso, de *sin perjuicio de las demás acciones que le correspondan*. Cláusula salvatoria, para el perjudicado, claro está, que tiende a afianzar la tesis de la duplicidad de responsabilidad, pues no puede tratarse de otras acciones que las derivadas de delito, nunca a las contractuales, al no haberlas contraído el accidentado ni haber contribuido con su peculio a la póliza del seguro, que para él es *res inter alios acta*. Y que, sin embargo, se beneficiaría por partida doble al ponerse en sus manos la doble acción directa que le otorga el artículo 42 de la ley especial, frente al asegurador en todo caso, y eventualmente y por añadidura, *sin perjuicio de ella*, la dimanante de todo delito o falta, en virtud de la que estatuyen los artículos 19 y concordantes del Código penal y 100 de la Ley de Enjuiciamiento criminal.

Nuevamente se ha acreditado con esta, no sólo posible sino probable duplicidad de acciones y responsabilidades, una grave falta de coordinación de la nueva ley con los ordenamientos fundamentales. En lo que, a mi modo de ver, radica su máximo defecto. Y es que, al redactarla, se estatuyeron normas desconectadas con la totalidad armónica del derecho patrio, cual si se tratase de elaborar un cuerpo legislativo aislado, a regir en un *vacuum* plenamente independizado de las realidades jurídicas existentes. En el caso concreto que ahora nos ocupa, es harto verosímil que la independencia de que se hace gala en el Capítulo primero del Título tercero, dedicado a la *responsabilidad civil*, se hayan adoptado patrones forasteros en los que tal autonomía es obligada, por no conocer nuestra tan genuína y plausible integración de responsabilidades criminales y civiles *ex officio*, que en otros ordenamientos actúan por separado, o bien mediante procesos de adhesión, a instancia de parte las civiles delictuales. Es su forzosa coexistencia en nuestro derecho material y procesal, la que al incorporarse a él esa sedicente autonomía origina, o al menos provoca, estas y otras colisiones.

En la situación actual, por el momento todavía equívoca, puede quizá corregirse la anómala e injusta posibilidad de la doble responsabilidad civil *ex lege* y *ex delicto*; bien aclarando, en el oportuno Decreto o Reglamento, que la una excluye a la otra, bien en último término, disponiendo que las cuantías del futuro seguro, a que alude el artículo 40, se regulen en forma dineraria, global y en propiedad, al

modo como acontece en el Seguro de viajeros. Pero, si por el contrario, en tal capital extremo, se opta por el sistema de pensiones a la manera del que se sigue en accidentes de trabajo, se forzará ya inevitablemente al dualismo, como en este campo acontece; precisamente, y en no escasa medida, por obligar la subrogación a un unilateral y arbitrario canje de un derecho de propiedad, que el Código penal concede a las víctimas de delito, por una precaria renta vitalicia que les otorga la legislación laboral, subrogación que, en todo caso, excede notoriamente las facultades y cometido propio de los tribunales de lo criminal.

La comparación que acaba de esbozarse del Seguro obligatorio automovilista con el de Accidentes de Trabajo, pone de manifiesto otras discordancias cuya *ratio essendi* no es fácil de alcanzar. En efecto, en el segundo de dichos seguros no se beneficia indiscriminadamente a todos los herederos de la víctima, sino que, como es sabido, límitase la indemnización a los ascendientes pobres sexagenarios, al cónyuge varón incapacitado, a la mujer mientras permanezca viuda, hijos durante su minoría de edad y hermanos huérfanos carentes de todo amparo. El Seguro automovilista, en cambio, determina sin restricción alguna la indemnización a no importa qué grado de heredero, cualquiera que sea su condición personal o pecuniaria. Con el claro resultado de un menos claro *plus* de beneficio para el perjudicado en un accidente de circulación que para quien lo sea de otro del trabajo, siendo así que, de haber desigualdad, lo lógico y justo es que fuese en sentido contrario. En primer término, por ser el trabajador parte y no extraño en el seguro, al que contribuye con cuotas o descuentos, y, sobre todo, ya en el plano de lo social por resultar su infortunio de una actividad tan relevante y digna de protección como es el trabajo, y no neutra y hasta anodina, cual la del paseante víctima de un atropello, en el que quizá tuvo no escasa parte por su negligencia, sin que tampoco ello le prive del beneficio tan liberalmente acordado. Bien está que se proteja al ciudadano contra los riesgos cada vez mayores que crea el progreso de los medios mecánicos de circulación, que al determinar tantas ventajas para la comunidad, es comprensible que obligue a ésta a compensarlas, en la medida de lo posible, por el viejo principio del *quia commoda*, que personalmente he sido de los primeros en propugnar al reclamar la urgente implantación del Seguro automovilista obligatorio. Pero de ahí a privilegiar inconsideradamente, no ya a las víctimas del automovilismo, sino a todos sus herederos, y enriquecer a cualquier persona porque haya perecido bajo las ruedas de un coche algún lejano pariente, me parece que media un abismo, que es de esperar que los reglamentos traten de corregir.

Por último he de aludir a otra posible colisión originada, no ya sólo por la Ley de Uso y el Código penal, sino de ambas con la legislación sobre Accidentes de Trabajo, determinándose un complejo concursal, nada inverosímil por cierto, entre los tres ordenamientos. Por ejemplo, en la hipótesis de un obrero asegurado laboralmente que *in*

*itinere* sea atropellado y muerto por un conductor imprudente; caso en el que pueden confluír tres acciones y responsabilidades distintas: las *ex lege* objetivas de la Ley de Accidentes y de la de Uso, y la originada por el delito. Con lo que es obvio que se acrecientan las dudas y dificultades ya existentes en torno a la materia.

En la actualidad es sabido que la jurisprudencia de lo criminal, tras de ciertos titubeos, se ha pronunciado decididamente por circunscribir su cometido al específico de determinar las indemnizaciones por perjuicios materiales y morales sobrevenidos por delito en la esfera estricta de su competencia, esto es, según la forma y orden de prelación estatuido en el artículo 104 del Código penal (agraviado, familia o tercero). Indemnizaciones de sumas en nuda y definitiva propiedad sin acceder a su unilateral conversión en renta o pensiones que las normas laborales acuerdan por su parte, con subrogaciones previstas en los artículos 52 de la Ley de Accidentes, 189 del Reglamento y Orden ministerial de 7 de agosto de 1961, la última de las cuales pretende imponer un orden precisamente inverso al del Código en el reintegro, en favor de la entidad aseguradora o patrono, en primer término, por haber pagado o asegurado las pensiones, y sólo abonar el exceso, si lo hubiere, a la víctima del accidente o a sus causahabientes. Lo cual se traduciría, en la mayoría de los casos, y desde luego en el de herederos de mucha edad, que con el abono de algunos años o meses de pensión, se ve despojado de un capital dinerario que el Código penal le atribuye en plena propiedad. Para evitarlo, la jurisprudencia ha adoptado el criterio de preferir los preceptos del Código, que además tiene en su favor la propia del rango legislativo aunque ello se traduzca en la práctica por una dual responsabilidad civil, *ex delicto* y *ex contracto*, que algunos han censurado como abusiva, que personalmente me parece ajustada a derecho estricto y a equidad, por las razones ya apuntadas, que no he de desarrollar por haberlo hecho ya en otra ocasión y en referencia a ese específico problema de compatibilidades (6). Me interesa, sin embargo, hacer constar que la opinión adversa, sustentada sobre la base de que el accidente de trabajo deja de serlo por sobrevenir culpa criminal ajena, carece de suficiente apoyo dogmático. No pienso que lo tenga ni siquiera en derecho laboral, donde es doctrina firmemente establecida ser accidente "toda lesión corporal que el operario sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena", según el clásico concepto que data de la primitiva ley de 1900, constantemente acatado, sin que se excluyan jamás las concomitancias con actos delictivos extraños, expresamente comprendidos en la noción de accidente por la misma jurisprudencia laboral, reiteradísima en este punto (Ss. 8-IV-1924, 6-XI-1942, 7-VI-1943,

---

(6) En el artículo *Seguros y responsabilidades civiles delictuales*, "Rev. Derecho privado", enero 1961. Más recientemente y en igual dirección dualista, CHAMORRO Y PÉREZ ESCOLAR, en *Empresa de seguros en el procedimiento penal*, "Rev. de Derecho mercantil", julio-septiembre 1962; pág. 109. En contra, sobre todo, LUZÓN DOMÍNGO, en su *Tratado de la culpabilidad*, Barcelona 1960, tomo II; pág. 203.

3-II-1944 y 25-XII-1946). Y es lógico que así sea, ya que lo que cuenta a efectos de la calificación laboral del accidente, es la ocasionalidad del trabajo y, eventualmente la conducta propia, no las ajenas. No se arguya en contrario, respecto al seguro de esta especie y de todas, el texto del artículo 1.791 del Código civil, en que se dice que *el asegurador responde del daño fortuito que sobrevenga*, porque el delito culposo, y hasta el doloso, no deja por eso de constituir un *aleas* fortuito para la víctima, que es el supuesto que seguramente contempla el precepto.

Si la doble paralela solución doctrinal y jurisprudencial en los casos de coincidencia de accidente laboral y delito no lo ha sido a gusto de todos, y ciertamente hay que confesar que no es plenamente satisfactoria aunque menos lo serían otras, puede imaginarse la complejidad que ha de adquirir el ya de por sí arduo problema al adicionarse, por la nueva ley, una tercera fuente obligacional a las víctimas del tráfico motorizado. Problema que sólo podrá resolverse, siquiera sea *in extremis*, mediante un ordenamiento aclaratorio o complementario.