



Boletín nº 3 / 07
7 de julio de 2007



Ad astra per aspera

Comentarios al informe de la comisión al Parlamento Europeo sobre algunos aspectos relativos al seguro de automóviles (25.06.2007)

M^a José Fernández Martín

Con fecha 25 de junio, La Comisión ha dirigido al Parlamento europeo y al Consejo un informe sobre los aspectos más relevantes de la adaptación de la 4^a y 5^a Directiva. El informe se compone de dos partes. La primera se refiere a la aplicación de las sanciones nacionales previstas en el artículo 4, apartado 6, de la Cuarta Directiva sobre el seguro de automóviles y eficacia de las mismas. La segunda parte al Seguro de automóviles y defensa jurídica. La primera parte del informe se centra en la incorporación de los sistemas sancionadores y disciplinarios en los diferentes estados miembros, y resalta la disparidad de criterios que han acogido las diferentes legislaciones, lo cual puede ser fuente de dificultades ya que un asegurador establecido en un Estado miembro podría ser sancionado por la autoridad de control de otro Estado miembro, correspondiente al de residencia del perjudicado si se incumple (él mismo o por medio de su representante) el plazo legal de tres meses para dar al reclamante una oferta motivada o una respuesta motivada. El informe recuerda que el objeto de la 4^a Directiva (2000/26/CE) es garantizar la rápida liquidación de las reclamaciones de seguros de automóviles cuando el siniestro se produzca fuera del país de residencia de la víctima («víctima transeúnte») a través de los representantes para la tramitación y liquidación de siniestros designados en el país de residencia de la víctima. Los Estados miembros deben imponer sanciones para acelerar la indemnización de siniestros que tardan más de tres meses en dar una respuesta motivada («procedimiento de la oferta o respuesta motivada»). Únicamente se han establecido **sanciones económicas** en algunos Estados miembros. Pueden imponerse, bien a la aseguradora (Grecia, Lituania, Chipre, Portugal, España, Malta, Bélgica, Luxemburgo, Suecia y República Checa), bien a la aseguradora y al representante (Eslovenia, Hungría y Polonia). **Otros tipos de sanciones:** algunos Estados miembros aplican sanciones disciplinarias a las personas autorizadas, como la suspensión de funciones (Polonia y Lituania), en tanto que, en otros Estados, las aseguradoras pueden perder la autorización para operar en el ramo de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (Hungría, Países Bajos, Alemania, Luxemburgo, Suecia y Lituania). **Sin sanciones específicas:** Algunos Estados miembros no prevén ninguna sanción específica y se conforman exclusivamente con exigir a la aseguradora el pago de los intereses legales sobre el importe de la indemnización, en el supuesto de que no se presente una oferta o una respuesta motivada en el plazo de tres meses (Reino Unido, Irlanda, Dinamarca, Eslovaquia, Austria, Estonia, Letonia, Finlandia, Francia, Bélgica). La información recibida a raíz de la consulta sobre la adecuación legal en los Estados miembros del procedimiento de oferta y respuesta motivada revela que, tanto las aseguradoras, como sus representantes a efectos de siniestros se hallan, por lo general, en condiciones de tramitar las reclamaciones en el lapso de tres meses, lo cual disminuye el efecto negativo que pudiera derivar del variopinto sistema sancionador en los distintos Estados miembros. A los efectos de uniformidad del sistema Europeo hubiera sido deseable que el sistema de sanciones se hubiera homogeneizado con carácter general.



La segunda parte del informe se refiere al seguro del automóvil y el marco normativo en la UE de la materia del seguro de defensa jurídica así como la inclusión de los gastos de defensa jurídica en el seguro del automóvil del causante de los daños: Con arreglo al artículo 1 de la Segunda Directiva sobre el seguro de automóviles (84/5/CEE), los seguros obligatorios de automóviles deben cubrir preceptivamente los daños materiales y corporales. Esta disposición se introdujo para eliminar las disparidades nacionales relativas a la cobertura de los citados seguros y garantizar así un nivel mínimo de protección a las víctimas de accidentes de tráfico. En la segunda lectura de la Quinta Directiva sobre el seguro de automóviles (2005/14/CE), el Parlamento Europeo propuso incluir, en la cobertura del seguro obligatorio de automóviles correspondiente al causante del perjuicio, todos los costes jurídicos necesarios y pertinentes (defensa jurídica) sufragados por la víctima en el proceso de liquidación del siniestro. Respecto de la situación de los seguros de defensa jurídica en Europa se ha constatado que en la gran mayoría de los Estados miembros pueden suscribirse, bien con aseguradoras especializadas, bien con entidades que operan también en otros ramos de seguros. Algunos mercados de seguros están menos desarrollados en este ámbito, ya que, en ellos, la demanda de seguros de defensa jurídica es, por motivos diversos, relativamente limitada. Por el contrario, otros países, como el Reino Unido, Alemania, Bélgica y Suecia, han afirmado que una proporción relativamente amplia de su población cuenta con un seguro de defensa jurídica suscrito, bien como producto único e independiente, bien para completar otro tipo de cobertura, como un seguro de hogar o de automóvil. Respecto a la posibilidad de incluir los costes de defensa jurídica en el seguro de automóviles se ha podido extraer la conclusión general de que los mercados de seguros de aquellos países en los que los costes jurídicos forman ya parte, en gran medida, de la indemnización reclamada por la víctima a la entidad emisora del seguro obligatorio de automóviles del causante de los daños, no se verían, con toda probabilidad, afectados por un aumento de las primas. Por el contrario, en los países en que no exista en absoluto recuperación de los gastos de defensa jurídica o sólo de forma limitada, las primas de los seguros obligatorios de automóviles se incrementarían muy probablemente, dado que los reclamantes se verían incitados a solicitar la asistencia de un asesor jurídico a la hora de presentar su demanda ante los tribunales. La Comisión considera como solución la necesidad de promocionar los seguros voluntarios de defensa jurídica en aquellos mercados que precisen los servicios de este tipo de coberturas.





DETERMINACIÓN POR EL TS DEL SISTEMA DE VALORACIÓN DE LOS DAÑOS CORPORALES DERIVADOS DE ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN

TS Sala Primera, de lo Civil S 17 Abr. 2007

RESPONSABILIDAD CIVIL.-- Accidentes de circulación.-- Baremo aplicable para valorar los daños sufridos.-- Soluciones dadas por las Audiencias Provinciales.

Respecto a cuál ha de ser el baremo aplicable para valorar los daños sufridos como consecuencia de accidentes de circulación, si el vigente en el momento de la sentencia de la instancia, o el vigente en el momento en que tuvo lugar el siniestro, existen dos posturas en la doctrina. Algunas Audiencias consideran determinante el momento en que se ha producido el daño. Esta opción se justifica sobre la base de la aplicación del principio de irretroactividad de las normas. De acuerdo con este criterio, la norma jurídica aplicable en el momento de la producción del daño determina: a) el sistema de valoración de los daños, y b) la regla para fijar su valoración. Sin embargo, esta solución presenta algunos inconvenientes cuando se trata de daños que tardan mucho en curar o que no se manifiestan en el primer momento. Otras Audiencias entienden que los daños se deben cuantificar según la tabla que esté vigente en el momento de dictar sentencia. Esta opción se justifica en la jurisprudencia que



ha calificado la indemnización de los daños personales como deuda de valor, para evitar que se beneficiara el causante de los mismos en una época en que la inflación resultaba insostenible. Sin embargo, esta opción presenta también inconvenientes, porque deja a la víctima la determinación del momento en que definitivamente se tenga que fijar la cantidad, ya que por medio de la interrupción de la prescripción podría alargar la fecha de interposición de la demanda, con la inseguridad que se crea. Además, no distingue entre el sistema de valoración aplicable a los daños y la cuantía de los puntos que resulten de aplicar el sistema de cuantificación a la concreta lesión sufrida por el perjudicado. Sin olvidar, además, que al tratarse de actualizaciones de las tablas según el IPC, nada beneficia a la víctima del daño si se demora la determinación de la cantidad a cobrar, salvo la pérdida derivada del valor adquisitivo.

Criterio establecido por el Tribunal Supremo.

La regla general determina que el régimen legal aplicable a un accidente ocasionado con motivo de la circulación de vehículos es siempre el vigente en el momento en que el siniestro se produce, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 1.2 D 632/1968 de 21 Mar. (Ley sobre responsabilidad civil y seguro de vehículos a motor) y el punto 3.º del párrafo primero del anexo LOSSP 1995 (LA LEY. 3829/1995), que no fija la cuantía de la indemnización, porque no liga al momento del accidente el valor del punto que generará la aplicación del sistema. El daño, es decir, las consecuencias del accidente, se determina en el momento en que éste se produce y este régimen jurídico afecta al número

de puntos que debe atribuirse a la lesión padecida y a los criterios valorativos --edad, trabajo, circunstancias personales y familiares, incapacidad, beneficiarios en los casos de muerte, etc.-- , que serán los del momento del accidente. En consecuencia, y por aplicación del principio de irretroactividad, cualquier modificación posterior del régimen legal aplicable al daño producido por el accidente resulta indiferente para el perjudicado. Sin embargo, puede ocurrir que la determinación definitiva de las lesiones o el número de días de baja del accidentado se tengan que determinar en un momento posterior. El art. 1.2D 632/1968 y el punto número 3 del párrafo primero de LOSSP 1995 de la Ley n 130/1995 no cambia la naturaleza de deuda de valor que la jurisprudencia ha atribuido a la obligación de indemnizar los daños personales. En consecuencia, la cuantificación de los puntos que corresponden según el sistema de valoración aplicable en el momento del accidente debe efectuarse en el momento en que las secuelas del propio accidente han quedado determinadas, que es el del alta definitiva.

Normas aplicadas: art. 9.3 CE; art. 1.2 D 632/1968 de 21 Mar. (Ley sobre responsabilidad civil y seguro de vehículos a motor);

Se ha de proceder a fijar el importe de la indemnización mediante la aplicación sistemática de valoración de los daños vigente en el momento del accidente, pero calculando las cantidades por los diferentes conceptos indemnizatorios concretados en la sentencia de la Instancia, confirmada por la sentencia recurrida y que debe permanecer incólume en este particular, de acuerdo con los importes establecidos en la Resolución de la Dirección General de Seguros vigente al tiempo del accidente , cuya determinación se hará en el periodo de ejecución de sentencia. La cantidad resultante devengará los intereses legales desde la fecha del emplazamiento según lo solicitado en la demanda y lo acordado en la sentencia de la instancia, cuyo pronunciamiento al respecto permanece inalterado; con la precisión de que dicha cantidad devengará los intereses procesales previstos en el artículo 576.2 LEC desde la fecha de la sentencia de primera instancia, en la que establece el daño indemnizable, cuya cuantificación económica se ha llevado a cabo mediante la aplicación de los criterios establecidos en la presente sentencia.anexo 1.3 LOSSP 1995 (LA LEY-LEG. 3829/1995); art. 2.3 CC.





Por fin Bulgaria y Rumania están dentro del Convenio Multilateral de Garantía!!!

El Diario Oficial de la Unión Europea del día de 10 de Julio L180/42 publica la Decisión de la Comisión de 9 de julio de 2007 por la que se levanta el control de los seguros de responsabilidad civil para Bulgaria y Rumania en aplicación de lo dispuesto en la directiva 72/166 CEE. A pesar de los esfuerzos hecho por la comisión para facilitar el acceso de los nuevos miembros al libre tráfico de vehículos y a la circulación internacional, no pudo alcanzarse este objetivo por la negativa que en el mes de Noviembre comunicaron, al Council de Bureaux, las Oficinas nacionales de Italia y Gran Bretaña al informar que sus respectivos mercados de seguros no estaban dispuestos a firmar el Convenio Multilateral de Garantía con los nuevos miembros. Posteriormente, con fecha 8 de marzo de 2007 se completó la firma entre todos los signatarios del Convenio Multilateral de Garantía, y se elevó a la Comisión el acuerdo de adhesión de los dos nuevos miembros de la Unión Europea. El efecto de la decisión publicada es la eliminación con efecto 1 de agosto de 2007 de los controles de seguro que afectaban hasta ahora a los dos últimos miembros llegados a la UE, lo que significa que desde ese momento ambos estados y sus oficinas nacionales deberán garantizar sus respectivos parques automovilísticos, circulando por Europa, por la sola garantía de sus placas de matrícula, al igual que el resto de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y demás firmantes del Multilateral (Croacia y Andorra). Con la incorporación de Bulgaria y Rumania al sistema del multilateral ya son 22 países los que se alinean en el seguro de Responsabilidad civil de vehículos a motor. Sin duda, hay que celebrar esta situación normalizada en el tráfico internacional ya que los efectos del mismo serán altamente positivos. No solo por permitir la circulación libre por todos los territorios sino también porque esto supone una mejora de la problemática hasta ahora planteada con los vehículos Rumanos y Búlgaros en los que el fraude en la documentación de los automóviles y la falsificación documental ha sido muy frecuente. El hecho de que ambos países respondan de sus placas de matriculación es una forma de aunar los esfuerzos en la eliminación de muchas topologías de fraude, en estados en los que hasta fechas previas a la entrada en la UE alcanzaban cotas de sin seguro en torno al 35-40%. Igualmente las medidas de solvencia que los r ambos mercados emergentes en la UE deben cumplir ayudara a garantizar las buenas relaciones y la mejora continua de un sector con un amplio campo de desarrollo económico.

EL RINCÓN DE LA SONRISA: TIEMPO DE EXAMENES

Este resumen de sabiduría ha sido escrito por un profesor de la E.S.O. Consta de una serie de preguntas de examen y las correspondientes respuestas de los alumnos.

LO MEJOR DE TODO, LOS COMENTARIOS DEL PROFESOR

- ¿Cuántos continentes hay?
- Unos 150, aunque no he estado en todos. Conozco el de Majadahonda y Alcobendas. De todas formas ahora se llaman Carrefour.
- (¡Ufff)***
- ¿Qué tipos de ganado existen?
- Ovino, bovino y guarrino
- (Sí, y cerdino y puerquino...)**
- ¿Qué capacidad pulmonar media tiene el hombre?
- Unos cinco mil litros.
- (Este debe ser pariente del lobo que tiró las casas de los tres cerditos)***
- ¿Quién fundó Atenas?
- Atenas fue fundada por César octavo a gusto.
- (Cágate, lorito...)**
- Barroco:
- Estilo de cosas hechas de barro.
- (Como su propio nombre indica)***
- Lenguas vernáculas:
- Las que se hablan en las tabernas.
- (Ah, por eso no me entero de lo que hablan cuando voy a una taberna. Yo creía que era por el jaleo, pero resulta que se trata de un idioma nuevo)**
- Derivados de la leche:
- La vaca.
- (¡i!!)***
- Estimulantes del sistema nervioso:
- El café, el tabaco y las mujeres.
- (Caramba, chaval, lo has clavao; y es que las mujeres te sacan de tus casillas...)**
- Alfarero:
- El que tiene un farol.
- (Farolero: el que hace cosas de barro, o cosas barrocas)***
- Polígono:
- Hombre con muchas mujeres.
- (Pentágono 5 mujeres, hexágono 6... y así sucesivamente)**
- Comentar algo del 2 de mayo:
- ¿De qué año?.
- (Ahí, vacilando, que te los sabes todos desde 1576...)**
- Coleccionistas de sellos:
- Sifilíticos.
- (A saber por dónde se meten los sellos los muy depravados) ***
- Ave Cesar, morituri te salutant:
- Las aves de Cesar murieron por falta de salud.
- (Estos gladiadores... ya decía yo que parecían algo sarasas)**
- Cogito, ergo sum:
- Le cogí lo suyo.
- (¿Y cómo lo tenía?)*

