



Boletín nº 03/ 09
7 de marzo de 2009

ALGUNOS TEMAS PENDIENTES DEL SEGURO DE RC AUTOMÓVILES

M^a Jose Fernández Martín



Aequitas sequitur legem

Podríamos pensar que tras la Trasposición de la Quinta Directiva de Autos todo está en calma y los vientos soplan en Europa de manera tranquila. Nada parece moverse fuera de la situación financiera mundial y el desplome generalizado de las bolsas. Pero en el pequeño sector del seguro del automóvil hay quien sigue creyendo que son muchas la cuestiones, algunas puramente técnicas, otras de política social que conviene no dejar dormir demasiado, porque los problemas y las casuísticas que generan estas cuestiones no dejan de constituir asuntos cuya solución mejorará la posición de los ciudadanos europeos. Me refiero a un grupo de asuntos que ocupan la atención en el Instituto Europeo de derecho de la Circulación del ERA en Trier y que, previsiblemente verán, a no mucho tardar, la

luz bajo formas de Recomendaciones dirigidas y presentadas a la Comisión Europea a fin de inspirar la fuente normativa del legislador Comunitario. Bien es sabido que en el seno del propio Instituto se sufren ya las presiones de los Lobbys aseguradores y que casi todas las iniciativas que surgen llevan el voto en contra de los aseguradores europeos a través de los representantes del Comité Europeo de Seguros, pero también es cierto que ello no es motivo de paralización del trabajo de muchos otros juristas que piensan que una objetivación ponderada en los problemas del seguro del automóvil es la forma más ecuánime y equilibrada de crear una estructura jurídica viable.

No puedo por menos de hacerme eco de las últimas cuestiones debatidas y que empiezan a ser el horizonte de evolución para el futuro más próximo. Hay cuestiones que, evidentemente deberán andar su camino de experiencia, como es la reciente constatación del “forum actoris” en la aplicación del Reglamento 44/2001 Del Consejo de 22 de diciembre de 2000 (“BRUSELAS I”), reconocido a favor de la jurisdicción del perjudicado, en el país de su domicilio, para demandar al asegurador domiciliado en otro Estado miembro por razón de accidentes de circulación en cualquier punto de la UE. Dicho en Román Paladino, la posibilidad de que una víctima de un accidente de tráfico en la UE pueda, desde el país de su domicilio, demandar al asegurador del vehículo que le ha causado el daño cualquiera que sea el Estado miembro donde ese asegurador tenga su sede o establecimiento principal.

Tal vez y hasta ahora, el primer escollo con el que los abogados más atrevidos en la materia chocan es con la propia judicatura y es que, hay que decirlo claramente, a los jueces españoles les da mucho, pero que mucho miedo manejar el Derecho Europeo, terreno en el que se sienten tan inseguros como perdidos. Tal vez una pasada por la Escuela de Derecho Europeo no les vendría mal del todo a unos cuantos de los que forman en la Escuela Judicial.

También necesitaremos tiempo para ver evolucionar la cuestión relativa a ley aplicable: El reciente estrenado REGLAMENTO 864/2007 (“ROMA II”) de 11 de julio de 2007, aún no ha dado muestras de las ventajas que su aplicación va a generar para las víctimas de accidente de circulación, ya que ser indemnizados conforme a los niveles del país donde tienen la residencia habitual ha venido preocupando fundamentalmente a ingleses y Alemanes. El efecto se ve en gran medida mitigado por que los firmantes del Convenio de la Haya de 4 de mayo de 1971, la mayoría países de nuestro más cercano entorno, están fuera del ámbito de protección del Roma II. La previsión más lógica será la de que toda la Unión Europea se incorpore con el tiempo al Roma II. Para ello debemos dejar pasar al menos un década y muchas polémicas que enfrentes las razones sociológicas con los argumentos sobre estructuras financieras del sector seguros en Europa, para justificar que una víctima debe ser compensada conforme al sistema valorativo de su propio basamento social de cobertura del seguro del automóvil y si ello se han de generar desequilibrios económicos para la parte fuerte de la relación, siempre estará más en línea con la filosofía europea que si los desequilibrios afectan a la parte más débil.

Fuera de estas cuestiones de jurisdicción y ley aplicable, las otras cuestiones que habitan en ese limbo de las ideas pero que empiezan a tener visos de plasmación tenemos algunos temas que son considerablemente interesante y que harían levantar las cejas al más escéptico sino fuera porque ni siquiera se atreverían a intuirlos.

Por una vez y sin que sirva de precedente, me voy a permitir no solo de transcribir y reseñar las iniciativas del IETL (Instituto Europeo para el Derecho de la Circulación) presidido por Mr. Willy Rothley, sino también comentarlas y proyectarlas sobre como afectarían las mismas en el sistema español.





En primer lugar comentaré que se ha creado un grupo internacional de trabajo para hacer un estudio comparativo sobre los sistemas de Rehabilitación socio profesional de las víctimas de accidentes de circulación. Se trata de crear un espacio internacional para el análisis de la rehabilitación socio profesional y de los esfuerzos que se realizan en cada Estado miembro para mantener la capacidad de la víctima para soportar sus propias necesidades cuando, a raíz de un accidente ya no pueden ejercer su tradicional actividad laboral o profesional. Evidentemente no se trata de dar una solución que ya existe por vía de los sistemas de Seguridad Social en los distintos Estados de la Unión. Se trata de ver como en un contexto global podría estructurarse un sistema de reinserción socio profesional de las víctimas. A veces una situación de incapacidad laboral implica a la víctima de un accidente pasar por una nueva formación, una nueva formación profesional específica que lo adapte en una persona apta, tras las consecuencias lesivas del accidente, para integrarse en el mercado laboral en donde las consecuencias de sus secuelas no hagan de él un ser incapaz en todos los ámbitos de su desarrollo.

El denominador común de todas las posibles formas de ayuda no es otro que construir una motivación profunda y subyacente en el sustrato social para hacer que la minusvalía de los grandes lesionados no los mantenga como ciudadanos incompletos o desechados. El método de trabajo que propone este grupo de juristas europeos trata de ubicar el nivel de cada país y para ello una primera fase tiene por objeto acudir a la recolección de los textos legislativos y/o reglamentarios sobre reinserción socio-profesional, los acuerdos sociales y profesionales en la materia y cualquier otro compromiso sectorial de igual naturaleza y objeto. También se ha creado un registro de organismos creados en cada Estado miembro para esta finalidad y se trata de recoger las competencias asignadas a cada uno de ellos. En aquellos países en los que el desarrollo jurídico es deficiente, se analizarán las prácticas de las asociaciones de víctimas, de los empresarios, los entes territoriales dotados de competencias sociales, los aseguradores y cualquier organismo público o privado en la esfera de esta actividad.

El objetivo es definir como cada Estado miembro trabaja en la reinserción socio profesional de sus víctimas de accidentes de circulación, si hay o no un plan nacional establecido, los tipos de actividad rehabilitadora profesional y el equipamiento y profesionales asignados. También en la misma perspectiva el nivel de asistencia a la dependencia por terceras personas y como cada país tiene creadas fórmulas de reconfiguración de puestos de trabajo y de lugares de habitabilidad adaptada a circunstancias especiales.

Además, el plan de estudio alcanza las posibles opciones de las víctimas frente a los programas de reinserción, la posibilidad de rechazo y el alcance del mismo frente a las prestaciones sociales e indemnizatorias por los aseguradores. Es evidente que todo esto pasa por determinar en que casos el sistema de indemnización de daños por los aseguradores está vinculado a los organismo sociales y en que otros casos no lo está. En la medida en que los organismos sociales tiene una acción de reembolso contra los aseguradores y estos están asociados a las decisiones de los organismos sociales se aprecia una mayor participación en los procesos de reinserción socio-laboral de las víctimas de accidentes de circulación que en aquellos otros sistemas en los que los sistemas sociales son exclusivamente competentes para la cobertura de incapacidad – invalidez. Por último se hace necesario buscar las fórmulas para contrastar como se evalúan y actualizan los planes de reinserción y su progresiva adaptación en el tiempo.

Otro campo de actuación es el del seguimiento estadístico de las personas censadas cada año en los programas de reinserción y su seguimiento desde diferentes perspectivas que revelan desde la incidencia en los estados psicofísico de los afectados.

Al hilo de esta iniciativa, una de las cuestiones que el IETL se plantea es la de elevar a la Comisión Europea una Recomendación para la adopción de disposiciones que modifican la Directiva 2000/26/CE con el objeto de permitir el recurso de los organismos de Seguridad Social contra los representantes designados por las empresas de seguros.

La Directiva 2000/26/Ce de 16 de mayo de 2000 (4ª Directiva del seguro de RC del automóvil) tiene por finalidad establecer las disposiciones que deben aplicarse a los perjudicados con derecho a ser indemnizados por accidentes que han acontecido en un país distinto al de su residencia habitual y que haya sido causado por un vehículo normalmente estacionado en otro Estado miembro.





ALGUNAS CUESTIONES PENDIENTES EN EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE AUTOMÓVILES

Para esta finalidad cada asegurador debe designar en todos los Estados miembros en los que no está domiciliado un representante para la gestión de siniestros para que, en su nombre, puedan negociar con las víctimas en el estado de su residencia de estas por accidentes ocurridos en otros Estados. El instrumento jurídico para cumplir esta tarea pasa por el reconocimiento del ejercicio universal de la acción directa contra la aseguradora que cubre la responsabilidad civil de la persona del responsable.

Los organismos de Seguridad Social son los que suelen estar llamados en toda Europa a cubrir los gastos asistenciales de tratamientos médicos que derivan de las lesiones sufridas por las víctimas de accidentes de circulación e incluso son deudores a las víctimas de las prestaciones de los seguros sociales de accidentes e incapacidades, que sus respectivos sistemas de previsión social tiene establecidos. Sin embargo los Organismos de Seguridad Social no tienen el amparo del derecho a dirigirse al representante encargado de siniestros que la 4ª Directiva ha creado. En múltiples ocasiones, los representantes de los aseguradores transmiten a los organismos de Seguridad social el rechazo a reembolsarles sobre la base de esta falta jurídica de protección. Esta carencia de protección no es justificable y en cualquier caso es, totalmente insatisfactoria para las víctimas ni para los representantes que tiene encomendado la gestión indemnizatoria en la medida que los mismos se ven afectados por las decisiones de la Seguridad Social, ni tampoco son admitidos por los Organismos de Seguridad Social que experimentan un bloqueo en su derecho de reembolso.

En consecuencia, se estudia la oportunidad de invitar a la Comisión a adoptar aquellas medidas necesarias para que mediante la modificación de la 4ª Directiva (2000/26/CE) se permita a los organismos de seguridad Social obtener, de conformidad con el derecho aplicable y los Reglamentos Comunitarios (Reglamento 1408/71 del Consejo de 14 julio de 1971) el reembolso de los gastos medico-asistenciales y de previsión social que afecten a los accidentes de tráfico en el marco de la Directiva 2000/26/CE.

Por esta vía, la Seguridad Social Española podría recuperar los gastos de tratamiento médico y de prestación social abonados a aquellos lesionados españoles que hubieran sufrido un accidente en un país que permita reclamar a los Organismos de Seguridad Social, como son la inmensa mayoría de los Estados miembros del EEE, e incluso reembolsar de los propios aseguradores españoles las prestaciones debidas por accidentes de tráfico sufridos por residentes en España en otros países salvando el escollo que imposibilita actualmente esta opción en virtud del artículo 82 de la vigente ley de contrato de Seguros (Ley 5071980 de 8 de octubre).

EL RINCÓN DE LA SONRISA: EL COPO DE NIEVE

De Kurt Kauter

-Dime, ¿cuanto pesa un copo de nieve?-preguntó un colibrí a un paloma

-Nada -fue la respuesta.

-Si es así, he de contarte una historia -dijo el colibrí-. Me posé en la rama de un pino, cerca de su tronco. Empezaba a nevar. No era la nieve de una fuerte tempestad, era como un sueño, sin ninguna herida ni violencia.

Como no tenía nada que hacer, empecé a contar los copos mientras caían sobre las ramas de mi tronco. El número exacto fue de 3.741.952. Cuando cayó sobre la rama el siguiente copo (sin peso, como tu dices) la rama se rompió.

Dicho esto, el colibrí levantó el vuelo.

La paloma, una autoridad en la materia desde el tiempo de Noé, se paró a reflexionar y, pasados unos minutos, se dijo: "Quizá tan sólo sea necesaria la colaboración de una persona más para que la solidaridad se abra camino en el mundo".

