



# FIVA (Fichero Informatizado de Vehículos Asegurados). Un modelo de gestión

Juan Antonio Rodrigo  
Departamento Técnico  
MAPFRE Mutualidad

**«La utilización de avanzadas técnicas informáticas y de comunicaciones para la gestión de estos ficheros, frente a otros sistemas más tradicionales en «soporte-papel» utilizados hasta ahora en otros países, permite una gestión actualizada, de acceso inmediato y con costes de gestión mínimos.»**

El Fichero Informatizado de Vehículos Asegurados (FIVA), al cual todas las entidades aseguradoras envían diariamente las variaciones (altas y bajas) de los vehículos asegurados en su cartera, se estableció en España para controlar la suscripción del Seguro Obligatorio de Responsabilidad por Circulación de Vehículos a Motor.

Facilitar a las víctimas y perjudicados en accidentes de circulación, la identificación de los vehículos implicados y al Estado, el control del cumplimiento de la obligación de aseguramiento son los objetivos fundamentales del fichero.

Como valor añadido, es evidente la mejora que supone este fichero en las gestiones de resolución de siniestros por parte de las entidades y del Consorcio de Compensación de Seguros\*, en sus funciones de Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación, así como la utilización de avanzadas técnicas in-

formáticas y de comunicaciones para la gestión de estos ficheros, frente a otros sistemas más tradicionales en «soporte-papel» utilizados hasta ahora en otros países, que permite una gestión actualizada, de acceso inmediato y con costes de gestión mínimos.

La consideración de la cobertura de la responsabilidad civil por hechos de la circulación dentro de los denominados seguros «sociales» (salud, pensiones, accidentes de trabajo, etc.), donde los Estados asumen subsidiariamente la atención a las víctimas y perjudicados, determina la existencia de regímenes de aseguramiento obligatorio y, consecuentemente, de sistemas de control del cumplimiento de esa obligación. También las políticas de defensa de los consumidores y usuarios en los denominados contratos de adhesión, como es éste, han supuesto la implantación de legislaciones que faciliten la atención a los perjudicados. Así pues, el cumplimiento de los fines citados en los países con este marco legislativo hace necesaria la existencia de registros de esta naturaleza.

## MARCO LEGAL

En España, la obligación de suscripción de cobertura de responsabilidad civil de vehículos a motor se estableció por Ley 122/1962, de 24 de diciembre, y los modelos de proposición y certificado de seguro obligatorio, que sirvieran de base para verificar la existencia de dicho seguro, se establecieron por Orden Ministerial del Ministerio de Hacienda de 13 de mayo de 1965.

Dicha legislación encargaba el control de la obligación de aseguramiento a las autorida-

des gubernativas responsables del tráfico, con imposición de multas de ESP 1.000 a 5.000 (EUR 6,01 a 30,5) en caso de incumplimiento, sin ningún otro control efectivo de dicho aseguramiento.

La incorporación de España a la Unión Europea determinó la necesidad de homogeneizar su legislación con el resto de Estados Miembros. Así, la Directiva 90/232 de la Comunidad Económica Europea, de 14 de mayo de 1990, sobre aproximación de legislaciones de los estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, estableció, en su artículo 5, la obligatoriedad para todos los estados miembros de establecer un sistema para garantizar a las personas y perjudicados implicados en un accidente de circulación, la localización de la entidad aseguradora que cubre a todos los vehículos implicados en el siniestro.

La Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados 30/1995, de 8 de noviembre, en su Disposición Adicional Octava y Transitoria Decimotercera, incorporó el mandato del mencionado artículo 5 de la Directiva, reservando al desarrollo reglamentario el establecimiento de los requisitos, forma y periodicidad con que las entidades aseguradoras deberían remitir la correspondiente información, que se estableció mediante Resolución de la Dirección General de Seguros de 8 de marzo de 1996 y se ratificó mediante desarrollo reglamentario por Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Responsabilidad Civil y Seguro en la circulación de vehículos a motor, que establece:

\* Respecto a las funciones que cumple esta entidad en relación al seguro de automóviles en España, véase el n.º 21 de esta publicación.



- En primer lugar, el artículo 23.2 crea el fichero automatizado de datos personales denominado «Fichero Informativo de Vehículos Asegurados-FIVA», de carácter público.

- En segundo lugar, el artículo 27.1 encomienda al fichero una doble finalidad: de una parte, la ya expuesta de facilitar con rapidez a las personas implicadas en un accidente de circulación, el conocimiento de la entidad aseguradora que cubre la responsabilidad civil de los vehículos implicados, y por otra, ejercer el control de la obligación de los propietarios de los vehículos a motor con estacionamiento habitual en España, de suscribir un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular, que cubra, hasta la cuantía de los límites establecidos de aseguramiento obligatorio, la responsabilidad civil de conductor.

- En tercero, el artículo 23.1 establece la obligación que tienen las entidades aseguradoras de remitir al Consorcio de Compensación de Seguros, que actúa como Fondo Nacional de Garantía del régimen de seguro obligatorio de responsabilidad civil de circulación, los datos de los vehículos asegurados en cada una de ellas, incluidas las entidades extranjeras que trabajan en España por derecho de establecimiento o de libre prestación de servicios, definiendo los plazos, forma y contenidos de dicho envío.

- Por último establece la facultad de la Dirección General de Seguros para la regulación de las especificaciones relativas a los datos concretos que deben ser registrados y los procedimientos informáticos de envío y de consulta.

También autoriza el «cruce» entre los ficheros del Registro Central de Vehículos de la Dirección General de Tráfico y el fichero FIVA, de cara al control general de la obligación de aseguramiento.

### CONTENIDOS Y PROCEDIMIENTOS

En cuanto a contenidos, los datos fundamentales son los relativos a la identidad del propietario del vehículo, la entidad aseguradora del mismo y la situación en cuanto a la vigencia del seguro. Tanto los formatos

de identificación del riesgo (matrícula/bastidor) como del resto de informaciones, están debidamente codificados y regulados para evitar las posibles incongruencias en dichos datos.

Los envíos se realizan mediante un sistema de transferencia de ficheros, basado en EDI-tran, al Centro de Proceso de Datos, actualmente administrado por TIREA (Tecnología Informática y de Redes para Entidades Aseguradoras, S.A.), que controla y depura los registros de acuerdo con los procedimientos concretos establecidos. La designación de interlocutores técnicos e informáticos para la solución de las incidencias puntuales, cierra el ciclo de ajuste de la depuración y gestión de este fichero.

La periodicidad es diaria en días laborables, para conseguir la máxima actualización, y cada entidad aseguradora envía las altas y las bajas producidas en su cartera registradas en el día anterior (proceso *batch*).

Se regulan también los procedimientos de consulta de particulares, entidades aseguradoras e instituciones que intervienen en la resolución de accidentes (autoridades gubernativas y judiciales), que se puede realizar tanto por correo como por vía electrónica, previa declaración de ser parte interesada en la resolución de un siniestro.

### SITUACIÓN ACTUAL Y EVOLUCIÓN PREVISTA

En el año 2000 se registraron 21.688.686 pólizas en vigor y el número de consultas realizadas al fichero fue de 625.000. Los costes de proceso y comunicación son mínimos y marginales, y quedan compensados para las entidades por la mayor facilidad para la gestión de reclamaciones en caso de siniestro.

Los problemas fundamentales que ha tenido el fichero en su desarrollo han sido los siguientes:

- Al inicio principalmente, la depuración y normalización de los datos remitidos por las entidades; en algún caso se detectó también falta de colaboración puntual de algunas entidades, debido quizás a que pudieran considerar, en un primer momento, este fichero como una «imposición» más al sector en beneficio exclusivo del

Fondo Nacional de Garantía, en cuanto le evitaría hacerse cargo de un porcentaje importante de siniestros por vehículos sin seguro, situación que no se ha revelado como significativa, ya que el importe de siniestros pagados por vehículos sin seguro se ha mantenido (ESP 9.800 millones EUR 58,9 millones) en 2000, con una variación del 0,1% con respecto a 1999).

- Dada la gran rotación de los asegurados entre las entidades aseguradoras, la duplicidad, o el «multiaseguramiento» incluso, de vehículos que se encuentran en vigor en dos o más entidades simultáneamente, sea por periodo de gracia, proposición, suspensión de garantía, etc.: el criterio que se ha adoptado es considerar como cobertura en vigor la última comunicada.

- También ha habido casos de utilización fraudulenta, en el sentido de que algunas entidades han conseguido fichas de asegurados identificados y con fecha de vencimiento para utilizarlas con un objetivo comercial ante su renovación.

- Por último, a partir del día 5 de julio de 2001, se ha realizado por parte de la Dirección General de Tráfico, la primera Campaña de Control del Seguro Obligatorio, en la que se comprobó que, sobre una muestra de 96.304 vehículos, no figuraban registrados en el fichero FIVA 2.955 (3,06%), confirmando la estimación inicial del importante número de vehículos sin seguro en circulación.

Se estima que, durante el año 2002, se realizará el «cruce» entre el FIVA y el Registro Central de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, mediante lo cual se conseguirá constatar si es real la estimación que se podría obtener del muestreo anterior, referida a la existencia de alrededor de 700.000 vehículos del parque sin asegurar.

En cuanto a la evolución prevista de este fichero, será determinante la aplicación de lo establecido sobre centros de información en el artículo 5 de la 4.<sup>a</sup> Directiva Comunitaria (2000/26/CE) sobre seguro de automóviles, que implica la obligación de extender a toda la Unión Europea la obligación de facilitar la identificación de los vehículos implicados en accidente, obligación pendiente de transposición a la legislación española. ■