

IGNACIO H. DE LARRAMENDI

NOTAS SOBRE LA IMPLANTACION
DEL SEGURO OBLIGATORIO DE
AUTOMOVILES EN ESPAÑA

PUBLICADO EN
«RIESGO Y SEGURO»
I TRIMESTRE 1963

DIRECCION GENERAL DE SEGUROS
MADRID



Notas sobre la implantación del Seguro Obligatorio de Automóviles en España

Por IGNACIO H. DE LARRAMENDI

SUMARIO

INTRODUCCIÓN.

- I. Justificación de la obligatoriedad.
 - II. Análisis de la nueva Ley.
 - III. Entidades aseguradoras y obligatoriedad del Seguro.
 - IV. La nueva Responsabilidad civil.
 - V. Aspectos importantes de la futura ordenación:
 1. Límite de las garantías.
 2. Concurrencia de responsables y aseguradores en un siniestro.
 3. Vehículos sujetos a Seguro.
 4. Estructura de la póliza.
 5. Prueba del Seguro frente a terceros.
 6. Seguro de extranjeros.
 7. Assigned Risks.
 - VI. Primas y Tarifas.
 - VII. Fondo de garantía.
- IDEAS FINALES.**

INTRODUCCIÓN

Se acaba de promulgar una Ley que insta en España el Seguro Obligatorio de la Responsabilidad Civil del Automovilista, a partir del día 1 de enero de 1964.

Constituye este hecho el más importante acontecimiento del mercado asegurador en los últimos años.

El Seguro de Automóviles, que hasta hace muy poco tiempo constituía una reducida parte del conjunto del Seguro Español, está en vías de superar, en breve término, todos los Ramos del Seguro, incluso el de Accidentes de Trabajo. Además, su complejidad y problemas a que da lugar le hacen ser el que más exige la atención de las Entidades Aseguradoras.

En estas circunstancias, es de especial utilidad la aportación de opiniones, comentarios e ideas sobre las mejores condiciones de organizar su obligatoriedad.

Ello me ha movido a recoger en este artículo una serie de puntos de vista, esencialmente los de un asegurador que desea la organización más adecuada posible, no sólo para reducir en el futuro sus problemas, sino por la convicción de que cualquier sistema que los produzca y cree fricciones entre los diversos intereses que al mismo concurren ha de repercutir en perjuicio del público y de los objetivos que justifican la obligatoriedad de este Seguro, impuesta a los usuarios del automóvil.

I) JUSTIFICACIÓN DE LA OBLIGATORIEDAD.

La obligatoriedad del Seguro de Responsabilidad Civil, que en España se implantará desde 1964, constituye una limitación de la libertad individual a que se ha llegado en muchos países, como mejor método para resolver el problema de interés general de la reparación económica de los accidentes que, sólo en los daños personales que causan muerte, constituyen, según datos del Instituto Americano del Seguro de Vida, un 3 por 100 de la totalidad de los fallecimientos, pero que muy probablemente, respecto a fallecimientos de personas de edad entre dieciocho y treinta años, representan más de un 10 por 100 de la totalidad.

Pero existen, además de la del Seguro Obligatorio, otras fórmulas de resolver este problema que es interesante exponer.

1. *Seguro voluntario coordinado con Fondo de Garantía y sistema de cobertura de riesgos peligrosos.*

Constituye, en líneas generales, el sistema existente en Estados Unidos, salvo en los Estados de Massachussets, Nueva York y North Carolina, en que se ha establecido un Seguro Obligatorio, y aun cuando en más de veintiséis otros Estados hay presentados en el momento actual proyectos para la implantación de alguna clase de Seguro Obligatorio. En realidad, los problemas que aquejan al Seguro de Automóviles en este país no nacen de la inexistencia de Seguro Obligatorio, sino de otras causas que han llegado a crear un verdadero malestar público —que no es fácil se produzca en países de economía mucho más modesta, como España (1).

Para que sea eficaz debe tener las siguientes características:

- a) Alto coeficiente de vehículos asegurados.
- b) Sistema que proporcione posibilidad de asegurarse a las personas que por sus características sean rechazadas por las Entidades aseguradoras. Para esto existe legislación acerca de los denominados "assigned risks", en la mayor parte de los Estados por medio de "pools" entre los aseguradores autorizados o colocación de los riesgos deficitarios por turno de rotación entre todos ellos.
- c) Sistema para compensar a las víctimas de automovilistas insolventes o desconocidos, para evitar las situaciones de indigencia ori-

(1) En este aspecto, es interesante el informe hecho sobre el Seguro del Automóvil por la organización "Consumers Union", publicado en siete números de su revista *Consumers Report*, en los meses de marzo a septiembre de 1962. Esta organización, dedicada con muy alto prestigio a la defensa de los intereses generales de los consumidores, frente a los industriales o comerciantes que a ellos les venden productos o prestan servicios, ha efectuado una investigación que, sin duda es la más completa llevada a cabo en el Seguro de Automóviles. El informe indica que, aun sin oponerse a la obligatoriedad, no la considerará de urgencia o mayor importan-

cia, como en cambio estima la preocupación por la atención médica de los accidentados y la objetivación de la responsabilidad, unida a la fijación de unos límites que eviten las reclamaciones abusivas y el peligro de indemnizaciones desproporcionadas al perjuicio que repercutan en el importe global de las primas a pagar por todos los automovilistas.

A lo largo de este informe, se advierte la contraposición de intereses entre los usuarios normales del automóvil y los terceros perjudicados y la necesidad de llegar a fórmulas equilibradas que eviten cualquier clase de abuso, logrando que el coste sea el mínimo para resolver lo que realmente constituye un problema social.

ginadas por los accidentes de tráfico (2). Como el coste de este servicio se reparte entre los aseguradores, no es posible donde sea bajo el coeficiente de vehículos asegurados.

d) Sistema de sanciones a los automovilistas insolventes en caso de accidente (3), o exigencia de un seguro o garantía especial de solvencia financiera a las personas que hayan sufrido accidente y no hayan satisfecho las indemnizaciones en ellos exigidas o hayan cometido determinadas infracciones de tráfico, en especial la de conducir bajo la influencia del alcohol.

2. *Responsabilidad financiera obligatoria.*

La Road Insurance Traffic Act. 1960 de Inglaterra (4), establece una alternativa para los poseedores de vehículos, quienes pueden escoger entre la contratación de un Seguro y la prestación de una fianza suficiente para la reparación de posibles perjuicios a terceros. Esta última fórmula tiene el inconveniente de que obliga a estipular verdaderos contratos de fianza o aval para garantizar, en caso de siniestro, que se posee patrimonio suficiente para no dejar al accidentado improtegido. Tiene especial interés para grandes empresas, instituciones de transporte, organizaciones públicas, etc., que están en condiciones de hacer frente por sí solas a sus posibles obligaciones frente a accidentados.

3. *El Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil para todos los automovilistas.*

Hay que señalar en ella dos variantes:

(2) En Estados Unidos sólo existen Fondos de esta clase en New Jersey y North Dakota. En New Jersey el Fondo se financia con una tasa de un dólar que satisface anualmente cada persona que registra un vehículo si está asegurado o tres dólares si no lo está y un 0,50 por 100 de las primas directas percibidas por los ase-

guradores de automóviles en el Estado.

(3) En Canadá existen leyes que determinan el embargo de los vehículos que tengan un accidente y no estén asegurados, fórmula realmente eficiente para conseguir un alto coeficiente de seguros.

(4) Continuación de la Road Insurance Traffic Act. 1930, quizás la primera en su género en todo el mundo.

a) *Para lesiones corporales exclusivamente.*

Limitando a ellas la obligatoriedad, ya que son las que originan un problema de interés general, que no existe en los daños materiales, por ser sus importes generalmente reducidos, salvo casos excepcionales de concatenación de hechos de difícil ocurrencia, como los derivados del transporte de sustancias inflamables, que presenta particularidades especiales.

Constituye el sistema anglosajón en vigor en Inglaterra y en los tres Estados de EE. UU. en que se ha implantado el Seguro Obligatorio.

b) *Para lesiones corporales y daños materiales.*

Es el adoptado en todos los restantes países en que existe un Seguro Obligatorio y, recientemente, en España. Tiene la ventaja de que resuelve todos los problemas de indemnizaciones, pero, en cambio, crea inconveniente por la complejidad administrativa que inevitablemente lleva consigo.

4. *Seguro Estatal Obligatorio del Automóvil.*

Sistema solamente utilizado en los países comunistas y no con exclusividad en el Seguro de Automóviles, que puede ser propugnado si sus tarifas son muy elevadas, como forma simplista para reducir los gastos de gestión. Sería altamente perjudicial, por su rigidez, que transformaría las reclamaciones en expedientes de oficinas públicas, y por exigir una mecánica de Seguro muy susceptible de ser afectada por el fraude, produciría elevación de primas en perjuicio de los usuarios de vehículos y en beneficio exclusivo de quienes se aprovecharían de la menor flexibilidad que, en general, se encuentra en las organizaciones estatales, cuando tienen que ser tan complejas, amplias y dispensas como las de un servicio de esta naturaleza.

II) ANÁLISIS DE LA NUEVA LEY

Este artículo querría tener sentido constructivo y no crítico, pero es necesario un análisis y juicio del principal problema futuro del Se-

guro de Automóviles: la nueva Ley sobre Uso y Circulación de vehículos a motor.

Es ésta una de las leyes de mayor trascendencia dictadas en los últimos tiempos; afectará en plazo breve a casi la totalidad de las familias españolas, que pagarán aproximadamente por Seguro de Automóviles de un 0,75 a un 1,50 por 100 de sus ingresos; repercutirá, directa o indirectamente, en más de la mitad de la actividad judicial y un tercio de la actividad de los abogados españoles; deberá afectar a toda la organización y vigilancia de tráfico por carretera y, por último, revolucionará a una institución como la del Seguro de Automóviles, cuyos ingresos representan aproximadamente un 0,40 por 100 de la renta nacional (5).

Desgraciadamente, pocas disposiciones han existido que, en esas condiciones y sin obedecer a una necesidad especial de urgencia o secreto, se hayan promulgado con menos información de las personas por ella afectadas. Como consecuencia, surgen sus principales defectos, más sensibles cuanto que podrían haber sido fácilmente evitados, logrando los objetivos finales de reconocido interés general, sin los errores que pueden llegar a comprometer esos mismos objetivos y hasta su efectividad en el plazo previsto.

Una de las técnicas más deficientemente desarrolladas en nuestro país es la de la "legiferación" o confección de disposiciones legales o reglamentarias, con arreglo a criterios de unidad estructural y preocupación porque los efectos de cada precepto sean aquellos que el legislador pretende y no otros insospechados.

Esa deficiencia, unida en este caso a la carencia de información sobre las situaciones de hecho, y de derecho comparado, así como al hecho de afectar a una materia tan sutil en sus efectos como la Res-

(5) Las primas recaudadas en España en el Seguro de Automóviles en el año 1959 alcanzaron 1.418 millones de pesetas y la Renta Nacional 463.387 millones; por lo tanto, dichas primas representan sobre la Renta Nacional un porcentaje del 0,30. En 1960 las primas fueron de 1.612 millones y la Renta Nacional de 446.546 millones (según avance publicado por la Comisión de la Renta del Consejo de Economía Nacional), resultando un porcentaje del

0,36. En 1961, las primas fueron de 2.063 millones y la Renta Nacional de 497.658 millones (según avance facilitado por el Instituto Nacional de Estadística), lo que equivale a un porcentaje del 0,41.

Aun sin conocer datos de 1962, se puede decir que este coeficiente ha aumentado y lo seguirá haciendo en años sucesivos, acercándose paulatinamente a la cifra americana, en que la recaudación del Seguro de Automóviles es el 1,5 por 100 de la Renta Nacional.

pensabilidad Civil, y al deseo de hacer una revolución jurídica para pasar sin transición de la situación más cauta a la más generosa de todo el mundo en los derechos de los accidentados, ha de dar lugar a grandes dificultades en su aplicación.

El futuro dirá si este "great leap forward" del Derecho español es beneficioso al país, objetivo básico de toda Ley general, o motivo de fricciones institucionales e individuales que retrasen su desarrollo.

Después de la falta de información, y quizá como antecedente de ella, el principal defecto de esta Ley es su "clasismo", que si es aceptable y hasta, en cierto modo, indispensable en lo que afecta a materias relativas a la actividad laboral y defensa de intereses básicos de los económicamente débiles, resulta incompatible con materias como el Derecho Penal, Civil o Procesal, que deben caracterizarse por el equilibrio y la serenidad.

Está basada en la "exaltación del desamparo de las víctimas originadas por el tráfico de las clases pudientes de la sociedad" (6). Pero eso es incierto, pues ni el mayor número de víctimas de tráfico transita por su pie en la vía pública, ni los causantes son personas de gran fortuna que viajen casi por capricho, sino, en gran parte, son obreros del automóvil, con una función económica vital para el país, como la del transporte por carretera.

Pero, además, hay que considerar que España es un país en el que las instituciones de Seguridad Social y Asistencia Sanitaria están muy desarrolladas, por lo que no es necesario crear otras nuevas duplicadas con las existentes, desconociendo todo lo avanzado en la materia, siendo quizás éste el mayor defecto específico de esta Ley, que puede crear otro campo de "seguridad uniforme individual" que se superpone a la estructura de la seguridad propiamente social, aumentando las duplicidades ya existentes, sin razón fundada para ello.

La esencia de las instituciones de auténtica seguridad social es proteger al individuo como tal, en sus necesidades básicas, eliminando la miseria y el desamparo, de modo que lo que sobrepase pueda ser regulado en el sentido de que cada uno responda de sus actos y decisiones. La sociedad moderna, la que puede dar al mundo un equili-

(6) Es incomprensible que sólo se quiebre esa preocupación por las víctimas para no incluir un precepto que hiciese posible, en la práctica, la exigencia de responsabilidad al Estado y las personas encargadas de la conser-

vación y señalización de carreteras, cuando es elevado el número de accidentes graves por esas causas, y se disminuiría notoriamente facilitando una acción civil y procesal de esa naturaleza.

brio frente a los extremos del capitalismo y comunismo, debe precisamente apoyarse en el equilibrio entre una seguridad social eficiente y un margen de libre iniciativa y responsabilidad subjetiva individual.

Es de esperar que las disposiciones para la aplicación de esta Ley puedan eliminar los defectos apuntados y transformarla en un instrumento jurídico que contribuya eficientemente al mejoramiento de nuestra estructura social y defensa de legítimos intereses individuales.

III) ENTIDADES ASEGURADORAS Y OBLIGATORIEDAD DEL SEGURO

Personas ajenas al mundo asegurador creen que la obligatoriedad del Seguro de Automóviles favorece a las Entidades que lo practican, al proporcionarles de modo automático un volumen importante de primas, habiéndose incluso afirmado que la nueva Ley estaba preparada por las Entidades Aseguradoras para aumentar sus operaciones.

La realidad demuestra que el coeficiente de asegurados entre los poseedores de vehículos es alto y el incremento de primas por este concepto aumentará relativamente poco. Por el contrario, su misma naturaleza crea problemas que han hecho que, en general, los aseguradores se hayan opuesto a este sistema en casi todos los países del mundo, especialmente en Estados Unidos, cuyo volumen de primas en este Ramo es muy superior al del resto del mundo.

Desde el punto de vista del Seguro, prescindiendo de otros intereses afectados que la llegan a justificar, la obligatoriedad, aun ofreciendo problemas, también puede presentar ventajas. Unos y otras se analizan a continuación.

A) PROBLEMAS.

Los más importantes son los siguientes:

1. *Limitación de la libertad.*

Si la obligatoriedad del Seguro implica una restricción en la libertad individual, es lógico, y sobre todo inevitable, que también la implique para los aseguradores. Toda actividad aseguradora bien encauzada constituye un verdadero servicio, pero un Seguro Obligatorio como el del Automóvil tiene unas características de servicio público

muy semejantes a las que presenta la distribución de energía eléctrica, red telefónica, transportes urbanos y otros de naturaleza análoga.

Por lo tanto, como consecuencia de esta situación y también de la intervención, directa o indirecta, en su actividad de organismos no técnicos en Seguros, se producen exigencias administrativas que perjudican la naturaleza de las operaciones de seguro, y, sobre todo, crean problemas a las Entidades Aseguradoras, que son las que reciben del público las quejas por cualquier tipo de deficiencia, aun por aquellas de las que no tienen responsabilidad, por actuar obedeciendo instrucciones superiores.

Se comprende que, por muy satisfactoriamente que se instaure un Seguro de esta clase, este aumento de intervención en las Entidades Aseguradoras puede considerarse como inevitable, ya que nace del recelo frente al abuso que tienen quienes representan intereses contrarios o no iguales en esta institución.

2. Influencia política en problemas técnicos.

Consecuencia de la situación anterior y del hecho de que este Seguro representa, o representará en un futuro próximo, una carga económica sustancial para la mayor parte de las familias del país, es que todo lo que con él se relacione, especialmente la determinación de su coste, aceptación y tramitación de siniestros, puede llegar a tener un matiz político y desviarse de su naturaleza propiamente técnica.

Su situación puede ser semejante a la producida en el Seguro Obligatorio de Enfermedad, en que el Estado tiende a aumentar las prestaciones, sin adoptar medidas impopulares que eviten el fraude o el abuso. En estas condiciones, el profesional asegurador tiene temor a unir a los normales de su actividad problemas políticos que desequilibren sus resultados.

3. Complejidad administrativa.

La justificación de este Seguro en la defensa de intereses de terceros, su relación con normas administrativas de tráfico, su indisputabilidad ante terceros, Autoridades y Tribunales, las dificultades para la rescisión de pólizas, la exigencia de certificados o comunicaciones

a Organismos oficiales y las limitaciones de aceptación de ciertos riesgos, complican la técnica y la administración del Seguro de Automóviles, que especialmente de modo inmediato producirá una verdadera revolución en los métodos hasta ese momento utilizados, a la que será difícil adaptar la masa de personal acostumbrado a trabajos rutinarios diversos.

Esto originará, durante dos o tres años, serias dificultades a las Entidades Aseguradoras, aun cuando posteriormente acabe produciendo una nueva técnica administrativa que, aunque más complicada, no se diferencie sustancialmente de la actual.

4. *Tendencia al fraude y al abuso por parte del público.*

La mera declaración del Seguro Obligatorio, con la publicidad que implica, y el conocimiento por toda clase de personas de que, desde ese momento, cualquier clase de accidente de tráfico ha de ser pagado por Organismos o Entidades impersonales, dará lugar a un aumento en el importe de los siniestros legítimos y a intentos de fraude que originarán un coste excesivo e innecesario, que los aseguradores tienen la obligación de evitar en lo posible en defensa de los intereses de los usuarios de vehículos en general, pero que, sin duda alguna y especialmente en su iniciación, ha de crear dificultades importantes. Se puede citar como simple ejemplo la posible existencia de reclamantes que, aprovechando un estado de insolvencia y consideración legal de pobreza, así como la objetividad establecida por la Ley, formulen reclamaciones que las Aseguradoras se verán obligadas a aceptar, pues el coste de la defensa procesal, aun con éxito, resultaría excesivo.

B) VENTAJAS

Frente a los anteriores inconvenientes, que en su mayor parte se limitan a un período más o menos amplio de adaptación, la obligatoriedad del Seguro y la misma limitación de actividad y sentido de servicio público de la contratación, ofrecen ventajas para el mejoramiento de la técnica del Seguro y, en definitiva, para la práctica satisfactoria de la profesión de asegurador. Las principales son las siguientes:



1. *Exigencia de racionalización.*

La repercusión administrativa de los problemas antes mencionados y la necesidad de que no den lugar a un incremento excesivo de gastos, han de obligar a los aseguradores españoles a replantear de un modo inmediato todos sus sistemas y prepararse del modo más adecuado. De esta forma, la obligatoriedad ha de acelerar el proceso de reestructuración técnico-administrativa que se está produciendo en el Seguro español, repercutiendo también en otros Ramos, a los que se acabará llevando de modo forzoso los sistemas que sea necesario implantar en el Seguro de Automóviles.

2. *Existencia de estadísticas.*

La mayor defensa que han de tener en el futuro los aseguradores para evitar la politización de tarifas y del precio que paguen los asegurados, ha de ser la existencia de unos datos concretos que permitan construir tarifas técnicas en lugar de tarifas puramente empíricas, mucho más susceptibles de ser modificadas por motivos o presiones políticas, si bien hay que señalar que en el período inicial esto no sería posible ante el cambio radical de supuestos que implica la nueva extensión de la responsabilidad y sistemas procesales.

Solamente una preocupación colectiva e individual por la estadística, sobre todo en los organismos públicos que intervengan en este seguro, puede defender la estabilidad técnica de los aseguradores y la posibilidad de que presten un servicio satisfactorio al país, sin poner en riesgo ajeno a sus posibilidades de decisión, sus patrimonios y hasta su supervivencia.

Pero, en cambio, esa necesidad "vital" de utilización estadística ha de servir no sólo para el propio Seguro de Automóviles, sino para dar a todo el Seguro español un contenido más técnico que el que tiene en la actualidad.

IV) LA NUEVA RESPONSABILIDAD CIVIL

Una de las principales características que ofrece la Ley es la nueva regulación que hace de la Responsabilidad Civil frente a terceros por actos relacionados con vehículos a motor en circulación. Aun cuando el ámbito de la Responsabilidad Civil es independiente de los problemas estrictamente de Seguro, que voluntaria u obligatoriamente se

limita a sustituir a los asegurados en las obligaciones que las leyes les impongan, es indudable que, por representar una transformación completa de la situación anterior y por las características especiales con que se ha redactado, constituye ésta una de sus principales repercusiones futuras.

El legislador no se ha dado cuenta completa de la separación que existe entre la regulación del Seguro Obligatorio y la de la Responsabilidad Civil, ni el alcance ulterior de los problemas del Seguro y dificultades en las limitaciones que a éste se puedan imponer, dado el alto grado de objetividad ilimitada del artículo 39 de la Ley.

Es esto tan importante que hasta puede exigir una nueva cobertura de Seguro Voluntario de Responsabilidad Civil Automovilista, complementaria pero diferente a la obligatoria en él establecida, que aun cuando no se accione en el procedimiento especial, pueda aducirse en el ordinario, con mayor coste pero las mismas garantías de éxito.

La diferencia entre la regulación de Responsabilidad Civil y la del Seguro Obligatorio se aprecia en la contradicción que existe entre los artículos 39 y 41 de la Ley. En el primero, se "objetiviza" la Responsabilidad Automovilista, en las condiciones existentes, pero sin ampliarse el concepto de tercero con capacidad activa de accionar en caso de accidente; en cambio, en el segundo, se regula "sensu contrario" el ámbito del Seguro Obligatorio, de modo que cubre todos los daños, menos los que se produzcan "al propio asegurado, al vehículo, a su conductor, y a los objetos transportados". Con esto, se llega a la ampliación de personas con derecho a las prestaciones de este Seguro, sin que se haya otorgado capacidad para el ejercicio de la acción de daños y perjuicios contra los civilmente responsables.

En las pólizas de Seguro de todo el mundo (7) se excluye a las personas de la familia del conductor o propietario y a aquellas que

(7) El artículo 4.º del Proyecto italiano de Seguro Obligatorio de Vehículos a motor señala que no se consideran terceros a las personas cuya responsabilidad está cubierta por el Seguro, los ascendientes, descendientes, hijos adoptivos, afiliados, cónyuges, hermanos, hermanas y afines en el mismo grado, que convivan o tengan comunidad de intereses con la persona asegurada de responsabilidad, así como las personas transportadas,

con excepción de las que lo fueran en servicios públicos de transporte.

No obstante, como excepción y por su gran importancia, es interesante citar que el pasado 1 de agosto ha entrado en vigor en Inglaterra la "Husband and Wife Act 1962", que da derecho a un cónyuge a accionar contra el otro, lo cual preocupa en estos momentos a los aseguradores británicos por el nuevo ajuste que ello originará en sus métodos y costes de cobertura.

tengan dependencia laboral o comunidad de intereses relacionados con el viaje en que se produce el accidente. Esta limitación surge o de leyes especiales de responsabilidad, como en los Accidentes de Trabajo, o de la confusión de patrimonios dentro de una misma familia o sociedad económica, que impide la acción patrimonial (8). Toda esta situación se altera en cuanto al Seguro, sin modificar los principios sustantivos de derecho en que se apoya.

Al parecer, se ha supuesto que, al existir una acción directa contra la aseguradora, bastaba con regular el ámbito del Seguro sin advertir

(8) SÁNCHEZ TRASANCOS, en su artículo publicado en el número 4 de la Revista BANCA Y SEGUROS bajo el título de "Comentarios a la póliza francesa del Seguro de Automóvil 1959", considera que, por tratarse de un seguro de responsabilidad, es de toda evidencia que el asegurado no puede considerarse como tercero y, por ello, no está garantizado en la póliza de los daños corporales que sufra con ocasión de un accidente, cuando viaje en su propio vehículo. Hay aquí una colisión de intereses, ya que el asegurado, como tal, tiene interés en no ser declarado culpable y, como víctima, le interesa se le declare responsable. Si quisiera estar cubierto de ese riesgo, deberá contratar una póliza de Vida o de Accidentes Individuales.

Lo propio sucede en cuanto a los familiares del asegurado y del conductor (cónyuge, ascendientes y descendientes) por las razones expuestas en cuanto a la no cobertura del riesgo del asegurado, así como su atención a que, dada la constante permanencia de éstos en el vehículo, son los más expuestos a accidente.

Las razones para no considerar como tercero al conductor en caso de accidente, son otras, ya que sería injusto se indemnizara por los daños sufridos al propio causante de ellos, premiando así su imprudencia.

En este mismo artículo se analiza el problema universal del "riesgo de la circulación", creado por el desarrollo y expansión experimentados por el automóvil y demás vehículos a motor en lo que va de siglo, así como la necesidad de un tratamiento internacional del citado riesgo, a través de la obligatoriedad del seguro del automóvil, impuesta por la necesidad de obtener del usuario una garantía de solvencia respecto a las víctimas de los accidentes de carretera.

Igualmente, y ésta es la finalidad esencial del artículo de Sánchez Trasancos, se analiza la "Póliza Francesa de Automóvil 1959", dándola a conocer en España amplia y detalladamente, a fin de conseguir que la legislación española en materia contractual de seguros y Responsabilidad Civil por accidentes de automóviles siga las directrices marcadas por otros países europeos, de gran experiencia en estas cuestiones.

Se consideran problemas concretos de gran importancia, como el de las funciones encomendadas al "Bureau" francés de Tarificación, la conveniencia de la limitación "territorial" del seguro (con la correspondiente cobertura suplementaria en casos de viajes al extranjero), el problema de las personas transportadas, de la embriaguez y lo referente a la duración y formalización del seguro.

que, mientras sea un Seguro de Responsabilidad, la Entidad Aseguradora no puede tener peor situación que la de las personas en cuyas obligaciones se subroga.

Este problema y la determinación de cuáles son exactamente los derechos que tienen las personas de la familia y las unidas al poseedor del vehículo por relación laboral o de comunidad de intereses, debe estar específicamente regulado en la ordenación del Seguro Obligatorio de modo que se eliminen las posibilidades de litigio y abuso que se producirían por la natural tendencia a amparar a personas de la propia familia, unida a la tentación de simular accidentes.

En esta regulación futura se determinará si tal Seguro Obligatorio lo será de Responsabilidad Civil o constituirá un Seguro de Daños y Accidentes Individuales, cuyas primas se paguen por los usuarios de vehículos de modo semejante al Seguro Obligatorio de Viajeros, que destina parte del precio de los billetes a ese objeto. En caso de que se transformase en Seguro de Daños y Accidentes, convendría que, por lo menos, se hiciese con la precisión y claridad del Seguro Obligatorio de Viajeros, aplicado con normalidad y aceptación general desde el año 1929.

La objetivación de la responsabilidad constituye una verdadera utopía de los "civilólogos", como la cuadratura del círculo lo es de los aficionados a la geometría, y la ciudad perfecta, de los arbitristas de la filosofía política. Hay situaciones en que se ha llegado a un alto grado de objetivación, como en el Seguro de Accidentes de Trabajo, que, justificado inicialmente dentro del principio de la responsabilidad, ha acabado transformándose en un Seguro de Accidentes pagado por cuenta ajena. Pero éste, en lo que tiene de derecho objetivo de terceros, se favorece en su aplicación práctica por las circunstancias que en el mismo concurren, ya que sus "terceros" son siempre personas adscritas a la nómina de una empresa y el lugar del accidente es el lugar del trabajo —salvo la moderna extensión del riesgo "in itinere", principalmente en España, que realmente lo desvirtúa—. Además, en él no se produce normalmente una colisión de responsabilidades, puesto que casi nunca se juzga la conducta del patrono, que no interviene en la producción de accidentes.

En la circulación, la indeterminación de los hechos y la posibilidad de concurrencia de personas distintas crean una especial complejidad; de ahí nacen sus dificultades y, sobre todo, la necesidad de matizar y graduar la responsabilidad o, simplemente, el derecho de los accidentados a la indemnización.

Teóricamente, quizás resulte posible objetivizar la responsabilidad de los conductores de automóviles en relación a los peatones y objetos estáticamente situados en las proximidades de las vías de circulación, aunque surjan casos dudosos por concurrencia de dos vehículos que originen daños a terceros no automovilistas, por concurrencia de causas de lesiones (pequeños golpes a personas que por su edad, debilidad o circunstancias, sufran consecuencias desproporcionadas a la colisión sufrida) y, por supuesto, cuando se plantea la duda de si ha habido o no colisión entre peatón y vehículo.

Pero donde aparecen las verdaderas dificultades es en las situaciones distintas al accidente "vehículo-peatón", especialmente cuando intervienen daños materiales, que han de constituir la casi totalidad de los casos, en que no existe justificación para una responsabilidad objetiva, ya que ni siquiera cabe aplicar la presunción de culpa por motivos de peligrosidad objetiva del conductor del vehículo, en cuanto existen dos conductores en análoga situación y se debería analizar el grado de responsabilidad de cada uno.

La fórmula del artículo 39 de la Ley implica que todos los daños materiales o corporales que se produzcan en un vehículo serán prácticamente siempre a cargo del asegurador del contrario, ya que, en cualquier género de colisión, salvo cuando exista una responsabilidad *única* de una de las partes, que casi nunca será posible conocer con exactitud, cada uno de los aseguradores tiene la obligación de pagar los desperfectos del vehículo contrario y, por supuesto, la indemnización por lesiones personales. Esto puede llegar a reducir el ámbito de posibilidades del seguro de daños, del de lesiones corporales de ocupantes de vehículos e incluso el del propio conductor, que será indemnizado casi siempre que intervenga un vehículo contrario.

Con independencia de la concurrencia de aseguradores, que se analiza en otro apartado de este artículo, es preciso examinar la posible concurrencia de responsabilidades en un accidente y, por lo tanto, la necesidad de determinar qué Entidad aseguradora debe satisfacer los daños. Esto ocurre cuando se originan daños a un tercero al mismo tiempo que una colisión de vehículos. En las colisiones en cadena, que en algunos "tramos" producen daños o lesiones importantes, no es lógico atribuir objetivamente la responsabilidad al vehículo que los origina de modo más directo, generalmente, el que menos participación ha tenido en el origen de los daños (9). La Ley, al señalar que habrá res-

(9) A fines del último año se ha producido en una autopista de Cali.

forma un accidente en cadena, con más de 200 coches afectados, un muer-

ponsabilidad siempre que la imprudencia no corresponda *únicamente* al tercero, hace imposible, por lo menos en principio, un reparto de responsabilidades. Esta situación no se produce en otros países, en que uno de los aspectos más importantes de la actuación judicial es la determinación del grado de responsabilidad de cada uno de los participantes en un accidente. La eliminación de esta posibilidad constituye grave defecto de la Ley que, si no se reforma adecuadamente, originará importantes problemas y situaciones injustas en su aplicación.

La prueba de que el conductor del vehículo no ha sido negligente corresponde a éste y en la mayor parte de los accidentes resulta imposible demostrar toda la gama de "lo que no se ha hecho".

Esta inversión absoluta de la carga de la prueba en la nueva responsabilidad, unida al sistema de pensiones provisionales, la inclusión de la familia y lo elevado del coste de la administración de la Justicia, hacen que la aplicación de la nueva Ley pueda ser una fuente de reclamaciones abusivas a Entidades aseguradoras, que tendrán necesidad de transigir para no verse sometidas a elevados costes litigiosos.

Incluso con las dificultades de la objetivación absoluta de la responsabilidad en la circulación, el problema de su aplicación práctica se reduciría si, como compensación, se estableciese una limitación en la cuantía de la indemnización, transformándola de este modo, como en el Seguro de Accidentes de Trabajo, en un Seguro de Daños o Accidentes.

En realidad, la única alternativa satisfactoria en cuanto a la regulación de la responsabilidad sería:

a) Responsabilidad ilimitada en la cuantía, pero dependiendo de la culpabilidad, aunque con presunción de la misma en quien conduce el vehículo a motor.

b) Obligación de satisfacer las lesiones personales causadas dentro de límites preestablecidos que se regulen del mismo modo que en un Seguro Voluntario de Accidentes.

Este último camino se está propugnando en Estados Unidos. En el informe del "Consumers' Union", a que se hace referencia en otra parte de este artículo, se propone como la medida más conveniente

to y cincuenta heridos; la persona muerta, una monja que conducía una furgoneta, estaba a más de 1 kilómetro del lugar en donde se originó el accidente; cuyo responsable desapareció en la confusión.

¿Qué Entidad Aseguradora pagaría con arreglo a la nueva Ley española? Casi habría que establecer que cada uno de los vehículos intervinientes tendría que pagar todos los daños.

para el interés general del país una objetivación y limitación de la responsabilidad civil. La Mutualidad Nationwide (10) —una de las Empresas Aseguradoras de Estados Unidos más preocupada por resolver de modo satisfactorio para el público los problemas que se presentan en esta actividad— ha creado una cobertura por la cual el tercero que sufra daños como consecuencia de circulación de un vehículo puede elegir entre: percibir indemnización de la Entidad Aseguradora con la simple prueba del siniestro pero *con límite en la cuantía*, o accionar libremente reclamando los perjuicios de todo género que crea se le han irrogado.

Esta podría ser una solución para el futuro del Seguro español, que se inspirase en la técnica del Seguro de Accidentes de Trabajo o que estableciese una alternativa como la que la Entidad Nationwide ofrece a los terceros perjudicados por sus vehículos asegurados.

V) ASPECTOS IMPORTANTES PARA LA ORDENACIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO

La Ley establece el plazo de un año para el comienzo de sus efectos y para la implantación del Seguro Obligatorio. Esto requiere un Reglamento complejo que no solamente regule aspectos que afecten a intereses diferentes que se hace indispensable coordinar, sino hacerlo partiendo de algunos principios establecidos en la Ley con poco conocimiento de los términos reales del problema.

Por eso, si se quiere una obra que tenga una proyección amplia, sin rectificaciones y aclaraciones posteriores, es necesario comenzar inmediatamente a aportar toda clase de ideas y sugerencias a quienes hayan de preparar el proyecto. Merecen atención los siguientes:

1. *Límite de las garantías.*

En la Ley sólo se establece el principio general de la obligatoriedad y la posibilidad de limitación, pero sin precisar su cuantía. Esto ha de ser parte importante de la futura disposición. En la enmienda pre-

(10) Sobre este problema es interesante un artículo publicado en el *Journal of Insurance* de junio de 1962,

por el Vicepresidente de esta Entidad, Dr. Robert A. Rennie, titulado "Un experimento en responsabilidad objetiva limitada".

sentada al proyecto de Ley que encabezaba el señor Borrachero —destacado asegurador español—, se fijaba un límite de 500.000 pesetas. Pero el problema es mucho más complejo y no permite, sin graves problemas futuros, una solución tan simplista, ya que existe una objetivación de la responsabilidad de alcance desconocido en ningún otro país. Por eso, es conveniente referirse a los varios aspectos a que puede extenderse la limitación:

a) *Cuantía* (11).

Un límite único, como el propuesto de 500.000 pesetas, sería insatisfactorio, tanto para las víctimas, por ser insuficiente cuando existiesen varias, como para los aseguradores y, en definitiva, para los usuarios, ya que en las futuras condiciones procesales de regulación de la responsabilidad, sería probable, y ésa parece haber sido la intención de los legisladores, que la garantía se llegase a agotar no sólo en casos de muerte o alta incapacidad, sino en los de lesiones, ya que si son ilimitadas las pensiones por este concepto se llegaría en algunos casos a cifras elevadas, contando con el margen de un alto límite relacionado con las posibilidades de duración de cada caso, sin que hubiese posibilidad de defensa contra el abuso, ni fácil recuperación de las pensiones provisionales excesivas que se hubiesen dado a insolventes.

Por eso, conviene un límite múltiple, teniendo en cuenta los siguientes casos:

a') *Por cada persona accidentada.*

Puede ser de 300.000 pesetas, cuantía bastante superior a la media actual, que beneficiaría a las personas más modestas. Esta cifra es inferior a la de la capitalización establecida en el Seguro de Accidentes de Trabajo, pero en la mayor parte de los casos existirían Seguros voluntarios o sociales que los complementasen, como de Montepíos Laborales, Derechos Pasivos de funcionarios, Cajas especiales, etc.

(11) Es conveniente prever, o por lo menos estudiar, la posibilidad de que las garantías varíen anualmente para su adaptación a la situación del momento. Esta variación puede ser

automática en razón a un índice (por ejemplo, el de precios de artículos al por mayor) predeterminado, o bien regular su actualización a través de disposiciones oficiales que anualmente fijen los nuevos límites.

b') *Por daños materiales.*

La de 200.000 pesetas es suficiente, estimando en esta cifra el valor máximo de un vehículo normal de turismo. Pero con esta limitación se han de originar problemas por la innecesaria objetivación de la responsabilidad para los daños materiales.

Esto podría llevar a consecuencias insospechadas. Conviene establecer algún límite que ahora se puede determinar con exactitud. Pero lo más satisfactorio sería un reparto de responsabilidad en relación con la de cada conductor, principio no sólo de equidad, sino de interés público, que se puede dañar como consecuencia de la indiferencia ante la eliminación de una auténtica responsabilidad por los propios actos.

c') *Totales de cada siniestro.*

La cifra apropiada podría ser de 2.000.000 de pesetas, que prevé con amplitud la posibilidad de un siniestro con varias víctimas, pero que, en condiciones normales, no se alcanza por existir límites específicos para cada uno de ellos. Un doble límite de esta naturaleza evita la mayor parte de los conflictos de intereses, cuando el número de víctimas en un siniestro no permite a cada una la indemnización suficiente.

d') *Por transporte de materias inflamables.*

Este es un caso que especialmente justifica la existencia de una responsabilidad objetiva y un cobertura obligatoria del Seguro (12), ya que constituye un hecho necesario en la vida moderna, que crea situación de peligro completamente inesperada a una serie de personas que transitan por la vía pública y origina siniestros de un volumen muy superior a los de los vehículos en condiciones normales, así como una mayor posibilidad de daños materiales.

El límite para los siniestros producidos por transporte de materias inflamables puede ser de 10.000.000 de pesetas, con 2.000.000 de límite para daños materiales, y la misma cuantía señalada anteriormente por

(12) Los artículos 11 y 12 de la Ordenanza suiza sobre la Responsabilidad Civil y Seguro de Automóviles establecen que para efectuar por medio de un vehículo automóvil transporte de materias peligrosas, es nece-

saria una autorización oficial, que será anotada en el permiso de circulación. En tales casos, la garantía del Seguro será, al menos, de 150.000 francos por víctima y 3.000.000 de francos por siniestro.

cada víctima. El vehículo que transporte estas materias debería ser objeto de una tarificación especial por su mayor peligrosidad objetiva y la mayor cuantía del límite.

e') *Vehículos de transporte público de personas.*

Considerando el elevado importe de los daños que pueden producirse, interesa, al igual que en el apartado anterior, establecer un límite de garantía más elevado, que pudiera ser el de 5.000.000 en total, conservando el de 300.000 pesetas por persona, salvo que se estimase que el Seguro Obligatorio de Viajeros haría posible una fórmula distinta en que la responsabilidad no tuviera un carácter tan objetivo.

b) *Lesiones personales.*

Para una regulación satisfactoria, no bastan los anteriores límites en la cuantía, sino que es preciso llegar a regular los diferentes casos de perjuicios que se pueden producir en las lesiones personales para evitar el abuso, no ya de las víctimas, sino a las víctimas. Podría ser adecuado establecer la obligación de satisfacerlos en cuantía ilimitada, siempre que se hiciese bajo la dirección de los servicios médicos del propio asegurador o en los hospitalarios recomendados.

a') *Primeros gastos médicos.*

Como en los primeros gastos lo anterior no sería posible por motivos obvios, aunque quizás las Entidades aseguradoras podrían establecer en los Juzgados relaciones de los médicos que aceptasen para estas situaciones, convendría señalar, del mismo modo que hace la "Road Traffic Act. 1960" inglesa, límites que podrían ser de 10.000 pesetas cuando haya internamiento hospitalario y 1.000 pesetas sin él, equivalente a los de la Ley inglesa y suficientes en nuestro país, siempre que se refieran a gastos satisfechos y justificados y no representen una compensación inicial automática por accidente.

b') *Asistencia médica posterior.*

En este caso, el límite para cuando el asegurado no desee utilizar los servicios de la Entidad aseguradora, podría ser de 20.000 pesetas, pudiendo quizás fijarse una indemnización diaria máxima de hospitalización que también se aplicase cuando el accidentado quisiese tener

una asistencia médica diferente a la propuesta por la Entidad aseguradora. Sería muy importante llegar en este aspecto a una reglamentación precisa que evite cualquier género de abuso y defienda tanto los intereses de las víctimas como los de los usuarios que han de soportar el coste total de la responsabilidad.

Esto resulta de gran importancia para el futuro del Seguro y no reduce la reparación satisfactoria para las víctimas, pues, por su propio interés y por experiencia profesional, las Entidades aseguradoras conocen y utilizan los más apropiados especialistas en traumatología, evitando gran número de incapacidades y lesiones permanentes, mejor que personas de medios económicos suficientes, que cuando tienen un accidente, hecho insólito en su vida normal, no eligen adecuadamente el médico especialista.

En cambio, es completamente inapropiada la creación sugerida en la Ley, y comentada en algunas declaraciones de los legisladores, de una red de asistencia hospitalaria que constituiría una nueva e innecesaria duplicidad de servicios médicos, y sería de tan poca utilidad como fue la que en su momento creó la Comisaría del Seguro Obligatorio de Viajeros.

c') *Indemnización temporal.*

En este caso, convendría fijar un límite independiente de las indemnizaciones. Este límite no debería ser muy alto ni tampoco uniforme, sino de diferente cuantía, según circunstancias objetivas de las víctimas en general y moderada para niños y personas ancianas no activas laboralmente. Esta limitación no perjudica a los accidentados, ya que en la casi totalidad de los casos los lesionados están incluidos en otras instituciones de previsión, privadas o sociales, o pertenecen a profesiones en que los ingresos no disminuyen por la mera incapacidad temporal o viven dependiendo de un cabeza de familia.

2. *Concurrencia de responsables y aseguradores en un siniestro.*

Uno de los más graves problemas que se han de presentar en la regulación del Seguro Obligatorio es la concurrencia de prestaciones o indemnizaciones establecidas con las que existan en otra clase de Seguros e instituciones de previsión social. La Ley ha partido del supuesto erróneo de la absoluta improtección de todas las personas que tienen un accidente de automóvil. Sin analizar todos los problemas

que esto plantea, que afectan al ámbito de la responsabilidad, se señalan los casos más probables de concurrencia de indemnizaciones a las que pueda tener derecho el accidentado:

a) *Seguro Obligatorio de Viajeros.*

Desde el momento en que se llega a una completa objetivación de la responsabilidad, existe poca diferencia entre un Seguro de Accidentes por hecho de tráfico y un Seguro de Responsabilidad por hecho de tráfico. De este modo, la naturaleza jurídica de la prestación del Seguro Obligatorio de Viajeros sería muy similar al Seguro Obligatorio de Automóviles. Por lo tanto, es preciso señalar si el derecho a estas indemnizaciones ha de ser concurrente en los lesionados en un medio público de transporte, o si ha de prevalecer una de las dos; y en caso de que sea el Seguro Obligatorio de Viajeros, cuándo surgirá la responsabilidad civil específica del transportista de viajeros, frente a éstos, y cuál ha de ser su cuantía.

Hasta ahora era claro que uno constituía un Seguro Individual pagado por el propio usuario del vehículo de transporte, y otro una responsabilidad del transportista. En el futuro, esta situación jurídica se alterará, y es preciso adoptar una resolución que evite una inútil dualidad y un fuerte incremento en el coste de explotación del transporte público.

b) *Seguro de Accidentes de Trabajo.*

En este caso pueden plantearse dos posiciones diferentes:

α') Concurrencia del derecho a indemnización de una víctima contra el propietario del vehículo que al mismo tiempo es su patrono. Hasta ahora estos casos quedaban eliminados del Seguro de Responsabilidad Civil y de la acción civil de responsabilidad e incluidos de modo exclusivo en el Seguro de Accidentes de Trabajo. En el artículo 41 de la Ley se establece que la única excepción del Seguro es para situaciones diferentes a ésta, con lo que quedan dentro de él las lesiones a empleados y dependientes del propietario o del conductor. En estos casos, se plantea una clara doble responsabilidad que es necesario resaltar y resolver, debiendo mantener la cobertura de Accidentes de Trabajo.

b') Para las víctimas que tengan derecho a la prestación de un patrono diferente al propietario del vehículo, también se pueden presentar dos casos:

1. Los llamados riesgos "in itinere". Como estos riesgos son en la mayor parte de circulación, la duplicidad debería evitarse eliminando del Seguro de Accidentes de Trabajo el riesgo "in itinere", ajeno a su propia e intrínseca naturaleza, y que queda excluido del mismo en la mayor parte de las legislaciones vigentes en otros países. Desde el momento en que toda persona está amparada por otra clase de Seguro para los accidentes de tráfico, falta la necesidad social que justifica el riesgo "in itinere", aunque podría subsistir para algunos casos diferentes, si no es que resulta preferible incorporarlos a la cobertura del Seguro de Enfermedad y Montepíos Laborales.

2. Accidentes producidos a personas en acto de trabajo y no en camino de él. En estos casos debería darse preferencia al Seguro de Accidentes de Trabajo y establecer normas claras para solucionario, evitando incidencias y litigios y aplicando el sistema citado en primer lugar para la concurrencia de accidentes de trabajo y responsabilidad automovilista de un mismo propietario.

c) *Seguro de Enfermedad.*

La mayor parte de las personas amparadas por el Seguro de Responsabilidad del Automóvil tienen algún grado de cobertura del Seguro Obligatorio de Enfermedad. En estos casos la asistencia médica debe prestarse por los aseguradores de la Responsabilidad y las prestaciones de incapacidad temporal por el Seguro de Enfermedad.

d) *Prestaciones en caso de fallecimiento o incapacidad permanente.*

Tanto Montepíos Laborales como Derechos Pasivos de los funcionarios y Mutualidades complemento de los mismos. Estas prestaciones deberían ser compatibles con las de Responsabilidad automovilística, pero teniendo derecho las Entidades aseguradoras a exigir que se aportasen a los procedimientos derivados del Seguro Obligatorio certificados de las prestaciones a que tengan derecho las víctimas o sus derechohabientes por su situación laboral o de empleo, con objeto de dar al Juez conocimiento de la situación real de las víctimas a efectos de la cuantía de las indemnizaciones que acuerde conceder.

3. *Vehículos sujetos a Seguro Obligatorio.*

La delimitación exacta de los vehículos cuyos propietarios tengan que cumplir el requisito de asegurarse contra la responsabilidad civil es uno de los aspectos más importantes de la futura regulación del Seguro Obligatorio.

Dentro del artículo 40 de la Ley, cabría señalar tres criterios genéricos sobre los vehículos que deben asegurarse:

1. Todos los vehículos a motor, con independencia de que circulen o no, por su mera existencia física en el territorio nacional. Este parece el criterio del primer párrafo del artículo 40, que dice: "Todo propietario de vehículo a motor estará obligado a suscribir una póliza de seguros".

2. Los vehículos que, además de ser a motor, tengan posibilidad, por su propio destino y naturaleza, de salir a la vía pública, eliminando aquellos en que no se da esta circunstancia, criterio que probablemente debería haber prevalecido, pero difícilmente compatible con la letra del artículo.

3. Los vehículos que, además de ser a motor, circulen efectivamente por las vías públicas; es el sentido del último párrafo del artículo 40, que dice: "Los vehículos no asegurados en la forma establecida no podrán circular por el territorio nacional". Esta redacción no deja claro si pueden excluirse los vehículos que circulan por cualquier finca o predio privado, o solamente se refiere a los que transitan por las vías públicas, que parece la solución más adecuada, por coincidir con lo señalado en el artículo 1.º de la Ley.

La redacción de la Ley en sus artículos 1.º, 39 y 40 comprende a todos los vehículos a motor, sin ninguna clase de excepción. Esto parece más defecto de técnica legislativa que intención premeditada de llevar su contenido y, en concreto, la obligación del Seguro a la extraordinaria gama de objetos autopropulsados, desde ferrocarriles a aviones, pasando por lanchas a motor y otros vehículos varios. Pero las leyes se aplican por lo que dicen, y no por lo que han querido decir quienes las han redactado. En alguno de los vehículos que más adelante se analizan, se debía de haber llegado a la aplicación de la nueva responsabilidad, si ello se juzgaba procedente, sin necesidad de completarlo con un Seguro Obligatorio, ya que en la mayor parte de los casos es reducida la peligrosidad respecto a terceros y la posibilidad

de víctimas ajenas al propio vehículo, y, en cambio, son propiedad de empresas importantes que no ofrecen riesgo de insolvencia.

En todo caso, es interesante el análisis de aquellos supuestos que no pueden ser considerados normales, para que sean objeto de un tratamiento especial en la regulación del Seguro Obligatorio, de acuerdo con los criterios seguidos en la mayor parte de los países que han abordado específicamente este problema de la responsabilidad circulatoria (13).

A) VEHÍCULOS SIN CONSIDERACIÓN GENERAL DE AUTOMÓVILES

En todos estos casos, la impresión normal es que la Ley no se debería aplicar por limitarse a la responsabilidad de vehículos que circulen por vías de tráfico o terrestres, como carreteras. Pero no es esto lo que se deduce de la interpretación literal de la Ley, ni lo que debe regir, por lo tanto, mientras ello no se aclare o interprete de modo adecuado.

Al señalarse carreteras y "otras vías públicas", parece indudable que esto puede afectar a los ferrocarriles y con total seguridad a los tranvías, incluso no sólo los de carácter público, sino algunos privados de empresas mineras y siderúrgicas (14). De aplicarse la Ley a estos vehículos, se plantea con especial importancia el conflicto del ordenamiento de la responsabilidad con lo establecido en la Ley de Accidentes de Trabajo, ya que un número importante de accidentes afecta a personas empleadas en los vehículos o en las empresas que los explotan. Por otra parte, también se produce duplicidad de cobertura por el Seguro Obligatorio de Viajeros. Un aspecto específico que ha de determinarse es si los accidentes producidos por vagones quedan incluidos en la Ley, no sólo cuando estén circulando, formando una unidad con un vehículo propulsor, sino cuando produzcan un accidente por sí solos.

(13) A este respecto, citamos como ejemplo las ya mencionadas "Ordenanza suiza sobre la Responsabilidad Civil y el Seguro de circulación *routièrre*", de 20-11-59, y la Ley francesa sobre el Seguro de Responsabilidad Civil Obligatoria en materia de circulación de vehículos *terrestres* a motor, de 27-2-58, en la que, además,

de modo expreso, se excluyen los ferrocarriles y tranvías.

(14) Por lo menos, en cuanto a la extensión de la responsabilidad y el seguro, ya que los artículos 39 y 40 aluden a todos los vehículos a motor que circulen por el territorio nacional, sin indicar excepción alguna.

B) VEHÍCULOS A MOTOR NO DESTINADOS AL TRÁFICO

Se analiza a continuación una clase de vehículos cuya inclusión en el Seguro habría de estudiarse específicamente, dando, en su caso, normas concretas, ya que su destino no es "circular públicamente", aunque eventualmente puedan hacerlo.

a) *Carretillas mecánicas.*

Principalmente se destinan al uso interior en empresas, y accidentalmente salen a la vía pública o a lugares, como andenes de estaciones, que presentan posibilidad de accidentes con daños a terceros.

En todo caso, sería necesario asegurarlos para los supuestos en que, eventualmente, transitasen por calles o carreteras, o estudiar alguna fórmula concreta que evitase el problema que se produciría por la falta de exigencia del permiso especial para conducirlo u otros requisitos semejantes.

b) *Grúas pesadas autopropulsadas.*

Aparte de la posible responsabilidad en la circulación ocasional de estos vehículos, se hace necesario determinar si los daños que puedan producir, no por la circulación, sino como consecuencia de su naturaleza, estarán incluidos en el Seguro Obligatorio; naturalmente, necesitarían condiciones especiales para ello.

c) *Maquinaria de Obras Públicas.*

En estos casos puede haber una mayor posibilidad de coincidencia de esos trabajos con la circulación por carretera durante la reparación y obras de ampliación o desviaciones.

C) CARROS DE INVÁLIDOS CON MOTOR

Constituye éste un caso especial, al que se da tratamiento en diversas legislaciones, como la inglesa que lo excluye, por la concurrencia

de las circunstancias de desgracia de las personas que los conducen, aconseja limitar en lo posible los gravámenes que pesan sobre los vehículos, pero se debe tener en cuenta la peligrosidad que su limitada velocidad puede crear para terceros en las vías públicas, especialmente para otros vehículos a motor.

D) BICICLETAS A MOTOR

Los velomotores están claramente incluidos en este Seguro, pero las bicicletas que tienen incorporado un motor, en realidad no sustancial a la misma, constituyen un caso que se deberá regular expresamente.

E) REMOLQUES

Necesitarán también una regulación especial, dado el aumento de riesgo que implican sobre el vehículo remolcador. Actualmente, la tarifa española establece sobreprimas según se trate de grandes o pequeños remolques. Un caso especial sería del remolque aislado, aparcado en la vía pública.

4. Estructura de la póliza.

La póliza es el instrumento para determinar las relaciones contractuales entre asegurado y asegurador. En un seguro obligatorio es grande la ordenación legal y reglamentaria, pero la mayor parte de sus preceptos deben ser incluidos en las pólizas, único sistema práctico de que lleguen a conocimiento de sus tenedores.

Cuando la nueva Ley entre en vigor, será preciso modificar todas las pólizas existentes de Responsabilidad Civil de vehículos, preparadas para supuestos legales diferentes de los futuros, tanto por la obligatoriedad del seguro como por la nueva ordenación de la responsabilidad civil (15).

La mecánica del Seguro Obligatorio afecta a la póliza en cuanto a la obligación del pago de recibos por los asegurados, continuidad de la cobertura, facultades de rescisión, certificado de Seguro, acciones

(15) Esta renovación simultánea de todos los contratos en una fecha determinada podría ser aprovechada, por una parte, para la simplificación de los conceptos del recibo de prima en

este seguro, muy útil para reducir el coste de administración, y, por otra, para exigir una póliza que defienda realmente los intereses de los asegurados por la claridad con que expon-

del asegurador contra el asegurado por diversos conceptos, jurisdicción del contrato, etc., algunos de cuyos aspectos se estudian en otra parte de este artículo.

Tiene especial interés determinar si la póliza del Seguro Obligatorio debe ser autónoma e independiente de cualquier otra cobertura relacionada con el vehículo, o puede combinarse con las restantes dentro de una sola póliza, como se hace hasta ahora en España y prácticamente en todo el mundo.

La póliza autónoma es fácil de regular con carácter uniforme, aunque no se llegue a hacerlo en su texto íntegro, de modo semejante a lo que en cierto modo rige para las pólizas de Seguro de Accidentes de Trabajo. Pero tiene grave desventaja administrativa al implicar duplicidad de manejo y tramitación en su emisión y renovación o pago de recibos, que no sólo afecta a las Entidades aseguradoras y al agente intermediario u oficina de cobro, sino al propio asegurado. La póliza combinada es más cómoda y reduce el coste de administración, pero exige el pago de primas con las mismas normas de la cobertura obligatoria que no permitirían la tolerancia del retraso del pago de recibos que existan en el mercado, derivado en parte de la prohibición de fraccionamiento contraria a las necesidades del público (16).

Lo más satisfactorio sería regular las normas específicas por que se debe regir la cobertura obligatoria, permitiendo incorporar volunta-

ga exclusiones y limitaciones, permita la rescisión sin penalidades y elimine la jurisdicción o competencia centralizada en la sede de la Entidad aseguradora, normal en el Seguro español. Por su interés, se transcriben preceptos que, a este efecto, se proponía en un proyecto de ley de contrato de seguros, preparado en 1951 por don Ernesto Caballero y el firmante de este artículo, y que obtuvo el premio Marín-Lázaro de aquel año, sin haber llegado a publicarse: Artículo 57, párrafo 2.º. "De un modo especial se hará resaltar del resto del condicionado y en los debidos caracteres de imprenta. 1.º Los artículos en que figuren exclusiones a la cobertura y naturaleza de los mismos. 2.º Los artículos en los que figuren obligaciones del asegurado en caso de sini-

tro, cuyo incumplimiento puede perjudicar sus derechos". Artículo 94. "Será competente para conocer de las cuestiones que se susciten como consecuencia del Contrato de seguro, el Tribunal o Juzgado correspondiente al domicilio de la Agencia o Sucursal de la empresa donde se perfeccionó el contrato, o del lugar donde se hayan situado los bienes asegurados.

(16) Esta prohibición está inspirada en el principio de unidad de la prima anual. A reserva de los problemas que un período reducido puede crear por la existencia de certificados de seguro indisputable frente a terceros, no hay razón técnica ni jurídica que impida los fraccionamientos de prima, principalmente en los seguros de coste elevado, e incluso la utilización de períodos renovables inferiores al año.

riamente otras coberturas normales en el Seguro de Automóviles, cuyos efectos dependerían en todo caso de la principal y cuyo importe sería cobrado en un solo recibo.

Esto favorecería a los aseguradores, al exigir mayor rigidez en el cumplimiento de plazos, pago de recibos, suspensión de efecto, etc. Sólo sería inconveniente para el público si no hubiese posibilidad de fraccionamiento.

La indisputabilidad frente a terceros de este Seguro exige una organización administrativa muy eficiente y ha de producir dificultades de adaptación a las Entidades aseguradoras, pero ese servicio y adaptación a necesidades generales es la mejor justificación de la iniciativa privada en una actividad de esta naturaleza.

Es interesante señalar la influencia de la nueva ordenación en las coberturas complementarias de la póliza de automóviles, que tendrían que ser modificadas, porque también en ellas repercutiría la nueva Ley y Seguro Obligatorio.

El *Seguro de Daños* perderá en gran parte su importancia si la extensión de la responsabilidad civil cubre casi todos los daños causados en una vía pública por el asegurado del vehículo contrario (17).

Con la máxima interpretación de la presente Ley, se llegaría a reducir de modo importante el interés por el Seguro de Daños en los automóviles, ya que la experiencia demuestra que en una gran parte de los casos tiene intervención un tercer coche, que prácticamente

(17) A este efecto, se ha hecho un estudio de 1.300 siniestros correlativos de la Mutualidad MAPFRE en la provincia de Madrid, en que se han

satisfecho indemnizaciones por daños propios, indicándose a continuación los resultados:

	Número expdtes.	% por expdtes.	Importe	% por importe	Coste me- dio p/átre.
Colisión c/vehículo identificado.	836	64	1.093.183	46	1.307
Colisión c/vehículo no identificado	203	15	183.066	9	901
Daños o colisión c/cuerpos fijos	261	21	1.059.304	45	4.058

Si esta muestra estadística fuera representativa de la realidad de esta clase de siniestros, el seguro de daños habría perdido casi un 50 por 100 de

interés y, aun reduciendo las primas, se vería bastante afectada su contratación.

siempre estaría obligado a pagar la totalidad de la cobertura propia de daños materiales (18).

La *cobertura de ocupantes de vehículo*, hoy existente en algunas Entidades, desaparecerá, si bien quedará la de accidentes personales del propio conductor o propietario, que, en realidad, supondría también haber incluido dentro del Seguro Obligatorio con un criterio no muy diferente al seguido para las personas de la familia.

La *cobertura de fianzas* debe desaparecer totalmente, ya que el aval que subsiste debería darse por los aseguradores de modo automático y complementario a la responsabilidad civil de la póliza por la misma cuantía que ésta. A este efecto, convendría que se llegase a prescindir totalmente de un aval formalista, bastando la presentación del certificado de Seguro en vigor, lo que sería especialmente útil para los extranjeros que visiten España provistos de una "Carta Verde".

En cambio, puede surgir una cobertura nueva, y es la de la *Responsabilidad* que exceda del límite asegurado obligatoriamente (19). Si los límites que se establecen están dentro de la línea señalada en este artículo, pueden existir personas que los crean insuficientes para los perjuicios sufridos y accionen por el procedimiento ordinario, aprovechando la objetivación de la Ley. Esto no afectará mucho a propietarios de pequeños vehículos y medios personales, protegidos de

(18) Hay algunos países en que el Seguro de Daños se contrata casi exclusivamente para lo que se llama "tercer-collision", o sea, para los daños producidos cuando se tiene una colisión con un vehículo *reconocido*. Precisamente, para todos aquellos casos en que, con una interpretación máxima de la Ley, quedarían por ella amparados, aunque queda un margen para el Seguro de Daños en cuanto a los producidos sin intervención de vehículo contrario o por vehículos desconocidos, ya que el Fondo de Garantía sólo existe para lesiones personales.

(19) Reproducimos algunos puntos del artículo titulado "La Responsabilidad Civil de Automóviles: su naturaleza jurídica y posibilidades de Seguro Obligatorio", aparecido en la Revista BANCA Y SEGUROS en el pri-

mer trimestre de 1962, y del que es autor Francisco José de Saralegui.

"La responsabilidad Civil tendrá límites mínimos que se propondrán por el Sindicato Nacional del Seguro al Ministerio de Hacienda, quien podrá aprobarlos con carácter general y obligatorio.

En Francia, la Ley de 27-2-58 y el Decreto de 7-1-59 establecen que el Seguro deberá estar, al menos, suscrito por una suma de 50.000.000 de francos por vehículo y siniestro. Y para los vehículos de categoría C, D y E, del Código de Circulación, el Seguro deberá suscribirse sin limitación alguna.

En Alemania, Austria, Bélgica y Sarre, la legislación distingue entre daños corporales y daños materiales, siendo normalmente bastante mayor la garantía mínima obligatoria para

reclamaciones excesivas por su propia insolvencia, pero sí a personas con patrimonio importante y hasta el simple propietario de un camión de medio tonelaje.

El análisis y estudio de esta cobertura deberá ser abordado inmediatamente por los aseguradores si quieren prestar un servicio satisfactorio a sus clientes. Es conveniente que la cobertura se independice de la obligatoria, fijando su importe por un exceso del límite legal. Esto facilitaría una escala móvil de garantías obligatorias muy conveniente para su adaptación a las variantes circunstancias económicas del país.

5. *Prueba del Seguro frente a terceros.*

Este Seguro está orientado fundamentalmente a la protección de terceros, que son sus "beneficiarios", ya que, con la nueva Ley, su naturaleza jurídica es intermedia entre un verdadero Seguro de Responsabilidad Patrimonial y un Seguro de daños materiales y lesiones satisfechos por un contratante como obligación impuesta por el hecho de autorizarle a circular.

Esto exige un documento que, con independencia de la póliza o contrato en que se regulen las relaciones entre "contratante" y asegurador, establezca de modo indisputable el cumplimiento de la obligación del Seguro, del que nace una acción directa de esos "beneficiarios" contra la Entidad aseguradora.

Para la determinación del cumplimiento de esta obligación de asegurar, existen tres sistemas: el de Certificado, el de Declaración, ambos documentos independientes de la póliza, y el de la utilización a este efecto de la propia póliza.

los primeros. Igualmente, en algunos Estados de la Unión.

En Dinamarca y Luxemburgo, las garantías mínimas se calculan sobre la base de la categoría del vehículo (camión, autocar, turismo...).

En Suecia, Marruecos, Suiza, el sistema es ecléctico, considerándose al

mismo tiempo la diferencia entre daños corporales y materiales y la categoría de los vehículos asegurados.

En cuanto a España, sería conveniente examinar, antes de proponer una medida concreta —la estructura automovilística del país— y las estadísticas de accidentes, sus causas y su coste total."

A) CERTIFICADO DE SEGURO

Existe en Inglaterra y Francia, consistiendo en que todo poseedor de un vehículo lleve un Certificado emitido por una Entidad aseguradora que demuestre el vigor de una póliza de seguro, contra la que puede accionarse con motivo de cualquier accidente de circulación, y cuya presentación puede exigirse en un Tribunal o por la Policía, evitando a ésta la tarea de interpretar las condiciones de la póliza y su situación.

Este Certificado es independiente de la póliza, aun cuando nace de la misma y puede llegar a tener una autonomía propia respecto a cualquier otra obligación o requisito que las leyes de tráfico impongan a un propietario de vehículo; por otro lado, tiene, a todos los efectos, un carácter similar al del permiso de conducir, constituyendo un verdadero complemento de la documentación del coche.

Este es el sistema más satisfactorio y que más se adapta a la situación de nuestro país, aun cuando origine un trabajo administrativo complementario a las Entidades de Seguro, ya que a la emisión de la póliza se añadirá la de este Certificado, aunque es aquélla de fácil mecanización. Este sistema demuestra, frente a terceros, la existencia de Seguro sin poner a las Entidades aseguradoras en situación dudosa respecto a los riesgos a que están sometidos.

El Certificado debe tener forzosamente los datos correspondientes al vehículo y las fechas de comienzo y finalización de su vigencia, si bien se suele incluir una prórroga automática de treinta días al finalizar el efecto estipulado.

Este hecho de la prórroga es paralelo al plazo de gracia generalmente concedido para el pago de la prima. Esta prórroga puede dar lugar a duplicidad de Seguro si un asegurador, que ha dejado de cubrir su obligación con la Compañía y no ha satisfecho la prima, contrata el seguro con otra Compañía, de modo que durante un periodo estén ambos en vigor.

Por este motivo, es conveniente que el asegurador conserve una acción para repetir contra el asegurado el importe de las cantidades que tenga que satisfacer a un tercero, ya que así nunca incurre éste en la tentación de permitir que pague el siniestro al antiguo asegurador.

Aparte de otras consecuencias, el sistema de Certificado es el más útil para el tráfico internacional, porque se utiliza en la llamada "Carta Verde", circunstancia a tener en cuenta cuando hay que prever una

gran intensificación del intercambio turístico europeo, en unas condiciones cada vez más liberales (20).

B) DECLARACIÓN DE SEGURO

Este sistema, seguido en Suiza y Alemania, consiste en que las Entidades aseguradoras tienen que comunicar a los Organismos encargados de la emisión del permiso de circulación la existencia de Seguro de Responsabilidad, sin el cual no se emitirá dicho permiso.

Esta declaración de las Compañías tiene un carácter indefinido, no cesando su efecto hasta treinta días después de la comunicación del cese del Seguro; pasado dicho plazo, el Organismo procederá a retirar el permiso de circulación (que es diferente al permiso de conducir) si no se ha recibido declaración de seguro de otra Entidad.

Este sistema es más complicado y se presta a error en su administración, no solventando ningún problema fundamental, y el caso que resuelve de la duplicidad de seguro no compensa las molestias que origina. Además, en caso de extravío de alguna de las comunicaciones, puede dar lugar a otros problemas y litigios (21).

C) PRESENTACIÓN DE PÓLIZA Y RECIBO EN VIGOR

Este sistema es el menos perfecto y crea dificultades y dudas a los Tribunales, teniendo el riesgo para las Aseguradoras de que exige la interpretación de sus estipulaciones. Es el adoptado en España en el

(20) En todo caso, es lógico suponer que cuando, por la razón que fuere, el contrato de Seguro se rescinde, el asegurado titular del Certificado correspondiente se verá obligado a devolverlo a la Entidad aseguradora que lo expidió.

(21) El sistema que se implanta no deberá representar una complicación en la tramitación administrativa de los documentos necesarios para la circulación legal de un vehículo. Actualmente, en España y respecto a un turismo de uso particular (de los llamados de segunda categoría A) la ob-

tención de dicho documento puede practicarse diligentemente. Tales documentos son: el permiso de circulación, o "cartón" expedido por la Jefatura Provincial de Tráfico en el mismo día de su solicitud y la Cédula de Identificación fiscal, emitida por la Delegación Provincial de Hacienda correspondiente, dentro de los quince o veinte días siguientes a su solicitud; además, un volante que la citada Delegación Provincial emite, permite la circulación legal durante el periodo interino. Lo mismo cabe decir respecto al Censo de Recursa Militar.

Seguro de Accidentes de Trabajo que, a estos efectos, presenta gran diferencia con el de Automóviles.

Solamente sería satisfactorio si se llegara a una gran perfección en la mecánica de emisión de pólizas, transformando a éstas y a los recibos de renovación en verdaderos Certificados de Seguro.

6. *Seguro de extranjeros.*

Uno de los puntos que debe preverse en la ordenación futura es la fórmula para que los extranjeros estén asegurados en el momento de su entrada en España, con arreglo a las circunstancias que se exigirán.

Naturalmente, esto puede efectuarse a través de la Carta Verde, pero también, si el extranjero no está asegurado o su seguro no es válido, se le puede exigir un Seguro Fronterizo válido por un tiempo determinado, de modo semejante a como se hace en los países europeos que tienen establecido el seguro obligatorio.

Aparentemente, sólo existe el problema en cuanto a Portugal y aquellos vehículos procedentes de Gibraltar que necesitan tener formalizado actualmente su seguro. El problema que surge aquí puede ser la organización de la competencia en la emisión de esos "Seguros Fronterizos". Quizás la fórmula más adecuada sea que este tipo de seguro sea administrado por el Fondo de Garantía, repartiendo las primas entre las Entidades aseguradoras que participen en las cargas del mismo.

7. *Assigned Risks o Riesgos Deficitarios.*

Un problema que se plantea donde existe la conveniencia de un seguro obligatorio es la existencia de algunos riesgos que por sus condiciones objetivas o subjetivas tienen el carácter de deficitarios y son rechazados por las Entidades aseguradoras.

La fórmula de que cada Entidad aseguradora tiene obligación de aceptar todos los riesgos que se propongan es contraria al principio de la libre competencia y responsabilidad de las Entidades por sus resultados. Por ese motivo, hay que arbitrar un principio diferente que, protegiendo los intereses de los usuarios de vehículos, permita la libre decisión de los aseguradores. A este efecto, se han adoptado diferentes sistemas que podemos resumir entre los siguientes:

1. La Oficina Francesa de Tarificación, cuya misión es la de fijar las primas de los riesgos rechazados por los aseguradores, que éstos deben aceptar bajo pérdida de la autorización para trabajar en el Ramo.

No obstante, por su interés, debe hacerse constar que, según informes particulares, la actividad de la Oficina Francesa de Tarificación en la cuestión relativa a fijación de primas para riesgos realizados por los aseguradores es muy reducida (dos o tres consultas mensuales).

2. El sistema de "pools" de todos los aseguradores del país o que operen en una zona, por el cual se nombra a uno o varios administradores de esos seguros y sus resultados se reparten entre todos ellos. Esto, en definitiva, significa un reparto de las pérdidas de estos seguros en proporción a las primas de cada asegurador.

3. El tercer sistema es el establecimiento de un turno de rotación entre los aseguradores de un país o de una zona, por el cual los riesgos deficitarios se van pasando a cada uno. Este sistema, en principio, parece que tiene inconveniente, pero, en realidad, presenta ventajas, porque el asegurador con un interés directo acaba logrando un mejoramiento del riesgo (22).

Estos dos últimos sistemas se utilizan en Estados Unidos, en que las leyes de varios Estados dedican especial atención a este problema.

VI. PRIMAS Y TARIFAS

En todo Seguro Obligatorio se plantea de un modo agudo el problema de las tarifas, ya que el público a quien se impone la obligatoriedad del pago de una prima es especialmente sensible al importe de ésta, que deja de ser materia meramente privada para convertirse en algo público y, demasiadas veces, político. Por ello, al prepararse la implantación del Seguro Obligatorio de Automóviles, con una Ley que tanto agrava la responsabilidad, hay que abordar lo relativo a la formación de tarifas, cuyo importe tenderá a elevarse inicialmente (23) y más

(22) En la disposición a este efecto del Estado de Nueva York, se favorece a las entidades que "mejoren" los riesgos deficitarios y los incorporen a su propia cartera en condiciones normales.

(23) Como en personas no técnicas en el Seguro se ha extendido la creencia de que la obligatoriedad abaratará el coste del mismo, puede tomarse como ejemplo de lo que aca-

bará ocurriendo la situación en Francia (con obligatoriedad de Seguro y una responsabilidad menos objetiva de la que establece la nueva regulación española), en donde un Renault-Ondine, destinado a uso particular, que en España devenga una prima de 2.050 pesetas por una cobertura de Responsabilidad Civil ilimitada, paga allí de 4.500 a 8.500 pesetas. Para acudir a una comparación más real

aún en el futuro, con independencia de la repercusión por desvalorización del dinero.

Los aseguradores son quienes han de mantener el equilibrio, evitando tanto unas tarifas insuficientes que pongan en peligro su existencia y la normalidad de la institución, así como las quejas del público, obligado a satisfacer cantidades excesivas que restrinjan el natural deseo de utilización de un vehículo propio.

A) PREPARACIÓN

En este aspecto, se presentan inicialmente dos alternativas: preparación por Organismos estatales y preparación por Organismos colectivos sindicales.

La estatal ofrece el grave peligro de que quienes en ella más influyen no han de soportar las consecuencias graves de sus errores y, en cambio, pueden estar sujetos a una presión política que tienda de modo indiscriminado a mantenerla en un importe insuficiente, despreocupándose de la equidad distributiva.

La fórmula de prepararlas sindicalmente, si se lleva a efecto sin ninguna intervención estatal, puede dar lugar a una actuación monopolística que elimine la concurrencia para favorecer a las Empresas aseguradoras, en contra del interés general, que si es criticable en cualquier clase de seguro, lo es mucho más en uno de los caracteres y obligatoriedad de éste.

Las dos fórmulas anteriores tienen, además, la desventaja de que llevan consigo una rigidez en la estructura de las tarifas que en un

que la del cambio de moneda, puede decirse que mientras un "Ondine" tiene hoy en España una prima que equivale al 2 por 100 de su valor en fábrica, en Francia satisface del 5,70 al 10,60 por 100. Debe añadirse que los resultados del Seguro de Responsabilidad Civil en Francia son francamente deficitarios.

Algo parecido ocurre en Suiza, donde el coste mínimo del Seguro de Responsabilidad Civil ilimitada para un "Ondine" es de 5.412 pesetas, lo cual representa un 5,38 por 100 del precio del valor del vehículo.

En Norteamérica, teniendo en cuenta que las tarifas son más complejas que en Europa y distintos los vehículos, puede decirse, sin embargo, que un turismo "Chevrolet Sedan" (equivalente, en cierto modo, en categoría al "Ondine" europeo), conducido por una persona de profesión normal y edad adulta, satisface por el Seguro de Responsabilidad Civil ilimitada, según su situación geográfica, de 5.000 a 14.500 pesetas de prima, lo que representa de un 3,26 por 100 a un 9,38 por 100 del precio del vehículo.

tipo de seguro como el de Automóviles da lugar a desigualdades entre los asegurados, de modo que la insuficiencia de las primas para algunos se compensa con el exceso para otros. Aunque esto se trate de corregir inicialmente, es inevitable porque se irán produciendo nuevas situaciones que cambien la estructura de los riesgos y alteraciones a la equidad antes obtenida, tendiéndose a soluciones colectivamente suficientes, pero injustas en cuanto a su distribución interna.

Para evitar esto, la mejor solución es la de la libertad de tarifas, no absoluta, en la que cada Empresa pueda aplicar a cada caso la prima que desee, sino con la exigencia de presentación de tarifas a la Dirección General de Seguros y obligación de someterse a lo aprobado, en fórmula semejante a la que teóricamente existe hoy en el Seguro español, pero que, para una eficacia práctica, exigiría que la Dirección General de Seguros tuviera un órgano adecuado para analizar y juzgar las tarifas que se presenten y la información estadística a ella acompañada.

Como este sistema requerirá amplia base estadística y la mayor parte de las Entidades no están en condiciones de suministrarla, el Sindicato debe crear un órgano tarificador que prepare, con los datos de Empresas que a él se adhieran, tarifas que se sometan a la Dirección General de Seguros y sean aprobadas para los adheridos a ese grupo, dejando en libertad a Entidades que posean organización estadística propia para que presenten sus tarifas o constituyan grupos independientes de tarificación.

Esta es la fórmula más satisfactoria para el público y para los aseguradores responsables, ya que en ella se permite el juego de la libre concurrencia, que siempre favorece al consumidor o usuario, sin poner al asegurador en trance de sujetarse a tarifas insuficientes, ni a la Dirección General de Seguros a prescindir de la intervención estatal en una actividad que representa un verdadero servicio público, como el del Seguro Obligatorio del Automóvil. Además, es la que en el futuro ha de prevalecer por las obligaciones que a España ha de imponer su ingreso en el Mercado Común, en que está prevista la libertad de tarifas y de establecimiento. Su inconveniente principal nace de las dificultades de implantación inicial del seguro, en que nadie tendrá experiencia y conviene una acción conjunta uniforme, que en el futuro pueda ir modificándose con arreglo al sistema indicado.

B) EQUIDAD

Si en todos los Ramos es problema fundamental la equidad de las primas que se cobran a los asegurados, adquiere especial importancia en el Seguro de Automóviles, donde las primas llegan a tener importancia grande para el patrimonio de cada asegurado y los riesgos son muy diferentes por una serie de circunstancias subjetivas que hacen que unas tarifas no bien calculadas exijan a determinados asegurados menos o más del coste "teórico-técnico" de su riesgo.

Las primas aplicadas a cada asegurado, que constituyen el coste del Seguro, se componen de dos factores: coste de administración y coste técnico de siniestros.

Prescindiendo del problema del coeficiente adecuado de coste de administración, que se puede repartir de modo casi uniforme en toda clase de contratos, en proporción al importe de las primas, queda lograr, a través de un sistema de tarifas lo más perfecto posible, que cada contrato individual tenga una prima que se aproxime al precio real técnico del riesgo que asegura.

Teóricamente, si hubiera posibilidad de medición estadística perfecta, se podría atribuir a cada asegurado una prima justa que, al depender de factores que varían con el tiempo, sería diferente en cada momento. En la práctica, es preciso utilizar sistemas de tarificación basados en la agrupación de casos semejantes.

Antes de iniciar el examen de los aspectos técnicos de la confección de una tarifa, es interesante señalar como meta ideal la prima individualizada para cada conductor.

En la medida del riesgo, influyen las características técnicas de los vehículos, el destino y la zona de utilización, pero más directamente las condiciones físicas y anímicas de la persona que conduce, como lo demuestra la reiteración de siniestros de un mismo conductor o la inexistencia de siniestros en otros.

En este aspecto, conviene referirse a otros Ramos de carácter personal y examinar el criterio que en ellos se sigue: en el Ramo de Vida, se consideran, a través del examen o declaraciones médicas, los aspectos físicos de cada proponente y sólo si son satisfactorios se acepta el seguro o se establecen las sobreprimas adecuadas para equilibrar el riesgo; interesa resaltar que el capital en riesgo es no sólo concreto y predeterminado, sino que en muchas pólizas no supera cifras que hoy se consideran modestas. En el Ramo de Accidentes Individuales se esta-

blece la tarifa en relación con la profesión, pero se consideran aspectos subjetivos que puedan influir en la aceptación (miopía, diabetes, etc.).

Si se examina el riesgo de Responsabilidad Civil con garantía ilimitada, se aprecia la enorme diferencia del criterio que se aplica respecto a los ramos citados: pese a ser el riesgo muy superior, se prescinde de todo dato personal, atendiendo solamente a la potencia del vehículo, con lo que resulta que un vehículo de 10 HP conducido por persona con defecto de vista, oído, desequilibrio mental, etc., ofrece menos riesgo "teórico" que otro de 12 HP en manos de una persona sin defecto físico y anímicamente equilibrada, hecho claramente injusto, pues un buen conductor del segundo vehículo merece menos prima que un mal conductor del primero.

Hechas estas consideraciones y dada la imposibilidad de una subjetivación completa de los riesgos, se analizan los principales aspectos que resulta práctico tener en cuenta para confeccionar una tarifa, tanto en su aspecto objetivo como en el subjetivo:

a) *Factores objetivos.*

En este aspecto debe considerarse:

- Potencia del vehículo.
- Velocidad máxima teórica.
- Intensidad de utilización.
- Zona de circulación más frecuente.
- Características técnicas del vehículo.
- Estado de conservación.
- Uso a que se destina.

Dado que la profusión de datos a considerar puede inducir a confusión, parece aconsejable reducir el número de factores; en este sentido, puede compaginarse la potencia con la velocidad, estableciendo —como la Tarifa Italiana lo hace— una clasificación por potencia y equiparando a la prima de máxima potencia la de todos los vehículos cuya velocidad teórica supere los 165 Km/h. En otras Tarifas, y para vehículos de transporte, se considera la capacidad de carga o el peso bruto.

Las características técnicas y el uso a que se destina quedan suficientemente recogidos a través de la clasificación por tipo o clase de vehículo, que es normal en todas las tarifas, así como el propio dato de la potencia; en la Tarifa Italiana se recoge también el caso de los vehículos "fuera de serie".

La intensidad de circulación puede, teóricamente, recogerse con exactitud mediante el control (a través del cuenta-kilómetros) de los kilómetros anualmente recorridos, pero considerando la posibilidad de fraude y lógicas dificultades, este dato puede suplirse mediante un dato de carácter subjetivo, estudiado más adelante: la profesión del propietario.

Es interesante señalar el caso especial previsto asimismo por la Tarifa Italiana, que garantiza únicamente los accidentes durante determinados días de la semana, por ejemplo, festivos y sus vísperas. En otros, se establece un límite territorial fijado por un radio máximo de circulación.

La zona de circulación influye decisivamente y no puede pensarse en una tarifa que no lo considere como factor fundamental. Así lo hacen las Tarifas Italiana, Francesa e Inglesa y las diferentes aplicadas en Estados Unidos. Como punto de referencia, puede tomarse la provincia de matriculación, el domicilio del propietario o la situación del garaje, ya que no es equitativo que se aplique igual prima a un vehículo que circule en una gran capital que a otro de circulación en pequeña población, o zona rural.

No es sencillo determinar el estado de conservación del vehículo, y por ello puede sustituirse mediante la diferenciación de prima a través de su antigüedad (Tarifa Francesa), fecha de matriculación (Tarifa Inglesa) o aplicación de una sobreprima por razón de antigüedad. Cualquiera que sea la solución técnica, a efectos de prima es interesante que este dato sea recogido, tanto por su evidente influencia sobre el riesgo, como por lo que pueda contribuir a la eliminación de vehículos que no reúnan las condiciones mínimas de seguridad que el interés público exige.

b) *Factores subjetivos.*

Los factores a considerar —en sustitución de una imposible individualización completa— son:

- Profesión.
- Edad.
- Relación del conductor con la propiedad del vehículo.
- Antigüedad del permiso de conducir.
- Conducta personal.

La profesión es un principio en la línea de subjetivación y sustituye al dato "intensidad de utilización", señalado al tratar de los aspectos

objetivos. Parece que, al establecer la clasificación por ~~clases de vehicu-~~lo y uso a que se destina, se recoge en cierta medida la idea de intensidad de circulación, pero esta base es insuficiente, ya que, en la situación actual, a todos los vehículos tipo turismo de servicio particular les corresponde igual prima y, sin embargo, hay gran diferencia entre la intensidad con que lo utilizan, por ejemplo, un médico y un oficinista. Resulta, pues, conveniente establecer una graduación en la prima a aplicar según la profesión del usuario o, en su defecto, un cuadro de ~~sobre-~~primas en los supuestos de profesiones que exigen una intensa utilización del vehículo. En la Tarifa Francesa se recoge esto, estableciendo las categorías "Affaires" y "Promenade".

La edad es otro factor cuya importancia no es todavía grande en España por las características del Mercado del Automóvil, que limita la posibilidad de poseerlos a personas de escasos recursos, como las muy jóvenes. Interesa prever alguna limitación independiente de la edad legal para conducir; dada la obligatoriedad del Seguro, esta limitación ha de fijarse mediante una sobreprima y no por exclusión de las garantías. Interesa destacar a estos efectos la gran importancia que en Estados Unidos se concede al factor edad y la elevada prima que se exige para los menores de edad; por ejemplo, la prima de un propietario de vehículo, varón, soltero y menor de veinticinco años de edad es de cinco a diez veces mayor (hasta 20.000 pesetas al año alcanza su importe) que la que se aplica cuando la persona que conduce el vehículo tiene más de veinticinco años.

La relación entre el conductor y el propietario, como medio de expresar que no son la misma persona, tiene importancia cuando se trata de vehículos dedicados al transporte y el primero es asalariado del segundo. Es obvio que el asalariado está más expuesto a descuidar normas esenciales de previsión, por el deseo de cumplir obligaciones de horario o ruta que le hayan sido impuestas. En este sentido, se ha expresado que no es lógico el descuento por número de vehículos asegurados, ya que la posible ventaja derivada de los periodos de paralización que eventualmente puedan producirse queda compensada por la agravación que supone la condición de asalariados de los conductores y la, quizás frecuente, variación de éstos.

La antigüedad del carnet o permiso de conducir es otro factor considerado por varias tarifas, bien sea en forma de franquicia obligatoria cuando aquélla resulte inferior a determinado periodo (seis meses en la Tarifa Inglesa) o mediante un recargo (15 por 100, si la antigüedad es inferior a dos años, en la Tarifa Francesa). Cualquiera que sea el

sistema de recargo, interesa su implantación como medio de compensar la diferencia de habilidad entre el conductor novel y el veterano, diferencia muy notable si el primero no compensa su falta de práctica con un exceso de prudencia.

El número de infracciones de tráfico del vehículo asegurado también debería ser considerado en la prima y figurar en las propuestas, como se lleva a cabo en varias tarifas de Estados Unidos, pero ello exige la existencia de un registro de infracciones de tráfico, en España difícil por el momento.

Estos factores subjetivos constituyen un primer paso hacia la individualización del riesgo que sólo se consigue en grado elevado cuando, como en Estados Unidos, se llega a solicitar un informe adecuado de la situación y conducta moral y doméstica del asegurado y su familia, así como de otras características personales que puedan influir en la apreciación del riesgo. En esta línea y desde fecha reciente, la "State Farm-Mutual" ofrece un descuento a los estudiantes universitarios con buenas calificaciones que, de otro modo, habrían pagado una prima muy alta.

Otra posibilidad en este mismo sentido es la de establecer descuentos progresivos por no siniestralidad, complementados con elevación de prima cuando el número de siniestros sea superior al previsto como normal (sistema utilizado en la Tarifa Francesa). Para completar el efecto de estas medidas, es preciso que el descuento o la sobreprima sean mantenidos al cambiar de Entidad aseguradora, como en Inglaterra, donde se conserva el descuento, ya que sobreprima no hay.

C) COSTE DE ADMINISTRACIÓN

La determinación del coste del servicio prestado por los aseguradores constituye un problema importante, ya que la mayor perfección de un sistema reside en obtener el coeficiente más reducido posible de gastos, sin perjudicar la eficacia.

Sirven bien los aseguradores cuando "llegan a la máxima equidad en la determinación y distribución de primas a pagar por cada asegurado y evitan los pagos innecesarios y abusivos en los siniestros".

Para alcanzar este fin son necesarios gastos de retribución de quienes se relacionan con los usuarios de vehículos para concertar el seguro y atenderle en su vigencia; de administración de contratos, cobranza de recibos, emisión de pólizas y certificados y otros semejantes; de

servicio de atención de siniestros, estabilización de resultados por medio del reaseguro y constitución de reservas para desviaciones extraordinarias y, por último, retribución de la Empresa por coordinar este conjunto de actividades, capital aportado y riesgo corrido.

Cuando se analizan solamente los gastos, se cree fácil reducir su cuantía, sin tener en cuenta que esto origina a veces un aumento importante del coste técnico o de siniestralidad, que encarece a los asegurados el importe de las primas. Por esta razón, la excesiva preocupación por la reducción de gastos de gestión puede ser equivocada y perjudicial para el público, siendo mejor asegurador el que, atendiendo justamente los derechos de los perjudicados, tiene una cifra conjunta inferior de gastos y siniestros, pero no el que simplemente tiene gastos bajos a costa del servicio técnico.

La justificación del seguro privado en un riesgo como éste es que, por su propio interés, ha de evitar el despilfarro que de otro modo se produciría, sin perjudicar los intereses de los verdaderos afectados por un accidente. Entre otras cosas, se necesita para ello un margen suficiente para que en el mercado competitivo de personal eficaz pueda el seguro conseguir individuos de capacidad adecuada para la atención satisfactoria respecto al público del servicio que presten.

El principal problema en cuanto a los gastos se plantea en las comisiones de gestión para la obtención y mantenimiento de operaciones. Un seguro obligatorio elimina una parte de la función del agente, que no tiene que convencer a su cliente de la necesidad de asegurarse. Esa sólo es una de sus funciones; la que podríamos llamar de "adquisición"; pero, además, el agente sirve para facilitar al cliente el cumplimiento de las obligaciones que este seguro ha de imponerle, asesorándole y facilitando el pago de primas, el mantenimiento en vigor de su contrato y otros aspectos semejantes que harían muy perjudicial para el público su eliminación, aunque tampoco sea defendible que sea obligatoria su intervención (24).

Es éste uno de los aspectos que habrán de formar parte de la regulación del Seguro Obligatorio, analizando las soluciones dadas en otros países en que se ha planteado el mismo problema, sin que en ningún

(24) En los Seguros Sociales, en que no se autoriza ningún agente con derecho a percibir una comisión, es frecuente en España la utilización de

gestores a quienes la empresa asegurada paga de su propio peculio una comisión por los servicios que le prestan frente al organismo asegurador.

caso se hayan suprimido los agentes ni las comisiones como forma de retribución.

VII. FONDO DE GARANTÍA.

La completa protección para los intereses de los terceros accidentados a consecuencia de la circulación exige la existencia de un Fondo de Garantía que compense las consecuencias económicas de aquellos accidentes en que el vehículo causante del daño no esté asegurado, no esté en vigor la póliza que lo garantice, o sea desconocido.

Es tal la importancia de esta institución, que en muchos casos se basta por sí misma, sin necesidad de la obligatoriedad del Seguro de Responsabilidad Civil (25) para resolver el problema público de la defensa de los intereses de terceros en la responsabilidad automovilística.

La Ley española ha tenido esto en cuenta y ha ordenado la creación de un Fondo de Garantía, dándole incluso algunas funciones superiores a las que normalmente tiene en otros países, tal como la intervención como tercero en las peritaciones.

Cuando tenga vigor la Ley el 1.º de enero de 1964, será necesario regular no solamente el Seguro Obligatorio, sino el Fondo de Garantía. La importancia de este Organismo en el futuro del Seguro español de Automóviles, ha de ser fundamental, más todavía que la que tiene en otros países, aun cuando probablemente no tendrá gran aplicación y convendría que desapareciese su intervención en las peritaciones, ya que ésta sólo se prodigaría a causa de una complejidad inexistente e innecesaria en la resolución de los siniestros de daños, que las Entidades Aseguradoras deben evitar, estipulando acuerdos o convenios entre ellas. De llegar a producirse, se encarecería de modo importante la administración de este Seguro y se crearía un nuevo elemento que habría de repercutir en el importe de las primas, sin beneficio para los terceros perjudicados.

Se ha debatido el problema de quién ha de administrar este Fondo. La fórmula del Proyecto de Ley, encomendándola a la Comisaría del Seguro Obligatorio parece la más acertada, dadas las características del Organismo, garantía de seriedad que ofrece y tener

(25) En Francia, por ejemplo, se estableció el 31-12-1951, siete años

antes de que se exigiese el Seguro Obligatorio de R. C. Automóviles.

algunos servicios que pueden ser utilizados para el mejor cumplimiento de sus fines. En todo caso, es de extraordinaria importancia que si el Fondo se ha de nutrir con las aportaciones de las Entidades Aseguradoras, tengan éstas una participación en su administración y, sobre todo, en la resolución de los siniestros, a fin de que no se produzca un diferente criterio entre las prácticas del Fondo y las normales entre las aseguradoras de reconocida seriedad.

Con tal motivo, podría ser útil una participación activa de los Jefes de Siniestros de las Entidades más importantes, encargándose ellos, mediante un turno de rotación, de la dirección en la tramitación de los siniestros que correspondan al Fondo.

Otra función importante que debería quedar encuadrada dentro del Fondo, o por lo menos dentro de la misma organización administrativa suya, sería la que en Francia se encomienda al Bureau de Tarificación: la de determinar, en su caso, cuál sea la prima aplicable a aquellos riesgos rechazados por las Entidades Aseguradoras.

IDEAS FINALES.

Para terminar este artículo, sólo cabe decir que si la implantación en 1.º de enero de 1964 del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil ha de exigir un intenso esfuerzo de adaptación a las nuevas técnicas y resolución de difíciles problemas, también ha de señalar el comienzo de una etapa de aproximación a los sistemas generalizados en el Seguro europeo y, sobre todo, de mayor grado de mecanización y racionalización.

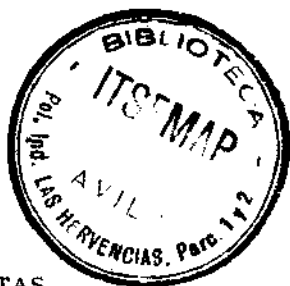
En esta etapa, serán posibles desviaciones de resultados muy superiores a las que hasta ahora se han venido produciendo, lo que ha de exigir un importante reforzamiento financiero de los aseguradores y preocupación por la información estadística y análisis de resultados, con objeto de preverlos con anticipación.

La repercusión definitiva que estas nuevas técnicas, problemas y necesidades de cobertura tengan en el mercado español de seguros dependerá en gran parte del grado de acierto en la regulación del Seguro Obligatorio y del esfuerzo inicial de las empresas aseguradoras para prepararse adecuadamente ante sus exigencias.

La intención del autor ha sido colaborar en este sentido y presentar, antes de la iniciación de los trabajos preparatorios de la nueva disposición, una serie de puntos de vista que puedan ser útil

fuentes de información a quienes la preparen y base para comentarios, réplicas y sugerencias para todas las personas que se mueven en el ambiente de la institución aseguradora española, logrando así una participación colectiva en la importante institución para el pueblo español que ha de constituir el nuevo Seguro Obligatorio de Responsabilidad Automovilista. (*)

(*) Por su importancia y la extraordinaria precisión con que analiza la situación del Seguro Obligatorio del Automóvil en el Derecho europeo, no podemos dejar de citar el artículo de D. José Elías Gallegos Romero, publicado en el número 3 de la Revista *Banca y Seguros*, en el que de una forma metódica y orgánica contempla, respecto a los países europeos en los que impera el régimen de obligatoriedad, los diversos aspectos relacionados con el Seguro de Responsabilidad Civil por accidentes de automóvil, tales como los daños cubiertos por el Seguro, personas obligadas, aseguradores, asegurados, vehículos a que alcanza la obligatoriedad, garantías y límites, sanciones, control, derecho al seguro y, en su caso, Fondo de Garantía y Oficinas de Tarificación.



BIBLIOGRAFIA

I. ARTICULOS PUBLICADOS EN DIFERENTES REVISTAS

- ERNESTO CABALLERO SÁNCHEZ: "Necesidad de un nuevo régimen legal del contrato de seguro". Revista Facultad de Derecho de la Universidad de Madrid. Vol. III, núm. 6, 1959.
- AMADEO ESCOBOTADO: Notas del "Proyecto de la Ley sobre Uso y Circulación de Vehículos a Motor". Revista Seguros, III trimestre, 1962.
- JOSÉ ELÍAS GALLEGOS ROMERO: "El Seguro Obligatorio de Automóviles". Revista BANCA Y SEGUROS, III trimestre, 1959.
- J. MUÑOZ CAMPOS: "El proyecto de Ley sobre Uso y Circulación de Vehículos a Motor". Revista Seguros, III trimestre, 1962.
- J. M.^a NAVAS MULLER: "La retirada temporal del permiso de conducir en el proyecto de Ley de Uso y Circulación de Vehículos a Motor". Revista Seguros, III trimestre, 1962.
- FRANCISCO JOSÉ DE SARALEGUI: "La Responsabilidad Civil Automóviles. Su naturaleza jurídica y posibilidad de Seguro Obligatorio". Revista BANCA Y SEGUROS, I trimestre, 1962.
- RAMÓN SÁNCHEZ TRASANCOS: "Comentarios de la póliza francesa del Seguro Automóvil 1959 (vehículos automóviles, motocicletas, ciclos a motor)". Revista BANCA Y SEGUROS, IV trimestre, 1959.

II. REVISTAS

- *Assicurazioni.*
- *Consumers' Reports.*
- *The Journal of Insurance.*
- *Revue Générale des Assurances Terrestres.*
- *L'Argus.*

III. PRINCIPALES LIBROS DE INTERES ACTUAL SOBRE EL TEMA

- JACQUES WAUTIER: *El Seguro Obligatorio de Automóviles.*
- CHRISTIAN DE MIOMADRE: *Código Práctico.*
- EDUARDO BONASI BENUCCI: *La Responsabilidad Civil.*
- J. M. BAILLE y G. COURAU: *Texto práctico de disposiciones legales y reglamentarias relativas al Seguro Obligatorio de Automóvil.*
- BELMONTE DÍAZ: *Defensa y responsabilidad en el accidente de automóvil.*
- LUCIEN SICOT y JOSEPH BIENVENUE: *El Seguro Obligatorio de Automóvil.*
- SUZANNE TUNC: *El Fondo de Garantía en materia de accidentes de automóvil.*
- PERETTI GRIVA: "Responsabilidad Civil por Accidentes de Circulación".
 - MARIO ANNI: "Tratado de Derecho de la Circulación por Carretera".
 - ZANALDI: "Accidentes por carretera, problemas médico-legales".
 - DURANTE: "El Seguro privado contra el infortunio".
 - TRIMARCHI: "Riesgo y responsabilidad objetiva".
 - BRASSIELLO: "Límites en la responsabilidad por daños".
 - ALESI: "Responsabilidad de la Administración pública".

RESUMEN

Este artículo expone una serie de puntos de vista y comentarios sobre las mejores condiciones para organizar la obligatoriedad del Seguro de Responsabilidad Civil de Automóviles, que se establecerá en España a partir del día 1.º de enero de 1964.

La nueva Ley española, que produce una situación de duplicidad con otras instituciones sociales, ha venido a plantear una serie de problemas, tanto para el futuro asegurado como para la Entidad aseguradora, por el hecho de que ésta verá restringida su libertad, así como por el aumento de frecuencia y cuantía de las reclamaciones, que eleva el coste del Seguro.

Señala que, a efectos del Seguro de Responsabilidad, tiene mucha importancia que el nuevo ordenamiento español, estableciendo que el conductor del vehículo será totalmente responsable, 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 funcionamiento del vehículo, pero excluyendo como supuestos de fuerza mayor los defectos del vehículo o la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismo; con ello se invierte de un modo completo la carga de la prueba, con los problemas prácticos que esto puede originar.

Apunta diversas soluciones para el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, que como consecuencia de la Ley se ha de promulgar, con relación a las cuestiones referentes a los límites de las garantías por Responsabilidad Civil, que podrían ser de 300.000 pesetas por persona accidentada, 200.000 pesetas por daños

materiales, 2.000.000 de pesetas por cada siniestro, y que se elevan a 10.000.000 de pesetas en los siniestros producidos por transporte de materias inflamables, ampliando en este caso el límite de los daños materiales a 2.000.000 de pesetas.

Respecto a la prueba de existencia del Seguro frente a terceros, aboga por la creación de un "Certificado Individual", en oposición al sistema de declaración del Seguro o al de presentación de póliza y recibo correspondiente.

Dedica especial atención, por su particular importancia, a los problemas de tarificación, considerando oportuno que las tarifas se calculen en base a factores objetivos (clase de vehículo y zona habitual de circulación) y subjetivos (condiciones personales del presunto asegurado) y la creación por el Sindicato Vertical del Seguro de un órgano tarificador que proporcione a la Dirección General de Seguros las tarifas anuales y al que posteriormente pertenezcan las Entidades que lo desearan.

Expone algunas ideas sobre la ordenación, administración y funciones del Fondo de Garantía, estimando útil la implantación de un turno rotativo de los Jefes del Departamento de Siniestros de las Entidades más importantes, que cooperarían con los organismos del citado Fondo en la resolución de asuntos que al mismo competiesen.

Finalmente, para conseguir que la implantación en España del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil del Automóvil señale el comienzo de una etapa de aproximación a los sistemas generalizados en Europa, con un alto grado de mecanización y racionalización, se aconseja un reforzamiento financiero de los asegura-

dores y preocupación por la información estadística y análisis de resultados, a fin de evitar que las posibles desviaciones afecten a la estabilidad financiera de las Entidades, dados los cambios fundamentales que con la nueva Ley ha de experimentar la técnica y la economía de esta clase de Seguro.

R É S U M É

Dans cet article on expose une série de points de vue et de commentaires au sujet des meilleures conditions pour organiser l'obligation de l'assurance RC auto, qui sera établie en Espagne à partir du 1er janvier 1964.

La nouvelle loi espagnole, qui donne lieu à une duplicité avec d'autres instructions sociales, pose bien des problèmes tant pour le futur assuré que pour l'Assureur lui-même, du fait que la liberté de celui-ci sera réduite et que l'augmentation de la fréquence et du montant des sinistres rendra plus élevé le coût de l'assurance.

On remarque la grande importance de la nouvelle loi espagnole, en ce qui concerne les effets de l'assurance RC, du fait qu'elle établit que le conducteur du véhicule sera entièrement responsable excepté si l'on prouve que le fait a été dû *uniquement* à la faute ou négligence de la victime ou à une force majeure étrangère à la conduite ou au fonctionnement du véhicule, mais en excluant comme suppositions de force majeure les défauts du véhicule ou le brisement ou la panne de quelque pièce ou mécanisme du véhicule; de cette façon l'obligation de la preuve est entièrement renversée, avec les problèmes d'ordre pratique qui en découlent.

On donne différentes solutions pour le Règlement de l'Assurance Obligatoire contre les Accidents de Voyage qui sera promulgué après la publication de la loi, en envisageant les questions relatives aux limites des garanties RC qui pourraient être de 300.000 ptas. par personne accidentée, 200.000 ptas. dommages matériels, 2.000.000 pts. pour chaque sinistre, dont le montant serait élevé à 10.000.000 pts. pour les sinistres originés par le transport de matières inflammables en amplifiant dans ce cas à 2.000.000 pts. la limite des dommages matériels.

Au sujet de la preuve de l'existence de l'assurance en face des tiers, l'article propose la création d'un "Certificat Individuel", en opposition au système de la déclaration de l'Assurance ou de celui de la présentation de la police et la quittance correspondante.

Les problèmes de tarification, par leur notable importance, méritent une attention particulière, et l'article propose que les tarifs soient calculés sur la base de facteurs objectifs (Type du véhicule et zone habituelle de circulation) et subjectifs (conditions personnelles du futur assuré) ainsi que la création par le "Sindicato Vertical de Seguros" (Syndicat Vertical des Assurances) d'un organisme de tarification qui donnerait à la Direction Générale des Assurances les Tarifs Annuels et auquel pourraient souscrire les institutions qui en avaient envie.

On donne quelques idées sur l'organisation, l'administration et les fonctions du Fonds de garantie, en considérant utile l'établissement d'un tour rotatif des Chefs du Département des Sinistres des institutions les plus importantes pour coopérer avec

les organismes du Fonds dans la résolution des questions propres de celui-ci.

Finalement, et pour arriver à ce que l'établissement en Espagne de l'assurance obligatoire RC auto puisse marquer le commencement d'une étape d'approchement aux systèmes généralisés en Europe, qui ont un haut degré de mécanisation et de rationalisation, on propose un renforcement financier des assureurs, une plus grande préoccupation au sujet de l'information statistique et l'analyse des résultats pour éviter que les possibles déviations affectent la stabilité financière des entités, étant donné que la technique et l'économie de cette branche des assurances éprouveront des changements fondamentaux par suite de la nouvelle loi.

S U M M A R Y

This article shows a series of views and comments on the better conditions to help to organize the obligation of the Third Party Motor Insurance, that shall be established in Spain from the 1st. of January 1964.

The new Spanish act, that gives rise to a duplicate situation with other social regulations, will originate a series of problems both to the future insured and to the Insurer, as the latter's liberty shall be restrained, as well as an increase in the incidence and amount of losses, with a subsequent rise in the insurance cost.

The article points out the great importance of the new Spanish regulation with regard to the effects of third party liability insurance, as according to its conditions the driver is fully responsible except when

the fact is *entirely* due to the victim's own fault or negligence or to a "force majeure" strange to the driving or operation of the vehicle, but excluding from the term "force majeure" the defects of the vehicle or the breakage or failing of any of its parts or mechanisms thus inverting the onus of proof and giving rise to the practical problems involved.

Then it shows some solutions for the Regulation of Obligatory Tourist's Accident Insurance, that shall be enacted as a consequence of the new Law, with regard to the questions of the limits of the guarantees for absolute liability, that could be 300.000 pts. for each accidented person; 200.000 pts. for material damages; 2.000.000 pts. for each loss and 10.000.000 pts. for the cases of losses due to transport of inflammable material, in which case the material damage limit could be up to 2.000.000 pts.

With regard to the onus of the proof of existence of insurance in respect to third party, the article proposes the creation of an "Individual Certificate", instead of the systems of the Insurance certificate or the presentation of police and receipt.

A close attention is paid to the problems of rating, proposing that tariffs should be calculated on the basis of both objective factors (kind of vehicle and usual area of circulation) and subjective factors (personal conditions of the eventual insured) and that the "Sindicato Vertical del Seguro" (Vertical Insurance Union) should name a rating organism that will furnish the "Dirección General de Seguros" (General Direction of Insurances) the Annual Tariffs. Then those Insti-

tutions feeling it advisable could be admitted to make part of same rating organism.

Then some ideas are given on the organization, administration and tasks of the Guarantee Fund, thinking it useful that the Chiefs of the Loss Department of the outstanding Institutions co-operate by turns with the Fund organisms on the subjects concerning the Fund.

Finally, in order to make sure that the establishment in Spain of the Obligatory Third Party Motor Insurance will mark the beginning of a new stage in approaching the general systems operating in Europe, highly developed from the point of view of mechanization and job rationalization, it is advised to develop a financial reinforcement of insurers and a greater interest toward statistical information and results survey as a means to avoid that the eventual deviations affect the fundamental changes to be operated in the technique and economy of this kind of insurance by the new Spanish act.

ZUSAMMENFASSUNG

Dieser Artikel enthält eine Reihe von Gesichtspunkten und Kommentaren über die besten Bedingungen, um die Pflicht in der zivilen Automobilhaftversicherung, die in Spanien vom 1. Januar 1954 an durchgeführt wird, zu organisieren.

Das neue spanische Gesetz, das eine zweizüngige Situation mit anderen sozialen Institutionen herstellt, hat für den künftig Versicherten und für die Versicherungsgesellschaft eine Reihe Probleme heraufbeschworen, denn die Gesellschaft wird in ihrer Freiheit beschränkt durch die ansteigende Häufigkeit und Menge

der Reklamationen, was wiederum die Versicherungskosten erhöht.

Der Autor betont, es sei in der Haftversicherung sehr wichtig, dass das neue spanische Gesetz festlegt, dass der Fahrer des Wagens vollkommen verantwortlich ist, angenommen, wenn bewiesen werden kann, dass der Unfall *allein* durch die Unvorsichtigkeit des Geschädigten verursacht wurde oder durch höhere Gewalt, die nichts mit der Führung oder dem Funktionieren des Wagens zu tun hat; unter die höhere Gewalt fallen natürlich nicht Defekte des Wagens oder Bruch oder Versagen eines Teils oder Mechanismus; dadurch wird auf eine vollständige Art die Beweislast mit den praktischen Problemen, die das heraufbeschwören kann, hereingebracht.

Es werden verschiedene Lösungen für die Regelung der Pflichtversicherung für Reisende aufgezeigt, welche infolge des Gesetzes öffentlich bekannt gemacht wird in Verbindung mit den Fragen, die sich auf die Begrenzung der zivilen Haftpflichtgarantien beziehen. Für eine verunglückte Person könnte sie 300.000 Peseten, für materiellen Schaden 200.000 Peseten ausmachen; 2.000.000 Pts. für einen Unglücksfall, die sich auf 10.000.000 Peseten erhöhen, wenn die Unglücksfälle durch Transporte von entzündbarem Material verursacht wurden; in diesem Fall wird die Begrenzung der materiellen Schäden auf 2.000.000 Pts. erhöht.

Soll das Vorhandensein einer Versicherung gegenüber Dritten bewiesen werden, so wird das Ausstellen einer "Individuellen Bescheinigung" befürwortet, im Gegensatz zu einem System der Versicherungserklärung

oder dem der Police- und Quittungsvorzeigung.

Der Autor lenkt die Aufmerksamkeit auf die Tarifprobleme, die eine besondere Bedeutung haben und hält es für zweckmässig, dass sich die Tarife nach objektiven Faktoren (Art des Fahrzeuges und gewöhnliche Verkehrszone) und nach subjektiven Faktoren (persönliche Bedingungen des Versicherten) richten; ebenso geeignet scheint ihm die Schaffung eines Tariforgans durch das Vertikale Versicherungssyndikat, welches der Versicherungsgeneraldirektion die jährlichen Tarife verschafft und dem später alle die Unternehmen angehören, die es wünschen.

Es werden einige Ideen über die Ordnung, Administration und Funktionen des Garantiefonds dargelegt und der Autor hält die Einführung einer rotierenden Ablösungsordnung der Abteilungsleiter der bedeutend-

sten Unternehmen, die mit den Organismen der erwähnten Fonds zusammenarbeiten würden in der Lösung der Probleme und die gleichzeitig konkurrieren, für zweckmässig.

Schliesslich, um zu erreichen, dass die Einführung der zivilen Automobilhaftpflichtversicherung in Spanien den Anfang einer Etappe der Annäherung an die allgemeinen Systeme in Europa darstellt, mit einem hohen Grad an Mechanisierung und Rationalisierung, rät der Autor zu einer finanziellen Verstärkung der Versicherer und Bemühung um statistische Information und Resultatsuntersuchungen, um zu vermeiden, dass eventuelle Abweichungen die finanzielle Stabilität der Unternehmen gefährden, infolge der fundamentalen Änderungen, die die Technik und Wirtschaft dieses Versicherungszweiges durch dieses neue Gesetz durchmachen müssen.

