

L'assegurança obligatòria dels vehicles a motor

Treball final de grau en Dret, curs 2016 - 2017

Tania González Umpierrez, 40362305-L

Àrea: Dret Mercantil.

Tutoritzat per la Dra. Elena Boet Serra.


Universitat de Girona

Considero que qualsevol moment és bo per donar les gràcies, però m'agradaria aprofitar aquest apartat del treball per agrair als meus pares tot el suport que m'han donat en tots els obstacles que he anat superant a la meva vida, sense ells no seria qui soc i no hagués arribat on estic.

Vull agrair també a la meva tutora, la Dra. Elena Boet, per tota l'ajuda que m'ha proporcionat al llarg d'aquest treball i per la confiança que ha dipositat en mi, ja que sense ella no hagués estat possible la realització d'aquest treball.

Per últim, és important que doni les gràcies a totes les amigues, entre elles la Clàudia, l'Elsa, la Mireia, la Melanie i la Maria, que m'han aguantat durant els anys de carrera i, sobretot, en els moments en que les coses han anat malament, ajudant-me a superar totes les adversitats.

A tots, gràcies.

Abreviatures

BREXIT	Britain Exit.
CC	Codi Civil.
CCS	Consorci de Compensació d'Assegurances.
CMG	Conveni Multilateral de Garantia.
CIS	Certificat Internacional d'Assegurança.
CTIB	Conveni-Tipus <i>Interbureaux</i> .
DGT	Direcció General de Trànsit.
EDITRAN	Sistema de Transferència de Dades.
EEE	Espai Econòmic Europeu.
FIVA	Fitxer Informatiu de Vehicles Assegurats.
LCS	Llei del Contracte d'Assegurança.
LRCSVM	Llei de Responsabilitat Civil i Assegurança a la Circulació de Vehicles a Motor.
OFESAUTO	Oficina Espanyola d'Asseguradors d'Automòbils.
RC	Responsabilitat Civil.
RGCB	Reglament General del Consell Bureaux.
RRCSVM	Reglament de Responsabilitat Civil i Assegurança a la Circulació de Vehicles a Motor.
RSOV	Reglament de l'Assegurança Obligatòria de Passatgers.
RTLS	Representant per a la Tramitació i Liquidació de Sinistres.
SAP	Sentència de l'Audiència Provincial.
SEFRON	Assegurança de Frontera.
SOA	Assegurança Obligatòria d'Automòbils.
SOV	Assegurança Obligatòria de Passatgers.
STS	Sentència del Tribunal Suprem.
SVA	Assegurança Voluntària d'Automòbils.
TS	Tribunal Suprem.
TUE	Tractat de la Unió Europea.
UE	Unió Europea.

Índex

Abreviatures.....	2
1.- Introducció.....	5
2.- Marc normatiu	8
2.1.- Legislació en matèria d'assegurances a nivell Estatal	8
2.2.- Legislació en matèria d'assegurances a nivell Europeu.....	11
3.- L'assegurança d'automòbils.....	15
3.1.- L'assegurança obligatòria d'automòbils	15
3.1.1.- Orígens, concepte i naturalesa	15
3.1.2.- Subjectes del contracte, obligació de subscriure l'assegurança i tercers perjudicats	18
3.1.3.- Cobertura de risc i límits quantitius de cobertura	20
3.1.4.- Exclusions de cobertura.....	24
3.1.5.- Acció directa	29
3.1.6.- Comparativa entre el SOA i el SVA	33
3.2.- L'assegurança obligatòria de passatgers	34
3.2.1.- Orígens, concepte i naturalesa	34
3.2.2.- Àmbit d'aplicació i àmbit territorial de cobertura	35
3.2.3.- Exclusions de cobertura.....	38
4.- Les Oficines Nacionals d'Assegurança o <i>Bureaux</i>	40
4.1.- Els Convenis <i>Interbureaux</i> o sistema de Carta Verda	40
4.2.- El sistema del conveni complementari entre oficines i del Conveni Multilateral de Garantia	44
4.3.- L'acord entre Oficines Nacionals d'Assegurances dels Estats membres de l'Espai Econòmic Europeu i d'altres Estats associats. El Reglament General del Consell de <i>Bureaux</i>	49
5.- Oficina Espanyola d'Asseguradors d'Automòbils (OFESAUTO).....	54
5.1.- Naturalesa i composició	54
5.2.- Funcions d'OFESAUTO	57
5.3.- L'assegurança de frontera	64
6.- Consorci de Compensació d'Assegurances.....	66
6.1.- Naturalesa i règim jurídic.....	66
6.2.- Funcions del Consorci de Compensació dins l'assegurança de responsabilitat civil de subscripció obligatòria.....	66

6.3.- Funcions del Consorci de Compensació com a fons de garantia	67
6.4.- Funcions del Consorci de Compensació com a assegurador directe.....	69
6.5.- Àmbit territorial i límits quantitius de cobertura.....	71
7.- Fitxer Informatiu de Vehicles Assegurats (FIVA)	73
7.1.- Concepte, naturalesa jurídica i característiques	73
7.2.- Procediment de consulta i condicions d'accés al FIVA.....	77
8.- Culpa exclusiva de la víctima.....	79
8.1.- La culpa exclusiva de la víctima com a causa d'exoneració.....	79
8.2.- El dany personal causat a la víctima responsable de l'accident de circulació	81
9.- El barem de circulació	84
9.1.- Concepte, supòsits d'aplicació i danys indemnitzables	84
9.2.- Principals reformes introduïdes per la Llei 35/2015	86
9.3.- Comparativa d'indemnitzacions entre l'antic i el nou barem	91
10.- Conseqüències del Brexit sobre l'assegurança de vehicles espanyols al Regne Unit.....	92
11.- Conclusions finals	96
12.- Bibliografia.....	99
12.1.- Índex legislatiu	99
12.2.- Índex bibliogràfic	102
12.3.- Índex jurisprudencial.....	106
12.3.1.- <i>Jurisprudència del Tribunal Suprem</i>	106
12.3.2.- <i>Jurisprudència del Tribunal Superior de Justícia</i>	107
12.3.2.- <i>Jurisprudència de l'Audiència Provincial</i>	107

1.- Introducció

El motiu de selecció d'aquest treball és, principalment, per interès en la matèria, esdevingut a través de l'assignatura de Dret Mercantil III. Aquesta assignatura desperta un interès en el moment d'estudiar el dret d'assegurances i fa que interressi indagar més en la matèria, conèixer en profunditat en què consisteix un contracte d'assegurança i, més concretament, el contracte d'assegurança de vehicles a motor.

La tria de l'assegurança de vehicles a motor en concret és deguda a que és el contracte d'assegurança que es troba més present en la vida de la major part de la població. Es podria dir que, de cada deu persones, vuit tenen un vehicle a motor, i no es coneix del tot quins són els òrgans i entitats que hi intervenen, quines tasques realitzen i quina és la seva funció a l'assegurança que tots els propietaris de vehicles a motor han de subscriure de forma obligatòria.

Les preguntes que em plantejo en el moment d'iniciar el treball són, entre d'altres, les següents: quant fa que s'instaura l'assegurança de vehicles a motor com a obligatòria? Per quin motiu es procedeix a això? Quin és el factor que fa que dit contracte guanyi tanta importància a la societat actual?

Trobo que és fonamental, per tal de resoldre aquests seguit de dubtes que em sorgeixen, indagar una mica en la història de dit contracte per tal de conèixer a fons el per què de l'existència del mateix, quin és el precedent que marca la obligatorietat d'aquest SOA que és tan quotidià avui en dia.

Des de l'aparició els primers vehicles a motor a les carreteres espanyoles, la societat va guanyant consciència de l'elevada possibilitat que aquest mitjà de transport pogués ocasionar danys a les persones o als béns pels llocs per on transités, i és a partir d'aquesta idea que sorgeix la necessitat d'exigir als propietaris dels vehicles que subscriuguin un contracte d'assegurança que cobreixi els possibles danys que es poguessin ocasionar amb motiu de la circulació.

Hem de mirar enrere fins l'any 1968 per trobar el primer precedent normatiu en matèria d'assegurança de vehicles a motor, que és concretament el Decret 632/1968, de 21 de març, que instaura la Llei d'Ús i Circulació de Vehicles a Motor. Aquesta Llei va ser objecte, arrel de la

incorporació d'Espanya a la UE, de diverses i profundes modificacions, arribant d'aquesta manera a la Disposició Addicional Vuitena de la Llei 30/1995, de 08 de novembre, d'Ordenació i Supervisió de l'Assegurança Privada, suposant un canvi en la denominació de l'antiga Llei, que s'anomenarà a partir d'aquest moment Llei de Responsabilitat Civil i Assegurança en la Circulació dels Vehicles a Motor o LRCSCVM.

És d'aquesta manera com arribem fins a la legislació actual, que està composta, per una banda, pel Real Decret Legislatiu 8/2004, de 29 d'octubre, pel que s'aprova el text refós de la Llei sobre Responsabilitat Civil i Assegurança en la Circulació dels Vehicles a Motor i, per l'altra banda, pel Real Decret 1507/2008, de 12 de setembre, pel que s'aprova el Reglament de l'Assegurança Obligatòria de Responsabilitat Civil a la Circulació dels Vehicles a Motor.

És important introduir també que la responsabilitat civil per fets derivats de la circulació de vehicles a motor es troba regulada a la LRCSCVM, concretament al seu article 1, establint el següent:

“El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción del mismo, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación.

En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos únicamente a la conducta o la negligencia del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo, y no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas.

En el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en el Código Civil y en el Código Penal”.

A mesura que avanço en la recerca, veig que darrera de tota aquesta obligatorietat hi ha una raó social de pes que, com ja he esmentat, es remunta a dècades enrere. Cal dir que l'automòbil ha suposat la transformació dels aspectes que delimiten la identitat d'una societat que es troba dinamitzada pels mitjans de transport assolint cotes extraordinàries, és més, actualment, a Espanya, el parc automobilístic consta de 32 milions de vehicles per a un total de 25 milions de conductors censats.

Aquest increment tan elevat de vehicles i conductors a la societat implica que nosaltres, la societat actual, ens haguem d'enfrontar al problema de les víctimes per accidents de trànsit que, encara que s'estiguin posant en marxa de forma anual campanyes de conscienciació i mesures per evitar-les, no deixa de ser un incident que es troba a l'ordre del dia. Per tant, és tot aquest seguit de circumstàncies el que provoca que el legislador hagi d'anar adaptant el règim de la responsabilitat civil derivada dels sinistres viaris amb el pas del temps.

Aquests, entre d'altres, són aspectes que fan que l'accident de trànsit ocupi també una posició destacable dins els objectius polítics que es tenen anualment, quedant patent aquesta preocupació que genera a través de les campanyes de conscienciació i l'educació vial emprada com a instrument necessari per ensenyar i sensibilitzar a la població de totes les edats, i que fan que el meu TFG s'encari en la direcció d'aquesta assegurança i no d'una altra.

2.- Marc normatiu

2.1.- Legislació en matèria d'assegurances a nivell Estatal

És fonamental, a l'hora de tractar la legislació actualment vigent a Espanya pel que fa a contractes d'assegurança, començar fent esment a la Llei 50/1980, de 08 d'octubre, de Contractes d'Assegurança.

La LCS és la Llei originària en tot allò que fa referència a les assegurances que, en el moment de redacció d'aquest treball, es consideren com a vàlides a l'estat espanyol, i tot i que dit text legal dedica un articulat no especialment extens, assenta les bases per a les Lleis que, amb el pas dels anys, es van anar promulgant per regular, de forma exclusiva, el SOA.

Els articles que la LCS dedica al contracte d'assegurança de transports terrestres abasten, concretament, del 54 al 62 del mateix text legal, iniciant per establir a què s'obliga l'assegurador amb una **assegurança de transport terrestre**, concretament a "*indemnitzar els danys materials que puguin patir, en ocasió o a conseqüència del transport, les mercaderies transportades, el mitjà utilitzat o altres objectes assegurats*".¹

Aquest seguit d'articles també fan referència al subjecte que pot contractar l'assegurança en qüestió, establint que no només es trobarà habilitat per fer-ho el propietari del vehicle, sinó que també ho podrà fer el comissionista i les agències de transports, sempre que s'expressi en quin concepte es contracta l'assegurança.

A més, aquesta assegurança es podrà contractar per viatge o bé per un temps determinat, però en tots dos casos l'assegurador haurà d'indemnitzar els danys que siguin provinents de sinistres que hagin succeït durant el termini de vigència de contracte, sempre dins els límits convinguts dins el contracte esmentat.²

Entrant en matèria d'assegurança de vehicles a motor pròpiament dit, cal iniciar aquest anàlisi de la normativa estatal amb el Real Decret Legislatiu 8/2004, de 29 d'octubre, pel que s'aprova

¹ Artículo 54 de la Ley 50/1980, de 08 de octubre, de Contrato de Seguro, BOE 250 § 22501 (1980).

² Artículos 56 y 57 de la Ley 50/1980, de 08 de octubre, de Contrato de Seguro, BOE 250 § 22501 (1980).

el text refós de la Llei sobre Responsabilitat Civil i Assegurança a la Circulació de Vehicles a Motor.

Des del moment en que apareixen els primers vehicles a motor a les carreteres espanyoles, la societat adquireix constància la gran possibilitat de que dits vehicles puguin provocar danys a les persones, béns o llocs per on transiten.

Llavors, és a partir d'aquesta idea quan sorgeix la necessitat, l'any 1968, d'exigir als propietaris dels vehicles la obligació de subscriure un contracte d'assegurança que cobreixi els possibles danys que poguessin ocasionar per motiu de la circulació dels mateixos, arribant fins a la legislació actual.

Dit Real Decret Legislatiu té com a objecte l'aprovació d'un text refós de la Llei sobre responsabilitat civil i assegurança en la circulació de vehicles a motor amb la finalitat d'adaptar el contingut de les diverses Directives que s'han promulgat amb el temps des de la Unió Europea, les quals seran explicades al següent apartat.

Per tant, la LRCSCVM instaura la obligació que té tot propietari d'un vehicle a motor d'assegurar-lo sempre que tingui el seu estacionament habitual a Espanya, essent ineludible la subscripció del mateix i la manutenció del mateix en vigor. A més, dita Llei regula els límits de cobertura que ha de tenir dita assegurança i la forma en que s'han de valorar els danys que un vehicle pugui causar pel fet de la seva conducció, ja siguin danys materials, corporals o personals.³

La LRCSCVM es veu modificada per la Llei 21/2007, de 11 de juliol, per la que es modifica el text refós de la Llei sobre Responsabilitat Civil i Assegurança en la Circulació de Vehicles a Motor.

Aquesta Llei el que fa és adaptar la cinquena Directiva, desenvolupada al següent apartat, introduint diverses modificacions que tendeixen a millorar la protecció de la víctima i dels assegurats, derogant d'aquesta manera els articles 14, 15, 16, 18 i 19 de la LRCSCVM de l'any 2004.

³ Preámbulo del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 267 § 18911 (2004).

Amb l'objectiu de donar un suport més elevat a la protecció patrimonial del prenedor o assegurat, s'incorpora la novetat més destacable, consistent en la limitació de les possibilitats d'interposar una acció de repetició per part de l'assegurador, eliminant també la possibilitat de que l'assegurador exerceixi dita acció contra el prenedor o assegurat per causes previstes al contracte.⁴

Per últim, pel que fa a legislació Estatal, cal destacar el Real Decret 1507/2008, de 12 de setembre, pel que s'aprova el Reglament de l'Assegurança Obligatòria de Responsabilitat Civil a la Circulació de Vehicles a Motor.

Aquest text normatiu es promulga amb motiu de les vàries modificacions que introdueixen les cinc Directives dictades a nivell europeu, incorporant canvis rellevants relatius a una major protecció de les víctimes que es veuen perjudicades per sinistres viaris.

Aquest reglament es veu afectat per les modificacions introduïdes per la Llei 21/2007, fent que l'àmbit regulat pel reglament es vegi reduït únicament al desenvolupament de determinats aspectes de l'assegurança obligatòria, garantint d'aquesta manera la responsabilitat civil derivada de la circulació dels vehicles a motor.

El nou reglament determina els conceptes de vehicles a motor i de fets de la circulació i, a més, estableix la previsió de compensació en aplicació dels imports de cobertura de l'assegurança obligatòria fixats a la LRCSCVM.

Per finalitzar, cal destacar també que aquest text legal recull tota la legislació relativa a la Oficina Espanyola d'Asseguradors de Vehicles o OFESAUTO i conté també el règim del Fitxer Informatiu de Vehicles Assegurats o FIVA.⁵

⁴ Preámbulo de la Ley 21/2007, de 11 de julio, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 166 § 13410 (2007).

⁵ Exposición de motivos del Real Decreto 1507/2008, de 12 de setiembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 222 § 14915 (2008).

2.2.- Legislació en matèria d'assegurances a nivell Europeu

A nivell de normativa europea, cal fer una petita introducció explicant que l'any 1961 s'aprova una resolució al Consell de les Comunitats Europees la qual preveu que, entre tots els països que formen la comunitat europea en el moment i els que s'han anat afegint a la mateixa amb el pas dels anys, es duiguin a terme un seguit d'harmonitzacions legislatives abans d'aplicar la prestació de serveis a les assegurances.

Finalment, s'opta per dictar un seguit de directives dins un espai temporal que abraça des de l'any 1972, data en que es dicta la primera directiva, fins l'any 2005, data en que es dicta la cinquena i última directiva, actualment vigent, relatives a l'assegurança dels vehicles a motor de la Comunitat Europea.⁶

La **Primera Directiva** és la 72/166/CEE, de 24 d'abril de 1972, sobre l'Assegurança d'Automòbils, i el que fa és exigir l'obligatorietat d'assegurament de tots els vehicles a motor que es trobin estacionats de forma habitual a l'espai de la Comunitat Europea i, a més, estableix la no exigència del control de la Carta Verda a les fronteres, essent substituïda per un acord *Inter Bureaux* entre els diversos Estats Membres.

Com a petita introducció, la Carta Verda és un document que emet la Oficina d'Assegurances de vehicles a motor de cada país i té com a funció acreditar l'existència d'una assegurança en vigor enfront les autoritats d'un altre país, en base a que cada oficina nacional reconeix a les oficines d'altres països, que es troben totes integrades al *Council o Bureaux*, amb seu a Londres. Aquesta directiva, com ja s'ha esmentat, instaura el sistema de l'assegurança obligatòria per als vehicles a motor de tots els Estats Membres permetent, d'aquesta manera, l'eliminació de forma recíproca dels mecanismes de control d'assegurances a tot el territori europeu.⁷

La **Segona Directiva** que trobem és la 84/5/CEE, de 30 de desembre de 1983, que té com a funció regular tota la matèria relativa a l'import de les indemnitzacions per danys materials i

⁶ Villar Ezcurra, M. (1997). Interpretación de la Directiva Matriz sobre el seguro de vehículos a motor. *Revista Comunidad Europea Aranzadi*, 1-2. Recuperat de <https://dialnet.unirioja.es/revista/1713/V/24>.

⁷ Exposición de motivos de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros, sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar la responsabilidad, Diario Oficial de las Comunidades Europeas L 103/1 (1972).

personals a les víctimes dels sinistres de trànsit, establint com a màxim un import de 350.000€ per víctima per a danys corporals i un import màxim de 100.000€ per a danys materials.

A més, cal destacar sobre aquesta Directiva que estableix la no oposició a les víctimes de les exclusions amb motiu de l'incompliment per part de l'assegurat de les condicions de la pòlissa contractada i, així mateix, es pacta l'ampliació a l'àmbit internacional de la cobertura de les funcions dels Fons Nacionals de Garantia.⁸

La **Tercera Directiva** dictada és la 90/232/CEE, de 14 de maig de 1990, té com a objectiu establir una sola prima d'assegurança per a tota la Comunitat Europea, que pretén assegurar la cobertura de tots els ocupants del vehicle exceptuant al conductor dins l'assegurança obligatòria i, a més, estendre dita cobertura al territori de la Unió Europea.

Dins l'àmbit de la Tercera Directiva cal destacar també la Directives 92/96/CEE, de 10 de novembre, i la 92/49/CEE, de 18 de juny, les quals fan referència a accidents de circulació que °tinguin lloc al país de residència de la víctima i que el vehicle causant del mateix es trobi matriculat i assegurat al mateix Estat o a un altre que es trobi dins el territori europeu.

S'ha de fer menció també a la Directiva 90/618/CEE, de 08 de novembre de 1990, que té com a funció regular el règim de lliure prestació de serveis en l'àmbit d'assegurança obligatòria d'automòbils, és a dir, a partir d'aquesta Directiva es podrà procedir a la contractació d'una assegurança amb una entitat asseguradora a un altre Estat membre, sense necessitat d'establiment al país assegurat o del risc.

Dita Directiva instaura la lliure prestació de serveis, estenent la possibilitat de que el vehicle causant del sinistre es trobés matriculat al país de residència de la víctima però assegurat a un Estat membre diferent.⁹

⁸ Exposición de motivos de la Directiva 84/5/CEE del Consejo, de 30 de diciembre de 1983, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de los vehículos automóviles, Diario Oficial de las Comunidades Europeas L 8/17 (1984).

⁹ Exposición de motivos de la Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, Diario Oficial de las Comunidades Europeas, L 129/33 (1990).

La **Quarta Directiva** és la 2000/26/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 16 de maig de 2000, relativa a l'aproximació de les legislacions dels Estats Membres sobre l'assegurança de responsabilitat civil derivada de la circulació de vehicles a motor.

Aquesta Directiva té un àmbit d'aplicació que abraça no només als quinze Estats Membres que formaven la Unió Europea en aquell moment més els que s'han anat afegint amb el pas dels anys, sinó que també s'aplica a l'Espai Econòmic Europeu i als demés Estats que han signat el Conveni Multilateral de Garantia, els quals han acceptat i incorporat al seu dret intern les tres Directives anteriors sobre l'assegurança de responsabilitat civil de vehicles a motor.

La finalitat principal amb la que compta dita Directiva és la de fixar les disposicions específiques que es poden aplicar als subjectes amb dret a indemnització esdevinguda dels danys o perjudicis patits a causa de sinistres de trànsit succeïts a un Estat membre diferent al seu Estat de residència i que, a més, hagin estat provocats per vehicles amb assegurança i estacionament habitual a un Estat membre de la UE.

Dites disposicions s'aplicaran igualment als perjudicats residents a un Estat membre amb dret a indemnització pels perjudicis o lesions patits com a conseqüència d'accidents succeïts a països extra comunitaris, les oficines nacionals d'assegurances dels quals s'hagin adherit al sistema de Carta Verda, i amb la condició que tals accidents hagin estat causats per l'ús de vehicles amb assegurança i estacionament habitual a un país comunitari.¹⁰

Aquesta Directiva aposta de forma clara per la millora de la defensa dels drets dels perjudicats per sinistres que es donen fora del seu Estat membre de residència habitual, instaurant com a finalitat el dret a interposar una acció directa contra l'entitat asseguradora que cobreix la responsabilitat civil del conductor responsable. D'aquesta manera, els Estats membres han d'adoptar les disposicions necessàries per tal que les asseguradores que cobreixin aquesta classe de riscos designin a tots els Estats membres un representat per a la tramitació i liquidació dels sinistres, que haurà de residir a tal Estat i complir el que disposa la Directiva.

¹⁰ Exposición de motivos de la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, Diario Oficial de las Comunidades Europeas L 181/65 (2000).

Per tant, els Estats membres de la UE hauran de constituir organismes d'informació, amb la finalitat que el subjecte perjudicat pugui exercir el seu dret a reclamar una indemnització, a més de constituir també organismes d'indemnització, que seran els responsables de resarcir els danys als perjudicats.¹¹

Per últim, la **Cinquena Directiva** que trobem és la 2005/14/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 11 de maig de 2005, que té com a objectiu avançar de forma comuna entre tots els Estats membres de la UE en matèria d'assegurança obligatòria dels vehicles a motor, considerada una de les més transcendents, tant en la seva vessant social com en la vessant econòmica.

Aquesta Directiva el que fa és especificar el concepte d'estacionament habitual dels vehicles a efectes d'assegurança obligatòria, essent una qüestió de gran rellevància pel que respecta a la determinació de qui ha de fer front, en última instància, a la indemnització.

A més, el que fa la Directiva esmentada és concretar diverses expressions que incorporen les Directives anteriors com seria, per exemple, el concepte de control per sondeig, i aclareix i especifica que la cobertura de l'assegurança inclourà, a partir de la promulgació i transposició de la mateixa, qualsevol tipus d'estància del vehicle assegurat al territori d'un altre Estat membre de la UE durant la vigència del contracte.

Finalment, la Directiva esmentada estén la cobertura dels fons nacionals de garantia als danys materials provocats per vehicles desconeguts, sempre que s'hagués indemnitzat per danys personals significatius produïts com a conseqüència del mateix sinistre.¹²

¹¹ Fernández Martín, M. J. (2001). El perjudicado frente al asegurador extranjero. La cuarta Directiva. *Revista de derecho de la circulación de INESE Data*, 3-4. Recuperat de <http://www.inesedata.es/opac/ficha.php?informatico=00000679>.

¹² Preàmbulo de la Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2005, relativa al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, Diario Oficial de la Unión Europea L 149/14 (2005).

3.- L'assegurança d'automòbils

3.1.- L'assegurança obligatòria d'automòbils

3.1.1.- Orígens, concepte i naturalesa

L'**assegurança obligatòria d'automòbils** o SOA és la primera assegurança de responsabilitat civil que queda supeditada, de forma rigorosa, a una llei i un reglament de forma tan detallada i és, concretament, l'assegurança de responsabilitat civil més estesa a tots els Estats membres de la Unió Europea.

Aquesta assegurança trenca amb els esquemes de la resta d'assegurances de responsabilitat civil ja que, des del seu origen, compleix amb una finalitat mixta, concretament la de cobertura del patrimoni de l'assegurat i de garantia per a les víctimes dels accidents de circulació.¹³

L'**assegurança obligatòria** actual es pot definir com a aquella en virtut de la qual l'assegurador, a canvi d'una prima, s'obliga a cobrir el risc de que l'assegurat es vegi obligat a indemnitzar per danys, ja siguin corporals o materials, provocats a tercers per fets derivats de la circulació de vehicles a motor, sempre dins els límits legalment establerts.

Aquesta assegurança té caràcter de dret necessari sotmès a un règim imperatiu o de *ius cogens*, ja que es troba determinada per l'obligació legal que arriba a tot propietari d'un vehicle a motor com a requisit inexcusable per tal de poder circular, i respon a la finalitat social d'aconseguir un cert llinar de protecció immediata per a les víctimes d'accidents de circulació.¹⁴

L'assegurança de vehicles a motor és un dels contractes d'assegurança que té més rellevància al mercat espanyol d'assegurances, tant a la vessant social de protecció per a les víctimes d'accidents de circulació i als assegurats, com a la seva vessant econòmica.

¹³ Reglero Campos, L. F. (2013). El seguro de automóviles. *El seguro obligatorio de automóviles: orígenes, concepto y naturaleza*. (3ª ed., p. 686-687). Navarra: Editorial Thomson Aranzadi.

¹⁴ Perán Ortega, J. (1998). RC asegurable y modalidades de seguro de RC. *La RC obligatoria de vehículos a motor, régimen jurídico* (1ª ed., p. 388). Madrid: Editorial Tecnos.

Es troba dins les anomenades assegurances de danys, tot i que a la Llei 50/1980, de 08 d'octubre, de Contracte d'Assegurança, únicament se'n fa una breu menció, gaudint aquest contracte d'una regulació especial, concretament a la Llei de Responsabilitat Civil i Assegurança a la Circulació de Vehicles a Motor i al reglament que la desenvolupa, i és el propi Art. 2.6 de la LRCSCVM el que estableix que *“en tot allò no previst expressament a aquesta Llei i a les seves normes reglamentàries de desenvolupament, el contracte d'assegurança de responsabilitat civil derivada de la circulació de vehicles a motor es regirà per la Llei 50/1980, de 08 d'octubre, de Contracte d'Assegurança”*.¹⁵

Per tant, podem dictaminar que l'assegurança dels vehicles a motor es configura com a una assegurança de subscripció obligatòria en la que és l'Estat qui defineix quin és el seu abast i cobertura, i aquesta obligatorietat de la que gaudeix l'assegurança es configura a dues vessants fonamentals.

Per una banda, veiem aquesta obligatorietat plasmada degut a que tot propietari d'un vehicle a motor es troba obligat a contractar una assegurança que cobreixi els danys personals i materials que es produeixin com a conseqüència de la circulació d'un vehicle a motor i, per l'altra, veiem que l'assegurança d'automòbils té una part central, coneguda com a assegurança obligatòria, que es troba imposada per l'ordenament jurídic estatal i, en última instància, per les Directives de la Unió Europea.

En conseqüència, de l'obligatorietat de l'assegurança dels vehicles a motor se'n deriven efectes tant pel propietari de l'assegurança, que està obligat a contractar i mantenir l'assegurança, com per l'Estat, que és qui determina l'abast de dita assegurança i, a la vegada, es configura com a responsable final dels danys que provoquin els vehicles que es troben estacionats de forma habitual al seu territori.¹⁶

Cal dir que la finalitat que té aquesta assegurança és la de garantir a les víctimes dels accidents de trànsit una reparació efectiva dels danys que pateixin, i es constitueix com al pilar fonamental del sistema de garanties de les víctimes de la circulació.

¹⁵ Artículo 2.6 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 267 § 18911 (2004).

¹⁶ Fernández Gallego, M. M. (2016). La responsabilidad civil en el Riesgo de circulación. *El Seguro de Automóviles: un seguro obligatorio* (1ª ed., p. 23-24). Barcelona: Editorial Bosch Editor.

Pel que fa a la naturalesa d'aquesta assegurança, cal dir que ha estat objecte de constant discussió. Part de la doctrina considera complicat classificar aquesta assegurança com a una assegurança de responsabilitat civil degut a que les seves característiques posen entrebancs per tal de classificar-la dins el concepte tradicional de l'assegurança.

Es diu que no es tracta d'un contracte típic d'assegurança de RC o que, tot i que totes les legislacions el tipifiquen com a tal, el fet que sigui de subscripció obligatòria no té cabuda dins aquesta modalitat d'assegurança.

Si bé és cert que l'assegurança d'automòbils presenta alguns trets característics de les assegurances de responsabilitat civil, també planteja un seguit de peculiaritats que fan que, per una part de la doctrina, resulta qüestionable que s'englobi dins les assegurances de responsabilitat civil.

Un dels autors que defensa aquesta postura és Uría, el qual estableix que *“l'assegurança obligatòria d'automòbils és una nova passa en el procés evolutiu cap a la protecció de la víctima, abans que al patrimoni de l'assegurat. Des d'aquesta perspectiva, l'assegurança automobilística, tot i la classificació nominal d'assegurança de responsabilitat civil que conserva la Llei, es troba sotmès en un procés de desnaturalització com a típica assegurança de responsabilitat civil”*.¹⁷

Podem establir també que el SOA pertany a la categoria dels **contractes forçosos**, degut a la obligatorietat que comporta la contractació d'aquesta assegurança pel simple fet de ser propietaris d'un vehicle a motor, amb un contingut que es troba dictaminat per una Llei que té caràcter imperatiu.

Finalment, cal fer esment a la qualitat que destaca de forma més notable la doctrina envers el SOA, essent considerat el mateix com un **contracte en favor a tercers**. Dit contracte d'assegurança és considerat com a tal degut a que, tal i com queda patent a la diversa doctrina i jurisprudència existent, té com a objectiu fonamental oferir una protecció als tercers que han

¹⁷ Uría Meruédano, R. (1963). Problemas fundamentales del seguro automovilístico de responsabilidad civil. *Consideraciones generales* (2ª ed., p. 23-24). Bilbao: Editorial Aranzadi.

vist minvades les seves capacitats, ja siguin físiques o econòmiques, a causa d'un accident de trànsit del qual no en són culpables.¹⁸

3.1.2.- Subjectes del contracte, obligació de subscriure l'assegurança i tercers perjudicats

Pel que fa als subjectes que intervenen dins el contracte d'assegurança obligatòria de vehicles a motor, en podem destacar tres, que són el **prenedor**, l'**assegurat**, l'**assegurador** i el **propietari del vehicle**.

Al primer que cal fer esment és al **prenedor**, que és pròpiament el subjecte que subscriu el contracte d'assegurança. Per tal d'entendre la seva figura caldrà diferenciar-lo del **propietari del vehicle**, que és el seu propietari civil, i el defineix com a tal l'article 4 del RRCSCVM, establint que es considerarà com a tal a tota persona natural o jurídica sota el nom de la qual figuri el vehicle al Registre Públic corresponent.¹⁹

És el propi article 2.1 de la LRCSCVM el que estableix tal obligació, que té tot propietari d'un vehicle a motor, de subscriure una assegurança de responsabilitat civil que cobreixi els danys provocats a tercers per la circulació de tal vehicle.²⁰

Aquesta obligació de subscriure una assegurança no és una obligació en sentit tècnic, sinó que és considerada com a un deure legal que pesa sobre una persona, el prenedor, que es troba en una situació derivada de la propietat d'un vehicle a motor.

El mateix article 2.1 de la LRCSCVM estableix que aquesta assegurança la pot contraure una persona diferent al propietari del vehicle, fent d'aquesta manera que quedi complerta la obligació d'assegurar i, a la vegada, rellevant de dita obligació al propietari.²¹

¹⁸ Reglero Campos, L. F. (2013). El seguro de automòviles. *El seguro obligatorio de automòviles: orígenes, concepto y naturaleza* (3ª ed., p. 693-697). Navarra: Editorial Thomson Aranzadi.

¹⁹ Artículo 10 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de setiembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 222 § 14915 (2008).

²⁰ Artículo 2.1 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 267 § 18911 (2004).

²¹ Reglero Campos, L. F. (2013). El seguro de automòviles. *Los sujetos del contrato y la obligación de subscribir el seguro: El tomador. Personas obligadas a subscribir el seguro* (3ª ed., p. 698-700). Madrid: Editorial Aranzadi.

Seguidament, trobem la figura de l'**assegurat**, que és aquella persona física la responsabilitat de la qual es cobrirà mitjançant l'assegurança subscrita. Tal i com estableixen els articles 1 i 2 de la LRCSCVM, el SOA té com a objectiu principal la cobertura de la responsabilitat civil, tant del conductor del vehicle a motor com del propietari del mateix.

A continuació, cal analitzar la figura de l'**assegurador**, i actua com a tal l'entitat que presta cobertura al risc en qüestió. Tal assegurança s'haurà de subscriure amb alguna entitat asseguradora que gaudeixin de l'autorització corresponent del Ministeri d'Economia o que, estant domiciliades a un país membre de l'Espai Econòmic Europeu, exerceixin la seva activitat a Espanya en règim de dret d'establiment o de lliure prestació de serveis i que, a més, es trobin autoritzades per actuar dins la branca de responsabilitat civil derivada de la circulació de vehicles a motor.²²

Finalment, cal fer esment als **tercers perjudicats**, concepte que queda definit a l'article 1 de la LRCSCVM, el qual estableix que seran totes aquelles persones físiques afectades pel sinistre viari, tant per haver patit danys personals o lesions com danys materials, és a dir, és la persona que pateix les conseqüències de l'accident de trànsit.²³

A més, també fa esment als perjudicats als articles 73 i 76 de la Llei 50/1980, de 08 d'octubre, de Contracte d'Assegurança, establint que per l'assegurança de responsabilitat civil, com seria el SOA, l'assegurador s'obliga, dins els límits establerts al contracte, a cobrir el risc i s'obliga a indemnitzar als tercers pels danys i perjudicis provocats per un fet previst al contracte, sempre que aquest fet sigui conseqüència de les accions de l'assegurat. A més, els preceptes de la LCS estableixen també que el perjudicat gaudirà d'acció directa contra l'assegurador, que s'explicarà més endavant, per tal d'exigir-li el compliment de l'obligació d'indemnitzar.^{24 25}

En relació als tercers perjudicats trobem un supòsit especial interessant de comentar, que és el de l'**accident succeït per l'ús d'una autopista**, cas en que es tracta de responsabilitat

²² Rives Seva, J. M. (2009). Las partes. La legitimación. *El asegurador y las entidades aseguradoras* (1ª ed., p. 58-60).

²³ Artículo 1 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 267 § 18911 (2004).

²⁴ Artículos 73 y 76 de la Ley 50/1980, de 08 de octubre, de Contrato de Seguro, BOE 250 § 22501 (1980).

²⁵ Reglero Campos, L. F. (2013). El seguro de automóviles. *Los sujetos del contrato y la obligación de suscribir el seguro: Los terceros perjudicados* (3ª ed., p. 704-707). Madrid: Editorial Aranzadi.

contractual degut al vincle que existeix entre l'usuari de l'autopista i el concessionari de la mateixa. El que s'avalua en aquests casos és el sinistre succeït degut a un imprevist a la pròpia carretera, sobre el que s'ha pronunciat la jurisprudència.²⁶

Una sentència a destacar en aquest aspecte seria la SAP Alicante, de 20 de març de 2002, que estableix que, en els casos d'ús d'autopista, hem d'entendre l'exercici d'una acció de culpa contractual ja que s'ha de qualificar com a tal el vincle que existeix entre l'usuari de dita via i el concessionari ja que aquest, mitjançant el pagament d'un preu, permet al conductor circular en determinades condicions de seguretat i rapidesa, a diferència del que passa amb les vies convencionals.

És la pròpia Llei 8/1972, de 10 de maig, sobre construcció, conservació i explotació d'autopistes en règim de concessió, la que estableix, als seus articles 1 i 27 que serà el concessionari, com a compensació del pagament del peatge que efectua el conductor, qui haurà de satisfer a l'usuari d'aquestes vies, suprimint les causes que puguin provocar molèsties o supòsits perillosos.²⁷

És per aquests motius que la sentència acaba establint que *“la presència d'un element imprevist a l'autopista que alteri la normalitat del servei garantit per l'empresa concessionària no es pot valorar com a un element qualificable de força major, sinó com a una circumstància previsible al marc contractual en el que es desenvolupen les prestacions assumides per les parts i, per tant, capaç d'originar una obligació reparadora del dany a càrrec de qui no ha demostrat haver fet ús de tots els mecanismes necessaris per evitar el risc en qüestió. És per això que s'ha de qualificar com a contractual la relació entre l'usuari de l'autopista i l'empresa concessionària de la mateixa”*.²⁸

3.1.3.- Cobertura de risc i límits quantitius de cobertura

²⁶ Rives Seva, J. M. (2009). Las partes. La legitimación. *Los perjudicados, Supuestos especiales de uso de autopista* (1ª ed., p. 53-54).

²⁷ Artículos 1 y 27 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, sobre construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, BOE 113 § 693 (1972).

²⁸ SAP Alicante –secc. 6–, de 20 de març de 2002 (JUR 2003/53136).

Tal i com l'article 73 de la LCS estableix de forma genèrica, el risc de tota assegurança de responsabilitat civil el constitueix el naixement, a càrrec de l'assegurat, d'una obligació d'indemnitzar a un tercer a conseqüència d'haver-li causat un dany.

Aquest risc es troba constituït per dos elements, un d'**objectiu**, consistent en que aquests danys provinguin d'un fet que ja es troba previst al contracte, pactant que l'assegurador els cobrirà dins els límits que s'estableixin a dit contracte, i un altre de **naturalesa jurídica**, basat en que l'assegurat serà el responsable del dany, ja sigui per reconeixement de la responsabilitat com per declaració judicial.²⁹

Entrant ja a la LRCSCVM, aquest text legal estableix que el risc cobert pel SOA es troba delimitat per dos elements bàsics, que són l'àmbit material d'aplicació de la Llei i el sistema de responsabilitat civil que el mateix articulat crea.

És l'article 2.1 de la LRCSCVM el que decreta que serà el SOA el que cobreixi la responsabilitat civil del conductor d'un vehicle a motor que sigui conseqüència dels danys provocats per la conducció del mateix, i els elements rellevants segons el mateix text legal per tal de determinar l'àmbit material del risc cobert seran els relatius al tipus de responsabilitat civil i els conceptes de vehicle a motor i accident de circulació.³⁰

Cal dir que, en l'àmbit de les assegurances de responsabilitat civil, un subjecte és responsable quan es troba obligat a indemnitzar un determinat dany, i ho estarà sempre que aquest dany li sigui imputable en virtut d'un títol d'atribució.

Establert això, un dels objectius principals del SOA és la obligació d'indemnitzar a càrrec de l'assegurat i, a la vegada, que es declari o reconegui la responsabilitat del conductor o propietari del vehicle que provoqui el sinistre i, en conseqüència, els danys.³¹

²⁹ Artículo 73 de la Ley 50/1980, de 08 de octubre, de Contrato de Seguro, BOE 250 § 22501 (1980).

³⁰ Artículo 2.1 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 267 § 18911 (2004).

³¹ Preámbulo del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 267 § 18911 (2004).

Una de les qüestions que es plantegen en referència a la obligació d'indemnitzar per part de l'assegurador és si aquest es troba obligat a indemnitzar tot i no declarar-se la responsabilitat de l'assegurat.

Per tal de respondre aquest dubte que es planteja la doctrina en nombrosos casos, cal dir que el concepte d'assegurat, al SOA, té una amplitud que no ostenta en altres assegurances de RC, i és la LRCSCVM la que estén la protecció del tercer perjudicat fins el punt en que cobreix la responsabilitat de tot conductor del vehicle assegurat, independentment de qui figuri com a tal a la pòlissa. Per tant, el número de persones la responsabilitat de les quals obliga a l'assegurat abraça a tots aquells conductors que dirigeixin el vehicle assegurat.

Un cop explicat això, cal dir que l'assegurador respondrà sense que hagi esdevingut un grau de responsabilitat de la persona que figuri com a assegurat a la pòlissa, és a dir, sempre que es declari la responsabilitat del conductor, amb la prima finalitat de protegir als tercers a través del SOA.

Per tant, la obligació de l'assegurador únicament esdevindrà si és declarada la responsabilitat del conductor del vehicle o del seu propietari, i si això no succeís, únicament haurà de respondre l'assegurador en cas que el sinistre viari es produeixi per una causa de força major o per culpa exclusiva de la víctima.

A aquesta norma hi podem trobar una excepció, consistent en la ignorància de qui és el conductor del vehicle en el moment de l'accident però tenint coneixement del vehicle y, en conseqüència, de l'asseguradora, cas en que concorrerà la responsabilitat del conductor, tot i ser desconeguda la seva identitat, exceptuant que l'accident s'hagi produït per culpa exclusiva de la víctima o per una causa de força major estranya a la conducció del vehicle.³²

El SOA ofereix cobertura a dues classes de danys, que són els **danys a les persones** i els **danys als béns** patits per tercers com a conseqüència d'un accident de trànsit, tal i com estableix l'article 2.1 de la LRCSCVM, i l'article 4.2 del mateix text legal el que fa responsable al causant de l'accident pels dos tipus de danys, establint que "*el importe máximo de la cobertura*

³² Reglero Campos, L. F. (2013). El seguro de automóviles. *El riesgo cubierto (II): La responsabilidad que se cubre. La declaración de responsabilidad del conductor o del propietario del vehículo como presupuesto de la obligación de indemnizar del asegurador* (3ª ed., p. 737-740). Madrid: Editorial Aranzadi.

*del aseguramiento obligatorio alcanzará en los daños a las personas y en los bienes dentro de los límites que reglamentariamente se determinen”.*³³

Dins els **danys a les persones** s’engloben els danys corporals i els danys materials, que estaran coberts fins a un determinat límit quantitatiu i segons l’aplicació dels criteris indemnitzadors de la Llei 35/2015, que instaura el nou barem d’accidents de circulació i actua com a sistema de valoració dels danys de forma autònoma al SOA.

Aquest barem, explicat en profunditat al punt 10 d’aquest treball, s’aplica per calcular totes les indemnitzacions per danys derivats d’accidents de circulació, independentment de l’existència d’una assegurança i del títol d’imputació que s’apliqui a cada cas concret.

En cas que la quantia que fixi la Llei 35/2015 per a la indemnització excedeixi els límits quantitatius de cobertura del SOA per a aquesta classe de danys, aquest excés no es trobarà cobert per tal assegurança, quedant a càrrec de l’assegurat de forma exclusiva o d’una assegurança voluntària de RC en cas que existís.³⁴

Aquest excés pot ser cobert també pel que es coneixen com a **clàusules de cobertura de RC subsidiària d’automòbils**, que són clàusules que es troben incloses a determinades assegurances de RC i tenen un caràcter complementari a la cobertura d’un risc, és a dir, cobriran les indemnitzacions que puguin excedir els límits quantitatius de cobertura en els casos en que la responsabilitat del contractant pogués quedar compromesa.

Pel que fa als **danys en els béns**, podem establir que no queden compresos dins aquest concepte tots els danys de caire patrimonial, ja que alguns d’aquests es troben dins el règim dels danys a les persones. Per tant, a l’hora de delimitar el concepte de danys en els béns ho haurem de fer de forma negativa, és a dir, dins els danys en els béns s’englobaran tots aquells que no siguin susceptibles de classificar-se com a danys a les persones segons l’article 1.2 de la LRCSCVM.

³³ Artículos 2 y 4 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 267 § 18911 (2004).

³⁴ Artículo 4.3 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 267 § 18911 (2004).

En relació a altres conceptes indemnitzadors, com serien les despeses d'assistència mèdica, farmacèutica i hospitalària, despeses d'enterrament i de funeral, cal dir que quedaran englobades dins el concepte de danys a les persones tot i que són independents de les sumes indemnitzadores, independentment que es superin els límits que estableix l'article 4 de la LRCSCVM.³⁵

Entrant ja als **límits quantitius de cobertura**, cal dir que s'inclouen i s'amplien a la LRCSCVM des de la reforma que provoca la Llei 21/2007 sobre la mateixa. És l'article 4 de dit text legal el que, actualment, instaura els límits quantitius de cobertura, establint el següent: *“Los importes de la cobertura del seguro obligatorio serán:*

- *En los **daños a las personas**, 70 millones de euros por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas.*
- *En los **daños en los bienes**, 15 millones de euros por siniestro”.*³⁶

Aquesta ampliació en els límits quantitius de cobertura té com a precedent la cinquena Directiva, tot i que les quanties de la LRCSCVM superen de forma notable les que la Directiva europea estableix, que són de 5 milions d'euros per a danys corporals i 500.000 euros per a danys materials.³⁷

Cal destacar també que, pel que fa als danys a les persones, es rectifica el criteri emprat fins el moment pel que fa al número de perjudicats, passant d'una quantia fixada per cada víctima a una quantia fixada per sinistre, independentment del nombre d'afectats pel mateix.

3.1.4.- Exclusions de cobertura

És l'article 5 de la LRCSCVM el que s'encarrega de delimitar les exclusions de cobertura del SOA, d'entre les quals podem destacar exclusions de tres classes:

³⁵ Reglero Campos, L. F. (2013). El seguro de automóviles. *El riesgo cubierto (III): Los daños cubiertos* (3ª ed., p. 742-749). Madrid: Editorial Aranzadi.

³⁶ Artículo 4 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 267 § 18911 (2004).

³⁷ Artículo 2.2, letra a) de la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, Diario Oficial de las Comunidades Europeas L 181/65 (2000).

- Exclusions per raó de danys corporals o dels danys patits pel conductor del vehicle.
- Exclusions per raó de danys materials.
- Exclusions dels danys causats per un vehicle robat.³⁸

Pel que fa a les **exclusions per raó de danys corporals o dels danys patits pel conductor del vehicle**, ens podem trobar davant de diversos supòsits. Un primer supòsit és el de l'**exclusió dels danys soferts pel conductor**, que es pot entendre com a lògica degut a que serà el responsable dels danys causats, supòsit que el SOA no cobreix.

Aquesta exclusió implica no només que no quedin coberts els danys que el conductor pateixi a la seva persona o als seus béns, sinó que també s'exclouran els possibles danys que pateixin terceres persones com a conseqüència de la seva mort.

Un altre supòsit enfront el qual ens podem trobar és el relatiu als **perjudicis que esdevenen per la mort del conductor o quan el conductor és responsable com a perjudicat de la mort d'ocupants del vehicle**.

Pel que fa als perjudicis que esdevenen de la mort del conductor, cal dir que és l'article 5.1 de la LRCSCVM el que regula dit supòsit, dictant que *“la cobertura del seguro de suscripción obligatoria no alcanzará a los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o fallecimiento del conductor del vehículo causante del accidente”*.³⁹

El redactat de tal article és clar i, en conseqüència, el SOA de qualsevol vehicle no cobrirà cap tipus de dany esdevingut de la mort del seu conductor, independentment del nombre de vehicles implicats al sinistre i de si es pot imputar de forma culpable o no a algun vehicle implicat, sens perjudici de que aquests danys puguin resultar coberts pel SOA d'algun altre vehicle.

En referència als danys causats per la mort dels ocupants amb el conductor com a responsable, en aquests casos el conductor perjudicat, en cas que qui mori sigui el seu cònjuge o algun dels

³⁸ Artículo 5 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 267 § 18911 (2004).

³⁹ Artículo 5.1 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 267 § 18911 (2004).

seus descendents, no tindrà dret a ser indemnitzat per l'asseguradora, ja que a través del SOA respondrà enfront a tercers però no enfront a si mateix.

A més, les entitats asseguradores podran introduir a la pòlissa com a causa d'exclusió de cobertura aquest supòsit pel redactat que té l'article 5.4 de la LRCSCVM, el qual permet la inclusió d'aquesta classe de clàusules.⁴⁰

D'aquest forma, en cas que el conductor sigui responsable del sinistre i resulti ser l'únic perjudicat per la mort de la víctima, l'asseguradora no es trobarà obligada a satisfer cap mena d'indemnització.

En relació a les **exclusions per raó de danys materials**, hem de començar explicant que la tercera Directiva opta per una cobertura superior que la que ofereix la segona Directiva en relació al SOA, exigint la inclusió de tots els ocupants del vehicle dins aquesta cobertura, a excepció del conductor, pel que fa a la indemnització dels danys corporals.

Aquest seguit de directives no fan cap esment a la indemnització dels danys materials, deixant d'aquesta manera total llibertat als Estats membres per tal que siguin ells mateixos qui estableixin les exclusions que creuin convenients per a aquesta classe de danys.

Per tal de veure quins són els danys materials que queden exclosos de la cobertura del SOA és convenient classificar-los segons la **naturalesa**, la **situació que ocupen els béns en el lloc de l'accident** i la **persona que n'és titular**, podent-los agrupar en tres blocs diferenciats.

Primerament, pel que fa a la seva **naturalesa**, podem establir que queden exclosos de cobertura els danys als béns patits pel vehicle assegurat. És una exclusió evident, degut a que el SOA cobreix els danys que provoqui el vehicle, no els que afecten al mateix. Aquesta exclusió de cobertura també afectarà al CCS degut a què, tal i com ha declarat el TS, "*no se puede atribuir al Consorcio una responsabilidad mayor que la que se derivaría de la suscripción de un seguro obligatorio, y dado que éste no cubre los daños propios hay que concluir que efectivamente el CCS no cubre los daños causados al automóvil que conducía el acusado*".⁴¹

⁴⁰ Artículo 5.4 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 267 § 18911 (2004).

⁴¹ STS, Sala de lo Civil –secc. 1–, de 29 de maig de 2001 (RJ 2001, 4576).

Tot seguit, en relació a la **situació que ocupen els béns en el moment del sinistre**, quedaran exclosos els danys en els béns patits per les coses que es transportin dins el vehicle assegurat. Aquesta exclusió d'aquests béns es fa de forma independent de la titularitat dels mateixos, tal i com estableix la STS de 08 de juny de 2001.⁴²

És per això que queden exclosos de cobertura els béns transportats pel vehicle com, per exemple, seria el cas dels remolcs, degut a que com també tenen consideració de vehicle a motor segons l'article 1 del RRCSCVM es troben, en conseqüència, coberts pel SOA pels danys que puguin causar però no pels danys que es provoquin als béns que es transportin en ells.

Per últim, pel que fa a la seva **titularitat**, quedaran exclosos els danys en els béns patits pels béns dels que resultin titulars el prenedor, assegurat, propietari o conductor, així com els dels cònjuges o dels parents de fins a tercer grau de consanguinitat o afinitat dels esmentats anteriorment, amb independència de que aquests béns siguin transportats o no pel vehicle assegurat en el moment de l'accident.⁴³

Part de la doctrina entén que, per tal que aquesta causa d'exclusió pugui aplicar-se, és necessari que la responsabilitat del prenedor, assegurat, propietari o conductor amb qui es tingui el grau d'afinitat corresponent es vegi compromesa en el sinistre, com per exemple apunta Morillas.⁴⁴

Finalment, respecte a l'**exclusió dels danys causats per un vehicle robat**, cal destacar l'article 5.3 de la LRCSCVM, el qual estableix que "*quedan también excluidos de la cobertura de los daños personales y materiales por el seguro de suscripción obligatoria quienes sufrieran daños con motivo de la circulación del vehículo causante si hubiera sido robado*", amb motiu del risc extraordinari que implica el robatori d'un vehicle.⁴⁵

La segona Directiva no permet, en principi, aquesta exclusió per part de l'ordenament jurídic intern dels Estats membres, permetent un trasllat de l'obligació de la obligació de cobertura en aquests supòsits a l'organisme de garantia, que en el cas d'Espanya seria el CCS, tot i que la

⁴² STS, Sala de lo Civil –secc. 1–, de 08 de juny de 2001 (RJ 2001, 5537).

⁴³ SAP Huesca –secc. 2–, de 19 de maig de 1998 (AC 1998, 925).

⁴⁴ Morillas Jarillo, M. J. (1992) La contratación del seguro obligatorio de automóviles: *exclusiones de cobertura por razón de daños materiales* (1ª ed., p. 447-449). Madrid: Editorial M. Medina.

⁴⁵ Artículo 5.3 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 267 § 18911 (2004).

LRCSVM fa un ús parcial d'aquesta oportunitat que proporciona la directiva ja que, dins els casos d'ús contra la voluntat del propietari del vehicle, fa diferència entre les tipologies de robatori i de furt.

Per tant, segons el mateix article 5.3 en relació amb l'article 11.1, lletra c), ambdós de la LRCSVM, s'obligarà al CCS a indemnitzar pels danys a les persones i sobre els béns causats per un vehicle amb estacionament habitual a Espanya que, estant assegurat, hagi estat robat. Com a conseqüència d'aquest articulat, l'assegurador haurà de respondre en cas de furt del vehicle assegurat i, de forma més genèrica, per qualsevol tipus d'ús il·legítim o no autoritzat, expressa o tàcitament, per part del propietari que no pugui ésser considerat com a robatori.⁴⁶

Cal entrar a analitzar també l'exclusió de cobertura que es produeix en els danys patits pels ocupants voluntaris d'un vehicle furtat, sempre que tals ocupants siguin coneixedors d'aquesta circumstància. Respecte aquest supòsit, no hi ha cap precepte legal que exclogui de la cobertura a aquelles persones que ocupin un vehicle furtat coneixent dita circumstància, però sí que existeix tal regulació pel que fa als vehicles robats, concretament l'article 2.1 de la segona Directiva.

L'article esmentat prohibeix al perjudicat l'oposició de qualsevol disposició legal o clàusula contractual que exclogui de l'assegurança l'ús o la conducció del vehicle per persones que no es trobin ni expressa ni implícitament autoritzades per a tal acció, però el següent paràgraf del mateix article estableix que dita clàusula contractual o disposició pugui ser oposada enfront les persones que ocupin el vehicle que ha causat els danys per voluntat pròpia sempre que l'assegurador pugui provar que coneixien que el vehicle era robat.⁴⁷

Per tant, i tal i com reafirma l'article 11 de la LRCSVM, recaurà sobre l'assegurador la càrrega de provar que els ocupants del vehicle furtat coneixien dita circumstància i, en cas que

⁴⁶ Reglero Campos, L. F. (2013). El seguro de automóviles. *Las exclusiones de cobertura: la exclusión de cobertura de los daños causados por un vehículo robado* (3ª ed., p. 852-854). Madrid: Editorial Aranzadi.

⁴⁷ Artículo 2.1 de la Directiva 84/5/CEE del Consejo, de 30 de diciembre de 1983, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de los vehículos automóviles, Diario Oficial de las Comunidades Europeas L 8/17 (1984).

ho aconseguixi, quedaran exclosos de resarciment pecuniari pels danys que se'ls hi puguin causar en l'accident de trànsit.⁴⁸

3.1.5.- *Acció directa*

Tal i com l'article 76 de la LCS estableix, “*el perjudicado o sus herederos tendrán **acción directa** contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar, sin perjuicio del derecho del asegurador a repetir contra el asegurado, en el caso de que sea debido a conducta dolosa de éste, el daño o perjuicio causado a tercero. La acción directa es inmune a las excepciones que puedan corresponder al asegurador contra el asegurado. El asegurador puede, no obstante, oponer la culpa exclusiva del perjudicado y las excepciones personales que tenga contra éste. A los efectos del ejercicio de la acción directa, el asegurado estará obligado a manifestar al tercero perjudicado o a sus herederos la existencia del contrato de seguro y su contenido*”.⁴⁹

L'acció directa a l'àmbit de l'assegurança obligatòria de responsabilitat civil és la última que s'ha incorporat a l'ordenament jurídic, tot i que és considerada com a l'acció directa per excel·lència.

Podem concebre l'acció directa com a un dret propi del tercer, que es vegi perjudicat per un sinistre viari, contra l'assegurador per tal d'exigir el compliment de la obligació d'indemnitzar que, com bé queda clar, reconeix l'article 76 de la LCS com a forma de que el tercer obtingui una tutela superior en els casos en que el causant del sinistre es trobi assegurat.⁵⁰

Pel que fa als efectes que desplega l'acció directa, podem distingir-ne dos, concretament els efectes executius i els efectes conservatius.

Referent als **efectes executius**, podem observar que l'acció directa compleix una funció de pagament, essent el principal o únic interès directe del creditor és el cobrament, del crèdit que ostenta el deutor, de la quantia equivalent al sinistre, i en relació als **efectes conservatius** de

⁴⁸ Artículo 11.1 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 267 § 18911 (2004).

⁴⁹ Artículo 76 de la Ley 50/1980, de 08 de octubre, de Contrato de Seguro, BOE 250 § 22501 (1980).

⁵⁰ Sánchez Calero, F. (2007). Artículo 76. *Acción directa contra el asegurador. Ley de Contrato de Seguro: Comentarios a la Ley 50/1980 de 8 de octubre, y a sus modificaciones* (4ª ed., p. 1739).

l'acció directa, cal dir que els efectes que provoquen consisteixen en garantir que el deutor, en aquest cas qui causi el sinistre viari, pagarà el deute que genera amb tal accident.

Tot seguit cal fer esment als **elements i subjectes** que conflueixen en l'acció directa contra l'assegurador. Pel que fa als **elements**, cal dir que hi ha tres elements essencials, que són:

- El **risc**, el qual fa que es contempli la possibilitat de que es produeixi l'element productor del dany.
- L'**interès**, on s'observa la voluntat del legislador de concretar determinades relacions entre uns béns i uns subjectes per tal de protegir-los enfront un seguit de circumstàncies que poden provocar un dany amb una assegurança obligatòria en determinats casos, com és el que es tracta en aquest treball.
- El **dany**, que és el perjudici que s'assegura a través de la pòlissa contractada, i el fet de patir tal dany és el que donarà l'oportunitat al perjudicat d'exercitar l'acció directa i, com a conseqüència, iniciar el procés indemnitzador.⁵¹

Pel que fa als subjectes que són partícips en l'acció, també són tres que cal destacar:

- L'**assegurat**, que té com a obligació principal el pagament de la prima, veient-se privat de l'acció directa en cas que no dugués a terme tal pagament.
- L'**assegurador**, que és el subjecte que assoleix la defensa jurídica de l'assegurat enfront la reclamació del perjudicat i, en cas que el dany es trobés cobert per l'assegurança, serà l'encarregat de reparar el dany patit.
- El **perjudicat**, que és la persona física o jurídica que pateix el dany i, en conseqüència, qui es troba legitimat per tal d'exercir l'acció directa. En cas d'incapacitat o mort del perjudicat, qui es trobarà legitimat per tal d'exercir l'acció directa seran els seus hereus.

52

Per tal que el tercer perjudicat pugui exercir l'acció directa haurà de reunir uns requisits imprescindibles. Primerament, haurà d'existir una obligació d'indemnitzar al tercer en qüestió per uns danys a càrrec de l'assegurat, sempre que es trobi prevista la cobertura d'aquests danys al contracte d'assegurança i, altrament, l'assegurat haurà de trobar-se vinculat per un contracte

⁵¹ Iriarte Ángel, J. L. y Casado Abarquero, M. (2012). La acción directa del perjudicado en el ordenamiento jurídico comunitario. *Revista del Instituto de Ciencias del Seguro de la Fundación Mapfre*, 14-15. Recuperat de https://www.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/es/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1076267

⁵² Revilla González, J. A. (1996). Legitimación para el ejercicio de la acción directa. *Partes legitimadas* (1ª ed., p. 55-62), Madrid: Editorial Trivium.

d'assegurança vàlid amb l'assegurador que es pretén que respongui del compliment del deute de responsabilitat civil.⁵³

És considerat com a pressupòsit constitutiu del dret atorgat a un tercer per tal d'exercir l'acció directa que existeixi un contracte d'assegurança, fent d'aquesta manera que l'assegurador es configuri com a legitimat de forma passiva.

Per tal de facilitar l'exercici d'aquest mecanisme de defensa del qual gaudeix el tercer perjudicat, serà necessari que l'assegurat li expressi l'existència del contracte d'assegurança i el contingut del mateix per tal que en pugui conèixer les dades essencials del mateix com serien, per exemple, la cobertura de risc o els límits de cobertura, facilitant d'aquesta manera la preparació de la futura demanda.

A més, el fet causant del dany s'ha de trobar previst dins els supòsits de cobertura que el contracte d'assegurança prevegi i aquest haurà de ser vàlid. Finalment, en cas que el contracte sigui nul o que s'hagi extingit, l'assegurador no es veurà obligat a rescabalar al perjudicat pels danys que hagi patit.

Com ja s'ha esmentat, també comportarà el naixement de l'acció directa a favor del tercer perjudicat que el fet causant del dany es trobi regulat dins la cobertura estipulada al contracte d'assegurança.

En aquests casos, la càrrega de la prova la ostentarà el perjudicat, i haurà de demostrar que conflueixen tots els pressupòsits de la responsabilitat, que són els següents:

- La concurrència d'una conducta que provoqui uns danys en el perjudicat, o bé en la seva persona o bé en els seus béns.
- L'existència d'una relació de causalitat entre la conducta i el resultat danyós.
- La imputació de la responsabilitat de dita conducta al demandat.

Podem trobar circumstàncies en les quals es disminueixi el grau de responsabilitat o, fins i tot, que facin desaparèixer dita responsabilitat fent que es trenqui el nexa causal com seria, per

⁵³ Elguero Merino, J. M. (2012). El artículo 76 de la Ley del Contrato de Seguro. *Presupuestos para el ejercicio de la acción directa* (1ª ed., p. 1759). Madrid: Editorial Mapfre.

exemple, el cas de la culpa exclusiva de la víctima, excepció que es troba prevista de forma explícita a l'article 76 de la LCS i que serà explicada amb detall al punt vuitè d'aquest treball.⁵⁴

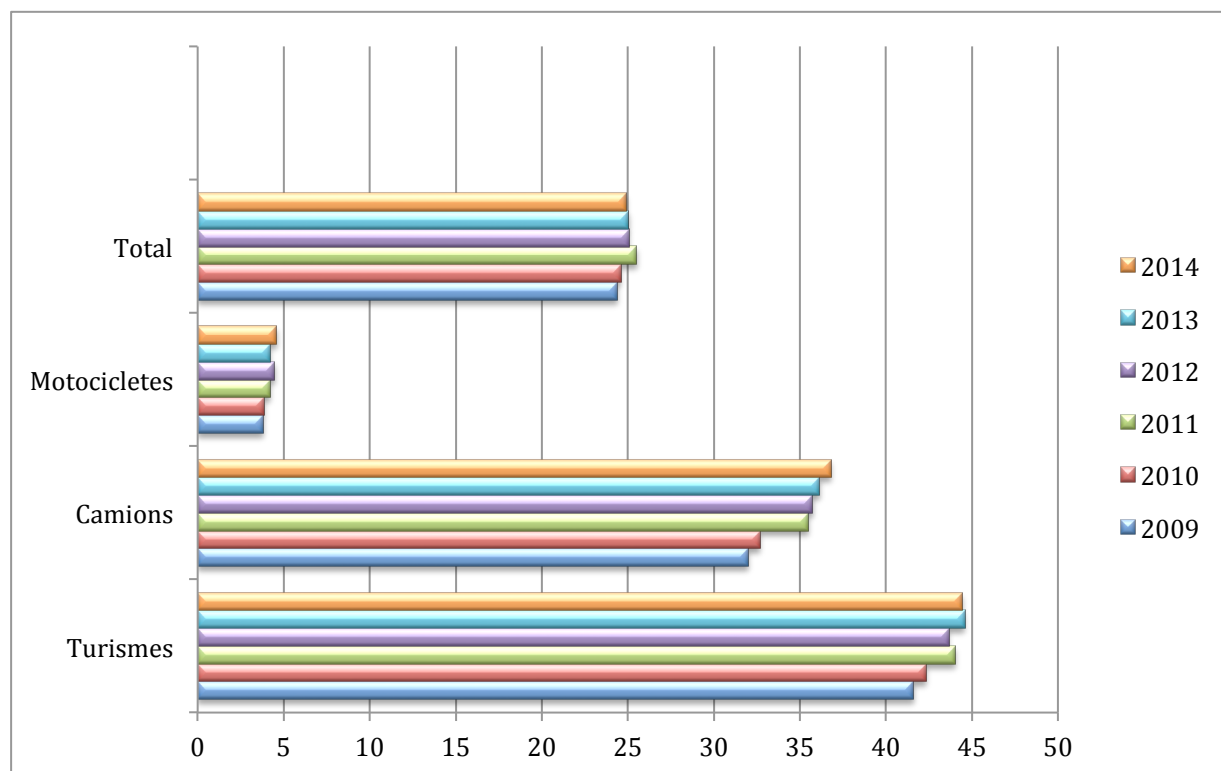
⁵⁴ Sánchez Calero, F. (2007). Artículo 76, acción directa contra el asegurador. *Ley de Contrato de Seguro: Comentarios a la Ley 50/1980 de 8 de octubre, y a sus modificaciones* (4ª ed., p. 1764-1767).

3.1.6.- Comparativa entre el SOA i el SVA

1.- Comparativa entre les cobertures del SOA i del SVA

COBERTURES	SOA	SVA
Lesions o mort del conductor	No	Si
Lesions o mort d'ocupants del vehicle	Si	Si
Danys al vehicle causant del sinistre	No	Si
Danys a béns de tercers	Si	Si
Furt del vehicle	No	Si
Límits de cobertura	Si	Si però superiors a les del SOA

2.- Vehicles censats amb SVA



3.2.- L'assegurança obligatòria de passatgers

3.2.1.- Orígens, concepte i naturalesa

L'assegurança obligatòria de passatgers o SOV, des de la perspectiva dels accidents de circulació, es troba regulada al Real Decret 1575/1989, de 22 de desembre, pel que s'aprova el Reglament de l'Assegurança Obligatòria de Passatgers o RSOV, i es tracta d'una assegurança pensada bàsicament per a la protecció dels passatgers d'un mitjà de transport públic.⁵⁵

És una assegurança d'accidents, tal i com estableix l'article 2.2 del RSOV, i és independent i, a la vegada, compatible amb demés assegurances de naturalesa similar o igual que pugui subscriure el passatger de forma individual, així com és compatible també amb la possible reclamació de danys per responsabilitat civil del conductor del mitjà de transport, de l'empresa transportista o d'un tercer.⁵⁶

A diferència del SOA, el SOV únicament es limita a cobrir els danys provocat per un accident dins els límits establerts pel seu Reglament, i no la responsabilitat civil del prenedor de l'assegurança que es pugui derivar del sinistre, tal i com estableix la jurisprudència.⁵⁷

És important fer un seguit de diferenciacions entre el SOV i el SOA per tal d'acabar d'establir, de forma clara, quines són les notes característiques del SOV i què el diferencia del SOA, que són les següents:

- El SOA no deixa de ser una assegurança de responsabilitat civil mentre que el SOV pertany a la categoria de les **assegurances d'accidents**, implicant que la obligació d'indemnitzar que té l'entitat asseguradora no tindrà res a veure amb la responsabilitat que pugui tenir el transportista envers l'accident.

Respecte això, la jurisprudència estableix que el SOV es configura “*no ya como un seguro de responsabilidad civil, sino como un seguro de accidentes en que son asegurados los ocupantes del medio de transporte. No se trata pues de probar si el conductor tiene culpa o no la tiene; se trata únicamente de determinar si el riesgo de*

⁵⁵ Reglero Campos, L. F. (2013). El seguro obligatorio de viajeros. *Naturaleza del seguro obligatorio de viajeros* (3ª ed., p. 992). Madrid: Editorial Aranzadi.

⁵⁶ Artículo 2.2 del Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, BOE 311 § 30474 (1989).

⁵⁷ SAP Barcelona –secc. 5–, de 07 de desembre de 1997 (AC 1997, 1593).

*que deriva la lesión está dentro de la cobertura del seguro, como cualquier otro seguro de accidentes personales”.*⁵⁸

- El SOA és una assegurança en favor de tercers, en la qual la víctima o perjudicat no són part del contracte ni, en conseqüència, es troben obligats a pagar la prima de l'assegurança. En canvi, al SOV, **la víctima**, tot i no haver subscrit de forma directa el contracte d'assegurança, **si és part** del mateix des del moment en que contracte el servei fins que finalitza el transport que es contracta.

Per tant, podem establir que pel que fa al SOV, el passatger, des del moment en que contracte el servei, entra a formar part del mateix contracte i, en conseqüència, les seves actuacions enfront l'assegurador produiran els mateixos efectes que produirien si els hagués dut a terme el propi prenedor.

Finalment, cal dir que el transportista, a través del SOA, no cobreix ni el seu patrimoni ni la seva responsabilitat, sinó que únicament exerceix com a intermediari entre els passatgers i l'entitat asseguradora, i és per aquest fet que no podem dir que el SOV sigui un contracte en favor de tercers, degut a que els passatgers no es podran considerar com a tercers aliens al contracte d'assegurança.⁵⁹

3.2.2.- Àmbit d'aplicació i àmbit territorial de cobertura

Cal iniciar aquest apartat del treball fent esment a l'àmbit material de cobertura, i és que el SOV, tal i com estableix l'article 1 del RSOV, cobrirà la mort i els danys corporals patits per les persones com a conseqüència d'accidents que succeeixin com a conseqüència del seu desplaçament en un mitjà de transport públic col·lectiu, així com les despeses d'assistència sanitària que de dites lesions es derivi.⁶⁰

La cobertura del SOV abraça al transport públic de persones, independentment del vehicle que s'utilitzi amb tal finalitat i del mitjà en que es desplaci tal vehicle, quedant exclòs únicament el transport aeri per l'article 10 i la disposició final 3ª del RSOV.

⁵⁸ SAP Barcelona –secc. 6–, de 06 de maig de 1994 (AC 1995, 871).

⁵⁹ Reglero Campos, L. F. (2013). El seguro obligatorio de viajeros. *Naturaleza del seguro obligatorio de viajeros* (3ª ed., p. 992-995). Madrid: Editorial Aranzadi.

⁶⁰ Artículo 1 del Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, BOE 311 § 30474 (1989).

És l'article 10 del RSOV el que fa menció als mitjans de transport que es trobaran inclosos dins el seu àmbit d'aplicació, essent els mateixos que estableix la Llei d'Ordenació dels Transports Terrestres pel que fa als transports terrestres i transports per cable, quedant inclosos, pel que fa als transports terrestres, els següents:

- *“Los vehículos automóviles con dirección y energía propia y autónoma, y que circulen por cualquier clase de vías terrestres, urbanas e interurbanas, de carácter público y privado.*
- *Los vehículos con dirección propia pero con toma exterior de energía”.*⁶¹

A banda d'aquests mitjans de transport esmentats a l'article 10 del RSOV, s'inclouran també el transport de persones per ferrocarril i el transport de persones per cable com seria, per exemple, el transport en funicular, el transport marítim i el transport fluvial.

Els mitjans de transports que quedaran exclosos, segons l'article 11 del RSOV, seran els vehicles amb una capacitat inferior a nou places, excepte quan sigui el cable el mitjà de tracció del mateix, quedant exceptuats d'aquesta assegurança els taxis i els grans turismes i, a més, també quedaran exclosos el transport aeri i altres mitjans de transport col·lectiu de persones com són el transport de personal militar i el transport de les forces de seguretat de l'Estat.⁶²

L'article 7 del RSOV regula totes les classes d'accidents que es troben inclosos dins la cobertura del SOV, i inicia el seu redactat enumerant què es considera com a accident, incloent el xoc, la bolcada, la sortida de la via o calçada, el trencament, l'explosió, l'incendi, la reacció i el cop exterior.

Aquesta enumeració, tal i com ha esmentat la jurisprudència en reiterades vegades, no es pot considerar una llista tancada, sinó que s'ha de pensar en ella com a una llista exemplificativa, i seguint aquesta línia, és molt diversa la jurisprudència que ha considerat com a accidents coberts pel SOV, entre molts altres, els següents danys:

⁶¹ Artículo 10 del Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, BOE 311 § 30474 (1989).

⁶² Artículo 11 del Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, BOE 311 § 30474 (1989).

- Els danys patits per un passatger al entrebancar-se amb un altre en el moment d'arribar l'autobús al seu destí final.⁶³
- Les lesions patides a conseqüència d'una caiguda d'una passatgera que s'entrebanca amb una placa metàl·lica que s'havia aixecat d'un esglaó de l'autobús.⁶⁴
- Els danys patits pel passatger al colpejar-se dins l'autobús en el que viatjava, a conseqüència d'una frenada brusca per part del conductor.⁶⁵
- Els danys patits per una frenada sobtada de l'autobús.⁶⁶

Pel que fa a exclusions, la jurisprudència també ha estimat diverses lesions com a no cobertes pel SOV, a destacar els danys patits per una passatgera quan, en el moment de dirigir-se al seient que tenia assignat a l'autobús, estant el mitjà de transport parat, va relliscar i va caure per unes escales⁶⁷, supòsits en els quals el viatger en qüestió pateix danys dins un mitjà de transport però no es pot demostrar que dit dany s'hagués causat per una reacció del vehicle⁶⁸ o, per últim, casos en que es produeix un accident com a conseqüència d'un infart de miocardi patit pel maquinista d'un tren durant la circulació del mateix.⁶⁹

A banda dels danys produïts durant el trajecte del transport que enumera l'article 7 del RSOV, l'article 8 del mateix text legal estén la cobertura a tres situacions més, que són les següents:

- Als accidents succeïts en el moment d'entrada de l'assegurat al vehicle o a la sortida del mateix pel lloc indicat, sempre estant en contacte directe amb el mitjà de transport, així com els accidents que es donin durant l'entrega o recollida de l'equipatge directament del vehicle.
- Els accidents que esdevinguin com a conseqüència de l'accés o sortida de vehicles que hagin d'ocupar-se o evacuar-se en moviment, exigit per la naturalesa del mateix.

⁶³ SAP Tenerife –secc. 1–, de 07 d'abril de 1995 (AC 1995, 785).

⁶⁴ SAP Murcia –secc. 1–, de 31 d'octubre de 2006 (AC 2006, 2023).

⁶⁵ SAP Vizcaya –secc. 4–, de 17 de febrer de 2006 (JUR 2006, 156787).

⁶⁶ SAP Murcia –secc. 2–, de 09 de novembre de 1993 (AC 1993, 2263).

⁶⁷ SAP Tarragona –secc. 1–, de 09 de març de 1993 (AC 1993, 1246).

⁶⁸ SAP Barcelona –secc. 16–, de 06 de maig de 1994 (AC 1994, 871).

⁶⁹ STSJ Madrid –sala d'allò Social–, de 23 d'abril de 1996 (AS 1996, 2027).

Els accidents que esdevinguin quan sigui necessari dur a terme l'accés o evacuació del vehicle en una situació excepcional que impliqui un nivell de perill o risc superior al que es donaria en una situació ordinària.⁷⁰

Per últim, cal fer un petit incís en l'article 4 del RSOV, el qual regula l'àmbit territorial de cobertura del SOV. Aquest article estén l'àmbit de cobertura del mateix a tots els transports públics col·lectius espanyols que circulin per territori nacional i en tots els viatges que tinguin inici dins el territori espanyol, sense imposar cap limitació de destí.⁷¹

El SOV cobrirà els danys patits pels passatgers fora del territori espanyol quan el viatge tingui inici dins el territori espanyol, però en cap cas quan aquest viatge s'iniciï fora d'aquest, la cobertura dels quals s'haurà de pactar en el moment de la contractació de la pòlissa d'assegurança.⁷²

3.2.3.- Exclusions de cobertura

És l'article 9 del RSOV el que estableix els dos supòsits d'exclusió de cobertura segons el comportament observat de la víctima, que són els següents:

- Els danys provocats per una persona que siguin conseqüència d'un accident provocat pel seu estat d'embriaguesa o sota els efectes de drogues, estupefaents o estimulants.
- Els danys patits per una persona que siguin conseqüència d'un accident provocat, de forma dolosa, per si mateixa, regulat de forma genèrica també pels articles 100 i 102 de la LCS.⁷³

Part de la doctrina considera que el nou redactat del RSOV planteja diversos problemes degut a l'omissió de dues circumstàncies que si es trobaven regulades al text derogat, que són el tractament de la imprudència de la víctima i els accidents causats per esdeveniments considerats de força major.

⁷⁰ Artículo 8 del Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, BOE 311 § 30474 (1989).

⁷¹ Artículo 4 del Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, BOE 311 § 30474 (1989).

⁷² Reglero Campos, L. F. (2013). El seguro obligatorio de viajeros. *Ámbito de aplicación del RSOV* (3ª ed., p. 994-995). Madrid: Editorial Aranzadi.

⁷³ Artículo 9 del Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, BOE 311 § 30474 (1989).

L'antic article 9 contemplava no només els dos supòsits que, actualment, es troben regulats, sinó que també feia menció a “*aquellos otros supuestos en los que los asegurados provocaran los accidentes con imprudencia o infracción de los reglamentos y disposiciones vigentes sobre el transporte público colectivo*”.⁷⁴

En relació a la **imprudència de la víctima**, cal dir que la culpa de la mateixa, en aquest cas, actuaria com a causa d'exoneració de responsabilitat, alliberant d'aquesta manera a l'assegurador de qualsevol supòsit de responsabilitat civil però no a l'assegurador d'accidents, la responsabilitat del qual no neix de la responsabilitat de la persona que provoca el dany, sinó que ho fa a través del contracte d'assegurança que l'uneix amb el perjudicat, i és d'aquesta manera com ho entén la jurisprudència.⁷⁵

Per tant, si els danys esdevenen degut a la culpa o negligència del propi perjudicat es trobaran coberts pel SOV, però quedaran exclosos de la cobertura de l'assegurança tots aquells danys que es produeixin per una imprudència greu i els que provoqui de forma dolosa.

Per últim, en relació als **casos de força major**, el nou reglament no es pronuncia al respecte, a diferència del redactat de l'antic, el qual establia que “*la protección del SOV alcanza también a los accidentes enumerados en el artículo 6, aunque dichos accidentes provengan de atentado criminal, guerra, revolución, motín, tumulto popular, sedición, rebelión y demás causas de fuerza mayor*”.

Al respecte hem d'entendre que aquests supòsits es trobaran, en cas de produir-se, inclosos dins la cobertura del SOV, però al no pronunciar-se el reglament al respecte, ens trobem enfront d'una situació de caràcter no imperativa per part del text legal, essent els Tribunals qui hauran de decidir al respecte.⁷⁶

⁷⁴ Garrigues Walker, J (1983). Responsabilidad que se asegura: *causas que excluyen la responsabilidad*. Madrid: Editorial Imprenta Aguirre.

⁷⁵ SAP Córdoba –secc. 2–, de 09 de maig de 2000 (AC 2000, 1169), SAP Madrid –secc. 21–, de 15 de setembre de 1999 (AC 1999, 7563) i SAP Tenerife –secc. 3–, de 17 de desembre de 1999 (AC 1999, 2270).

⁷⁶ Reglero Campos, L. F. (2013). El seguro obligatorio de viajeros. *Exclusiones de la cobertura del seguro obligatorio de viajeros* (3ª ed., p. 1015-1016). Madrid: Editorial Aranzadi.

4.- Les Oficines Nacionals d'Assegurança o *Bureaux*

4.1.- Els Convenis *Interbureaux* o sistema de Carta Verda

Cal iniciar aquest apartat explicant l'origen d'aquest Conveni, que es remunta a l'Assemblea General del *Council of Bureaux* d'octubre de 1989, modificat posteriorment per l'Assemblea celebrada l'any 1996.

Actualment, el text vigent de dit conveni es troba integrat a la secció II del Reglament General del Consell de Bureaux el qual, a través dels seus articles 7 a 9, regula les normes específiques per a les relacions contractuals entre Bureaux basades a la Carta Verda.

D'acord amb el que estableix el RGCB, el *Bureau* de cada país signatari d'aquest reglament autoritza a les seves entitats asseguradores associades a emetre i entregar als seus assegurats a través d'una pòlissa de RC de vehicles a motor, a tots aquells que ho sol·licitin, una Carta Verda.⁷⁷

Aquest document haurà de tenir una validesa mínima de quinze dies i, si s'emet per un període inferior a aquest, la garantia cobrirà el període de quinze dies que computaran a partir del dia en que s'emet.

Aquesta Carta Verda és complementària de dita assegurança i serveix per estendre, de forma territorial, la seva cobertura amb dues particularitats fonamentals, que són:

- Un cop emesa, gaudeix de plena autonomia, és a dir, la seva vigència no dependrà de la pòlissa per la qual s'emet.
- La cobertura de la Carta Verda no es correspondrà amb la del país de l'Oficina emissora, sinó que cobrirà la RC del conductor segons la legislació del SOA que es

⁷⁷ Artículo 7 de la Decisión de la Comisión, de 28 de julio de 2003, sobre la aplicación de la Directiva 72/166/CEE del Consejo relativa a los controles sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, Diario Oficial de la Unión Europea L 192/23 (2003).

trobi vigent al país al que s'accedeix, incloent els límits quantitius de cobertura, a excepció que existeixin garanties superiors ofertes per l'assegurador del vehicle.⁷⁸

En relació amb la segona particularitat, cal destacar la sentència de la SAP Pontevedra de 12 de març de 2001, la qual estableix que la Oficina Nacional “*sólo presta cobertura dentro de los límites del seguro obligatorio según la legislación del país en que acaeció el accidente, no más allá, con mayor motivo cuando se acredita que el vehículo matriculado en otro país carecía de una cobertura suplementaria de RC. Si bien dentro de ésta, y para el caso español, cubre todos los daños cubiertos por dicha legislación, incluyendo el lucro cesante por paralización del vehículo, siempre, naturalmente, que quede debidamente acreditado*”.⁷⁹

Per tant, d'acord amb aquest sistema, tot vehicle matriculat a un país que formi part del sistema del CTIB i que accedeixi al territori d'un país diferent al de la seva matriculació, ha de tenir un certificat internacional d'assegurança que cobreixi la responsabilitat civil del seu conductor o propietari segons el que fixi la legislació del país al que es pretén accedir.

A Espanya, l'ordenament jurídic exigeix dita acreditació a través de l'article 6 del RRCSCVM, establint que “*para poder circular por territorio español, los vehículos con estacionamiento habitual en Estados no pertenecientes al Espacio Económico Europeo que no estuvieran adheridos al Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y otros Estados asociados, deberán estar asegurados por el sistema de certificado internacional de seguro o por el seguro en frontera, que habrán de contener, al menos, las condiciones y límites que para este último se señalan en el artículo 15 de este reglamento*”.⁸⁰

En conseqüència, cal veure també les condicions i límits que s'estableixen per a l'assegurança en frontera a l'article 15 del mateix text legal, que són les següents:

- Que la garantia es concedeixi dins els límits i condicions previstes com a obligatòries al text refós de la LRCSCVM i al RRCSCVM.

⁷⁸ Reglero Campos, L. F. (2013). Las oficinas nacionales de seguro (*Bureaux*). Los convenios *Interbureaux*. Ley aplicable y competencia judicial: *El Convenio-Tipo Interbureaux (CTIB) o sistema de carta verde, origen y contenido del sistema CTIB* (3ª ed., p. 1331). Madrid: Editorial Aranzadi.

⁷⁹ SAP Pontevedra –secc. 4–, de 12 de març de 2001 (JUR 2001, 142617).

⁸⁰ Artículo 6 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de setiembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 222 § 14915 (2008).

- En cas que el sinistre es produeixi a Espanya, s'aplicaran els límits que preveu la legislació espanyola i, concretament, els que es preveuen al text refós de la LRCSCVM.
- Que s'acrediti la vigència de l'assegurança d'acord amb el que disposa el RRCSCVM.

81

Pel que fa al **funcionament** del sistema CTIB, cal dir que cada *Bureau*, dins la seva funció d'Oficina emissora, haurà de facilitar els certificats internacionals als seus membres, que són les entitats asseguradores que s'agrupen al *Bureau*, i són qui les emetran als assegurats que les hagin sol·licitat.

El *Bureau* autoritzarà i formarà als seus membres a emetre cartes verdes per als vehicles que tenen estacionament habitual a cada Estat en el qual és competent i, en alguns casos, un mateix *Bureau* podrà ser competent en diversos països com, per exemple, seria el cas del *Bureau* suís, que és competent també a Liechtenstein, o el *Bureau* francès, que també és competent a Mònaco.

Qualsevol assegurador podrà, amb autorització del *Bureau* del qual és membre, emetre cartes verdes per tal d'assegurar vehicles a un altre Estat on no existeixi un *Bureau*, quan dita asseguradora tingui un establiment autoritzat, és a dir, una delegació o una sucursal, al mateix Estat degudament autoritzat, per les autoritats de tal Estat, per a operar a la branca de les assegurances de responsabilitat civil.⁸²

Tot seguit cal fer esment a les **cartes verdes falses, irregularment lliurades o modificades**. Qualsevol Carta Verda presentada a un Estat per al qual és vàlida i emesa sota l'autorització d'un *Bureau* el vincularà, fins i tot si la Carta Verda és falsa, s'ha lliurat de forma irregular o s'ha modificat.

En relació a les cartes verdes fraudulentament, trobem l'article 9 del RGCB que es marca com a objectiu excloure les cartes verdes il·legals emeses per a vehicles no matriculats a l'Estat del

⁸¹ Artículo 15 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de setiembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 222 § 14915 (2008).

⁸² Reglero Campos, L. F. (2013). Las oficinas nacionales de seguro (*Bureaux*). Los convenios *Interbureaux*. Ley aplicable y competencia judicial: *El Convenio-Tipo Interbureaux (CTIB) o sistema de carta verde, funcionamiento del sistema CTIB* (3ª ed., p. 1331). Madrid: Editorial Aranzadi.

Bureau que autoritza l'emissió de dita carta, excepte que es tracti d'una assegurança de frontera, cas en el que si que es manté la garantia del *Bureau* emissor.⁸³

Un cop es produeixi un accident de circulació a l'Estat visitat provocat per un vehicle matriculat a un altre Estat que formi part del sistema del CTIB, el *Bureau* del lloc del sinistre, conegut com a *Bureau* tramitador, un cop hagi verificat l'existència del certificat internacional d'assegurança del vehicle causant i les circumstàncies del sinistre, haurà d'acceptar, en nom de l'assegurat, la tramitació del sinistre.

Un cop tramitat i efectuats tots els tràmits legals corresponents, liquidarà la reclamació i la indemnització al perjudicat com si la pòlissa d'assegurança hagués estat emesa pel propi *Bureau* tramitador sempre que, en el moment de l'accident, l'assegurat es trobi en possessió de la Carta Verda corresponent.

La jurisprudència és clara en aquest aspecte, establint que si un vehicle no té la corresponent Carta Verda o si la mateixa no ha estat emesa per al vehicle que ocasiona el sinistre, els danys que provoqui a un altre Estat no es trobaran coberts pel sistema, és a dir, el perjudicat podrà estar cobert o no per un altre sistema de garantia, però mai pel sistema de Carta Verda.⁸⁴

Un cop es satisfaci la indemnització, el *Bureau* tramitador podrà dirigir-se contra l'assegurador del vehicle que ha provocat el sinistre per tal d'exigir-li la restitució de la quantia satisfeta en concepte d'indemnització.

Per últim, cal parlar de les **exclusions del sistema del CTIB**, les quals es poden agrupar en dos grups, que són els **vehicles matriculats a Estats que no siguin membres de l'EEE i que no hagin signat el CMG, les oficines dels quals pertanyen al sistema *Interbureaux* però que no són portadors d'una Carta Verda vàlida i en vigor i els vehicles matriculats a països aliens al sistema *Interbureaux*.**

Pel que fa al primer grup d'exclusions, cal dir que, dins el territori espanyol, seran les autoritats duaneres les que tindran competència per tal d'exercir el control d'assegurament dels vehicles

⁸³ Artículo 9 de la Decisión de la Comisión, de 28 de julio de 2003, sobre la aplicación de la Directiva 72/166/CEE del Consejo relativa a los controles sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, Diario Oficial de la Unión Europea L 192/23 (2003).

⁸⁴ SAP Vizcaya –secc. 6–, de 29 de novembre de 2000 (JUR 2001, 77866).

esmentats i, a més, podran impedir la seva entrada a Espanya si no es troben en possessió d'una Carta Verda vàlida i en vigor, tal i com estableix l'article 2.2 de la LRCSCVM, essent ells mateixos, en conseqüència, els responsables dels danys causats per si mateixos al territori espanyol.⁸⁵

Respecte al segon grup cal dir que, per tal d'entrar dins el territori espanyol, la responsabilitat civil pels danys provocats per aquests vehicles haurà d'estar coberta per una assegurança de frontera o per una pòlissa ordinària de responsabilitat civil, que haurà d'haver estat emesa per qualsevol entitat asseguradora que es trobi autoritzada per actuar dins la branca 10 a Espanya.

La competència per efectuar el control d'assegurament i impedir la seva entrada al territori espanyol tornarà a ser de les autoritats duaneres espanyoles, les quals seran responsables enfront al perjudicat dels danys provocats per aquests vehicles dins el territori espanyol.⁸⁶

4.2.- El sistema del conveni complementari entre oficines i del Conveni Multilateral de Garantia

El sistema del Conveni Complementari entre Oficines consisteix en un mètode que empra un mecanisme de protecció a les víctimes més extens del que es regula a través de la Carta Verda, i es conforma d'aquesta manera degut a la política de la UE dirigida a la progressiva supressió de les fronteres interiors entre els Estats membres de la UE, fet que exigeix, com a conseqüència, la supressió dels controls de la Carta Verda a les fronteres.⁸⁷

⁸⁵ SAP Vitoria –secc. 2–, de 28 de novembre de 1995 (JUR 1995, 24680).

⁸⁶ Reglero Campos, L. F. (2013). Las oficinas nacionales de seguro (*Bureaux*). Los convenios *Interbureaux*. Ley aplicable y competencia judicial: *El Convenio-Tipo Interbureaux (CTIB) o sistema de carta verde, exclusiones y operativa de control del sistema del CTIB* (3ª ed., p. 1340). Madrid: Editorial Aranzadi.

⁸⁷ Badillo Arias, J. A. (2015). El elemento extranjero en los accidentes de circulación. Funciones del Consorcio de Compensación de Seguros y OFESAUTO. *Artículos Monográficos de la editorial jurídica Sepín*, 7-8. Recuperat de https://www.sepin.es/biblioteca-online/VerDoc.asp?referencia=SP%2FDOCT%2F19961&cod=01-07v0Ib0Gz07Q0H30mk07a1S%2601b0801F41ig08A1Mq1yx05u0yc29K0HI07q1iI0Fb0080%26J0FF2GE1jG0FG01e2A20GB0051jG0H607p1jT0G_2MP0%26609Q07o2AA0JQ0G%261ze0H60Fb1S_0HF1T01DR.

Aquesta imposició de la supressió del control de fronteres ve instaurada per la primera Directiva (72/166/CEE), concretament al seu article 2.1, que estableix que “*los Estados miembros se abstendrán de realizar el control del seguro de responsabilidad civil con respecto a vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de otro Estado miembro y con respecto a vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de un tercer país y que entren en su territorio desde el territorio de otro Estado miembro*”.⁸⁸

Aquestes exigències establertes per la primera Directiva conflueixen amb la firma del Conveni Complementari entre *Bureaux* nacionals, el 12 de desembre de 1973 que, a part dels Estats que formaven part de la CEE, el signen també els Estats que constituïen l’EEE i altres Estats associats.

Tots els Estats que han signat el CMG han acceptat i adoptat als seus ordenaments jurídics interns les cinc Directives d’aproximació de les legislacions dels Estats membres de la UE que s’han explicat al punt número 2 del treball, significat que tots i cadascun dels Estats signataris tenen un fons de garantia que es fa càrrec del pagament dels sinistres provocats pels vehicles que no gaudeixen d’una assegurança obligatòria de responsabilitat civil.

Per tant, cada Oficina signatària del Conveni esmentat s’havia d’encarregar, per compte de tots els assegurador autoritzats, de dur a terme les operacions relatives al SOA al seu propi territori, establint d’aquesta manera una de les funcions fonamentals que s’atribueixen a cada Oficina Nacional, que és la tramitació i liquidació els sinistres succeïts al seu territori per vehicles estrangers.

Per últim, en referència al Conveni Complementari entre Oficines, cal destacar la diferència més notòria que existeix envers al sistema de Carta Verda.

Aquesta diferència consisteix en que el *Bureau* tramitador, que s’encarrega de liquidar el sinistre al seu Estat sempre que hagi estat provocat per un vehicle amb estacionament habitual a

⁸⁸ Artículo 2 de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros, sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar la responsabilidad, Diario Oficial de las Comunidades Europeas L 103/1 (1972).

un altre Estat signatari del Conveni, haurà de fer-se càrrec dels sinistres que tramita, tant si el causant gaudeix d'un SOA com si no el té.⁸⁹

Per tal d'introduir el Conveni Multilateral de Garantia o CMG cal fer esment a l'article 2.2 de la Directiva 72/166/CEE, que estableix el següent: “*en lo que se refiere a los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de uno de los Estados miembros, las disposiciones de la presente Directiva tendrán efecto:*

- *Una vez concluido un acuerdo entre las seis oficinas nacionales de seguros en virtud del cual cada oficina nacional afiance la resolución de los sinistros ocurridos en su territorio que hayan sido provocados por la circulación de los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de otro Estado miembro, estén o no asegurados, en las condiciones que establezca su propia legislación nacional sobre el seguro obligatorio;*
- *A partir de la fecha establecida por la Comisión, después de que ésta constate, en colaboración con los Estados miembros, la existencia de tal acuerdo;*
- *Durante el período de vigencia de dicho acuerdo”.*

Com a conseqüència d'aquest article es signa el Conveni Multilateral de Garantia o CMG, que es fonamenta en el concepte d'estacionament habitual i té com a pretensió reunir en un únic document tots els acords existents fins al moment entre tots els Estats membres.⁹⁰

Cal fer esment a la diferència més destacable entre el CMG i el CTIB, consistent en que quan un vehicle amb estacionament habitual en un Estat que hagi signat el Conveni, circula per un país signatari del mateix, la Oficina Nacional de l'Estat on es produeixi el sinistre haurà de considerar al propietari, l'usuari i al conductor com a assegurat i titulars d'un certificat d'assegurança en vigor expedit per l'Estat on el vehicle tingui el seu estacionament habitual, encara que no siguin titulars de la mateixa, és a dir, la Oficina de l'Estat on es dona el sinistre

⁸⁹ Reglero Campos, L. F. (2013). Las oficinas nacionales de seguro (*Bureaux*). Los convenios *Interbureaux*. Ley aplicable y competencia judicial: *El sistema del convenio complementario entre oficinas y del Convenio Multilateral de Garantía (Sistema CMG), Consideraciones generales* (3ª ed., p. 1341-1344). Madrid: Editorial Aranzadi.

⁹⁰ Artículo 2 de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros, sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar la responsabilidad, Diario Oficial de las Comunidades Europeas L 103/1 (1972).

s'haurà de fer càrrec dels danys provocats a les víctimes del mateix, es trobi o no el vehicle estranger assegurat.⁹¹

En aquests supòsits, el *Bureau* tramitador, un cop hagi indemnitzat a les víctimes, haurà d'exercir l'acció de repetició contra l'entitat asseguradora del vehicle que ha provocat el sinistre o, si escau, contra el fons de garantia de l'Estat d'estacionament habitual del vehicle.

És el mateix CMG el que estableix els criteris que s'han de tenir en compte per tal de determinar l'estacionament habitual d'un vehicle, establint els tres següents:

- El territori de l'Estat membre del qual el vehicle és portador d'una placa de matrícula, ja sigui permanent o temporal.
- En cas que no existeixi matrícula per a una determinada classe de vehicles però el vehicle sigui portador d'una placa d'assegurança o una senyal distintiva anàloga a la placa de matrícula, el territori de l'Estat on s'hagi emès la placa o senyal.
- En cas que no existeixi ni matrícula, ni placa d'assegurança ni senyal distintiva per a alguns vehicles, el territori de l'Estat del domicili de l'usuari.⁹²

La mateixa Directiva estableix que *“cuando un vehículo sometido a una matriculación esté desprovisto de placa o porte una placa que no corresponda al vehículo o que ya no corresponda al vehículo, y que haya estado implicado en un accidente, el territorio del Estado en que haya ocurrido tal accidente será considerado, a fines de liquidación del siniestro, el territorio donde el vehículo tiene su estacionamiento habitual”*.

Aquest articulat ha portat diversos problemes dins l'ordenament jurídic espanyol a la hora de determinar quin és l'estacionament habitual dels vehicles que no ostenten una placa o que porten una placa que no es correspon al vehicle.

Tal i com indica el CMG, en aquests supòsits s'entén que tenen estacionament habitual a l'Estat on es produeix l'accident, però com aquests vehicles, de forma habitual, circulen sense una

⁹¹ Guijarro Hernández, J. J. (2010). El Convenio-Tipo Inter Bureaux y el Convenio Multilateral de Garantía entre Oficinas Nacionales de Seguros: *El Convenio Multilateral de Garantía entre Oficinas Nacionales* (1ª ed., p. 189). Madrid: Editorial La Ley, Grupo Wolters Kluwer.

⁹² Artículo 1.4 de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros, sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar la responsabilidad, Diario Oficial de las Comunidades Europeas L 103/1 (1972).

assegurança, la oficina nacional d'assegurances espanyola (OFESAUTO) pretén que es faci càrrec dels danys provocats pels mateixos el fons de garantia espanyol (CCS) al considerar que Espanya és l'Estat d'estacionament habitual dels mateixos.

Tot i això, la Llei 30/1955, reguladora de responsabilitat civil i l'assegurança dels vehicles a motor i vigent en el moment en què es va dictar el CMG, no establia el concepte d'estacionament habitual de la mateixa manera que ho feia el CMG, entenent el CCS que, d'acord amb l'article 2 de la LRCSCVM vigent en aquell moment, que no s'havia de fer càrrec dels sinistres provocats pels vehicles que no gaudien d'una placa o que portaven una placa que no es corresponia amb el vehicle, degut a que no es trobaven dins el concepte d'estacionament habitual.⁹³

Al respecte podem observar dues corrents jurisprudencials. En la línia reflectida al paràgraf anterior, la SAP Badajoz de 24 de març de 2008 estableix que, en un cas en que un vehicle holandès amb una placa caducada, ha de respondre OFESAUTO pels danys provocats ja que es tracta d'un vehicle amb estacionament habitual a Holanda, i en cap supòsit haurà de respondre el CCS.⁹⁴

En canvi, en la direcció contrària es pronuncia la SAP Huelva de 20 de gener de 2010, que es pronuncia sobre un sinistre succeït a Espanya provocat per un vehicle britànic sense placa de matrícula. Al respecte, aplica el que estableix el CMG i condemna al pagament dels danys causats a les víctimes al CCS, decretant que *“debe responder el CCS, tanto si se estimara que el vehículo portara placas falsas, como en el caso de no poderse determinar el lugar de estacionamiento por no tener placas de matrícula vigentes, es decir, no estar matriculado, como aquí ocurre, al entender que debe responder el organismo que en España se haga cargo de los siniestros de un vehículo desconocido con estacionamiento en España, al ser el lugar del accidente, que a estos efectos debe entenderse como país donde tiene tal vehículo su estacionamiento habitual, con lo que responderá el CCS en virtud de lo dispuesto en el artículo 11 de la LRCSCVM”*.⁹⁵

⁹³ Reglero Campos, L. F. (2013). Las oficinas nacionales de seguro (*Bureaux*). Los convenios *Interbureaux*. Ley aplicable y competencia judicial: *El sistema del convenio complementario entre oficinas y del Convenio Multilateral de Garantía (Sistema CMG), placas de matrícula falsas o caducadas y Cartas Verdes falsas* (3ª ed., p. 1355). Madrid: Editorial Aranzadi.

⁹⁴ SAP Badajoz –secc. 3–, de 24 de març de 2008 (AC 2008, 205).

⁹⁵ SAP Huelva –secc. 1–, de 20 de gener de 2010 (AC 2010, 103).

Aquesta discrepància queda resolta amb la incorporació a l'ordenament jurídic espanyol de la cinquena Directiva que, com a conseqüència de la transposició de la mateixa amb la Llei 21/2007, la qual modifica l'article 2 de la LRCSCVM i amplia el concepte d'estacionament habitual, quedant redactat de la següent manera: “*a efectos de la liquidación del siniestro, en el caso de accidentes ocasionados en territorio español por vehículos sin matrícula o con una matrícula que no corresponda o haya dejado de corresponder al vehículo, reglamentariamente se determinará cuando se entiende que una matrícula no corresponde o ha dejado de corresponder al vehículo*”, fent coincidir d'aquesta manera el redactat de la LRCSCVM amb el del CMG.⁹⁶

Per últim, cal indicar que quedaran exempts de l'aplicació de les normes del CMG:

- Els vehicles matriculats al territori de *Bureaux* que no hagin signat el Conveni per als que s'hagués emès una Carta Verda per part d'un membre dels *Bureaux* signants.
- Els vehicles exclosos a l'annex 2 del RGCB, que són els que pertanyen a determinades persones físiques o jurídiques públiques o privades o certs vehicles portadors d'una placa especial, quan la circulació internacional dels mateixos es trobi subordinada a la garantia per part d'un organisme específic o a l'emissió d'una Carta Verda o subscripció d'una assegurança de frontera.⁹⁷

4.3.- L'acord entre Oficines Nacionals d'Assegurances dels Estats membres de l'Espai Econòmic Europeu i d'altres Estats associats. El Reglament General del Consell de *Bureaux*

Com ja s'ha anat esmentat al llarg de l'apartat, el CTIB i el CMG han estat substituïts per l'Acord entre Oficines Nacionals d'Assegurances dels Estats membres de l'Espai Econòmic

⁹⁶ Badillo Arias, J. A. (2015). El elemento extranjero en los accidentes de circulación. Funciones del Consorcio de Compensación de Seguros y OFESAUTO. *Artículos Monográficos de la editorial jurídica Sepín*, 11. Recuperat de https://www.sepin.es/biblioteca-online/VerDoc.asp?referencia=SP%2FDOCT%2F19961&cod=01-07v01b0Gz07Q0H30mk07a1S%2601b0801F41ig08A1Mq1yx05u0yc29K0HI07q1iI0Fb0080%26J0FF2GE1jG0FG01e2A20GB0051jG0H607p1jT0G_2MP0%26609Q07o2AA0JQ0G%261ze0H60Fb1S_0HF1T01DR.

⁹⁷ Reglero Campos, L. F. (2013). Las oficinas nacionales de seguro (*Bureaux*). Los convenios *Interbureaux*. Ley aplicable y competencia judicial: *El sistema del convenio complementario entre oficinas y del Convenio Multilateral de Garantía (Sistema CMG), exclusiones del sistema del Convenio Multilateral de Garantía* (3ª ed., p. 1353). Madrid: Editorial Aranzadi.

Europeu i d'altres Estats associats el dia 30 de maig de 2002, pel que s'aprova el Reglament General del Consell *Bureaux* o RGCB.

La intenció del RGCB és agrupar en un únic document la integritat de les disposicions reguladores de les relacions entre *Bureaux*, seguint les normes contingudes a les cinc Directives europees existents sobre RC de vehicles a motor, creant d'aquesta manera un marc jurídic únic i de comuna aplicació i rellevància interpretativa uniforme a tota la UE, l'EEE i els demés Estats adherits al sistema d'Oficines nacionals.⁹⁸

Aquest reglament es troba dividit en set seccions, d'entre les quals cal destacar la Secció I, relativa a les **normes generals**, la qual estableix un seguit de disposicions de caràcter general i obligatori per a tots els Estats signataris del mateix. Aquestes disposicions fan referència a qüestions relatives a la gestió de les reclamacions, a la figura dels corresponsals, a les modalitats de reemborsament i a la obligació de garantia, per la qual cada *Bureau* garanteix el reemborsament dels imports reclamats als seus membres pel *Bureau* de l'Estat en el qual s'ha produït el sinistre.

La següent secció a la que cal fer esment és la Secció II, que estableix **regles particulars aplicables a les relacions contractuals entre *Bureaux* basades sobre la carta verda**, substituint així al CTIB. A través d'aquesta secció es regula l'emissió i lliurament de Cartes Verdes, la confirmació de validesa de la Carta Verda i les Cartes Verdes falses, irregularment lliurades o modificades.

Per últim, cal destacar la Secció III, relativa a les **regles particulars aplicables a les relacions contractuals entre *Bureaux* basades en la presumpció d'assegurança**, substituint al CMG. Aquesta secció estableix les obligacions dels *bureaux* pel que fa al reemborsament de tots els imports derivats de qualsevol reclamació sorgida de qualsevol sinistre en el que es trobi implicat un vehicle que tingui el seu estacionament habitual per el qual cadascun d'aquests *Bureaux* és competent, independentment de que el vehicle es trobi assegurat o no.

⁹⁸ Badillo Arias, J. A. (2015). El elemento extranjero en los accidentes de circulación. Funciones del Consorcio de Compensación de Seguros y OFESAUTO. *Artículos monográficos de la editorial jurídica Sepín*, 12. Recuperat de https://www.sepin.es/biblioteca-online/VerDoc.asp?referencia=SP%2FDOCT%2F19961&cod=01-07v0Ib0Gz07Q0H30mk07a1S%2601b0801F41ig08A1Mq1yx05u0yc29K0HI07q1iI0Fb0080%26J0FF2GE1jG0FG01e2A20GB0051jG0H607p1jT0G_2MP0%26609Q07o2AA0JQ0G%261ze0H60Fb1S_0HF1T01DR.

A més, aquesta secció també estableix el concepte d'estacionament habitual, les exclusions aplicables, l'establiment de terminis per tal de confirmar l'estacionament habitual del vehicle sinistrat, la limitació de la garantia de forma temporal i, per últim, instaura l'aplicació unilateral de la garantia basada sobre la presumpció d'assegurança.⁹⁹

El RGCB té una mecànica de funcionament en la qual, quan un *Bureau* és coneixedor d'un sinistre de trànsit en el territori de l'Estat per al qual és competent en el que intervingui un vehicle que tingui el seu estacionament habitual a un altre Estat, haurà d'investigar les circumstàncies de l'accident, sense esperar a una reclamació formal del mateix, comunicant a l'assegurador que ha emès la carta verda (Secció II) o la pòlissa d'assegurança (Secció III) o, si escau, al *Bureau* corresponent aquesta informació.¹⁰⁰

A partir d'aquest punt s'inicia el tràmit de reclamació, que variarà segons es tracti d'un supòsit de la Secció II o de la Secció III i, a més, segons si el vehicle en qüestió té o no una assegurança obligatòria de RC per a la circulació de vehicles a motor.

L'assegurador del vehicle pot tenir designat un **corresponsal**, que és el representant per a la tramitació i liquidació de sinistres. Aquest RTLS pot ser una persona física o jurídica designada per l'entitat asseguradora per tal que actuïn com a representants seus a la resta d'Estats membres del sistema.¹⁰¹

Si l'assegurador té designat un corresponsal a l'Estat on s'ha produït el sinistre, el *Bureau* tramitador, que és qui ha conegut sobre l'accident, enviarà la informació corresponent a dit corresponsal per al seu seguiment, i si no se n'hagués designat cap, el *Bureau* tramitador informarà de forma immediata a l'assegurador corresponent que hagi emès la Carta Verda o la

⁹⁹ Reglero Campos, L. F. (2013). Las oficinas nacionales de seguro (*Bureaux*). Los convenios *Interbureaux*. Ley aplicable y competencia judicial: *El acuerdo entre Oficinas Nacionales de Seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados. El Reglamento General del Consejo Bureaux (sistema RGCB). El sistema del Reglamento General del Consejo de Bureaux (sistema RGCB)* (3ª ed., p. 1357). Madrid: Editorial Aranzadi.

¹⁰⁰ Artículo 3 de la Decisión de la Comisión, de 28 de julio de 2003, sobre la aplicación de la Directiva 72/166/CEE del Consejo relativa a los controles sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, Diario Oficial de la Unión Europea L 192/23 (2003).

¹⁰¹ Artículo 4 de la Decisión de la Comisión, de 28 de julio de 2003, sobre la aplicación de la Directiva 72/166/CEE del Consejo relativa a los controles sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, Diario Oficial de la Unión Europea L 192/23 (2003).

pòlissa d'assegurança o, si escau, al *Bureau* corresponent sobre la reclamació que ha rebut i sobre la tramitació del mateix.

Per tant, ens trobem davant dos supòsits en els quals el *Bureau* de l'Estat on succeeix el sinistre, un cop ha informat a l'asseguradora del vehicle causant, en cas que en tingué, i al *Bureau* de l'Estat emissor de la Carta Verda o de la pòlissa d'assegurança, ha de tramitar el sinistre.

El primer supòsit es dona quan no s'hagi anomenat corresponsal per part de l'asseguradora del vehicle, i el segon supòsit es planteja quan el vehicle que provoca l'accident no té l'assegurança obligatòria contractada.

En el segon cas, el problema es planteja a l'hora de determinar contra qui podrà exercir el dret de repetició el *Bureau* tramitador. En cas que es tracti d'un supòsit de Carta Verda o Secció II, s'haurà de fer càrrec del Fons de Garantia de l'Estat on es produeixi el sinistre, i en cas que es tracti d'un accident que entri dins les normes contemplades per la Secció III o antic CMG, haurà de cobrir la indemnització el Fons de Garantia de l'Estat en que el vehicle tingué el seu estacionament habitual.

En cas que els dos Estats en conflicte siguin subscriptors del sistema de Carta Verda, en el cas de sinistres provocats per vehicles que no ostentin el SOA no tindran cobertura degut a que no ostenten un Fons de Garantia. Per tant, les víctimes d'accidents provocats per vehicles sense assegurança únicament estaran protegides quan el sinistre ocorri a algun Estat que pertanyi a la Secció III, que són els que compten amb un Fons de Garantia.¹⁰²

Finalment, un cop el *Bureau* tramitador hagi informat sobre la reclamació o el sinistre, tindrà absoluta autonomia pel que fa a la tramitació del sinistre, que ho haurà de fer sempre segons les disposicions normatives sobre responsabilitat, indemnització dels perjudicats i sobre el SOA de

¹⁰² Badillo Arias, J. A. (2015). El elemento extranjero en los accidentes de circulación. Funciones del Consorcio de Compensación de Seguros y OFESAUTO. *Artículos monográficos de la editorial jurídica Sepín*, 13-14. Recuperat de https://www.sepin.es/biblioteca-online/VerDoc.asp?referencia=SP%2FDOCT%2F19961&cod=01-07v0Ib0Gz07Q0H30mk07a1S%2601b0801F41ig08A1Mq1yx05u0yc29K0HI07q1iI0Fb0080%26J0FF2GE1jG0FG01e2A20GB0051jG0H607p1jT0G_2MP0%26609Q07o2AA0JQ0G%261ze0H60Fb1S_0HF1T01DR.

l'Estat on s'hagi produït tal accident, i sempre en favor a l'assegurador que ha emès la Carta Verda o la pòlissa d'assegurança o, si escau, del *Bureau* corresponent.¹⁰³

¹⁰³ Artículo 3.4 de la Decisión de la Comisión, de 28 de julio de 2003, sobre la aplicación de la Directiva 72/166/CEE del Consejo relativa a los controles sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, Diario Oficial de la Unión Europea L 192/23 (2003).

5.- Oficina Espanyola d'Asseguradors d'Automòbils (OFESAUTO)

5.1.- Naturalesa i composició

La **Oficina Española de Aseguradores de Automóviles**, també coneguda com a OFESAUTO, és una associació que agrupa a totes les entitats asseguradores que gaudeixen d'autorització per tal d'exercir a Espanya en l'àmbit de l'assegurança de vehicles i, a més, també al Consorci de Compensació d'Assegurances, tant en la seva vessant de Fons de Garantia com en la seva funció com a assegurador directe.

Aquesta associació és una societat sense ànim de lucre, establerta a l'empara de la Llei d'Associacions de 07 de maig de 1953 com a una Associació d'Entitats asseguradores autoritzades per tal d'actuar a la branca de l'assegurança d'automòbils.¹⁰⁴

Tal i com estableixen els estatuts d'OFESAUTO, és una associació “*constituïda d'acord a la legislació espanyola d'associacions dins l'àmbit d'actuació de l'assegurança de responsabilitat civil derivada de la circulació de vehicles a motor, de subscripció obligatòria, com a entitat de representació associativa dels interessos de les entitats asseguradores integrades a dita associació*”.¹⁰⁵

OFESAUTO té adjudicada personalitat jurídica pròpia, diferent de la que ostenten les entitats asseguradores associades, i gaudeix de plena capacitat d'obrar per tal d'aconseguir el seu objectiu social, amb la finalitat de donar compliment a les funcions que, dins de l'assegurança ja esmentada, l'ordenament jurídic espanyol li encomana.

Des del punt de vista de l'assegurança privada, és una organització constituïda de forma permanent per tal de distribuir la cobertura de riscos o la prestació, a les entitats asseguradores, de serveis comuns relacionats amb l'activitat asseguradora, i el seu objecte social es troba compost pel desenvolupament de les funcions pertinents per la seva consideració com a Oficina Nacional de l'Assegurança de Vehicles a Motor a Espanya.

¹⁰⁴ Guijarro Hernández, J. J. (2010). La Oficina Española de Aseguradores de Automóviles (OFESAUTO). *Naturaleza y régimen jurídico* (1ª ed., p. 155). Madrid: Editorial La Ley, Grupo Wolters Kluwer.

¹⁰⁵ Artículo 1 de los Estatutos sociales de la Oficina Española de Aseguradores de Automóviles de 16 de diciembre de 1965.

Posseeix la consideració d'Oficina Nacional d'Assegurança i va aconseguir l'autorització del Govern per formar part del Consell d'Oficines Nacionals el 28 de gener de 1966, Consell establert a la Directiva 72/166/CEE, del Consell, de 24 d'abril, relativa a l'aproximació de les legislacions dels Estats Membres, sobre l'assegurança de responsabilitat civil que resulta de la circulació de vehicles automòbils, així com el control de l'obligació d'assegurar aquesta responsabilitat.¹⁰⁶

Per primera vegada, es fixen les normes de funcionament d'OFESAUTO a través d'Ordres del Ministeri d'Hisenda del 13 i del 26 de maig de 1965, que es mantindran vigents fins l'any 1987, moment en que Espanya accedeix al Mercat Comú i es dicta la **Ordre de 25 de setembre de 1987**, a través de la qual s'acaben d'establir les funcions d'OFESAUTO, que s'acaben derivant al RRCSCVM, concretament taxades a l'Art. 21 del mateix text legal.

Aquest article 21 estableix que les diligències relacionades amb sinistres i el compliment de les obligacions que es derivin de l'assegurança obligatòria de responsabilitat civil que resulta de la circulació de vehicles a motor, per motiu d'accidents causats a tercers països per vehicles amb estacionament habitual a Espanya o assegurats a Espanya serà garantida per OFESAUTO, associació que actua en nom de totes les entitats asseguradores que tinguin la pertinent autorització del Ministeri d'Economia i Hisenda o que, estant domiciliades a un país que pertanyi a l'Espai Econòmic Europeu, exerceixin la seva activitat a Espanya en règim de dret d'establiment o en règim de lliure prestació de serveis.¹⁰⁷

A més, el mateix article també estableix que OFESAUTO contraurà aquesta garantia pel que fa als accidents que succeeixin al territori espanyol en els que intervingui un vehicle estranger que tingui estacionament habitual a un Estat que hagi signat l'Acord entre les oficines nacionals d'assegurances dels Estats Membres de l'Espai Econòmic Europeu i altres Estats associats o que, en cas que pertanyin a un Estat que no hagi signat l'esmentat Acord, estigués assegurat

¹⁰⁶ Guijarro Hernández, J. J. (2010). La Oficina Española de Aseguradores de Automóviles (OFESAUTO). *Naturaleza y régimen jurídico* (1ª ed., p. 156). Madrid: Editorial La Ley, Grupo Wolters Kluwer.

¹⁰⁷ Oficina Española de Aseguradores de Automóviles, 2017, OFESAUTO, ¿Qué es OFESAUTO?, recuperat de <https://www.ofesauto.es/que-es-ofesauto/>

mitjançant un certificat internacional d'assegurança emès per una altra oficina nacional o per una assegurança de frontera.¹⁰⁸

Pel que fa a la Ordre de 25 de setembre de 1987, el que fa és disposar la subscripció d'un Conveni d'adhesió entre OFESAUTO i les entitats asseguradores, que s'havia de sotmetre a l'aprovació de la Direcció General d'Assegurances, el qual havia de fixar els drets i obligacions d'ambdues parts i, a més, vetllar per que es complís el que la Ordre i la resta de normativa relativa a l'assegurança de responsabilitat civil dels vehicles a motor establissin. A més, aquest Conveni d'adhesió no pot contenir cap tipus de clàusula que impedeixi o subordini l'adhesió d'aquestes entitats, i constituirà els drets i obligacions d'ambdues parts.¹⁰⁹

La mateixa Ordre estableix, al seu article quart, que les Entitats asseguradores que hagin subscrit aquest Conveni d'adhesió respondran solidàriament enfront a tercers per les obligacions que OFESAUTO contregui i, finalment, acaba constituint que OFESAUTO podrà encomanar la representació de les diverses Entitats asseguradores estrangeres que es trobin establertes a Espanya, sempre sota la sol·licitud de les corresponents Oficines nacionals, a favor de les seves Entitats associades o Delegacions.¹¹⁰

Pel que fa a la **naturalesa jurídica** d'OFESAUTO, podem determinar que, degut a les funcions i finalitat que té, *“posseeix una naturalesa jurídica híbrida assimilant-se, per una banda, per la seva estructura i funcions, a una Corporació sectorial de base privada, com els Col·legis Professionals, i integrant, per l'altra banda, una Corporació de Dret Públic en quant a instrument per a la consecució d'una finalitat d'aquesta classe, a mode de braç executor en el desenvolupament de certes funcions amb transcendència interna i internacional, actuant com a veritable agent descentralitzador de l'Administració”*.^{111 112}

¹⁰⁸ Artículo 21 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de setiembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 222 § 14915 (2008).

¹⁰⁹ Artículo 3 de la Orden 1987/23314, de 25 de setiembre, por la que se dictan normas relativas al funcionamiento de la Oficina Española de Aseguradores de Automóviles (OFESAUTO), BOE 247 § 23314 (1987).

¹¹⁰ Artículo 4 de la Orden 1987/23314, de 25 de setiembre, por la que se dictan normas relativas al funcionamiento de la Oficina Española de Aseguradores de Automóviles (OFESAUTO), BOE 247 § 23314 (1987).

¹¹¹ SAP Alicante –secc. 7–, de 11 de gener de 2001 (AC 2001, 207).

¹¹² Reglero Campos, L. F. (2013). Las oficinas nacionales de seguro (*Bureaux*). Los convenios *Interbureaux*. Ley aplicable y competencia judicial: *La Oficina Nacional Española (OFESAUTO)*. *Naturalaleza, composición y funciones* (3ª ed., p. 1378). Madrid: Editorial Aranzadi.

En el desenvolupament de les seves funcions, OFESAUTO es troba legitimat de forma passiva per tal d'exercitar les accions per totes aquelles persones que es veuen perjudicades per un accident de circulació d'igual manera que ho està una entitat asseguradora.

Per tant, degut a la legitimació que OFESAUTO ostenta, li seran aplicables l'acció directa i el règim dels interessos moratoris, regulats als Arts. 20 de la LCS, i a la disposició addicional única de la LRCSCVM, respectivament. També cal dir que contra OFESAUTO es podrà dirigir la interlocutòria executiva, regulada a l'Art. 10 de la LRCSCVM, decretat per la sentència de l'Audiència Provincial de Tarragona, de 31 de març de 1998 (AC 1998, 3451).¹¹³

5.2.- Funcions d'OFESAUTO

Pel que fa a les **funcions d'OFESAUTO**, actualment es troben regulades a l'Art. 21 del Real Decret 1507/2008, de 12 de setembre, pel que s'aprova el Reglament de l'Assegurança Obligatòria de Responsabilitat Civil a la Circulació de Vehicles a Motor, i a la Ordre Ministerial de 25 de setembre de 1987.

A més, en referència a la regulació d'aquest seguit de funcions que ostenta OFESAUTO, cal fer esment també a les que inclou el títol III de la LRCSCVM, incorporades per la Llei 44/2002, de 22 de novembre, de Mesures de Reforma del Sistema Financer, funcions relatives a la elecció d'OFESAUTO com a organització responsable de la indemnització en cas de sinistre.¹¹⁴

Primerament, cal fer menció a les funcions que la Ordre Ministerial de 25 de setembre de 1987 atorga a OFESAUTO, que concretament es troben regulades als articles 1 i 2 de la mateixa. El primer article el que fa és establir les funcions que la organització tindrà a grans trets, establint les següents:

- OFESAUTO haurà d'assumir, en nom de totes les Entitats asseguradores que es troben autoritzades per actuar a Espanya dins l'Assegurança Obligatòria de l'Automòbil, totes

¹¹³ Reglero Campos, L. F. (2013). Las oficinas nacionales de seguro (*Bureaux*). Los convenios *Interbureaux*. Ley aplicable y competencia judicial: *La Oficina Nacional Española (OFESAUTO). Naturaleza, composición y funciones* (3ª ed., p. 1379). Madrid: Editorial Aranzadi.

¹¹⁴ Reglero Campos, L. F. (2013). Las oficinas nacionales de seguro (*Bureaux*). Los convenios *Interbureaux*. Ley aplicable y competencia judicial: *La Oficina Nacional Española (OFESAUTO). Naturaleza, composición y funciones* (3ª ed., p. 1379). Madrid: Editorial Aranzadi.

les obligacions que esdevinguin dels accidents de trànsit produïts dins el territori dels Estats membres de la UE i dels països que estan adherits a l'Espai Econòmic Europeu.

- Assumirà les mateixes obligacions a Espanya, a costa de l'Oficina Nacional corresponent, derivada dels accidents de trànsit succeïts a Espanya en els quals hi intervingui un vehicle a motor matriculat a qualsevol país que formi part de la UE o matriculat a un país que es trobi adherit a l'Espai Econòmic Europeu.
- Finalment, OFESAUTO contraurà les mateixes obligacions quan el vehicle que causi l'accident a Espanya, en cas que hagi estat matriculat a qualsevol país que no formi part ni de la UE ni de l'Espai Econòmic Europeu, ostenti una Carta Verda en vigor, la qual cobrirà la seva responsabilitat civil.

A l'article 2 de la mateixa Ordre, el que es fa és acabar de perfilar en quin tipus de supòsit haurà de respondre OFESAUTO, i el que l'article estableix és una distinció, consistent en veure si l'accident es produeix en territori espanyol o a l'estranger.

En cas que l'accident es produeixi dins el **territori espanyol**, les obligacions que estableix l'article 1 es trobaran sempre limitades al que estableixi el Reglament de l'Assegurança Obligatòria de Responsabilitat Civil a la Circulació de Vehicles a Motor, el qual legisla d'acord amb el que disposa la ordre, i, fora dels límits que el citat text legal marca, OFESAUTO no assumirà la responsabilitat civil que se li exigeix, amb l'excepció de que el vehicle gaudeixi d'una pòlissa d'assegurança en vigor i que aquesta pòlissa hagi estat emesa amb aquesta finalitat.

En cas que l'accident es produeixi a l'**estranger però dins l'àmbit territorial de la UE o de l'Espai Econòmic Europeu**, l'aval que OFESAUTO haurà de donar, sempre a requeriment de l'Oficina nacional que correspongui, es trobarà acotat als límits i condicions que la legislació de l'Estat on es produeixi el sinistre fixi com a obligatoris.

Finalment, cal dir que fora dels límits que aquest article estableix, OFESAUTO podrà fer-se càrrec de la responsabilitat civil exigible en cada cas sempre i quan el vehicle sinistrat gaudeixi d'una pòlissa d'assegurança en vigor i, a més, aquesta pòlissa haurà d'haver estat emesa amb aquesta finalitat per l'assegurador autoritzat a Espanya.¹¹⁵

¹¹⁵ Artículos 1 y 2 de la Orden 1987/23314, de 25 de setiembre, por la que se dictan normas relativas al funcionamiento de la Oficina Española de Aseguradores de Automóviles (OFESAUTO), BOE 247 § 23314 (1987).

Aquestes funcions que OFESAUTO ostenta les podem classificar en tres grans blocs, relatius a la funció que l'organització exerceix, que serien els següents:

- Funcions d'OFESAUTO com a *Bureau* Pagador.
- Funcions d'OFESAUTO com a *Bureau* Tramitador.
- Funcions d'OFESAUTO com a organisme d'indemnització als accidents patits per un resident espanyol fora d'Espanya, dins el sistema de protecció de vianants.

Pel que fa a les **funcions d'OFESAUTO com a *Bureau* Pagador**, veiem que l'Oficina pot actuar de dues maneres diferents:

- Al sistema de Carta Verda amb caràcter general.
- Al sistema del Reglament General del Consell *Bureau*.

En relació a l'**actuació d'OFESAUTO al sistema de Carta Verda**, cal dir que serà qui autoritzi la transmissió, per part de les entitats asseguradores espanyoles, de les Cartes Verdes, que són emeses a les entitats sobre la base d'una pòlissa d'assegurança obligatòria individualitzada per a cada vehicle.

OFESAUTO actuarà per compte de totes les entitats asseguradores que hagin estat autoritzades pel Ministeri d'Economia per tal d'actuar a Espanya a la branca de les Assegurances Obligatòries d'Automòbils, també coneguda com a branca 10, o que, estant domiciliades a qualsevol Estat de l'Espai Econòmic Europeu, operin a Espanya en règim de dret d'establiment o de lliure prestació de serveis.¹¹⁶

D'acord amb l'article 21 del Reglament de l'Assegurança Obligatòria de Responsabilitat Civil en la Circulació de Vehicles a Motor, OFESAUTO no efectuarà la tramitació dels sinistres, que haurà de ser duta a terme per part del *Bureau* del país en que succeeixi el sinistre o per part de les autoritats del mateix Estat, sinó que garantirà la restitució del que pagui el *Bureau* Tramitador en cas que l'entitat asseguradora del vehicle no vulgui o no pugui.¹¹⁷

¹¹⁶ Guijarro Hernández, J. J. (2010). La Oficina Española de Aseguradores de Automóviles (OFESAUTO). *Naturaleza y régimen jurídico* (1ª ed., p. 157). Madrid: Editorial La Ley, Grupo Wolters Kluwer.

¹¹⁷ Artículo 10 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de setiembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 222 § 14915 (2008).

Per tant, OFESAUTO únicament intervindrà en cas que el vehicle espanyol que produeixi l'accident sigui portador d'un Certificat Internacional d'Assegurança o Carta Verda que sigui vàlid i es trobi en vigor.

Finalment, cal dir que l'entitat asseguradora del vehicle en qüestió està obligada a liquidar, de forma automàtica, tots aquells saldos que es deguin pel compliment de les obligacions de l'assegurança de responsabilitat civil del vehicle causant del sinistre i, a més, respondran de forma solidària front a tercers per les obligacions que OFESAUTO assumeixi per elles.

Sobre l'**actuació d'OFESAUTO al sistema del Reglament General del Consell *Bureaux***, podem establir que OFESAUTO actuarà com a Organisme de garantia pels danys que un vehicle, que es trobi habitualment estacionat a Espanya, hagi provocat a un altre Estat que sigui membre de l'Espai Econòmic Europeu o a un Estat que hagi signat el RGCB i que, a més, no es trobi assegurat.

En aquests supòsits, OFESAUTO actuarà per compte del Consorci de Compensació d'Assegurances front al *Bureau* Tramitador i per les indemnitzacions ja pagades pel mateix al perjudicat, i ho farà degut a que és qui ha d'indemnitzar per tots els danys causats per aquests vehicles als territoris ja esmentats.

D'acord amb la legislació vigent, el Consorci de Compensació d'Assegurances haurà de respondre quan el sinistre, succeït a Espanya, l'hagi causat un vehicle que tingui estacionament habitual a Espanya o a algun Estat de l'Espai Econòmic Europeu o a algun Estat que no formi part de l'EEE, sempre i quan aquest vehicle no es trobi identificat, ni assegurat i, a més, no ostenti una Carta Verda en vigor.¹¹⁸

Per últim, cal dir que OFESAUTO respondrà dins els límits i condicions que es preveuen com a obligatoris a la legislació del país on succeeixi el sinistre, i més enllà d'aquests límits podrà reparar la responsabilitat civil exigible sempre i quan existeixi una pòlissa d'assegurança en vigor i que, a més, hagi estat emesa amb aquesta finalitat per l'assegurador autoritzat a Espanya.

En relació a les **funcions d'OFESAUTO com a *Bureau* Tramitador**, veiem que actuarà de les mateixes formes que en el cas anterior, és a dir:

¹¹⁸ Rives Seva, J. M. (2009). La Oficina Española de Aseguradores de Automóviles. OFESAUTO. *Funciones de OFESAUTO* (1ª ed., p. 116). Madrid: Editorial La Ley, Grupo Wolters Kluwer.

- Al sistema de Carta Verda amb caràcter general.
- Al sistema del RGCB.

Quant a l'**actuació d'OFESAUTO al sistema de Carta Verda**, podem dir que OFESAUTO assumirà les funcions de *Bureau* Tramitador en nom de l'Oficina Nacional de l'Estat que es tracti, per motiu dels accidents que es produeixin en territori espanyol en els quals intervingui un vehicle estranger que estigüés assegurat mitjançant una Carta Verda emesa per una Oficina Nacional o que ostentés una Assegurança de Frontera en vigor.

El dubte que es planteja en aquest supòsit és, OFESAUTO haurà d'assumir aquesta responsabilitat, fins i tot, en cas de que el vehicle causant del sinistre hagués estat robat? La resposta a la qüestió és ambigua, ja qui respondrà serà el CCS sempre i quan el vehicle tingüés el seu estacionament habitual a Espanya i, en cas que l'estacionament habitual del vehicle robat fos a un altre país respondrà OFESAUTO, ja que no hi ha cap tipus de regulació sobre aquesta matèria als Convenis ni a la normativa interna que provoquin una exclusió sobre la seva intervenció com a *Bureau* Tramitador en aquests casos.

Finalment, cal anotar que la falta d'un CIS vàlid i en vigor, que cobreixi la responsabilitat civil del vehicle estranger impedirà la intervenció d'OFESAUTO, "*i qui haurà de respondre en aquests casos, degut a que la responsabilitat s'escapa de l'àmbit de l'assegurança, serà l'Administració Pública encarregada del control d'assegurament de tals vehicles, en concret les autoritats duaneres*".¹¹⁹

Pel que fa a l'**actuació d'OFESAUTO al sistema del RGCB**, podem establir que OFESAUTO assolirà les tasques de *Bureau* Tramitador de l'Oficina nacional de l'Estat en qüestió per tots aquells accidents de trànsit que es produeixin en territori espanyol sempre i quan hi intervingui un vehicle estranger habitualment estacionat a un Estat que hagi signat el RGCB, i OFESAUTO podrà repetir l'acció contra l'entitat asseguradora del vehicle.

A més, OFESAUTO vetllarà també pel compliment de les obligacions relatives a les assegurances de vehicles a motor, sempre per compte de l'Oficina Nacional de l'Estat que hagi emès l'assegurança, per causa de sinistres produïts en territori espanyol en els que intervingui

¹¹⁹ SAP Vitoria –secc. 2–, de 28 de novembre de 1995 (AC 1995, 184).

un vehicle estranger que tingui estacionament habitual en un Estat que hagi signat el RGCB o que ostenti una Carta Verda en vigor.¹²⁰

En cas que el vehicle que provoqués el sinistre no tingués una assegurança de responsabilitat civil en el moment de l'accident, OFESAUTO podrà, normalment, repetir allò que hagi pagat en concepte d'indemnització al Fons de Garantia de l'Estat on el vehicle estigui permanentment estacionat, sempre que es tracti d'un Estat que formi part de l'EEE, o, en cas que no es tracti d'un d'aquests Estats, a la Oficina Nacional de l'Estat en qüestió en cas que no tingués Fons de Garantia que cobreixi aquesta classe de danys.

Quant al que queda exclòs de l'àmbit d'aplicació del RGCB, cal entrar a veure la contradicció que hi ha a la doctrina dels tribunals espanyols. Per una banda, veiem que hi ha una part de la doctrina que estableix que, en cas que el sinistre hagi estat provocat per un vehicle amb una matrícula d'un Estat exclòs del RGCB o amb una matrícula temporal, no hi haurà lloc per a una obligació d'indemnitzar a càrrec d'OFESAUTO.¹²¹

En canvi, per l'altra banda veiem que també hi ha diverses sentències que condemnen a OFESAUTO pels danys causats per vehicles que són portadors de matrícules temporals, independentment de l'Estat d'on provinquin, ja que no es consideren provades tals circumstàncies.¹²²

El motiu pel qual la doctrina és tan contradictòria entre si recau en el fet de que el concepte d'establiment permanent no és fixe, és a dir, *“l'establiment permanent no es fixa segons l'Estat que ha emès la matrícula, sinó que s'ha d'atendre a la ubicació geogràfica habitual o permanent del vehicle en un Estat determinat que, a més, ha de coincidir amb l'Estat de residència habitual del propietari”*.¹²³

¹²⁰ Guijarro Hernández, J. J. (2010). La Oficina Española de Aseguradores de Automóviles (OFESAUTO). *Naturaleza y régimen jurídico* (1ª ed., p. 158-159). Madrid: Editorial La Ley, Grupo Wolters Kluwer.

¹²¹ SAP Málaga –secc. 5–, de 20 d'abril de 2001 (AC 2001, 1845) i SAP Málaga –secc. 4–, de 03 de març de 1997 (AC 1997, 1646).

¹²² SAP Balears –secc. 5–, de 24 de gener de 2002 (AC 2002, 220).

¹²³ SAP Burgos –secc. 2–, de 01 de setembre de 1998 (AC 1998, 8811), SAP Madrid, –secc. 4–, de 17 de novembre de 2004 (JUR 2004, 232681) i SAP València –secc. 11–, de 08 de març de 2006 (JUR 2006, 286145).

Finalment, en relació a les funcions d'OFESAUTO, trobem les funcions que exerceix com a **organisme d'indemnització als accidents patits per residents espanyols fora d'Espanya, dins el sistema de protecció de vianants.**

Primer cal definir qui és considerat com a vianant, que són *“totes aquelles persones que han patit un dany com a conseqüència d'un accident de trànsit produït a un país diferent al de la seva residència habitual”*.¹²⁴

Un cop sabem qui és considerat com a vianant, podem establir que la Directiva 2000/26/CE, de 16 de maig de 2000, relativa a l'aproximació de les legislacions dels Estats membres sobre l'assegurança de responsabilitat civil derivada de la circulació de vehicles automòbils, obliga als Estats membres a crear o designar un organisme d'indemnització, les funcions del qual seran indemnitzar als vianants que surtin perjudicats per un accident de trànsit.

L'article 6 de la mateixa directiva estableix els casos en que els vianants podran interposar una reclamació pels danys que hagin patit enfront l'organisme indemnitzador del seu Estat, que són els següents:

- *“Si, en el termini de tres mesos a partir de la data en què el perjudicat hagi presentat la reclamació d'indemnització a l'entitat asseguradora del vehicle causant de l'accident o al seu representant per a la tramitació i liquidació del sinistre, ni un ni l'altre haguessin donat a la víctima una resposta motivada a allò que plantegi a la reclamació.*
- *Que l'entitat asseguradora no hagués designat un representant per a la tramitació i liquidació de sinistres a l'Estat de residència del perjudicat”*.¹²⁵

A Espanya, el legislador designa a OFESAUTO com a organisme indemnitzador, i així ho estableix a l'article 26 de la LRCSCVM, el qual estableix *“la Oficina Espanyola*

¹²⁴ Preámbulo de la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y por la que se modifican las Directivas 73/239/CEE y 88/357/CEE del Consejo (Cuarta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles), Diario Oficial de las Comunidades Europeas L 181/65 (2000).

¹²⁵ Artículo 6 de la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y por la que se modifican las Directivas 73/239/CEE y 88/357/CEE del Consejo (Cuarta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles), Diario Oficial de las Comunidades Europeas L 181/65 (2000).

*d'Asseguradors d'Automòbils (OFESAUTO) tindrà la consideració d'organisme d'indemnització enfront el que els perjudicats amb residència a Espanya podran presentar reclamació d'indemnització en els supòsits previstos".*¹²⁶

Aquest article 26 i la resta de disposicions que s'inclouen al títol III de la LRCSCVM s'aplicaran als sinistres provocats per vehicles que tinguin el seu estacionament habitual i, a més, es trobin assegurats a un Estat membre de l'EEE, sempre en algun dels següents supòsits:

- Que el sinistre es produeixi a Espanya i, a més, que el perjudicat tingui la seva residència a un altre Estat membre de l'Espai Econòmic Europeu.
- Que el sinistre es produeixi a un Estat membre de l'EEE diferent a Espanya i que, a més, l'afectat tingui la seva residència habitual a Espanya.¹²⁷

5.3.- L'assegurança de frontera

Per tal de definir l'**assegurança de frontera**, també coneguda com a **SEFRON**, cal dir primer de tot que l'assegurança de responsabilitat civil obligatòria dels vehicles a motor no sempre té cobertura internacional i, per tal de subsanar aquest fet, s'instaura l'assegurança de frontera.

És necessari que els vehicles que es troben estacionats de forma habitual a Estats que no formen part de l'Espai Econòmic Europeu es trobin assegurats pel **sistema de certificat internacional d'assegurança** o per l'**assegurança de frontera**, fet molt important en cas de sinistre, ja que el fet que es pugui acreditar aquesta assegurança és fonamental per a la gestió del mateix.

Un cop establert això, podem definir l'assegurança de frontera o SEFRON com al mitjà emprat pels conductors de vehicles matriculats a l'estranger per tal de complir amb l'obligació d'assegurar el seu vehicle d'acord amb la legislació del país al que pretenen entrar, i consisteix en la contractació a la frontera de l'assegurança obligatòria tal i com la legislació de l'Estat al

¹²⁶ Artículo 26 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 267 § 18911 (2004).

¹²⁷ Reglero Campos, L. F. (2013). Las oficinas nacionales de seguro (*Bureaux*). Los convenios *Interbureaux*. Ley aplicable y competencia judicial: *La Oficina Nacional Española (OFESAUTO)*. *Naturaleza, composición y funciones* (3ª ed., p. 1379-1395). Madrid: Editorial Aranzadi.

que es vulgui entrar estableixi, i durant un període de temps variable en funció del que, de forma previsible, hagi de durar l'estada del vehicle al territori en qüestió.¹²⁸

Aquesta assegurança de frontera serà obligatòria per a tots els vehicles que tinguin estacionament habitual en algun Estat que es trobi fora de l'Espai Econòmic Europeu i que vulguin accedir al territori espanyol.

Aquests vehicles podran obtenir o bé una Carta Verda en vigor, que serà expedida al país d'origen, o bé una assegurança de frontera, que la podran adquirir en el moment d'accedir amb el vehicle al territori espanyol.

Aquesta assegurança haurà d'incloure, com a mínim, informació sobre la vigència de la mateixa assegurança, l'aplicació dels límits previstos a la legislació espanyola en cas que es produeixi un sinistre en territori espanyol i la concessió dins els límits i condicions que es preveuen com a obligatoris a la normativa vigent en matèria d'assegurança de responsabilitat civil dels vehicles a motor, establint d'aquesta manera que els límits indemnitzatoris hauran de ser els mateixos que s'exigeixen a l'assegurança obligatòria de Responsabilitat Civil, és a dir, setanta milions d'euros per a danys personals i quinze milions d'euros per a danys materials en cas de sinistre.

El SEFRON únicament cobreix, i de manera temporal, la Responsabilitat Civil Obligatòria mínima exigida a cada Estat que forma part de l'Espai Econòmic Europeu, excloent d'aquesta manera l'assistència en viatge, els danys propis i la defensa jurídica, entre d'altres. És una assegurança temporal, i es pot optar per contractar una durada determinada, que s'estén entre quinze i cent vuitanta dies. Finalment, cal dir que la responsabilitat de control sobre la mateixa correspon a OFESAUTO.¹²⁹

¹²⁸ Morillas Jarillo, M. J. (1992). Concepto, caracteres y clases del Seguro Obligatorio: *Clases según el lugar de su contratación: el Seguro de Frontera* (1ª ed., p. 127). Barcelona, Editorial J. M. Bosch Editor.

¹²⁹ Oficina Española de Aseguradores de Automóviles, 2017, OFESAUTO, El seguro de frontera, recuperat de <https://www.ofesauto.es/seguro-de-frontera/>

6.- Consorci de Compensació d'Assegurances

6.1.- Naturalesa i règim jurídic

El fet d'establir quina és la naturalesa jurídica del Consorci de Compensació d'assegurances té una particular importància degut a que, depenent de quina sigui aquesta condició, s'hauran de veure un tipus de normes, sobretot pel que fa a la competència judicial per tal de conèixer sobre els fets en els quals hagi d'intervenir el CCS.

La naturalesa i el règim jurídic del Consorci de Compensació d'Assegurances es troben plasmats al seu Estatut Legal, aprovat pel Real Decret Legislatiu 7/2004, de 29 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de l'Estatut Legal del Consorci de Compensació d'Assegurances.

S'erigeix com a una entitat pública empresarial amb personalitat jurídica pròpia i, a més, gaudeix de plena capacitat d'obrar per al compliment de les seves finalitats. El CCS està dotat de patrimoni, independent al patrimoni de l'Estat, la seva activitat s'ajusta a l'Ordenament Jurídic Privat i es troba adscrit al Ministeri d'Economia i Hisenda.

El Consorci actuarà en base a les disposicions del seu Estatut Legal, i en l'exercici de l'activitat asseguradora per part del Consorci, quedarà sotmès a la Llei d'Ordenació i Supervisió de les Assegurances Privades i a la Llei del Contracte d'Assegurança, i pel que fa a la contractació del CCS, es trobarà regulada pel dret privat.¹³⁰

6.2.- Funcions del Consorci de Compensació dins l'assegurança de responsabilitat civil de subscripció obligatòria

Dins el marc de l'assegurança de responsabilitat civil a la circulació de vehicles a motor de subscripció obligatòria, el CCS contrau de forma genèrica, ja sigui com a assegurador directe o bé com a Fons de Garantia, les següents funcions:

¹³⁰ Reglero Campos, L. F. (2013). El Consorcio de Compensación de Seguros: *Naturaleza jurídica del CCS* (3ª ed., p. 1030). Madrid: Editorial Aranzadi.

- La contractació de cobertura de les obligacions que es deriven de la responsabilitat civil de l'Estat i demés ens públics, sempre que sol·licitin concertar aquesta classe d'assegurança amb el CCS.
- La contractació de la cobertura de riscos que les entitats asseguradores no han acceptat.
- La identificació de l'entitat asseguradora a través de la gestió del Fitxer Informatiu de Vehicles Assegurats, que s'explica en detall al següent punt d'aquest treball, i el control de la obligació que tenen tots els vehicles d'assegurar-se.¹³¹

Segons el que dicta l'article 11 de la LRCSCVM, li correspondrà al CCS, dins l'àmbit territorial, garantir la cobertura de la responsabilitat civil dels vehicles que tenen estacionament habitual a Espanya, a través del pagament d'una sola prima, a tot el territori de l'Espai Econòmic Europeu i dels Estats que s'han adherit a l'Acord entre les Oficines Nacionals d'assegurances dels Estats membres de l'EEE i demés Estats associats.

Aquesta garantia de cobertura de danys la podrà dur a terme dins els límits màxims de cobertura establerts, als quals es fan esment al punt 3.1.3 d'aquest treball, i durà a terme tot un seguit de funcions, explicades amb detall als punts 4.3 i 4.4 del mateix.¹³²

6.3.- Funcions del Consorci de Compensació com a fons de garantia

En el paper que juga el CCS com a fons de garantia, podem establir que correspondrà al Consorci, dins el seu àmbit territorial i fins al límit quantitatiu establert al SOA, encarregar-se de la indemnització quan es provoquin danys en cinc circumstàncies diferents.

La primera circumstància que es contempla és quan els danys els provoca un **vehicle desconegut**, és a dir, degut a la provocació a Espanya d'un sinistre per part d'un vehicle desconegut que provoqui danys a persones.

¹³¹ Guijarro Hernández, J. J. (2010). El Consorcio de Compensación de Seguros: *Naturaleza, régimen jurídico y funciones en el ámbito del seguro obligatorio*. (1ª ed., p. 83-86). Madrid: Editorial La Ley, Grupo Wolters Kluwers.

¹³² Artículo 11 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 267 § 18911 (2004).

Tot i això, si en conseqüència de dit sinistre s'haguessin provocat danys personals significatius als afectats, el CCS haurà d'indemnitzar també els danys als béns que resultin de l'accident, considerant-se com a tals la mort, la incapacitat permanent i la incapacitat temporal que necessiti, al menys, una estada hospitalària de mínim set dies.¹³³

Dos supòsits més que es contemplen en aquest cas són els casos en que els vehicles que provoquen els danys són **vehicles robats o sense assegurar**. En aquests casos, s'exclouran els danys a les persones i als béns patits a aquells ocupants del vehicle que coneguessin que dit automòbil no estava assegurat o que havia estat robat, sempre que el CCS pugui provar aquestes circumstàncies.

El tercer cas hipotètic en el qual el CCS actuarà com a fons de garantia és el supòsit en que existeixi **controvèrsia entre el CCS i l'entitat asseguradora**, en el qual cobrirà els danys a les persones i als béns en els supòsits que s'inclouen dins l'àmbit de l'assegurament obligatori sempre i quan sorgeixi alguna controvèrsia entre els dos ens esmentats sobre qui ha d'indemnitzar al perjudicat.

També, en cas que l'**entitat asseguradora sigui insolvent o es trobi en procés de liquidació**, el Consorci serà l'encarregat d'indemnitzar per danys a les persones i els béns, sempre que dita entitat asseguradora hagués estat declarada judicialment en concurs o, un cop dissolta i en situació d'insolvència, es trobés sotmesa a un procediment de liquidació intervinguda o hagués estat assumida pel propi CCS.

Per últim, el CCS serà l'ens encomanat de compensar els danys als **perjudicats que resideixin a Estats que formin part de l'EEE** i als perjudicats per sinistres provocats per **vehicles importats a Espanya des d'un altre Estat membre de l'EEE**.

Pel que fa als perjudicats residents a Estats que formin part de l'EEE, el CCS amortitzarà les indemnitzacions que abonin els organismes d'indemnització que pertoquin en els següents supòsits:

- En cas que el vehicle que provoqui l'accident es trobi habitualment estacionat a Espanya, sempre que no es pugui identificar a l'entitat asseguradora.

¹³³ Reglero Campos, L. F. (2013). El Consorcio de Compensación de Seguros: *Funciones del CCS como fondo de garantía* (3ª ed., p. 1031-1040). Madrid: Editorial Aranzadi.

- Quan l'accident tingui lloc a Espanya, en el supòsit en que no es pugui identificar al vehicle causant.
- En el supòsit en que l'accident es produeixi a Espanya, en cas de vehicles amb estacionament habitual a tercers països que s'hagin adherit al sistema de la Carta Verda, en cas que no es pugui identificar a l'entitat asseguradora o quan el vehicle en qüestió no es trobi assegurat.

Finalment, en el supòsit en que el sinistre el provoqui un vehicle que ha estat importat a Espanya des d'un altre estat membre de l'EEE, el CCS indemnitzarà als perjudicats pels danys a les persones i als béns sempre que dit automòbil no es trobi assegurat i que, a més, l'accident s'hagi produït dins el termini de trenta dies a comptar des de que el comprador accepta l'entrega del vehicle.¹³⁴

6.4.- Funcions del Consorci de Compensació com a assegurador directe

Per tal d'explicar les funcions que el CCS desenvolupa com a assegurador directe, és necessari diferenciar dos tipus d'activitats que pot dur a terme, que són la funció de **cobertura de vehicles que són propietat de l'Estat i d'altres ens públics** i la de **cobertura de vehicles que les entitats asseguradores no han volgut assegurar**.

Primerament, pel que fa a la **cobertura de vehicles que són propietat de l'Estat i d'altres ens públics**, és important fer esment a que els límits de cobertura del Consorci són els que estableix l'article 4.2 de la LRCSCVM, explicats al punt 3.1.3 d'aquest treball, però existeix una excepció a dits límits.¹³⁵

Aquesta excepció és la que es troba regulada tant a l'article 11 de l'Estatut Legal del Consorci de Compensació d'Assegurances com a l'article 20 del RRCSCVM, el qual estableix la

¹³⁴ Consorci de Compensación de Seguros (2017). Consorci de Compensación de Seguros: *Fondo de garantía*, 12-13. Recuperat de http://www.conorseguros.es/web/documents/10184/35211/Actividad_Funciones_2016/9f5f578a-dc75-4b09-b467-4b921b51c912.

¹³⁵ Consorci de Compensación de Seguros (2017). Consorci de Compensación de Seguros: *Funciones en seguro directo. Contratación en el CCS*, 12-12. Recuperat de http://www.conorseguros.es/web/documents/10184/35211/Actividad_Funciones_2016/9f5f578a-dc75-4b09-b467-4b921b51c912.

possibilitat de que el CCS entregui una cobertura superior als límits que estableix l'article 4.2 de la LRCSCVM per a l'assegurança obligatòria de vehicles quan es tracti de cobrir les obligacions que esdevinguin de la responsabilitat civil de l'Estat i demés ens públics.¹³⁶

Tot seguit, pel que fa a la **cobertura de vehicles que les entitats asseguradores no han volgut assegurar**, cal dir que el propi Estatut Legal del CCS, concretament el mateix article 11, imposa al Consorci de Compensació d'Assegurances l'obligació de donar la cobertura necessària als propietaris de vehicles que no hagin pogut subscriure el SOA per una negativa de les entitats asseguradores, actuant el CCS com a responsable civil directe dels danys que provoquin els vehicles que assegurin.

Dita obligació també es troba establerta a l'article 5.3 del RRCSCVM, que estableix que "*El Consorcio de Compensación de Seguros aceptará la contratación del riesgo cuando no hayan sido aceptadas o hayan sido rechazadas dos solicitudes de seguro de suscripción obligatoria por dos entidades aseguradoras, salvo que el riesgo fuere aceptado por otra u otras aseguradoras, a petición del Consorcio de Compensación de Seguros*".¹³⁷

Com a conseqüència del que aquests dos preceptes legals estableixen, el propietari que tingui la intenció de que el CCS assecuri el seu vehicle, haurà d'acreditar el rebuig de dues entitats asseguradores per tal que el CCS s'hagi de fer càrrec de dit SOA.

En aquests casos, en els quals el CCS intervé com a assegurador directe, al igual que qualsevol altra entitat asseguradora, existeix una problemàtica que deriva de definir la situació en la que es troba el propietari fins que no es concedeixi l'assegurança, és a dir, que passaria si hi hagués un sinistre mentre el propietari es troba tramitant l'assegurança del seu vehicle?

Com el Consorci de Compensació d'Assegurances, front a tercers, respon en la seva condició de fons de garantia, podrà repetir contra el propietari la quantia satisfeta en concepte

¹³⁶ Artículo 11 del Real Decreto Legislativo 7/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido del Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros, BOE 267 § 18910 (2004), y artículo 20 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de setiembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 222 § 14915 (2008).

¹³⁷ Artículo 5 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de setiembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 222 § 14915 (2008).

d'indemnització, i el propietari del vehicle podrà oposar-se a dita acció de repetició del CCS acreditant que va fer ús de la diligència corresponent per tal d'assegurar el seu vehicle.¹³⁸

6.5.- Àmbit territorial i límits quantitatius de cobertura

L'àmbit territorial de cobertura del CCS varia depenent de la seva intervenció que, com ja he esmentat als dos punts anteriors, pot ser com a **fons de garantia** o com a **assegurador directe**, i només quan intervingui en la segona posició serà correcte l'aplicació de l'article 11.1 de la LRCSCVM quan es refereix a l'àmbit territorial de l'assegurament obligatori.

Pel que fa a la seva funció com a **fons de garantia**, l'àmbit territorial de cobertura es limitarà als accidents de circulació que es donin a Espanya, sempre que siguin provocats per vehicles desconeguts.

Aquest àmbit territorial s'ampliarà als accidents succeïts dins el territori de qualsevol Estat membre de l'Espai Econòmic Europeu, sempre i quan els hagin provocat vehicles que tenen el seu estacionament habitual a Espanya i concorrin alguna de les següents circumstàncies:

- Que no es trobin assegurats.
- Que, tot i estar assegurats, l'assegurador hagi estat declarat en fallida, suspensió de pagaments o en estat de liquidació.
- Que el vehicle causant hagi estat robat.

En cas que el CCS assumeixi la funció d'**assegurador directe**, aquesta entitat funcionarà igual que qualsevol altra asseguradora privada, i el seu àmbit territorial de cobertura també serà igual.

¹³⁹

En referència als **límits quantitatius de cobertura** del Consorci de Compensació d'Assegurances, cal fer la mateixa diferenciació que es fa per determinar l'àmbit territorial, és a

¹³⁸ Reglero Campos, L. F. (2013). El Consorcio de Compensación de Seguros: *Las funciones del CCS como asegurador directo* (3ª ed., p. 1091-1097). Madrid: Editorial Aranzadi.

¹³⁹ Consorcio de Compensación de Seguros (2017). Consorcio de Compensación de Seguros: *Ámbito territorial de la cobertura del CCS*, 13-13. Recuperat de http://www.conorseguros.es/web/documents/10184/35211/Actividad_Funciones_2016/9f5f578a-dc75-4b09-b467-4b921b51c912.

dir, caldrà veure si el CCS actua com a fons de garantia o com a assegurador directe i, a més, també haurem de tenir en compte el lloc on s'ha produït el sinistre.

Per tant, si ens trobem davant d'un **sinistre succeït a Espanya** en el qual el CCS actua com a **fons de garantia**, cobrirà fins els límits que l'article 4.2 de la LRCSCVM estableix, que es troben explicats amb detall al punt 3.1.3 d'aquest treball.

En cas que ens trobem davant d'un **sinistre ocorregut a Espanya** en el qual el CCS actui com a **assegurador directe** cobrirà fins els mateixos límits que estableix l'article 4.2 de la LRCSCVM, excepte que el vehicle causant del sinistre gaudeixi d'una assegurança voluntària, cas en el qual la cobertura, normalment, serà il·limitada.

Finalment, en cas que el **sinistre es doni al territori de qualsevol Estat membre de l'EEE o adherit al RGCB** i el Consorci de Compensació d'Assegurances intervingui com a **fons de garantia**, cobrirà els danys dins el límit quantitatiu establert per al SOA, sempre segons la legislació de l'Estat on s'hagi produït l'accident. En cas que actui com a **assegurador directe**, la situació serà la mateixa que es donaria si el sinistre hagués tingut lloc a Espanya.¹⁴⁰

¹⁴⁰ Reglero Campos, L. F. (2013). El Consorcio de Compensación de Seguros: *Ámbito territorial y límites cuantitativos de cobertura* (3ª ed., p. 1082-1083). Madrid: Editorial Aranzadi.

7.- Fitxer Informatiu de Vehicles Assegurats (FIVA)

7.1.- Concepte, naturalesa jurídica i característiques

El **fitxer informatiu de vehicles assegurats** o FIVA és una base de dades de caràcter públic controlada pel Consorci de Compensació d'Assegurances, que es troba en funcionament des de l'any 1996, i se li atribueixen dues funcions, que són:

- Proporcionar la informació necessària per tal que les persones que es veuen involucrades en un accident de trànsit puguin veure, quant abans millor, l'entitat asseguradora que cobrirà la responsabilitat civil de cadascun dels vehicles a motor implicats en el mateix.
- Simplificar el control de l'obligació que ostenta tot propietari d'un vehicle a motor que es trobi habitualment estacionat a Espanya de subscriure i mantenir sota vigència un contracte d'assegurança que cobreixi, en els àmbits i límits fixats per a l'assegurament de subscripció obligatòria, la responsabilitat civil del conductor.

Aquest control es durà a terme a través de la col·laboració entre el Consorci de Compensació d'Assegurances i la Direcció General de Transít, que podran cedir-se entre ells les dades que figurin als seus fitxers.

Aquesta base de dades inclou totes les dades relatives a tots els vehicles que, o bé han estat donats d'alta a Espanya o bé gaudeixen d'autorització de residència a Espanya, que tenen assegurada la cobertura de responsabilitat civil obligatòria.

Les empreses d'assegurances d'automòbils tindran l'obligació de proporcionar de forma diària al FIVA, a través del Sistema de Transferència de Dades o sistema EDITRAN, informació sobre les altes i baixes dels vehicles assegurats, identificables a través de la matrícula i un codi identificador de la marca.

En cas d'alta d'una assegurança d'un vehicle, proporcionaran la data d'inici de la vigència de l'assegurança, així com la data de finalització de la vigència del contracte i, en cas de baixa d'una assegurança, hauran de comunicar la data de finalització de la vigència del contracte.¹⁴¹

¹⁴¹ Consorci de Compensación de Seguros, 2017, Consorci de Compensación de Seguros, ¿Qué es el FIVA?, recuperat de <http://www.consorseguros.es/web/ambitos-de-actividad/seguros-de-automoviles/fiva>.

En compliment de la Directiva 2000/26/CE, el Fitxer incorpora una aplicació, integrada a la web del Consorci de Compensació d'Assegurances, que possibilita efectuar una consulta sobre els representants de les entitats asseguradores per a la tramitació de sinistres als Estats membres de la Unió Europea.¹⁴²

La informació que contingui la base de dades tindrà presumpció de veracitat excepte que es provi el contrari, únicament a efectes informatius.

Anteriorment, era obligatori portar dins el vehicle el certificat d'assegurança o l'últim rebut de l'assegurança, per tal d'acreditar el pagament de la prima i, en conseqüència, la vigència de dita assegurança, tot i que actualment això no és necessari ja que els agents de trànsit poden comprovar la situació del vehicle a través del FIVA.

Cal dir també que no és necessari però és recomanable per tal d'evitar qualsevol inconvenient en cas que els agents no poguessin accedir al FIVA en el moment en que es sol·liciti aquesta informació al conductor, ja que en aquest cas s'hauria de demostrar, en el termini de cinc dies per tal d'evitar una sanció, que el vehicle està assegurat d'acord amb el que estableix la normativa.

Pel que fa a la cessió de dades incloses al FIVA, cal dir que es podran transferir als següents subjectes o entitats:

- A persones implicades en accidents de circulació sempre que en surtin perjudicats, ja sigui per danys en la seva persona o en els seus béns.
- Al Ministeri d'Interior, a efectes de dur a terme el control de la obligació d'assegurar els vehicles per la Direcció General de Trànsit.
- Al Ministeri Fiscal, Jutges i Tribunals.
- A OFESAUTO.
- A Organismes d'Indemnització d'altres Estats que siguin membres de l'Espai Econòmic Europeu.
- A Organismes d'Informació d'altres Estats que siguin membres de l'Espai Econòmic Europeu.
- A Fons de Garantia d'altres Estats que siguin membres de l'Espai Econòmic Europeu.

¹⁴² Article 4 de la Directiva 2000/26/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, Diario Oficial de las Comunidades Europeas L 181/65 (2000).

- Als Centres Sanitaris i Serveis d'Emergències Mèdiques que signin convenis amb el Consorci de Compensació d'Assegurances i les entitats asseguradores per a l'assistència de ferits degut a accidents de circulació.¹⁴³

Finalment, en referència a la normativa reguladora del FIVA, la podem dividir en tres grans blocs. Pel que fa a la **identificació de l'entitat asseguradora i al control de l'obligació de l'assegurament del vehicle**, trobem la regulació als articles 23 i 28 del Real Decret 1507/2008, de 12 de setembre, pel que s'aprova el Reglament de l'Assegurança Obligatòria de Responsabilitat Civil en la Circulació de Vehicles a Motor, i a l'Annex del mateix text legal.

A grans trets, aquestes disposicions legals estableixen quina classe de dades hauran de comunicar les entitats asseguradores al Ministeri d'Economia i Hisenda, mitjançant la seva remesa al Consorci de Compensació d'Assegurances, que són les dades relatives als vehicles que aquestes assegurin, concretament la matrícula, el codi identificador de la marca i model d'aquest, la data d'inici de la vigència i de finalització de l'assegurança i el tipus de contracte.

A més, hauran de remetre també les dades relatives al representat designat per a la tramitació i pagament de sinistres designat per l'entitat asseguradora a cadascun dels Estats que formen part de l'Espai Econòmic Europeu, i el contingut, la forma i dins els terminis que s'estableixen.¹⁴⁴

Pel que fa a la remissió de les dades, serà el Consorci de Compensació d'Assegurances qui, de forma mensual, expedirà una relació de les entitats asseguradores que es trobin autoritzades per tal d'actuar a la branca 10, sempre que aquestes no haguessin emès la informació necessària, i la Direcció General d'Assegurances i Fons de Pensions podrà formular requeriments a les mateixes entitats o aplicar altres mesures per tal de garantir la veracitat del fitxer.¹⁴⁵

Finalment, quant a la consulta del FIVA, aquest conjunt d'articles estableix que a efectes d'accedir-hi, tindran la consideració d'implicats "*els perjudicats per accidents de circulació,*

¹⁴³ Consorcio de Compensación de Seguros, 2017, Consorcio de Compensación de Seguros, Finalidades del FIVA y Cesión de los datos, recuperat de <http://www.conorseguros.es/web/ambitos-de-actividad/seguros-de-automoviles/fiva>.

¹⁴⁴ Articles 23 i 24 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de setiembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 222 § 14915 (2008).

¹⁴⁵ Article 26 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de setiembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 222 § 14915 (2008).

per danys a la seva persona o als seus béns, podent actuar per si mateixos o a través de representant degudament acreditat”.

La consulta d'aquest seguit d'informació es durà a terme a través d'una petició presentada pels implicats al sinistre, que anirà dirigida al Consorci de Compensació d'Assegurances, tot i que l'interessat podrà utilitzar qualsevol altre mitjà sempre que permeti acreditar l'enviament i la recepció de la sol·licitud de consulta, presentant també tot un seguit de dades identificatives, tant personals com dels vehicles implicats al sinistre.¹⁴⁶

Pel que fa al segon bloc de normativa, que fa referència al **subministrament per part de les entitats asseguradores de les dades relatives als vehicles assegurats per si mateixes al Ministeri d'Economia i Hisenda**, la trobem a la Resolució de 27 de febrer de 2001, de la Direcció General d'Assegurances i Fons de Pensions.

Aquesta resolució disposa, en relació amb el que s'estableix als articles 23 a 28 del RRCSCVM, l'aprovació del mecanisme de remissió de dades per part de les entitats asseguradores a la Direcció General d'Assegurances i Fons de Pensions.

A més, també estableix l'acceptació del model instaurat per tal d'efectuar una petició de consulta per part dels implicats a un sinistre al Consorci de Compensació d'Assegurances i l'aprovació del procediment de consulta electrònica del FIVA.¹⁴⁷

Finalment, pel que fa al tercer bloc de normativa, relatiu a la **cessió de dades que figuren als fitxers automatitzats del Consorci de Compensació d'Assegurances i la Direcció General de Trànsit per tal de fer efectiu el control de l'obligació d'assegurar els vehicles**, la trobem a la Resolució de 14 de març de 2001, de la Subsecretaria del Ministeri de la Presidència, per la que es disposa la publicació de la Resolució de 27 de febrer de 2001, de la Direcció General d'Assegurances i Fons de Pensions.¹⁴⁸

¹⁴⁶ Article 27 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de setiembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 222 § 14915 (2008).

¹⁴⁷ Resolución de 27 de febrero de 2001, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, sobre el suministro de información por las entidades aseguradoras de los datos relativos a los vehículos asegurados por ellas al Ministerio de Economía, BOE 65 § 5290 (2001).

¹⁴⁸ Consorcio de Compensación de Seguros, 2017, Consorcio de Compensación de Seguros, Normativa, recuperat de <http://www.consorseguros.es/web/ambitos-de-actividad/seguros-de-automoviles/fiva/disposiciones-sobre-el-fiva-normativa>.

Aquesta resolució instaura que el Consorci de Compensació d'Assegurances cedirà a la Direcció General de Trànsit, per tal d'efectuar un control sobre l'obligació d'assegurar els vehicles a motor, totes les dades que les entitats asseguradores cedeixin al FIVA respecte a la cobertura de la responsabilitat civil de subscripció obligatòria derivada de la circulació de vehicles a motor que es trobin estacionats habitualment a Espanya i, a més, haurà de posar, diàriament, a disposició de la DGT, la informació actualitzada de les altes i baixes dels vehicles assegurats.

Pel que fa a les dades que la Direcció General de Trànsit haurà de cedir al Consorci de Compensació d'Assegurances, s'estableix que la DGT li haurà de transmetre les dades relatives a marca, model i dades tècniques del vehicle i, en relació al titular, el nom i cognoms o raó social, document d'identificació i codi d'identificació fiscal.¹⁴⁹

7.2.- Procediment de consulta i condicions d'accés al FIVA

Actualment, el procediment que s'haurà de seguir per tal d'efectuar una consulta del FIVA serà electrònic, i hi ha dos punts d'accés, depenent de si qui vol efectuar una consulta és un centre adherit al sistema de Convenis d'Assistència Sanitària o no.

Per tal de presentar aquesta consulta s'hauran de presentar un seguit de dades obligatòries, que són:

- La data del sinistre, indicant el dia, mes i any en que es produeix.
- La matrícula del vehicle causant de l'accident de trànsit, que serà necessària per tal d'aconseguir informació sobre l'assegurament del mateix per tal que el centre sanitari pugui reclamar les despeses a l'entitat asseguradora del mateix o, en cas que no estigui assegurat, al Consorci de Compensació d'Assegurances.
- Una referència de l'expedient o lesionat del Centre Sanitari, que és el requisit fonamental que permetrà als centres sanitaris accedir al FIVA. Serà imprescindible que aquests centres identifiquin al ferit.

¹⁴⁹ Resolución de 14 de marzo de 2001, de la Subsecretaría, por la que se dispone la publicación de la Resolución de 27 de febrero de 2001, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones y de la Dirección General de Tráfico, sobre la cesión de datos que figuran en los ficheros automatizados del Consorcio de Compensación de Seguros y Dirección General de Tráfico, para hacer efectivo el control de la obligación de asegurarse, BOE 65 § 5287 (2001).

Aquests centres sanitaris podran efectuar dos tipus de consulta, concretament:

- Una consulta per pantalla, a través de la qual rebran resposta automàtica on-line que comprendrà les dades incloses per a la consulta conjuntament amb les dades emeses per l'entitat asseguradora del mateix.

En cas que una mateixa matrícula figuri assegurada a més d'una entitat en data del sinistre, la resposta emesa contindrà les dades de totes les asseguradores que hagin subministrat informació al FIVA sobre aquesta matrícula.

- Una consulta per pantalla amb emissió de certificat per part del Consorci de Compensació d'Assegurances, que es podrà dur a terme en els casos en que el centre sanitari necessiti presentar la consulta enfront alguna instància.¹⁵⁰

Finalment, els requisits que s'estableixen per poder accedir al Fitxer Informatiu de Vehicles Assegurats són els següents:

- Ser un centre sanitari o un servei d'emergència mèdica del sector públic o privat.
- Haver signat un conveni per a l'assistència als ferits en accidents de trànsit amb el Consorci de Compensació d'Assegurances i amb les entitats asseguradores autoritzades per actuar a la branca 10.
- Sol·licitar dades i informació que es trobi compresa al FIVA d'acord amb els objectius que la Llei confia al Fitxer, i només per a la gestió de les despeses produïdes per la prestació de serveis sanitaris a lesionats als sinistres en qüestió.¹⁵¹

¹⁵⁰ Consorcio de Compensación de Seguros, 2017, Consorcio de Compensación de Seguros, Características del procedimiento de consulta del FIVA, recuperat de <http://www.conorseguros.es/web/ambitos-de-actividad/seguros-de-automoviles/fiva/centros-sanitarios/caracteristicas-del-procedimiento>.

¹⁵¹ Consorcio de Compensación de Seguros, 2017, Consorcio de Compensación de Seguros, Condiciones de acceso al FIVA, recuperat de <http://www.conorseguros.es/web/ambitos-de-actividad/seguros-de-automoviles/fiva/centros-sanitarios/condiciones-de-acceso>.

8.- Culpa exclusiva de la víctima

8.1.- La culpa exclusiva de la víctima com a causa d'exoneració

Tradicionalment, la doctrina i la jurisprudència han posat de manifest que el demandat en un judici de trànsit té, per norma general, la possibilitat de defensar-se si aconsegueix provar diligència i cura o inexistència del nexa causal o, per una altra banda, l'existència del nexa causal exonerant de responsabilitat, coneguda com a **causa estranya**, que es presenta en els sinistres en els que la configuració del dany és conseqüència de l'acció culposa o dolosa de la víctima.

Si el motiu d'aquest dany prové **exclusivament de la culpa del perjudicat**, això provocarà l'exoneració total per part de l'estat de la responsabilitat, però si la culpa de la víctima no és la única causa que provoca el dany també en serà responsable el conductor, entrant en un cas de concurrència de culpes, en el qual es mesurarà la incidència de les accions per tal de determinar la responsabilitat.¹⁵²

Podríem dir que la culpa exclusiva de la víctima no és un supòsit on es disminueix l'àmbit indemnitzador, sinó que és més aviat el contrari, és a dir, es dóna una inexistència per complert de la cobertura que ofereix l'asseguradora a través del pagament de la prima de l'assegurança, tal i com ho estableix l'article 1 de la LRCSCVM, que estableix que *“el asegurador solo queda exento de su obligación de indemnizar el daño, dentro de los límites cuantitativos de este seguro, si prueba que este fue debido a culpa exclusiva del perjudicado, fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo”*.¹⁵³

Aquest fet determina que es produeixi una inversió de la càrrega de la prova, fent que sigui l'asseguradora del vehicle a qui li correspongui provar que el comportament de la víctima i, en conseqüència, el seu assegurat, va ser del tot correcte i, per tant, no va causar el sinistre viari, ja

¹⁵² Reglero Campos, L. F. (2013). Las causas de exoneración de responsabilidad (I): la culpa de la víctima. *La “conducta” o la negligencia del perjudicado* (3ª ed., p. 358-359). Navarra: Editorial Thomson Reuters.

¹⁵³ Artículo 1 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 267 § 18911 (2004).

que “s’ha de tenir en compte que l’assegurança dels vehicles a motor tenen com a objectiu essencial la indemnització de les víctimes i perjudicats per un accident de circulació”.¹⁵⁴

Tot això s’ha de verificar de forma restrictiva per l’excepció de la culpa exclusiva de la víctima, principalment per aquesta finalitat que la LRCSCVM li atorga al SOA i pel fet que té la seva raó de ser en el risc que general la circulació, aquesta excepció, quan es refereixi a danys a les persones, ha estat objecte d’una interpretació summament restrictiva degut a que es busca, per sobre de tot, la indemnització de la víctima.

Aquesta figura, la qual podríem considerar que és exonerant, parteix de que qui ha influït amb el seu comportament, ja sigui per acció o per omissió, i amb o sense culpa, a la producció o agreujament del dany que pateix, haurà d’assumir les conseqüències de la seva actuació.

Per tant, per tal que la culpa de la víctima sigui considerada com a una eximent complerta de la responsabilitat haurà de ser **exclusiva, única i total**. El legislador posa èmfasi sobretot pel que fa a que la conducta sigui excepcional, establint que quan la víctima provoca en exclusiva la causa de l’accident, sigui o no culpable, es produirà l’exoneració del conductor implicat en el mateix sinistre.¹⁵⁵

Per tant, en casos on **vianants** són els afectats pel sinistre, únicament es podrà apreciar l’excepció de la culpa exclusiva de la víctima en casos de **culpa total, única exclusiva i excoent** del mateix, exigint-se a les asseguradores que oposin l’excepció havent provat que el conductor no ha tingut ni la més mínima participació negligent en la producció del resultat, incloent l’adopció de maniobres evasives per tal d’evitar i/o minorar el dany causat.¹⁵⁶

Pel que fa a una possible revisió, ja sigui en apel·lació o en cassació, del grau de participació dels agents en el resultat del sinistre viari, en aquest cas la culpa exclusiva de la víctima, el TS marca una pauta molt estricta al dictar que “*la apreciación del grado de participación de los distintos agentes en la producción del resultado dañoso a los efectos de determinar las cuotas de responsabilidad por concurrencia de culpas, es una materia que en principio corresponde al*

¹⁵⁴ SAP Asturias –secc. 6–, de 12 de gener de 2004 (JUR 1645907/2004).

¹⁵⁵ De Dios De Dios, M. A. (2012). La culpa exclusiva de la víctima como causa de exoneración. *Consideraciones jurídicas sobre la conducta o negligencia del perjudicado* (1ª ed., p. 127-128). Madrid: Editorial La Ley, Grupo Wolters Kluwer.

¹⁵⁶ Magro Servet, V. (2011). Concurrencia de culpas y culpa de la víctima. *La excepción de la culpa exclusiva de la víctima*. (1ª ed., p. 379-380). Madrid: Editorial La Ley, Grupo Wolters Kluwer.

Tribunal de instancia y solo puede ser revisada en casación y en supuestos de grave desproporción o defectuosa apreciación del nexo causal".¹⁵⁷

Per finalitzar, plantejaré un supòsit pràctic de culpa exclusiva de la víctima que es tracta del següent: els vehicles que formen part del sinistre són dues motos que, a partir d'ara, les denominarem A i B, les quals tenen un accident de trànsit degut a que la moto A s'incorpora al carril principal sense mirar si passa qualsevol altra vehicle, xocant contra la moto B i contra un altre vehicle.

En aquest cas, la moto B no serà responsable dels danys que hagi pogut provocar ni a la moto A ni al seu conductor pel fet de que la moto A no actua amb la deguda diligència, que consisteix en aturar-se davant de la senyal de stop i comprovar que no passa cap vehicle per tal que es pugui incorporar al carrer.

8.2.- El dany personal causat a la víctima responsable de l'accident de circulació

Cal iniciar aquest apartat definint què s'entén com a **dany**, que és l'element o requisit que s'ha convertit en el tret de sortida de la responsabilitat civil, ja que si no existís el dany no s'hauria d'indemnitzar cap supòsit. Existeixen diverses definicions de dany a la corrent doctrinal, i considero important destacar-ne dues.

La primera definició de dany rellevant que trobem és la que dóna Scognamiglio, establint que *"el daño coexiste en todo caso con la lesión de un interés o con la alteración in prius del bien idóneo para satisfacer aquél o con la pérdida o disponibilidad o del goce de un bien que por lo demás permanece inalterado, como ocurre en supuestos de sustracción de la posesión de una cosa"*.¹⁵⁸

L'altra definició que cal destacar és, a més, la definició més clàssica, oferta per Larenz, el qual contempla el dany com a *"todo menoscabo que, a consecuencia de un acontecimiento o evento*

¹⁵⁷ STS, Sala de lo Civil –secc. 1–, de 25 de març de 2010 (JUR 229, 2010).

¹⁵⁸ Scognamiglio, R. (1968). Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale: *risarcimento del danno* (versión en español), (1ª ed., p. 9). Torino: Editoriale Campi.

determinado, sufre una persona ya sea en sus bienes vitales o naturales, en su propiedad o en su patrimonio".¹⁵⁹

Entrant a analitzar la pròpia legislació espanyola, cal destacar l'article 1902 del CC, el qual estableix el principi general de la responsabilitat civil extracontractual, és a dir, manifesta l'obligació de reparar els danys i perjudicis causats pel responsable del fet o, dit d'una altra manera, es retornarà al perjudicat a la situació en què es trobava abans que es produís el fet del qual n'és víctima.¹⁶⁰

Per tant, veiem que el sistema de danys de l'estat espanyol és un **sistema de caràcter obert o de clàusula general oberta**, que implica que no s'especifiquin quins són els danys indemnitzables, sinó que únicament es fixen els requisits bàsics i essencials que provoquen l'existència d'aquesta responsabilitat civil extracontractual.

Pel que fa a la **naturalesa del dany**, cal destacar la **teoria de la diferència**, la qual consisteix en configurar una noció jurídica de dany per tal de veure les diferències entre les situacions patrimonials globals de la víctima abans i després de l'accident i, d'aquesta manera, extreure el concepte de dany.

Aquesta teoria és la que acostuma a seguir el TS però incloent alguns matisos, ja que entén que el rescabament ho abraça tot menys el detriment econòmic que pateix el creditor, consistent en la diferència que apareix entre la situació patrimonial i la que tindria el mateix en cas de no haver patit l'accident.¹⁶¹

A banda de les característiques que destaca aquesta teoria sobre el dany, cal fer esment a les demés característiques fonamentals del dany que destaca la doctrina, classificant aquest dany en dos grups que són, per una banda, els **dany patrimonials**, que són els danys que pateix el perjudicat a la seva esfera patrimonial, és a dir, són danys avaluable econòmicament utilitzant com a referència el valor que té el bé danyat al mercat en el moment en que es produeix dit dany.

¹⁵⁹ Larenz, K. (1958). *Derecho de obligaciones: ¿qué es considerado como daño?* (1ª ed., p. 193). Madrid: Editorial Revista de Derecho Privado.

¹⁶⁰ Artículo 1902 del Real Decreto de 24 de julio de 1889, por el que se publica el Código Civil, BOE 206 § 4763 (1889).

¹⁶¹ STS, Sala de lo Civil –secc. 1–, de 02 d'abril de 1997 (JUR 1357/1997).

Per l'altra banda trobem el grup que formen els **danys no patrimonials**, entesos com al conjunt de danys que recauen sobre béns o drets la naturalesa dels quals no és patrimonial i, en conseqüència, no tenen la possibilitat de ser reparats segons el seu valor de mercat exacte. Dins aquest grup podríem incloure, entre d'altres, els danys psíquics i morals, els danys corporals íntegres i els danys corporals indirectes.

En referència als danys morals, Martín Casals assenyala que *“el daño moral es el perjuicio que experimenta una persona y que no afecta a su patrimonio, ni a sus ingresos, ni puede cuantificarse económicamente con referencia a un valor de mercado”*.¹⁶²

Seguint la línia del que estableix Martín Casals es pronuncia també el TS, qualificant aquest tipus de dany com a *“un daño relativo e impreciso, que si bien puede ser reparado económicamente, la satisfacción compensatoria del sufrimiento causado solo puede realizarse de modo aproximado, de modo que los daños morales representan el impacto, quebranto o sufrimiento que ciertas conductas, actividades o incluso resultados pueden producir en la persona afectada y cuya reparación va dirigida a proporcionar, en la medida de lo posible, una compensación a la aflicción causada, cuya determinación compete al juzgador de instancia”*.¹⁶³

Per tant, podem concloure que l'essència del règim que imposa la LRCSCVM es concreta a la valoració del dany personal a través del barem fixat per la Llei 35/2015, que s'assenta sobre el principi comú de la indemnització íntegra, basat en la idea de que *“la persona que es objeto de un perjuicio debe ser devuelta a una situación lo más cercana posible a aquella en la que presumiblemente se hallaría si el daño no se hubiese producido.”*¹⁶⁴

¹⁶² Martín Casals, M. (2003). La responsabilidad objetiva: supuestos especiales. *El daño moral en Derecho privado europeo* (1ª ed., p. 217-226). Madrid: Editorial Cóllex.

¹⁶³ STS, Sala de lo Civil –secc. 1–, de 09 de desembre de 2003 (JUR 7877/2003).

¹⁶⁴ Resolución 75/7 del Consejo de Europa, de 14 de marzo de 1975, relativa a la reparación de daños en caso de lesiones corporales y fallecimiento, Diario Oficial de las Comunidades Europeas L 154/73 (1975).

9.- El barem de circulació

9.1.- Concepte, supòsits d'aplicació i danys indemnitzables

Quan parlem del **barem de trànsit o de circulació**, estem fent referència al conjunt de normes establertes per tal de poder calcular i, com a conseqüència, arribar a fixar una quantia indemnitzadora que li pertocaria a una persona que pateixi un accident de trànsit.

Anteriorment, dita regulació per arribar a fer el càlcul de la indemnització es trobava a l'annex de la LRCSCVM, però amb la promulgació de la Llei 35/2015, de 22 de setembre, de reforma del sistema per a la valoració dels danys i perjudicis causats a les persones en accidents de circulació, es deroga dit annex.

La promulgació de dita llei fa que haguem de tenir en compte que, si l'accident s'hagués produït abans de l'1 de gener de 2016, el càlcul de la indemnització es realitzarà d'acord a les normes del sistema anterior, regulat a la LRCSCVM, que va romandre vigent fins a 31 de desembre de 2015.¹⁶⁵

Així doncs, un cop entra en vigor l'esmentada llei 35/2015, la quantia de les partides emprades per rescabalar a la víctima, a diferència del criteri jurisprudencial que assenta la sentència del Tribunal Suprem, de 17 d'abril de 2007, serà la corresponent als imports del sistema de valoració vigent en el moment del sinistre, amb l'actualització corresponent a l'any en que es determini l'import, ja sigui per acord extrajudicial o a través d'una resolució judicial.¹⁶⁶

A partir d'un sistema de taules, que ja es trobava establert a l'annex de la LRCSCVM i actualment regulat a la llei 35/2015, es preveu una quantia per cadascun dels possibles danys i perjudicis, tant físics com morals i tant personals com patrimonials, que es poden causar a una persona en un accident de trànsit.¹⁶⁷

¹⁶⁵ Apartado 2 del Preámbulo de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, BOE 228 § 10197 (2015).

¹⁶⁶ STS, Sala de lo Civil –secc. 1–, de 17 d'abril de 2007 (JUR 2007,147363).

¹⁶⁷ Anexo del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 267 § 18911 (2004).

Pel que fa als **supòsits d'aplicació**, cal esmentar que aquest barem no es limita únicament als accidents de trànsit ja que, com reitera la jurisprudència en nombroses ocasions, el barem també es pot aplicar, de forma orientativa, a altres supòsits de danys indemnitzables que han patit les persones com serien, entre d'altres, els accidents laborals i els danys patits per mala praxis mèdica.¹⁶⁸

Tot seguit, en relació als **danys indemnitzables**, podem establir que donaran lloc a una indemnització pecuniària la **mort**, recollida a la taula 1, les **seqüeles**, regulades a la taula 2, i les **lesions temporals**, que s'estableixen a la taula 3.

A més, aquestes situacions que donen dret a indemnització s'hauran de separar en tres, és a dir, es quantificaran de forma independent la **reparació dels perjudicis personals bàsics**, regulats a les taules 1A, 1B i 1C, el **rescabament dels perjudicis personals particulars**, recollits a les taules 1B, 2B i 3B, i la **reparació dels perjudicis patrimonials**, establerts a les taules 1C, 2C i 3C.

Cal dir també que, per tal d'acreditar aquests perjudicis i, com a conseqüència, rebre una indemnització pels mateixos, caldrà un informe mèdic, ajustat a la normativa que regula el sistema, per tal de determinar i mesurar les lesions i les seqüeles, ja siguin permanents o temporals.¹⁶⁹

Finalment, es preveu que dites taules s'actualitzin a l'any següent de l'entrada en vigor de la llei 35/2015, és a dir, el 17 de gener de 2017, fent que les quanties i els límits d'indemnització que es fixen, tant a la pròpia llei com a les taules, quedin automàticament actualitzades i produeixin efectes a partir del 01 de gener de cada any en el percentatge de l'índex de revaloració de les pensions previst a la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat.¹⁷⁰

¹⁶⁸ STS, Sala de lo Civil –secc. 1–, de 30 de novembre de 2011 (JUR 2011/13579), STS, Sala de lo Civil –secc. 1–, de 06 d'abril de 2016 (JUR 2016/1420) i STS, Sala de lo Civil –secc. 1–, de 08 d'abril de 2016 (JUR 2016/232).

¹⁶⁹ Medina Crespo, M. (2017). La justificación o motivación de las soluciones resarcitorias adoptadas: *artículo 35. Aplicación del sistema de valoración* (1ª ed., p. 294). L'Hospitalet de Llobregat: Editorial Wolters Kluwer

¹⁷⁰ Medina Crespo, M. (2017). Introducción al estudio del nuevo Baremo valorativo y, en concreto, de sus disposiciones generales: *Las reglas no incluidas, las reglas novedosas y su por qué* (1ª ed., p. 23-25). L'Hospitalet de Llobregat: Editorial Wolters Kluwer.

9.2.- Principals reformes introduïdes per la Llei 35/2015

La reforma del barem de circulació, tal i com estava instaurat a la LRCSCVM, es veu inspirada per quatre principis fonamentals, que són els següents:

- **Principi de reparació íntegra del danys i perjudicis causats**, i és per això que s'inclou la valoració de nous conceptes com seria, per exemple, el de pèrdua de qualitat de vida.
- **Principi d'interpretació uniforme de les normes del sistema**, a través del qual s'aconsegueix dotar de certesa al perjudicat i a les entitats asseguradores pel que fa a la viabilitat de les seves respectives peticions, garantint també una resposta igualitària front a una situació idèntica per ambdues parts.
- **Principi bàsic de la indemnització del dany corporal**, a través del qual es pretenen millorar les indemnitzacions pels danys personals que es puguin causar als implicats a un sinistre viari.
- **Principi de vertebració**, que fa referència a la necessitat de valorar, de forma independent, els danys patrimonials dels no patrimonials i, dins de cada grup de danys, separar també els diversos conceptes perjudicials.¹⁷¹

Entrant ja pròpiament als canvis introduïts amb la llei 35/2015, és fonamental establir que l'objectiu principal del nou barem és **aconseguir que les indemnitzacions s'adeqüin més a la situació de la víctima**, incorporant al càlcul de dita indemnització pecuniària les circumstàncies personals, familiars, laborals o professionals de les víctimes i perjudicats.

El que es pretén a través d'aquest nou barem de circulació és compensar a la víctima per tal de posar-la en una posició que sigui la més similar possible a la que tindria en cas de no haver patit l'accident. Podem extreure, per tant, un total de vuit canvis fonamentals al nou barem, que són els que es comentaran a continuació.

¹⁷¹ Moscoso Del Prado Muñoz, J. (2015). Aspectos más destacados de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación: *Principios inspiradores de la reforma* (1ª ed., p. 248). Navarra: Editorial Thomson Reuters Aranzadi.

Primerament, s'ha de fer esment a l'**increment de la quantia de les indemnitzacions** que, de forma genèrica, es milloren les quanties de les indemnitzacions, buscant la garantia d'una compensació suficient, de la següent manera:

- Les **indemnitzacions per mort** s'incrementen en un 50% de mitjana.
- Les **indemnitzacions per seqüeles** s'incrementen en un 35% de mitjana.
- Per últim, les **indemnitzacions per lesions** s'incrementen en un 12'8% de mitjana.

Una altra modificació a destacar fa referència als **perjudicats o víctimes secundàries**. Amb la promulgació de la nova llei es classificarà als perjudicats en cinc categories autònomes, que són les següents:

- Cònjuges.
- Ascendents.
- Descendents.
- Germans.
- Familiars pròxims.

Es classificaran d'aquesta manera degut a que es comença a considerar que aquests cinc grups de persones són els que patiran sempre un perjudici indemnitzable i de la mateixa quantia, amb independència de que concorrin o no amb altres categories de perjudicats.

Aquest nou sistema reconeix com a beneficiaris de la indemnització en cas de mort, per primera vegada, als **familiars pròxims**, i s'entendran com a tals les persones que haguessin conviscut amb la persona que ha mort durant els cinc anys immediatament anteriors a dita mort i, a més, fossin especialment properes en parentesc o afectivitat.

Tot seguit, cal fer esment a la modificació que s'instaura a les **indemnitzacions per mort** que, a diferència del que es feia al sistema instaurat per la LRCSCVM, reconeix les mateixes cinc categories autònomes de perjudicats a efectes d'indemnització que ja s'han esmentat.

Com es tracta d'un dany emergent, cada perjudicat rebrà de per si, sense necessitat de justificar res, una quantitat fixa de 400€ per les despeses raonables que produeixi dita mort i, a més, es distingirà amb la Llei 35/2015 entre un **perjudici patrimonial bàsic**, que es refereix a despeses generals i comportarà un total de 400€ més d'indemnització, i unes **despeses específiques**, que

inclouran el trasllat de la persona que ha mort, la repatriació si fos necessària, l'enterrament i el funeral.¹⁷²

També s'introdueixen modificacions respecte als **dany patrimonial**, sobre els quals la nova normativa pretén regular i fer més clares les mesures de rescabament en concepte de despeses i, a més, racionalitzar el mètode emprat per calcular el lucre cessant, que és la pèrdua de guanys legítims per part de la víctima.

Igualment, es farà la distinció entre el perjudici patrimonial bàsic i les despeses específiques, que inclouran els mateixos imports indemnitzadors i, a més, es considerarà com a condició necessària però no suficient la qualificació de perjudicat per dany extra-patrimonial per tal d'optar a la condició de perjudicat patrimonial.

Pel que fa a les modificacions introduïdes dins l'àmbit dels **perjudicis extra-patrimonials**, podem establir que la nova normativa continua amb la classificació dels perjudicats per accidents de trànsit que s'ha citat a la pàgina anterior.

Aquest sistema, en el que cadascun dels perjudicats adquireix la indemnització corresponent per a la categoria en la que es troba, té unes notes particulars que es valoraran a l'hora de determinar la indemnització corresponent, que és la de **perjudicat únic** i la de **víctima única**, que fan referència a la situació personal del perjudicat o a la repercussió que tindrà en dit beneficiari la situació de la víctima del sinistre.¹⁷³

Entrant pròpiament a les **indemnitzacions per lesions**, podem observar que el nou barem de circulació introdueix modificacions a les **indemnitzacions per lesions temporals** i a les **indemnitzacions per seqüeles o lesions permanents**.

Pel que fa a les **indemnitzacions per lesions temporals**, primerament cal definir-les com aquelles que pateix el lesionat des del moment de l'accident fins el moment en que acaba el seu procés curatiu o fins que s'estabilitza i es converteix en seqüela la mateixa, essent la seva indemnització compatible amb la que correspongui per seqüeles o, en qualsevol cas, per mort.

¹⁷² Agüero Ramón-Llin, E. (2015). Indemnizaciones por causa de muerte: *perjuicio personal particular y perjuicio personal particular* (1ª ed., p. 30-46). Valencia: Editorial Tirant Lo Blanch.

¹⁷³ Monterroso Casado, E. (2016). La responsabilidad frente a daños materiales y personales: *daños materiales* (1ª ed., p. 28-29). Madrid: Editorial del Centro de Estudios Financieros.

Com a novetat més rellevant, es configura com a perjudici particular aquell causat per intervencions quirúrgiques que, d'acord amb les característiques de la mateixa, la complexitat tècnica quirúrgica i el tipus d'anestèsia emprat, es rescabali amb un import que es trobi comprès entre els 400€ i els 1600€.

A més, pel que fa al perjudici patrimonial, es distingirà entre les **despeses d'assistència sanitària**, que comprendrà tant els serveis mèdics, hospitalaris, farmacèutics i els generats pels desplaçaments, i les demés **despeses diverses rescabables**, entre les quals es troben compreses, a títol d'exemple, les despeses de desplaçament de familiars per atendre al pacient, quan així ho requereixi la seva condició mèdica.¹⁷⁴

Tot seguit, en relació a la **indemnització per seqüeles o lesions permanents**, el nou barem el que fa és efectuar una revisió del barem mèdic de seqüeles per tal d'adaptar-lo a l'estat en que, actualment, es troba la ciència.

En concret, es dóna més importància al rescabament del lesionat que pateixi incapacitats que requereixin un suport intens per a la seva autonomia personal, indemnitzant els perjudicis i danys emergents relacionats amb les futures despeses assistencials.¹⁷⁵

Per últim, cal destacar la modificació que s'efectua en cas que existeixi **concurrència de culpes**, cas en que la nova regulació fixa que es produirà una reducció de fins el 75% a les indemnitzacions en cas que la víctima dugui a terme una falta d'ús o un ús inadequat de cinturons de seguretat, cascs o altres elements protectors, degut a que es trobaria incomplint la normativa de seguretat i, en conseqüència, ens trobaríem davant d'un agravant del dany, tal i com estableix l'Art. 1.2 de la LRCSCVM.

En cas que el dany que es produeixi sigui degut a la culpa exclusiva de la víctima, explicada al punt número 8 d'aquest treball, aquesta víctima no rebrà cap tipus d'indemnització, i en el supòsit dels menors de 14 anys, la norma que estableix la nova normativa és que no s'exclourà ni es reduirà la indemnització a aquest col·lectiu si resulten lesionats, ni per la seva pròpia

¹⁷⁴ Agüero Ramón-Llin, E. (2015). Indemnización por las lesiones temporales: *perjuicio personal particular* (1ª ed, p. 111-113). Valencia: Editorial Tirant Lo Blanch.

¹⁷⁵ Agüero Ramón-Llin, E. (2015). Indemnización por secuelas: *perjuicio personal básico y perjuicio personal particular* (1ª ed, p. 63-80). Valencia: Editorial Tirant Lo Blanch.

contribució a la provocació del dany, ni per la contribució dels seus pares o altres persones físiques que hagin de respondre per ells.

9.3.- Comparativa d'indemnitzacions entre l'antic i el nou barem

Indemnitzacions per accident:

SUPÒSIT	INDEMNITZACIÓ SEGONS EL BAREM ANTIC	INDEMNITZACIÓ SEGONS EL NOU BAREM	DIFERÈNCIA EN €	DIFERÈNCIA EN %
Dona que és doctora i té una renda anual superior a 60.000€. Pateix una amputació parcial de la cama.	350.000€ com a màxim	750.000€ com a màxim, incloent els nous conceptes de lucre cessant, despeses sanitàries futures...	+ 400.000€	+114%
Bebè d'un any que queda tetraplègic	1.300.000€ com a màxim	3.500.000€ com a màxim, incloent els nous conceptes de pèrdua de qualitat de vida, necessitat de tercera persona, readaptació de l'habitatge, lucre cessant, despeses sanitàries futures...	+ 2.200.000€	+169%
Atropellament a un vianant de 21 anys, amb antecedents psiquiàtrics, que pateix diverses fractures i l'amputació parcial de la cama esquerra.	1.361.974'47€	1.554.845'72€	+ 192.871'25€	+ 15%

Indemnitzacions per mort:

SUPÒSIT	INDEMNITZACIÓ SEGONS EL BAREM ANTIC	INDEMNITZACIÓ SEGONS EL NOU BAREM	DIFERÈNCIA EN €	DIFERÈNCIA EN %
Dona, administrativa de 32 anys, casada des de fa cinc anys amb un cònjuge de 35 anys i amb uns ingressos nets de 16.800€. A més, té una filla de dos anys, la seva mare i no té germans.	192.203€	342.037€	+ 149.834€	+78%
Pare de família de 40 anys, amb ingressos nets de 38.000€ anuals. Deixa una vídua de 30 anys, i tres fills de 3, 6 i 12 anys, a més del seu pare i el seu germà, que no depenen d'ell econòmicament ni viuen amb ell.	335.519'31€	671.480'94€	+ 335.961'63€	+100'13% (cadascun dels fills menors multiplica per 2'8 la indemnització actual)

10.- Conseqüències del Brexit sobre l'assegurança de vehicles espanyols al Regne Unit

El Brexit és una fita política perseguida per determinats partits polítics, grups civils i nacionals del Regne Unit que busquen que el seu país abandoni la Unió Europea, que és un dret que tots els Estats membres de la Unió Europea tenen, recollit a l'article 50 del Tractat de la Unió Europea.¹⁷⁶

A data d'avui, únicament s'ha dut a terme el referèndum necessari, ratificat posteriorment pel Parlament nacional, per iniciar el mecanisme de l'article 50 del TUE, el qual ha resultat positiu a la idea d'abandonar la Unió Europea. A partir d'aquí, quedarà notificar la decisió i arribar a un acord per tal de propiciar la sortida del país.¹⁷⁷

El moviment Brexit i tot el que fa referència al mateix es troben a la ordre del dia, hi ha molts interrogants sobre quin serà, finalment, el desenllaç d'aquesta situació, quines conseqüències hi haurà en tots els àmbits i com seran les relacions entre l'Estat que pretén abandonar i la Unió Europea.

Pel que fa al meu treball, interessa comentar les repercussions que el Brexit portarà sobre l'assegurança de vehicles espanyols que circulin per territori del Regne Unit, conjuntament amb tot el que fa referència a la Carta Verda. Com ja he esmentat, aquestes conseqüències són encara incertes, però alts càrrecs d'OFESAUTO ja han fet les seves estimacions, que considero oportunes comentar.

Dins d'OFESAUTO, qui més s'ha pronunciat al respecte és Alejandro Arango, director d'Operacions de dita oficina, assenyalant que, tot i que encara queda temps per tal que es facin efectives dites conseqüències, hi ha un seguit d'incògnites per a les que s'haurà de buscar solució.

¹⁷⁶ López Cumbre, L. (2016). Consecuencias laborales del Brexit. *Revista de Gómez-Acebo & Pombo 09/2016*, 1-7. Recuperat de <http://www.gomezacebo-pombo.com/media/k2/attachments/consecuencias-laborales-del-brexite.pdf>.

¹⁷⁷ Artículo 50 del Tratado de la Unión Europea (versión consolidada), Diario Oficial de las Comunidades Europeas C 83/13 (2010).

Arango comenta també que a efectes pràctics, “sembla que el camí més lògic per mantenir la situació actual és que el Regne Unit s’incorporés ex profeso a l’Espai Econòmic Europeu com a país independent si resulta ser un país no adherit a la Unió Europea, al igual que Islàndia, Liechtestein o Noruega. Això suposaria mantenir l’aplicació de les directives comunitàries tal i com es fa actualment i evitaria la necessitat de dur una Carta Verda per accedir correctament assegurat dins el territori britànic i/o espanyol.”¹⁷⁸

Per tant, podríem posicionar les declaracions d’Arango dins la postura que han adoptat gran part dels experts, consistent en la possible adhesió del Regne Unit a l’Acord Europeu de Lliure Comerç, que té com a objectiu salvaguardar els interessos econòmics dels Estats membres que formen la EFTA, concretament els que Arango esmenta al seu pronunciament, així com donar suport i reforçar el procés d’integració interregional a Europa.¹⁷⁹

Tot seguit, cal fer esment també a un seguit de reflexions que també Arango va publicar en referència a la possible necessitat de Carta Verda per accedir al territori del Regne Unit amb un vehicle, per exemple, assegurat a Espanya.

Cal dir que, actualment, sense que el Brexit produeixi conseqüències, el sistema de trànsit transfronterer permet la lliure circulació de vehicles entre tots els països que formen l’Espai Econòmic Europeu, conjuntament amb Suïssa, Sèrbia i Andorra, sense necessitat de fer ús d’una Carta Verda.

Per tant, tal i com estableix també l’article 4 de la LRCSCVM, dins l’àmbit territorial esmentat es pot accedir sense una Carta Verda, quedant garantida de forma automàtica la cobertura de responsabilitat civil de qualsevol vehicle que es trobi habitualment estacionat a Espanya.

Un cop establertes aquestes bases, sembla que si el Regne Unit deixa de formar part de la Unió Europea, automàticament deixa de formar part de l’Espai Econòmic Europeu i, en

¹⁷⁸ Arango Campomanes, A. (2016). Posibles consecuencias del Brexit y el seguro para vehículos españoles en Reino Unido. *Boletín Diario de Seguros*, 30 de juny de 2016, 1-1. Recuperat de <https://www.inese.es/noticias/posibles-consecuencias-del-brex-it-y-el-seguro-para-vehiculos-espanoles-en-reino-unido#.WM6iFBhDn6b>.

¹⁷⁹ Machuca, J.C. y Sarmiento, D. (2016). Brexit: consecuencias jurídicas del referéndum. *Diario La Ley* n° 8784, sección Tribuna, 6-7. Recuperat de http://diariolaley.laley.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAAAEAFXMOWrDMBAE0NN E9UoW6rayjqDeONkRLAna4B_49raaQKaYZoanlpwL3QIDjDS4A8uq1jjiQT5Q8uWaCkkm6Bqg_SL 1jPbq5xfcJ0_KxyeZu8_afoJEN1uMs8b2KdHiNSrxemI0LbfgAAAA==WKE.

conseqüència, es trobaria inclòs dins el grup d'Estats als quals s'hi ha d'accedir amb una Carta Verda en vigor, i el mateix passaria si algun vehicle estacionat de forma permanent al Regne Unit volgués accedir a territori espanyol.

A més, una conseqüència també rellevant seria la oportunitat que tindrien les companyies asseguradores d'excloure al Regne Unit de l'àmbit territorial de cobertura de l'assegurança de responsabilitat civil deixant d'emetre la Carta Verda o emetent-la però sense incloure el Regne Unit, fent que sigui necessària una assegurança de frontera per tal de circular per territori britànic degudament assegurats.

Arango finalitza el seu article comentant que les hipotètiques conseqüències que es plantegen als efectes de l'assegurança i la gestió de sinistres anirien més enllà de la necessitat física de gaudir d'una Carta Verda per accedir a territori britànic, i acaba establint que, actualment, el Regne Unit es troba sotmès al que estableixen les directives comunitàries en matèria de responsabilitat civil i assegurança i, com passa amb la resta d'Estats que formen l'Espai Econòmic Europeu, la seva legislació en matèria de responsabilitat civil a la circulació de vehicles deriva de la transposició de dites directives, com per exemple els límits quantitius de cobertura de l'assegurança obligatòria entre d'altres.¹⁸⁰

Podem establir que el fenomen del Brexit també pot portar conseqüències per a les entitats asseguradores britàniques que operen a Espanya en règim de lliure prestació de serveis o de llibertat d'establiment, les quals sumen un total de 220 entitats possiblement afectades.

El registre de la Direcció General d'Assegurances mostra que hi ha un total de 187 entitats asseguradores britàniques que operen a Espanya en règim de lliure prestació de serveis, és a dir, un 24% del total d'entitats asseguradores europees que operen sota aquest règim a Espanya, percentatge que és més elevat si parlem de les entitats britàniques que operen al territori espanyol segons el règim de llibertat d'establiment, que són un total de 33 i formen el 41% del total d'entitats asseguradores comunitàries que operen a Espanya sota aquest règim.

Com ja he esmentat abans, les conseqüències d'un possible Brexit són encara incertes, però amb una sortida del Regne Unit de la Unió Europea aquestes 220 entitats no podrien actuar dins el

¹⁸⁰ Arango Campomanes, A. (2016). Reflexiones sobre el control de seguro tras el "Brexit". *Noticias y artículos de interés de OFESAUTO*, 2-6. Recuperat de <https://www.ofesauto.es/brexit/>.

territori comunitari sota els règims de lliure prestació de serveis o llibertat d'establiment, règims exclusius dels Estats membres de la UE.

Com a conseqüència d'això, dites entitats estudien la possibilitat d'operar des de Irlanda en règim de lliure prestació de serveis o de llibertat d'establiment, que seria l'opció més favorable per seguir funcionant al territori espanyol com fins ara.¹⁸¹

¹⁸¹ Sierra, R. (2016). El "Brexit" afectaria a 220 aseguradoras británicas que operan en España. *Noticias y artículos de interés del mercado de seguros*, 1-2. Recuperat de <http://www.adndelseguro.com/es/actualidad/companias/el-brexit-afectaria-220-aseguradoras-britanicas-que-operan-en-espana-y-al-mas>.

11.- Conclusions finals

A mode de tancament d'aquest treball, he decidit que consti de tres conclusions fonamentals, les quals he pogut extreure durant tot el recorregut que finalitzar el meu treball final de grau ha suposat.

1.- És fonamental iniciar l'apartat relatiu a les conclusions expressant el meu punt de vista sobre la **raó social** del contracte que ocupa aquest treball, i la meva opinió al respecte no pot ser una altra que favorable.

És importantíssim, per a arribar al punt en el que actualment es troba la societat, que durant la dècada dels seixanta la població adquirís aquesta classe de respecte envers als automòbils i als possibles danys que podien causar pel simple fet de la seva circulació.

Si que és cert que, en dècades anteriors als anys seixanta, els automòbils eren una classe de vehicle que es podien permetre un número de persones molt baix, però a la que dit mitjà de transport adquireix una importància tan elevada és fonamental que la societat es trobi protegida envers els danys.

Llavors, és a partir d'aquí on puc dir que he trobat resposta a algunes de les preguntes que em formulo a la introducció, entenent que, degut a la gran presència que els vehicles a motor tenen, és necessari que la població es trobi protegida enfront a un possible accident degut a les conseqüències tan impactants que poden esdevenir del mateix, ja siguin físiques o psicològiques.

A més, crec que únicament cal veure les notícies en dates tan assenyalades com serien, per exemple, els inicis o finals de períodes de vacances, en els que, sobretot, destaquen titulars del tipus "*las carreteras dejan 35 muertos en Semana Santa, nueve más que el año pasado*".

Per tant, la consciència social envers a la perillositat que comporten els vehicles a motor és fonamental tot i que, sota el meu punt de vista, la societat hauria d'estar encara més conscienciada al respecte, penso que no tot haurien de ser presses per arribar al lloc on passem les vacances, és important tenir clar que, per més mesures de protecció que un automòbil tingui, no deixa de ser una màquina que pot fer mal i, fins i tot, acabar amb la vida d'una persona.

2.- La següent conclusió que extrec envers aquest treball és referent a la constant **modificació de la legislació en matèria d'assegurança de vehicles a motor a nivell estatal**.

Com ha quedat patent al treball, la legislació estatal ha estat víctima d'un seguit de canvis, tots ells notoris i constants, per tal d'equiparar la legislació que es té a Espanya amb la legislació europea, en la que entraré a la següent conclusió.

Sota el meu punt de vista, la Llei 50/1980, articulat de referència en matèria d'assegurances, té una mancança important pel que fa a legislació relacionada amb els vehicles a motor, és a dir, considero que, com a Llei bàsica i fonamental sobre assegurances, hauria de dedicar un apartat complet a la que és l'assegurança més present en la vida quotidiana de la societat espanyola.

Pel que fa a la legislació exclusiva de la responsabilitat civil i l'assegurança de vehicles a motor, com ja he esmentat, ha sofert diverses modificacions al llarg dels anys, totes elles molt positives segons la meva opinió.

Les modificacions que considero que calen destacar són totes aquelles que fan que l'assegurança dels vehicles a motor s'erigeixi com a una assegurança en favor de tercers, oferint la màxima protecció a la víctima i, d'alguna manera, premiant a la societat per aquesta preocupació que adquireixen, assegurant que en cas d'accident seran protegits.

3.- Tal i com he comentat a la conclusió anterior, aquest apartat està dedicat a la **legislació europea en matèria d'assegurança de vehicles a motor**, concretament al gran avanç que, segons la meva opinió, ha suposat dins la legislació espanyola.

Penso que, essent Espanya membre de la Unió Europea, és important que tingui una legislació comuna o, si més no, similar a la que tenen els demés Estats membres per tal que tota la població espanyola, en cas de traspasar les fronteres del territori i endinsar-se al territori de, per exemple, França, gaudeixin de la mateixa protecció enfront a un sinistre viari que la que tindrien si tal sinistre s'hagués produït a Espanya.

És fonamental que en els aspectes més rellevants de l'assegurança dels automòbils com serien, per exemple, els límits imposats als imports de les indemnitzacions en cas de sinistre, existeixi una homogeneïtat a nivell de regulació a tots els Estats que formen la Unió Europea, ja que

d'aquesta manera tots els ciutadans es trobaran enfront les mateixes condicions i conseqüències davant d'un mateix supòsit, com és l'accident de trànsit.

Trobo interessant també que, dins la legislació europea, es deixin diversos punts a legislar segons els propis Estats membres en el moment en que transposin la directiva en qüestió dins la seva legislació nacional, ja que d'aquesta manera els Estats també són partícips d'aquesta legislació, hi intervenen aportant el seu punt de vista a nivell intern, com seria per exemple la regulació que cada Estat membre dicta per al seu propi fons de garantia.

12.- Bibliografía

12.1.- Índex legislatiu

1.- Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros, sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar la responsabilidad, Diario Oficial de las Comunidades Europeas L 103/1 (1972).

2.- Resolución 75/7 del Consejo de Europa, de 14 de marzo de 1975, relativa a la reparación de daños en caso de lesiones corporales y fallecimiento, Diario Oficial de las Comunidades Europeas L 154/73 (1975).

3.- Directiva 84/5/CEE del Consejo, de 30 de diciembre de 1983, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de los vehículos automóviles, Diario Oficial de las Comunidades Europeas L 8/17 (1984).

4.- Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, Diario Oficial de las Comunidades Europeas, L 129/33 (1990).

5.- Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y por la que se modifican las Directivas 73/239/CEE y 88/357/CEE del Consejo (Cuarta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles), Diario Oficial de las Comunidades Europeas L 181/65 (2000).

6.- Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2005, relativa al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, Diario Oficial de la Unión Europea L 149/14 (2005).

- 7.- Decisión de la Comisión, de 28 de julio de 2003, sobre la aplicación de la Directiva 72/166/CEE del Consejo relativa a los controles sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, Diario Oficial de la Unión Europea L 192/23 (2003).
- 8.- Tratado de la Unión Europea (versión consolidada), Diario Oficial de las Comunidades Europeas C 83/13 (2010).
- 9.- Ley 8/1972, de 10 de mayo, sobre construcción, conservación i explotación de autopistas en régimen de concesión, BOE 113 § 693 (1972).
- 10.- Ley 50/1980, de 08 de octubre, de Contrato de Seguro, BOE 250 § 22501 (1980).
- 11.- Ley 34/2003, de 04 de noviembre, de Modificación y Adaptación a la normativa comunitaria de la Legislación de Seguros Privados, BOE 265 § 20330 (2003).
- 12.- Ley 21/2007, de 11 de julio, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 166 § 13410 (2007).
- 13.- Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, BOE 228 § 10197 (2015).
- 14.- Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, BOE 267 § 18908 (2004).
- 15.- Real Decreto Legislativo 7/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido del Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros, BOE 267 § 18910 (2004).
- 16.- Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 267 § 18911 (2004).

17.- Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, BOE 261 § 11722 (2015).

18.- Real Decreto de 24 de julio de 1889, por el que se publica el Código Civil, BOE 206 § 4763 (1889).

19.- Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, BOE 311 § 30474 (1989).

20.- Real Decreto 1507/2008, de 12 de setiembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor, BOE 222 § 14915 (2008).

21.- Orden 1987/23314, de 25 de setiembre, por la que se dictan normas relativas al funcionamiento de la Oficina Española de Aseguradores de Automóviles (OFESAUTO), BOE 247 § 23314 (1987).

22.- Resolución de 27 de febrero de 2001, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, sobre el suministro de información por las entidades aseguradoras de los datos relativos a los vehículos asegurados por ellas al Ministerio de Economía, BOE 65 § 5290 (2001).

23.- Resolución de 14 de marzo de 2001, de la Subsecretaría, por la que se dispone la publicación de la Resolución de 27 de febrero de 2001, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones y de la Dirección General de Tráfico, sobre la cesión de datos que figuran en los ficheros automatizados del Consorcio de Compensación de Seguros y Dirección General de Tráfico, para hacer efectivo el control de la obligación de asegurarse, BOE 65 § 5287 (2001).

24.- Estatutos sociales de la Oficina Española de Aseguradores de Automóviles de 16 de diciembre de 1965.

12.2.- Índex bibliogràfic

- 1.- Agüero Ramón-Llin, E. (2015). *Las indemnizaciones de las víctimas de accidentes de tráfico. El nuevo sistema de valoración de los daños y perjuicios personales, Ley 35/2015, de 22 de septiembre (BOE 23 de septiembre de 2015)* (1ª edición). Valencia: Editorial Tirant Lo Blanch.
- 2.- Asociación Española de Abogados especializados en Responsabilidad Civil y Seguro (2012). *Ponencias XII sobre Responsabilidad Civil y Derecho de Circulación* (1ª edición). Cádiz: Editorial Sepin.
- 3.- De Dios De Dios, M. A. (2012). *Culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación* (1ª edición). Madrid: Editorial La Ley, Grupo Wolters Kluwer.
- 4.- Elguero Merino, J. M. (2012). *El agente de seguros y su responsabilidad civil* (1ª edición). Madrid: Editorial Mapfre.
- 5.- Fernández Gallego, M. M. (2016). *Responsabilidad civil y entidades aseguradoras. El derecho de repetición en el seguro del automóvil* (1ª edición). Barcelona: Editorial Bosch Editor.
- 6.- Garrigues Walker, J. (1983). *Contrato de seguro terrestre* (1ª edición). Madrid: Editorial Imprenta Aguirre.
- 7.- Guijarro Hernández, J. J. (2010). *La responsabilidad civil en el ámbito del seguro de automóvil: El Consorcio de Compensación de Seguros y OFESAUTO* (1ª edición). Madrid: Editorial La Ley, Grupo Wolters Kluwer.
- 8.- Hernández Moreno, A. (1998). *Contrato de seguro: exclusión de cobertura y cláusulas limitativas, la jurisprudencia del TS sobre la delimitación del objeto y la limitación de derechos en el contrato de seguro* (1ª edición). Madrid: Editorial Cedecs.
- 9.- Larenz, K. (1958). *Derecho de obligaciones* (1ª edición). Madrid: Editorial Revista de Derecho Privado.

- 10.- Magro Servet, V. (2011). *Manual práctico sobre derecho de la circulación y del seguro en la siniestralidad vial* (1ª edición). Madrid: Editorial La Ley, Grupo Wolters Kluwer.
- 11.- Martín Casals, M. (2003). *El “European Group of Tort Law” y la elaboración de unos “Principios Europeos del Derecho de la Responsabilidad Civil”* (1ª edición). Madrid: Editorial Cóllex.
- 12.- Medina Crespo, M. (2006). *El seguro obligatorio de automóviles: cuestiones básicas, principios y límites, compensación de culpas: treinta años después o la agonía de la razón* (2ª edición). Madrid: Editorial M. Medina.
- 13.- Medina Crespo, M. (2017). *El nuevo baremo de tráfico: comentario crítico a las disposiciones generales (Ley 35/2015, de 22 de septiembre)* (1ª edición). L'Hospitalet de Llobregat: Editorial Wolters Kluwer.
- 14.- Monterroso Casado, E. (2016). *Responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación y valoración de daños a las personas conforme a la Ley 35/2015, de 22 de septiembre* (1ª edición). Madrid: Editorial del Centro de Estudios Financieros.
- 15.- Morillas Jarillo, M. J. (1992). *El seguro del automóvil: el aseguramiento obligatorio de la responsabilidad civil automovilística* (1ª edición). Barcelona: Editorial J. M. Bosch Editor.
- 16.- Moscoso Del Prado Muñoz, J. (2015). *El nuevo baremo de daños: La Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación* (1ª edición). Navarra: Editorial Thomson Reuters Aranzadi.
- 17.- Perán Ortega, J. (1998). *La responsabilidad civil y su seguro* (1ª edición). Madrid: Editorial Tecnos.
- 18.- Reglero Campos, L. F. (2013). *Accidentes de circulación: responsabilidad civil y seguro* (3ª edición). Navarra: Editorial Thomson Aranzadi.
- 19.- Revilla González, J. A. (1996). *La acción directa contra el asegurador en el proceso civil* (1ª edición). Madrid: Editorial Trivium.

- 20.- Rives Seva, J. M. (2009). *Responsabilidad civil derivada del hecho de la circulación de vehículos a motor* (1ª edición). Madrid: Editorial La Ley, Grupo Wolters Kluwer.
- 21.- Sáinz-Cantero Caparrós, M. B., Pérez Ferrer, F (2006). *Imputación, valoración y reclamación de los daños derivados de la circulación de vehículos a motor (conforme al nuevo texto refundido de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la circulación de vehículos a motor)* (1ª edición). Madrid: Editorial Marcial Pons.
- 22.- Scognamiglio, R. (1968). *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale (versión en español)* (1ª edición). Torino: Editoriale Campi.
- 23.- Sánchez Calero, F. (2017). *Ley de Contrato de Seguro: Comentarios a la Ley 50/1980 de 8 de octubre, y a sus modificaciones* (1ª edición). Navarra: Editorial Thomson Reuters Aranzadi.
- 24.- Uría Meruédano, R. (1963). *Problemas fundamentales del seguro automovilístico de responsabilidad civil* (2ª edición). Bilbao: Editorial Aranzadi.
- 25.- Arango Campomanes, A. (2016). Reflexiones sobre el control de seguro tras el “Brexit”. *Noticias y artículos de interés de OFESAUTO*, 2-6. Recuperat de <https://www.ofesauto.es/brexit/>.
- 26.- Arango Campomanes, A. (2016). Posibles consecuencias del Brexit y el seguro para vehículos españoles en Reino Unido. *Boletín Diario de Seguros*, 30 de juny de 2016, 1-1. Recuperat de <https://www.inese.es/noticias/posibles-consecuencias-del-brexit-y-el-seguro-para-vehiculos-espanoles-en-reino-unido#.WM6iFBhDn6b>.
- 27.- Badillo Arias, J. A. (2015). El elemento extranjero en los accidentes de circulación. Funciones del Consorcio de Compensación de Seguros y OFESAUTO. *Artículos Monográficos de la editorial jurídica Sepín*, 7-13. Recuperat de https://www.sepin.es/biblioteca-online/VerDoc.asp?referencia=SP%2FDOCT%2F19961&cod=0107v0Ib0Gz07Q0H30mk07a1S%2601b0801F41ig08A1Mq1yx05u0yc29K0H107q1iI0Fb0080%26J0FF2GE1jG0FG01e2A20GB0051jG0H607p1jT0G_2MP0%26609Q07o2AA0JQ0G%261ze0H60Fb1S_0HF1T01DR.

- 28.- Consorcio de Compensación de Seguros, 2017, Consorcio de Compensación de Seguros, recuperat de <http://www.conorseguros.es/web/ambitos-de-actividad/seguros-de-automoviles/fiva>.
- 29.- Consorcio de Compensación de Seguros, 2017, Consorcio de Compensación de Seguros: *Actividad y funciones*, recuperat de http://www.conorseguros.es/web/documents/10184/35211/Actividad_Funciones_2016/9f5f578a-dc75-4b09-b467-4b921b51c912.
- 30.- Consorcio de Compensación de Seguros, 2017, Consorcio de Compensación de Seguros, Condiciones de acceso al FIVA, recuperat de <http://www.conorseguros.es/web/ambitos-de-actividad/seguros-de-automoviles/fiva/centros-sanitarios/condiciones-de-acceso>.
- 31.- Consorcio de Compensación de Seguros (2017). Consorcio de Compensación de Seguros: *Fondo de garantía*, 12-13. Recuperat de http://www.conorseguros.es/web/documents/10184/35211/Actividad_Funciones_2016/9f5f578a-dc75-4b09-b467-4b921b51c912.
- 32.- Fernández Martín, M. J. (2001). El perjudicado frente al asegurador extranjero. La cuarta Directiva. *Revista de derecho de la circulación de INESE Data*, 3-4. Recuperat de <http://www.inesedata.es/opac/ficha.php?informatico=00000679>.
- 33.- Iriarte Ángel, J. L. y Casado Abarquero, M. (2012). La acción directa del perjudicado en el ordenamiento jurídico comunitario. *Revista del Instituto de Ciencias del Seguro de la Fundación Mapfre*, 14-15. Recuperat de https://www.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/es/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1076267
- 34.- López Cumbre, L. (2016). Consecuencias laborales del Brexit. *Revista de Gómez-Acebo & Pombo* 09/2016, 1-7. Recuperat de <http://www.gomezacebo-pombo.com/media/k2/attachments/consecuencias-laborales-del-brexit.pdf>.
- 35.- Machuca, J.C. y Sarmiento, D. (2016). Brexit: consecuencias jurídicas del referéndum. *Diario La Ley* nº 8784, sección Tribuna, 6-7. Recuperat de <http://diariolaley.laley.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAAAEAFXMOWrDM>

BAE0NNE9UoW6rayjqDeONkRLAna4B_49raaQKaYZoanIpwL3QIDjDS4A8uq1jiQT5Q8uW
aCkkfem6Bqg_SL1jPbq5xfcJ0_KxyeZu8_af0JEN1uMs8b2KdHiNSrxxemI0LbfgAAAA==WK
E.

36.- Oficina Española de Aseguradores de Automóviles, 2017, OFESAUTO, ¿Qué es OFESAUTO?, recuperat de <https://www.ofesauto.es/que-es-ofesauto/>.

37.- Oficina Española de Aseguradores de Automóviles, 2017, OFESAUTO, El seguro de frontera, recuperat de <https://www.ofesauto.es/seguro-de-frontera/>.

38.- Reglero Campos, L. F. (2007). La Ley 21/2007, de 11 de julio, de reforma de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor: transposición de la Quinta Directiva CE. *Revista inDret*, 4/2007, 5-36. Recuperat de http://www.indret.com/pdf/494_es.pdf.

39.- Revista del Consejo General de los Colegios de Mediadores de Seguros. (<http://www.mediadoresdeseguros.com/cms/comunicacion/revista>).

40.- Sierra, R. (2016). El “Brexit” afectaría a 220 aseguradoras británicas que operan en España. *Noticias y artículos de interés del mercado de seguros*, 1-2. Recuperat de <http://www.adndelseguro.com/es/actualidad/companias/el-brexit-afectaria-220-aseguradoras-britanicas-que-operan-en-espana-y-al-mas>.

41.- Villar Ezcurra, M. (1997). Interpretación de la Directiva Matriz sobre el seguro de vehículos a motor. *Revista Comunidad Europea Aranzadi*, 1-2. Recuperat de <https://dialnet.unirioja.es/revista/1713/V/24>.

12.3.- Índice jurisprudencial

12.3.1.- Jurisprudència del Tribunal Suprem

1.- STS, Sala de lo Civil –secc. 1–, de 02 d’abril de 1997 (JUR 1357, 1997).

- 2.- STS, Sala de lo Civil –secc. 1–, de 29 de maig de 2001 (RJ 2001, 4576).
- 3.- STS, Sala de lo Civil –secc. 1–, de 08 de juny de 2001 (RJ 2001, 5537).
- 4.- STS, Sala de lo Civil –secc. 1–, de 09 de desembre de 2003 (JUR 7877/2003).
- 5.- STS, Sala de lo Civil –secc. 1–, de 17 d’abril de 2007 (JUR 2007, 147363).
- 6.- STS, Sala de lo Civil –secc. 1–, de 25 de març de 2010 (JUR 229, 2010).
- 7.- STS, Sala de lo Civil –secc. 1–, de 30 de novembre de 2011 (JUR 2011/13579).
- 8.- STS, Sala de lo Civil –secc. 1–, de 06 d’abril de 2016 (JUR 2016/1420).
- 9.- STS, Sala de lo Civil –secc. 1–, de 08 d’abril de 2016 (JUR 2016/232).

12.3.2.- Jurisprudència del Tribunal Superior de Justícia

- 1.- STSJ Madrid –sala d’allò Social–, de 23 d’abril de 1996 (AS 1996, 2027).

12.3.2.- Jurisprudència de l’Audiència Provincial

- 1.- SAP Tarragona –secc. 1–, de 09 de març de 1993 (AC 1993, 1246).
- 2.- SAP Murcia –secc. 2–, de 09 de novembre de 1993 (AC 1993, 2263).
- 3.- SAP Barcelona –secc. 6–, de 06 de maig de 1994 (AC 1995, 871).
- 4.- SAP Tenerife –secc. 1–, de 07 d’abril de 1995 (AC 1995, 785).
- 5.- SAP Vitoria –secc. 2–, de 28 de novembre de 1995 (AC 1995, 184).

- 6.- SAP Vitoria –secc. 2–, de 28 de novembre de 1995 (JUR 1995, 192).
- 7.- SAP Málaga –secc. 4–, de 03 de març de 1997 (AC 1997, 1646).
- 8.- SAP Barcelona –secc. 5–, de 07 de desembre de 1997 (AC 1997, 1593).
- 9.- SAP Huesca –secc. 2–, de 19 de maig de 1998 (AC 1998, 925).
- 10.- SAP Burgos –secc. 2–, de 01 de setembre de 1998 (AC 1998, 8811).
- 11.- SAP Madrid –secc. 21–, de 15 de setembre de 1999 (AC 1999, 7563).
- 12.- SAP Tenerife –secc. 3–, de 17 de desembre de 1999 (AC 1999, 2270).
- 13.- SAP Vizcaya –secc. 6–, de 29 de novembre de 2000 (JUR 2001, 77866).
- 14.- SAP Córdoba –secc. 2–, de 09 de maig de 2000 (AC 2000, 1169).
- 15.- SAP Alicante –secc. 7–, de 11 de gener de 2001 (AC 2001, 207).
- 16.- SAP Pontevedra –secc. 4–, de 12 de març de 2001 (JUR 2001, 142617).
- 17.- SAP Málaga –secc. 5–, de 20 d'abril de 2001 (AC 2001, 1845).
- 18.- SAP Balears –secc. 5–, de 24 de gener de 2002 (AC 2002, 220).
- 19.- SAP Alicante –secc. 6–, de 20 de març de 2002 (JUR 2003/53136).
- 20.- SAP Madrid –secc. 4–, de 17 de novembre de 2004 (JUR 2004, 232681).
- 21.- SAP Asturias –secc. 6–, de 12 de gener de 2004 (JUR 2004/1645907).
- 22.- SAP Vizcaya –secc. 4–, de 17 de febrer de 2006 (JUR 2006, 156787).
- 23.- SAP Valencia –secc. 11–, de 08 de març de 2006 (JUR 2006, 286145).

24.- SAP Murcia –secc. 1–, de 31 d'octubre de 2006 (AC 2006, 2023).

25.- SAP Badajoz –secc. 3–, de 24 de març de 2008 (AC 2008, 205).

26.- SAP Huelva –secc. 1–, de 20 de gener de 2010 (AC 2010, 103).