

JOSE IGNACIO HEBRERO ALVAREZ

Subdirector General de Aachener und Munchener. Miembro del Comité de Gestión de SEAIDA

¿Una ley que reordene el sector asegurador?

A nadie que esté mínimamente conectado con el Sector Asegurador español se le escapa la importancia que tendrá la futura Ley de Modificación de la Legislación Reguladora de los Seguros Privados, que hoy se tramita como proyecto de ley en el Congreso de los Diputados.

Se trata de un proyecto legislativo que tiene como finalidades primordiales las siguientes:

1. La modernización del Sector Asegurador español, bajo la óptica de una mayor solvencia de las entidades aseguradoras que compitan en el mercado español. Se endurecen las condiciones para acceder a la actividad aseguradora, elevando los capitales mínimos de las entidades que quieran seguir operando en este Sector.

2. Un acercamiento a la dinámica de la industria aseguradora europea. No en vano, con la futura ley se incorporarán al Derecho Español las normas contenidas en las siguientes Directivas de la Comunidad Económica Europea:

a) Directiva del Consejo 90/618/CEE, que modifica en particular, por lo que se refiere al Seguro de Responsabilidad Civil resultante de la circulación de vehículos automóviles, las Directivas 72/239/CEE y 88/357/CEE, referentes a la coordinación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas relativas al seguro directo distinto del seguro de vida.

b) Tercera Directiva del Consejo 90/232/CEE, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el Seguro de Responsabilidad Civil derivada de la circulación de vehículos automóviles.

c) Directiva del Consejo 91/674/CEE, relativa a las cuentas anuales y a las cuentas consolidadas de las empresas de seguros.

d) Segunda Directiva del Consejo 90/619/CEE, relativa a la coordinación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas relativas al seguro directo de vida, por la que se establecen las disposiciones destinadas a facilitar el ejercicio efectivo de la libre prestación de servicios.

Consiguientemente, la futura ley tratará de hacernos más «europeos», acercarnos más a la realidad competitiva del mercado comunitario.

3. Un mayor, mejor y más eficaz ejercicio de la actividad de control de las entidades aseguradoras por parte de la Administración. Se trata de que las actividades de control sean ejercidas con la máxima agilidad posible, pero sin olvidar en ningún caso el respeto de todas las garantías de las entidades aseguradoras, concediendo una importancia extraordinaria al trámite de audiencia de las mismas en todos los procedimientos.

4. Eleva la protección de los asegurados en varias circunstancias:

— Crea la figura del Defensor del

Asegurado, a fin de que determinadas reclamaciones sean efectuadas ante este nuevo organismo.

— Facilita el acceso a los tribunales arbitrales para la resolución más rápida de las cuestiones litigiosas que surjan entre asegurado y aseguradora.

— Facilitando y adelantando el cobro de sus derechos en caso de liquidación de su compañía de seguros.

5. Instaura una nueva ordenación del régimen de revocación de la autorización administrativa, disolución y liquidación de entidades aseguradoras, con el fin de adecuarlo a la regulación de la Ley de Sociedades Anónimas y recogiendo sólo las especialidades propias del Sector Asegurador.

6. Se establece una nueva regulación de la Comisión Liquidadora de Entidades Aseguradoras, haciéndose hincapié en garantizar los derechos de todos los acreedores de la entidad en liquidación, con especial preferencia para los créditos de los asegurados, beneficiarios o tomadores de los seguros, extendiéndose, además, dicha preferencia a los terceros perjudicados amparados por un Seguro de Responsabilidad Civil.

7. Obliga a que los fondos de pensiones sean externos en un plazo de tres años. Excluyendo de esta obligación a los bancos y cajas de ahorro, ya que están bajo control administrativo del Banco de España.

El Seguro del Automóvil

Todas éstas son finalidades primordiales de la futura ley. Ahora bien, donde realmente va a incidir el futuro texto legal es en el Seguro del Automóvil.

El mayor volumen de negocio del Sector Asegurador No-Vida en España es, sin duda, el Seguro del Automóvil, con más de un 40% de las primas recaudadas. Las dificultades por las que atraviesa este sector son del todo conocidas por su importancia tanto cuantitativa como cualitativa.

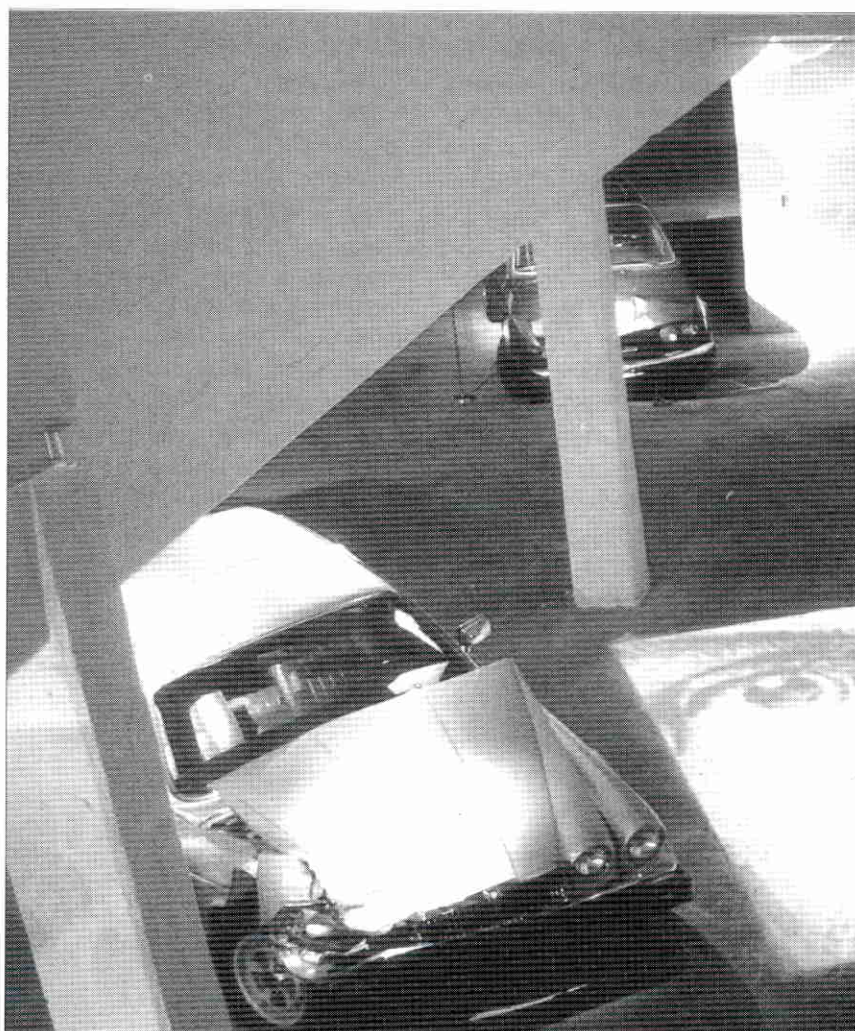
El proyecto de ley contiene algunos aspectos positivos que de llevarse a cabo mejorarán, sin duda, los resultados del Ramo del Automóvil.

Bien conocida es la inseguridad que a las aseguradoras ofrece la arbitrariedad judicial en materia de fijación de indemnizaciones derivadas de Daños Personales, ocasionando importantes desajustes en el establecimiento de las correspondientes reservas. Bien es verdad que el Baremo de la Orden Ministerial de 5 de marzo de 1991 trajo alguna seguridad en cuanto a criterios orientativos sobre cálculo de las reservas para prestaciones pendientes, pero su no obligatoriedad para la judicatura y para la fiscalía hizo que la gran problemática continuase.

Ahora el proyecto de ley prevé el establecimiento de un Baremo obligatorio para jueces y fiscales. Se fijará a través de un Reglamento con intervención de los Ministerios de Justicia y Economía. Como se puede deducir, la repercusión para el Sector Asegurador será importante. Los motivos son obvios:

— Desaparecerá la incertidumbre y la inseguridad de los tramitadores de siniestros en la fijación de las reservas para siniestros pendientes.

— Facilitará las transacciones amistosas, elevando con ello la velocidad de liquidación (cadencia) de los expedientes de siniestros de Daños Personales.



— El punto anterior hará que los perjudicados reciban antes sus indemnizaciones, y de una manera más objetiva. Con ello, mejorará la imagen y la calidad de servicio de las aseguradoras del Ramo de Automóviles.

— Una aplicación correcta del Baremo acabará con la penalización del 20% de interés que habitualmente aplican los jueces en sus resoluciones judiciales contra aseguradoras en asuntos de Responsabilidad Civil derivados de la circulación de vehículos a motor.

— Las desviaciones de las reservas disminuirán, por tanto, considerablemente.

«El Reglamento será difícil y laborioso de realizar»

EL problema, desde mi punto de vista, va a ser la redacción de este varemó, su elaboración consensuada y pacífica. El malestar de la judicatura va a ser, ya lo es, manifiesto, en cuanto que la libertad en la fijación del «quantum» de las in-

demnizaciones derivadas de un accidente de circulación va a quedar casi completamente constreñida, siendo su margen de maniobra muy pequeño.

No quiero ser pesimista, pero creo que el Reglamento conteniendo el Baremo tardará en salir. A pesar de las intenciones del legislador, pienso que este Reglamento será difícil y laborioso de realizar. Sin duda, habrá presiones, críticas, desautorizaciones, etc. Es difícil que un colectivo, como los jueces, renuncie, sin más, a su independencia «arbitraria» en la fijación de la suma de la indemnización.

Elaborado y publicado en el BOE el Reglamento, una consecuencia que sin duda conllevará será la de un incremento de las indemnizaciones medias, pues las tablas del Baremo seguramente recogerán un efecto inflacionista que evite las críticas des-

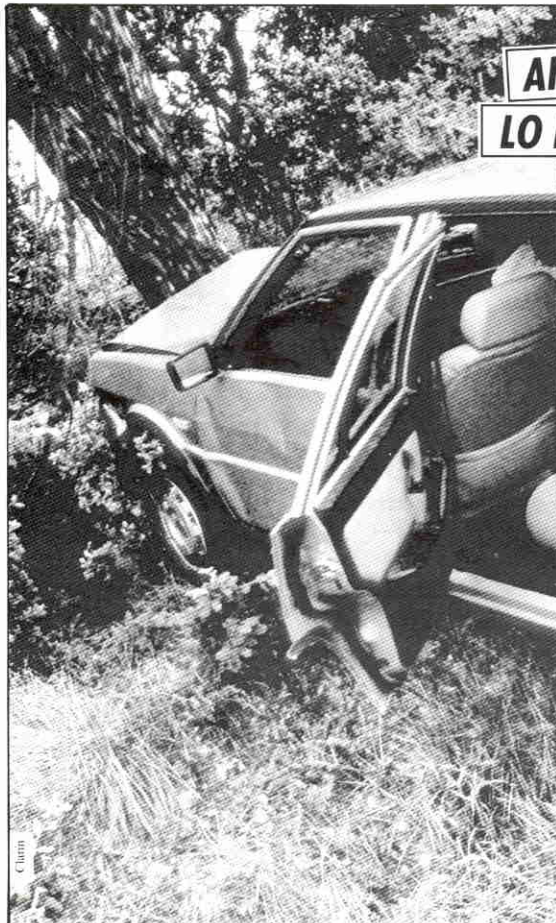
mesuradas de colectivos afectados: jueces, fiscales, asociaciones de consumidores.

Otros aspectos interesantes que recoge el proyecto de ley relativos al Seguro del Automóvil son los concernientes a la Reforma global del Título Primero de la Ley de Circulación de Vehículos a Motor, ahondando en la corriente, ya consagrada, objetivista del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil, excluyendo única y exclusivamente de su beneficio al conductor del vehículo asegurado.

Por otra parte, la futura ley pretenderá una más fácil identificación de la compañía aseguradora del vehículo causante del evento siniestral, mediante una etiqueta, que se colocará en uno de los cristales, en la que conste: matrícula, entidad aseguradora, número de póliza y período de vigencia de

la misma. Esta solución es criticable y sin duda conllevará un cierto grado de inseguridad a las compañías de seguros, ya que cabe preguntarnos: ¿qué ocurrirá cuando el recibo esté impagado o devuelto?, ¿presumirá el juez, no obstante, el aseguramiento del vehículo por tener la etiqueta? Entiendo que la solución más adecuada hubiera sido la de facilitar la información de las pólizas suscritas a un fichero informático ubicado en la Dirección General de Tráfico, pudiéndose llevar así un control cierto de los vehículos que en nuestro país circulan.

Habrá que esperar a que la ley se dicte. Entonces, y sólo entonces, conoceremos su grado de aplicación y sus verdaderas consecuencias para un sector que, si no está en crisis, sí que está en un «impás» de espera, que le haga conducirse en uno u otro sentido. ■



**ANTES O DESPUES,
LO IMPORTANTE ES LLEGAR**

**LAS IMPRUDENCIAS
SE PAGAN
...CADA VEZ MAS.**

 **DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO**

 **Ministerio del Interior**