

# InDret

*Danys patits per nacional espanyol o resident a  
Espanya en accident de circulació causat per un vehicle  
estranger*

**L. Fernando Reglero Campos**  
Facultat de Ciències Jurídiques i Socials (Ciudad Real)  
Universitat de Castella-La Manxa

Working Paper núm: 148  
Barcelona, juliol de 2003  
[www.indret.com](http://www.indret.com)

## *Abstract*

*La legislació comunitària sobre assegurança de responsabilitat civil derivada de la circulació de vehicles de motor té com a principal propòsit la consecució d'uns nivells mínims de protecció de les víctimes d'accidents de trànsit sota uns estàndards uniformes a tots els països de la Unió Europea. Per aquest motiu, les institucions europees han adoptat un conjunt de Directives sobre la matèria, la darrera de les quals és de l'any 2000: la Directiva 2000/26/CE, de 16 de maig de 2000 (Quarta Directiva), mitjançant la qual es volen incrementar els nivells de protecció de l'anomenada "víctima transeünt", això és, aquella que pateix danys com a conseqüència d'un accident de circulació succeït en un país diferent del de la seva residència. Les seves directrius han estat incorporades a l'ordenament espanyol per la Llei 44/2002, de 22 de novembre, de Mesures de Reforma del Sistema Financer.*

*El present treball té per objecte donar notícia del contingut de les normes esmentades, així com exposar de la forma més breu i sintètica possible les possibilitats d'actuació de què disposa un ciutadà espanyol (i, en general, un resident al nostre país) quan pateix danys com a conseqüència d'un accident que succeeix bé en territori espanyol, o bé en territori d'un altre país, i quan el vehicle causant té matrícula estrangera. Del que es tractarà, sobretot, és d'assenyalar quina entitat d'assegurances o assimilada (o, en el seu cas, ens o organisme públic) haurà de respondre directament enfront de la víctima en els casos apuntats, amb independència de la responsabilitat del conductor o propietari del vehicle.*

## *Sumari*

- 1. Introducció**
- 2. Danys patits per ciutadà espanyol (o resident a Espanya) en accident succeït a Espanya causat per un vehicle estranger**
  - 2.1. Consideracions generals**
  - 2.2. El vehicle causant de l'accident està matriculat en un País que pertany al sistema del Conveni-Tipus *Interbureaux* (CTIB) o de Carta Verda**
    - 2.2.1. Estats membres del CTIB**
    - 2.2.2. Règim de funcionament**
    - 2.2.3. El Conveni-Tipus *Interbureaux* (CTIB) o sistema de Carta Verda**
    - 2.2.4. La tramitació mitjançant corresponsalies**
  - 2.3. El vehicle causant de l'accident està matriculat en un país que pertany a l'Espai Econòmic Europeu (EEE), o en un dels signants del Conveni Multilateral de Garantia (CMG)**
  - 2.4. El vehicle causant de l'accident es troba matriculat en un país que no pertany ni al sistema CTIB ni al CMG**
- 3. Danys patits per resident espanyol en accident de circulació succeït en un país membre del Conveni Multilateral de Garantia diferent d'Espanya**
  - 3.1. Consideracions generals. El sistema de la Quarta Directiva**
  - 3.2. El representant per a la tramitació i liquidació de sinistres (RTLS)**
  - 3.3. L'organisme d'indemnització**
- 4. Taula de sentències**

## 1. Introducció

Les darreres iniciatives legislatives de la Unió Europea en matèria d'assegurança de responsabilitat civil derivada de la circulació de vehicles de motor estan dirigides a la protecció de l'anomenada "víctima transeünt"; és a dir, aquella que pateix danys com a conseqüència d'un accident de circulació succeït en un país diferent del de la seva residència. Aquest és el propòsit que es persegueix amb la darrera Directiva sobre l'aproximació de les legislacions dels Estats membres sobre l'esmentada modalitat asseguradora (Directiva 2000/26/CE, de 16 maig 2000 [Quarta Directiva]), les directrius de la qual han estat incorporades a l'ordenament espanyol per la Llei 44/2002, de 22 de novembre, de Mesures de Reforma del Sistema Financer.

Les tres anteriors Directives sobre aquesta mateixa matèria (Directiva 72/166/CEE del Consell, de 24 abril 1972 [Primera Directiva]; Directiva 84/5/CEE, de 30 desembre 1983 [Segona Directiva]; Directiva 90/232/CEE, de 14 maig 1990 [Tercera Directiva]) estaven pensant sobretot en la protecció de les víctimes d'accidents succeïts al seu país de residència. La Comissió Europea es mostrà receptiva a les nombroses queixes rebudes sobre la difícil situació dels perjudicats per un accident succeït en un país que no és el de la seva residència, i si bé s'intentà una solució amb la Directiva 90/618/CEE, de 8 de novembre, sobre lliure prestació de serveis relatius a l'assegurança directa diferent de l'assegurança de vida, per la qual es va tractar d'assimilar a aquests casos aquells altres en què donant-se les mateixes circumstàncies anteriors, el vehicle causant de l'accident estava assegurat a un altre Estat membre (art. 6, pel qual s'incorpora el vigent art. 12.bis a la Directiva 88/357/CEE, de 22 juny 1988), així com mitjançant un Acord entre les Oficines Nacionals dels Estats membres (Conveni entre *Bureaux* sobre Protecció de visitants, adoptat pel Consell de *Bureaux* el 26 de maig de 1994), el ben cert és que el sistema era insuficient per proporcionar una adequada protecció a aquest tipus de víctimes. No cal insistir en què per a elles la reclamació de danys és molt més complicada i ensopega amb majors dificultats si ha de fer-la en un país diferent del de la seva residència que en el seu propi (pot veure's un bon exemple d'aquestes dificultats a la STC 298/2000, d'11 desembre 2000).

El propòsit del present treball, elaborat al fil de les darreres reformes legislatives sobre la matèria que constitueix el seu objecte, duta a terme per l'esmentada Llei 44/2002, és el d'exposar de la forma més breu i sintètica possible les possibilitats d'actuació de què disposa un ciutadà espanyol (i, en general, un resident en el nostre país) quan pateix danys com a conseqüència d'un accident en què intervé un element d'estrangeria. Més concretament, quan l'accident succeeix bé en territori espanyol, bé en territori d'un altre país, duent el vehicle causant una matrícula estrangera. Del que aquí tractaré és d'assenyalar quina entitat asseguradora o assimilada (o, si s'escau, ens o organisme públic) respon directament enfront de la víctima, amb independència de la responsabilitat del conductor o propietari del vehicle en els casos apuntats. No faré referència per tant a les qüestions relatives a la Llei aplicable, ni a la competència judicial internacional.

Als efectes assenyalats, és necessari distingir entre les hipòtesis següents:

- Accident succeït a Espanya, causat per vehicle que du una matrícula estrangera.

- Accident succeït a un altre país, causat per vehicle que du una matrícula d'aquest mateix país, o d'un altre que no sigui Espanya.

## ***2. Danys patits per ciutadà espanyol (o resident a Espanya) en accident succeït a Espanya causat per un vehicle estranger***

### **2.1. Consideracions generals**

En aquest cas la primera dada rellevant és la relativa al país de matriculació del vehicle (o, en termes més amplis, la del seu estacionament habitual [sobre aquest concepte, v. l'art. 1.4 de la Directiva 72/166/CEE, de 24 abril 1972 [Primera Directiva]]. A aquests efectes, ha de distingir-se entre tres grups de països:

- (i) Països que pertanyen al sistema del *Conveni-Tipus Interbureaux* (en endavant, CTIB), més comunament conegut com de Carta Verda.
- (ii) Països que pertanyen a l'Espai Econòmic Europeu (en endavant, EEE), així com els signants del *Conveni Multilateral de Garantia* (en endavant, CMG), a què després em referiré.
- (iii) Països que no pertanyen a cap dels grups anteriors.

### **2.2. El vehicle causant de l'accident està matriculat a un País que pertany al sistema del Conveni-Tipus Interbureaux (CTIB) o de Carta Verda**

#### 2.2.1. Estats membres del CTIB

Aquest sistema se sustenta sobre la base de les anomenades Oficines Nacionals d'assegurances (*Bureaux*) de cadascun dels països membres d'aquest. En un principi, el sistema de la Carta Verda estava pensat exclusivament per al territori europeu. No obstant això, el seu àmbit territorial s'ha estès a d'altres països aliens al continent, si bé pertanyen a la conca mediterrània o són pròxims a ella. En l'actualitat, el sistema del *Conveni-Tipus Interbureaux* és constituït pels Estats següents:

1. Els integrants del sistema del Conveni Multilateral de Garantia. És a dir:

- a) Els 15 Estats integrants de la UE: Alemanya, França, Holanda, Suècia, Àustria, Dinamarca, Espanya, Gran Bretanya, Itàlia, Portugal, Bèlgica, Grècia, Irlanda, Luxemburg i Finlàndia.
- b) Els 3 Estats de l'EEE (diferents dels anteriors) creat pel Tractat de Maastrich: Noruega, Islàndia i Suïssa.
- c) Altres Estats europeus de l'àrea d'influència de la UE i de l'EEE: República Txeca, República

Eslovaca, Hongria, Eslovènia, Croàcia i Xipre.

2. Altres Estats: Albània, Andorra, Bosnia-Herzegovina, Bulgària, Estònia, Fyrom (Macedònia), Iraq (suspesa per l'ONU), Iran, Israel, Letònia, Malta, El Marroc, Moldàvia, Polònia, Romania, Tunísia, Turquia, Iugoslàvia (suspesa per Resolució ONU 777 i que integra Sèrbia i Montenegro) i Ucraïna.

L'Assemblea del Consell de 1997 ha acordat incorporar com a membres transitoris les Repúbliques d'Ucraïna i de Moldàvia.

En un futur es preveu l'ampliació del sistema per tota la conca mediterrània incloent Algèria, la República Àrab, Líbia, Egipte, Líban i Síria.

### 2.2.2. Règim de funcionament

El sistema Carta Verda té el seu origen en la Resolució núm. 5 (*E/ECE/ TRANS 145*) del Subcomitè de Transports per Carretera de la Comissió Econòmica per a Europa de l'ONU (amb seu a Ginebra), de gener de 1949. Així, el trànsit automobilístic entre els diferents països europeus es trobava greument dificultat pel fet que si es desitjava visitar un altre Estat amb un vehicle de motor, el seu conductor o propietari havia de subscriure una assegurança obligatòria de RC en una entitat asseguradora de l'esmentat Estat, que cobrés la RC pels danys que pogués causar d'acord amb la legislació del país visitat. El propòsit de la Resolució esmentada era la d'instituir un sistema que facilités el trànsit entre els països europeus mitjançant la cobertura de la RC dels automòbils a d'altres països, sense necessitat de concertar una assegurança amb una entitat asseguradora del país visitat. El sistema de la Resolució se sustentava sobre tres pilars fonamentals:

- (i) La implantació d'una *Llei d'assegurança Obligatòria d'Automòbils* a cada país membre del mateix.
- (ii) La constitució d'una Oficina Nacional (*Bureau*) a cadascun d'ells, amb les funcions que després veurem.
- (iii) Un *document uniforme*, que va rebre el nom de Certificat Internacional d'assegurança Obligatòria d'Automòbils (en endavant, CIS), però que pel seu color, és més conegut com a *Carta Verda*.

Per al correcte funcionament del sistema, les diferents Oficines havien de celebrar Convenis entre si, pels quals cadascuna d'elles es comprometés en l'exercici de determinades funcions. La fonamental era la tramitació i liquidació dels sinistres succeïts al territori de l'Oficina respectiva, causats per un vehicle matriculat (i assegurat) en el d'un altre Estat membre del sistema. A l'efecte, les Oficines ja creades es reuniren a Londres l'any 1949, constituint l'anomenat *Council of Bureaux*, i pocs anys després, el 1953, signaren un *Conveni Uniforme*, que es coneix també amb el

nom de *Conveni Tipus Inter-Bureaux* (CTIB), que suposà l'inici de l'operativitat del sistema de Carta Verda. No es tracta d'un Conveni únic, subscrit per totes les parts, sinó d'un Conveni tipus, subscrit de forma bilateral per totes les Oficines d'assegurances.

En el nostre país aquestes funcions van ser assignades a l'Oficina Espanyola d'Asseguradors d'Automòbils (en endavant, OFESAUTO), per Ordre de 26 de maig de 1965, derogada i substituïda per la vigent Ordre de 25 setembre 1987.

### 2.2.3. El Conveni-Tipus Interbureaux (CTIB) o sistema de Carta Verda

El text vigent del *Conveni Tipus Inter-Bureaux* prové de l'Assemblea General del *Council of Bureaux*, celebrada l'octubre de l'any 1989 (aplicable a partir de gener del 1991), modificat posteriorment per l'Assemblea General de 1996; una modificació que va afectar sobretot l'*art. 9 c)*, que contempla l'anomenada Clàusula Opcional.

En virtut d'aquest Conveni, el *Bureau* de cada país autoritza a les seves entitats asseguradores associades a expedir i fer entrega als seus assegurats per una pòlissa de RC d'automòbils que ho sol·licitin una Carta Verda (art. 4). La Carta Verda és complementària d'aquesta assegurança, i serveix per a estendre territorialment la seva cobertura, si bé amb dues particularitats fonamentals:

- a) Que un cop emesa, gaudeix de plena autonomia, en el sentit que la seva vigència no depèn de la de la pòlissa de què porta causa. El període per al que s'expedí finalitza en la data prevista al document, tot i que abans s'extingeixi la pòlissa base, pel motiu que fos.
- b) La cobertura de la Carta Verda no es correspon amb la del país de l'Oficina emissora, sinó que cobreix la RC del conductor segons la legislació de l'assegurança obligatòria vigent al país visitat, incloent els límits quantitius de cobertura.

L'Oficina Nacional només dóna cobertura dins els límits de l'assegurança obligatòria segons la legislació del país en què va succeir l'accident, no més enllà, amb més motiu quan s'acredita que el vehicle matriculat en un altre país no gaudia d'una cobertura suplementària de RC. Si bé dins d'aquesta, i per al cas espanyol, cobreix tots els danys coberts per l'esmentada legislació, incloent el lucre cessant per paràlització del vehicle, sempre, naturalment, que quedi degudament acreditat [SAP Pontevedra -secc. 4a-, de 12 març 2001].

A aquests límits s'exceptua el cas en què existeixin garanties superiors confirmades per l'assegurador del vehicle (normalment en virtut d'una assegurança complementària de caràcter facultatiu que cobreixi la responsabilitat civil de l'assegurat o del conductor de forma quantitativament il·limitada), o bé en virtut d'un altre mecanisme. Així, per exemple, als Estats membres de la UE l'assegurança obligatòria haurà de cobrir per una quantia corresponent a la dels límits quantitius assenyalats al país en què va succeir-se el sinistre, o pels de l'Estat d'estacionament habitual del vehicle causant, en cas que fossin superiors (art. 1.4 Directiva

90/232/CEE; art. 4.3 de la Llei de Responsabilitat Civil i Assegurança en la Circulació de Vehicles de Motor, en endavant LRCSCVM).

Així doncs, qualsevol automòbil matriculat en un Estat membre del sistema del CTIB (Carta Verda) que accedeixi al territori espanyol (i en general, d'un país diferent del de la seva matriculació) ha d'estar proveït d'un certificat internacional d'assegurança (CIS) o Carta Verda que cobreixi la responsabilitat civil del seu conductor o propietari en els termes fixats per l'ordenament del país visitat. Amb excepció, com veurem, dels països membres del sistema CMG, subjectes a un règim particular (*infra* aptat. 2.4).

Així ho exigeix el nostre Ordenament a l'art. 16.3 del Reglament sobre la responsabilitat civil i Assegurança en la Circulació de Vehicles a Motor, aprovat pel RD 7/2001, de 12 gener (Reglament de Responsabilitat Civil i Assegurança en la Circulació de Vehicles de Motor, en endavant Regl. RCSCVM), segons el qual «Els vehicles amb estacionament habitual en Estats que no pertanyen a l'espai econòmic europeu que no estiguessin adherits al Conveni multilateral de garantia, per a poder circular per territori espanyol, hauran d'estar assegurats pel sistema de certificat internacional d'assegurança o per l'assegurança a frontera, que hauran d'incloure, com a mínim, les condicions i límits a què fa referència l'article 18 d'aquest Reglament».

Pel que fa al *funcionament* del sistema CTIB, cada *Bureau* (en la seva funció d'Oficina emissora) ha de facilitar els certificats internacionals als seus membres (les entitats asseguradores agrupades en el *Bureau*) que els expediran als assegurats que ho hagin sol·licitat. En el moment en què sobrevingui un sinistre al país visitat causat per un vehicle matriculat en un altre país del sistema, el *Bureau* del lloc del sinistre (*Bureau* tramitador), un cop comprovada l'existència del CIS del vehicle causant i les circumstàncies de l'accident, haurà d'acceptar la tramitació del sinistre i el procés legal que pot conduir al pagament dels danys produïts a conseqüència d'aquell, i tramitarà i 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 el conductor es trobi en possessió de la corresponent Carta Verda.

D'aquesta manera, si un vehicle matriculat en un Estat membre del sistema CTIB diferent d'Espanya es veu implicat en un accident de circulació en territori espanyol, l'Oficina espanyola (OFESAUTO) haurà de fer-se càrrec, en principi, de la tramitació i liquidació del sinistre; fonamentalment de la indemnització de danys a la persona o persones perjudicades.

OFESAUTO assumirà les funcions de *Bureau* Tramitador, «per compte de l'Oficina Nacional de l'Estat de què es tracti, per raó dels accidents succeïts al nostre país en què intervingui un vehicle estranger que estigués assegurat mitjançant carta verda emesa per una altra oficina nacional o per una assegurança a frontera en vigor» [art. 13.2 Regl. RCSCVM i art. 1.c) O. 25 setembre 1987].

S'ha plantejat la qüestió de si OFESAUTO assumeix aquesta obligació fins i tot en el cas que el vehicle causant de l'accident hagués estat robat. Sota la vigència del RDLEG. 1301/1986, qui havia de respondre en aquests casos era el Consorci de Compensació d'assegurances (CCS), donat que el seu art. 8è.1.b) no feia cap referència a l'Estat d'estacionament habitual a Espanya del vehicle sostret. Per aquesta raó el CCS va ser condemnat al pagament de la indemnització pels danys causats per un vehicle estranger

robat per la SAP de Granada -secc. 4a-, de 16 setembre 1997. En l'actualitat, el CCS només respon pels danys ocasionats per un vehicle robat quan aquest tingui el seu estacionament habitual a Espanya [art. 8.1.c) LRCSCVM]. Així doncs, qui ha de respondre en el cas que el vehicle tingui el seu estacionament habitual en un altre país és OFESAUTO, ja que no hi ha res en els Convenis ni en les normes internes que excloguin la seva intervenció com *Bureau* Tramitador en aquests casos. Naturalment, sempre que concorrin els pressupostos establerts pel CTIB o, si s'escau, el CMG.

En l'exercici de les seves funcions, i en virtut del paper que se'ls assigna, OFESAUTO es troba *passivament legitimada* per a l'exercici de les accions pels perjudicats per un accident de circulació, en termes anàlegs als d'una entitat asseguradora, encara que no ho sigui. Li és, doncs, aplicable l'acció directa (arts. 6è.2 LRCSCVM i 76 de la Llei de Contracte d'Assegurança, en endavant LCS) i el règim dels interessos moratoris dels arts. 20 LCS i disp. adic. única LRCSCVM (SS.AA.PP. Tarragona, de 31 març 1998, Saragossa -secc. 4a- de 23 febrer 1998) (vegi's també la SAP Balears (secc. 5a), de 24 gener 2002 (FD 8è)), si bé no considerarà aplicable els específics interessos d'aquest àmbit per haver-se succeït el sinistre abans de l'entrada en vigor de la LO 3/1989, aplicant els de l'art. 1108 CC, i contra ella pot emetre's la interlocutòria executiva de l'art. 10 LRCSCVM (SAP Màlaga -secc. 6a-, de 29 setembre 1998; SAP Balears (secc. 5a), de 24 gener 2002).

Un cop satisfeta la indemnització, OFESAUTO podrà dirigir-se a l'assegurador del vehicle causant dels danys per exigir-li la restitució de la quantitat satisfeta per l'esmentat concepte. Si aquest es negués a això, o incorregués en pràctiques dilatòries, serà l'Oficina emissora del certificat internacional (*Bureau* pagador), o aquell dels seus membres on es trobi assegurat el responsable de l'accident, qui hagi de reintegrar a OFESAUTO les quantitats pagades, més les despeses en què hagués incorregut com a conseqüència de la tramitació del sinistre.

Però si el vehicle estranger no es troba proveït de la corresponent Carta Verda en vigor (o si aquesta no ha estat emesa per a qui ocasionà l'accident), els danys que aquest vehicle causi en un altre país no quedaran coberts per OFESAUTO (*v.* la SAP Biscaia -secc. 2a- de 29 novembre 2000). El perjudicat pot estar o no cobert per un altre mecanisme de garantia, segons les circumstàncies del cas (en ocasions pel del Fons de Garantia corresponent), però no pel sistema Carta Verda.

En aquests casos la legislació espanyola no preveu un mecanisme específic de protecció d'aquells que pateixin un dany amb motiu d'un accident causat per un vehicle que circula en aquestes circumstàncies. En aquests casos, la responsabilitat escapa de l'àmbit de l'assegurança. Tot i això, donat que les autoritats duaneres espanyoles són les que tenen competència per a exercir el control d'assegurament d'aquests vehicles, i impedir la seva entrada a Espanya sense trobar-se en possessió d'una carta verda vàlida i en vigor (art. 2n.2, darrer paràgraf LRCSCVM), han de considerar-se responsables dels danys causats per aquests vehicles en el nostre territori (*v.* SAP Vitòria, de 28 novembre 1995).

La prova de l'existència d'aquest Certificat correspon al conductor del vehicle estranger o, si és el cas, al perjudicat. És clar que no pot imposar-la a OFESAUTO, per tractar-se d'una prova negativa.

Per aquest motiu, només sota consideracions d'equitat pot concebre's la resolució de la SAP de Màlaga (secc. 6a), de 24 abril 2000, que va condemnar a OFESAUTO a satisfer la indemnització pels danys



causats per un vehicle marroquí assegurat al seu país, però que no va acreditar l'existència de la Carta Verda. Consideracions que, com és evident, no troben suport en l'art. 3.2 CC.

#### 2.2.4. La tramitació mitjançant corresponsalies

Però el sistema de tramitació de sinistres pels *Bureaux* no impedeix el joc d'altres mecanismes de tramitació més directa. Així succeeix singularment en els casos en què l'assegurador del vehicle designa un mandatari o representant en un altre o altres països que s'encarreguin de la tramitació i liquidació dels sinistres causats per un vehicle assegurat per ell al país on opera l'entitat mandatària.

Es tracta de l'anomenat procediment de *corresponsalies*, contemplat i autoritzat per la Recomanació núm. 5, Text consolidat de 1983, en el paràgraf 1r del seu art. 1.5, segons el qual «En la mesura que la Llei ho permeti, els *Bureaux* disposaran allò necessari per permetre a un assegurador autoritzat per dur a terme les seves activitats al país on va succeir-se l'accident tramitar les reclamacions enfront els seus propis assegurats».

Aquest sistema es recull a l'art. 9 del CTIB i a l'art. 4 del CMG, pel qual en cas que un membre del *Bureau* Pagador que tingui una *Delegació* o *Filial* establerta i autoritzada al país del *Bureau* Tramitador, pot sol·licitar a aquest que sigui aquesta *Delegació* o *Filial* qui dugui a terme la tramitació i liquidació dels sinistres causats en aquest país per un assegurat en l'entitat asseguradora a la que representa [art. 9.a) CTIB i art. 4.a) i b) CMG]. L'acceptació d'aquesta sol·licitud és voluntària.

També pot el *Bureau* Pagador, en nom d'un dels seus membres, sol·licitar al *Bureau* Tramitador que abandoni la gestió i liquidació de les reclamacions en favor d'un membre del *Bureau* Tramitador, designat per l'assegurador membre del primer. L'acceptació d'aquesta sol·licitud per part d'aquest últim és també voluntària [art. 9.b) CTIB i art. 4.b).1 CMG]. El mateix mecanisme es preveu per al cas que l'assegurador membre del *Bureau* Pagador desitgi que la tramitació del sinistre es dugui a terme per una organització especialitzada que operi al país del *Bureau* Tramitador [art. 9.c) CTIB i art. 4.a).i CMG]. La diferència d'aquest cas amb l'anterior, és que aquí el *Bureau* Tramitador ha d'acceptar la sol·licitud [art. 9.d) CTIB].

Aquesta facultat de delegació es recollí per a l'Oficina Espanyola a l'art. 5 de l'Ordre de 25 setembre 1987, i també posteriorment a l'art. 13.3 del vigent Regl. RCSCVM.

En tots aquests casos, el Membre del *Bureau* Pagador ha de comprometre's davant el *Bureau* Tramitador a què la seva *Delegació*, *Filial* o *Corresponsal* designat, liquidarà les reclamacions complint totalment amb les previsions de la Llei d'assegurança obligatòria de RC d'automòbils vigent al país del *Bureau* Tramitador, essent garant del compliment d'aquest compromís el *Bureau* Pagador [art. 9.f).i CTIB i art. 4.c).i CMG]. En termes anàlegs es recull aquesta previsió per al Dret espanyol a l'art. 13.3, paràgraf 2n i 3r del RCSCVM.

Però la presència d'un corresponsal en la tramitació i liquidació de sinistres no suposa un deixament de les funcions i competències del *Bureau* tramitador. Aquest les segueix conservant, amb possibilitat de reclamar en qualsevol moment al corresponsal el traspàs de la tramitació del sinistre [art. 9.f).ii CTIB, i art. 4.c).ii CMG]. A més, el corresponsal resta obligat a seguir les seves instruccions, tot responant enfront seu per la tramitació del sinistre [art. 9.e).iii, paràgraf 3r CTIB, i art. 4.II, paràgraf 4t CMG].

Això implica també que, fins i tot delegant les seves funcions, el *Bureau* Tramitador segueix obligat i és responsable enfront del perjudicat; una responsabilitat que només queda extingida, en el cas concret, en el moment en què es compleix o exhaureix el seu objecte, és a dir, en el moment en què les víctimes d'un accident han estat indemnitzades. En definitiva, la delegació de les funcions de tramitació i liquidació de sinistres no implica la de la responsabilitat del *Bureau* Tramitador enfront del perjudicat.

Així ho han confirmat la majoria de les Audiències: SS.AA.PP. de Jaén, 21 novembre 1995, Màlaga (secc. 6a), 30 juny 1997, Segòvia, 2 juny 1995, 12 i 28 febrer 1998. En aquestes sentències es manté la legitimació passiva d'OFESAUTO en els casos examinats, donat que la delegació a què es refereix l'art. 5 de l'Ordre de 25 setembre 1987 ho és -tal i com diuen aquelles - dins els límits i condicions a què es refereix l'art. 1721 del CC. Succeeix, però, que aquest precepte funciona enfront del mandant, però no enfront del perjudicat, aliè a la relació de mandat.

Tot i això, no manquen sentències que han declarat que des del moment que hi ha delegació, OFESAUTO perd la seva condició de legitimat passivament en la seva condició de *Bureau* tramitador. Així, la SAP Alacant -secc. 7a-, d'11 gener 2001, segons la qual,

«Producida la autorización, la entidad sustituta, en representación y por cuenta de la aseguradora del vehículo, asume directamente la responsabilidad en la gestión y liquidación del siniestro frente a los terceros perjudicados. Por ello Ofesauto, además de informar de esta autorización a los terceros interesados, debe remitir al corresponsal toda la documentación relativa al caso. Sin perjuicio de que la Oficina Española, por las razones ya expuestas, conserve las funciones de supervisión, instrucción de directrices e incluso revocación de la autorización conferida.

A partir de ese momento es el corresponsal el que se encuentra pasivamente legitimado para soportar las acciones ejercitadas por los terceros perjudicados y no Ofesauto, en virtud de la sustitución legal producida. Siendo la finalidad de esa facultad de sustitución prevista en el art. 4 del Convenio Multilateral, facilitar que el perjudicado pueda dirigirse directamente contra la verdadera responsable del pago de la indemnización que pudiera corresponder y evitar los costosos y engorrosos trámites del reembolso entre Oficinas nacionales que prevé el art. 5 de la citada convención. No dándose, por tanto, una situación de solidaridad entre Ofesauto y el corresponsal frente a los terceros, sin perjuicio, de que aquélla pueda avocar para sí el conocimiento de cualquier solicitud de indemnización cuando lo considere oportuno. Finalmente cabe reseñar que la solidaridad a la que se refiere el artículo 4 de la Orden Ministerial de 25 de septiembre de 1987, no es aplicable, primero, porque como se infiere de lo dispuesto en el citado Convenio Multilateral y del propio artículo 5 de dicha Orden, la sustitución legal de que tratamos excluye tal relación desde que se produce y, segundo, porque se refiere a Entidades aseguradoras integradas en Ofesauto, por encontrarse establecidas en España y autorizadas para asegurar la responsabilidad civil de los vehículos de motor matriculados en ésta, situación en la que no consta que se encuentre la aseguradora Scandia» .

En darrer terme, la SAP Sta. Cruz de Tenerife -secc. 1a-, de 15 abril 2000 no es pronuncia expressament sobre la qüestió, en considerar no acreditada la delegació.

### 2.3. El vehicle causant de l'accident es troba matriculat a País que pertany a l'Espai Econòmic Europeu (EEE), o en un dels signants del Conveni Multilateral de Garantia (CMG)

Quan el vehicle causant de l'accident es troba matriculat a un País que pertany a l'Espai Econòmic Europeu (EEE), o en un dels signants del *Conveni Multilateral de Garantia (CMG)*, s'amplia sensiblement el mecanisme de protecció de les víctimes. Aquest particular mecanisme té la seva raó de ser en la política de la UE dirigida a la progressiva supressió de les fronteres interiors entre els països membres de la Unió. Tot i això, cal dir des d'ara que no només formen part d'aquest sistema aquests països, sinó també els tres Estats de l'EEE (diferents dels anteriors) creat pel Tractat de Maastrich; és a dir, Suècia, Islàndia i Suïssa, així com d'altres Estats europeus de l'àrea d'influència de la UE i de l'EEE: la República Txeca, la República Eslovaca, Hongria, Eslovènia, Croàcia i Xipre, i que tenen acceptades i adaptades en els seus ordenaments les quatre Directives comunitàries entorn aquesta matèria.

La CEE va utilitzar el sistema CMG (originàriament denominat Conveni Complementari entre Oficines Nacionals) com a mecanisme per tal d'assolir el propòsit que es perseguia amb la Primera Directiva europea sobre l'assegurança obligatòria d'automòbils (Directiva 72/166/CEE, de 24 abril 1972), com era facilitar el trànsit de vehicles entre els diferents països membres, per a la qual cosa es feia necessari suprimir el control fronterer de la Carta Verda. Per a això era insuficient el sistema CTIB, que implicava el control a frontera del certificat internacional d'assegurança, control que, com dic, era precisament el que volia suprimir amb la Primera Directiva. Amb aquest propòsit, aquesta Directiva exigí l'ampliació de la cobertura territorial de l'assegurança obligatòria de RC, per tal que cobrés els danys ocasionats pel vehicle assegurat al territori de tots els Estats membres. Així no era necessari comprovar que el vehicle que traspassava les fronteres d'un altre Estat membre fos cobert per una Carta Verda.

Aquesta mesura exigia una modificació substancial de les relacions entre els respectius *Bureaux*, i, conseqüentment, un nou Acord entre elles, que es concretà en el denominat «Conveni Complementari entre *Bureaux* Nacionals», de 12 desembre de 1973 (figura publicat com Annex a la Segona Decisió de la Comissió: DOCE núm. L 87/14, de 30.3.1974.), que fou també subscrit per d'altres països no membres de la CEE, i al qual s'adheriren posteriorment d'altres nous.

La previsió fonamental d'aquest Conveni, que el diferenciava substancialment del CTIB, és que quan un vehicle que tingui el seu estacionament habitual a un territori dels països signataris del Conveni circuli pel d'un altre d'aquests països del sistema CMG, i estigui sotmès dins el mateix a l'assegurança obligatòria de la responsabilitat civil, vigent a l'esmentat territori, "el propietari, l'usuari i/o el conductor seran considerats com a assegurats en el sentit de Conveni-tipus entre les oficines, i com a titulars d'un certificat d'assegurança en vigor expedit per l'oficina corresponent al territori en què el vehicle tingui el seu estacionament habitual, *tot i no ser efectivament titulars* d'un certificat vàlid d'aquest tipus" (art. 2n a). A diferència d'allò que succeeix en el sistema de Carta Verda, que exigeix l'existència del CIS per tal de posar-se en funcionament el sistema.

Així doncs, i aquí resideix l'autèntic *alma mater* del CMG, cada Oficina Nacional es fa directament responsable de les indemnitzacions que han de ser satisfetes als perjudicats d'un eventual sinistre causat per un vehicle habitualment estacionat al territori del país en què aquella opera, tant si el vehicle disposa d'un certificat d'assegurança vàlid i en vigor com si no. *Resta derogada amb això l'exigència de la possessió efectiva de l'esmentat certificat a què es refereixen els Convenis tipus interbureaux*, tal i com es refereix l'art. 3 del Conveni Complementari, recollit als apartats d) i e) de l'art. 1r del CMG, segons el qual

«d) Quan un vehicle l'estacionament habitual del qual es trobi situat en algun dels territoris esmentats a l'article 9 entri en un altre dels territoris esmentats en aquest mateix article i estigui subjecte a les disposicions sobre l'assegurança obligatòria de responsabilitat civil vigents en aquest darrer territori, es considerarà que el propietari, tenidor, usuari i/o conductor estan assegurats, independentment de què siguin o no titulars d'un contracte vàlid d'assegurança.

e) D'acord amb allò dit anteriorment, les Oficines de tramitació, segons les seves disposicions legals nacionals i el contracte d'assegurança, en cas d'existir, assumiran la responsabilitat de tramitar i liquidar els sinistres que s'hagin produït com a conseqüència d'accidents originats per vehicles subjectes a les disposicions vigents al seu territori sobre l'Assegurança Obligatòria de responsabilitat civil i que es trobin habitualment estacionats al territori d'una Oficina de pagaments.»

Així doncs, si un vehicle habitualment estacionat en un país membre del sistema CMG entra en territori espanyol i es veu implicat en un accident de trànsit, causant danys a tercers, el perjudicat podrà reclamar la indemnització directament al nostre *Bureau* tramitador, és a dir, a OFESAUTO, que haurà d'atendre-la encara que el vehicle circulés sense l'assegurança obligatòria de RC (o sense el CIS). Es complementa així el sistema d'indemnització de danys causats per vehicles no assegurats, donat que respecte dels causats per vehicles habitualment estacionats en el nostre país que es trobin en aquesta situació s'ocupa el Consorci de Compensació d'assegurances [arts. 8.1.b) LRCSCVM i 30.1.b) Regl. RCSCVM].

D'aquesta manera, OFESAUTO assumeix les funcions de *Bureau* Tramitador per compte de l'oficina nacional de l'Estat de què es tracti, per raó dels accidents succeïts al territori espanyol en què intervingui un vehicle estranger habitualment estacionat en un Estat signant del Conveni Multilateral de Garantia (art. 13.2 Regl. RCSCVM) [v. també art. 1.a) O. 25.9.1985]. OFESAUTO podrà repetir contra l'entitat asseguradora del vehicle, essent garant d'aquesta el *Bureau* Pagador.

Tal i com hem vist, la diferència entre aquest sistema i el de carta verda es troba en el fet que, en el primer, OFESAUTO exercirà aquestes funcions tot i que el vehicle no estigui assegurat o la pòlissa no estigüés en vigor. Vegi's en aquest sentit les SSAP Màlaga, de 23 febrer 2002 (secc. 4a) i 5 febrer 1996. Vegi's també la SAP Balears (secc. 5a), de 24 gener 2002 (FD 5è). Per aquest motiu, en cas que el vehicle causant de l'accident no gaudís d'assegurança, normalment OFESAUTO podrà repetir allò que s'ha pagat en concepte d'indemnització del Fons de Garantia del país d'estacionament habitual de l'esmentat vehicle (quan es tracti d'un Estat membre de l'EEE) o, si s'escau, de l'Oficina Nacional del referit país, en cas de no disposar de Fons de Garantia que cobreixi aquests danys.

Pel que fa a les exclusions de l'àmbit d'aplicació del CMG (expressades en els Annexos del propi Conveni, i que afecten fonamentalment a determinats tipus de vehicles amb matrícula temporal o matriculats en determinats territoris, com és Gibraltar), el nostres òrgans judicials han mantingut una doctrina contradictòria. Així, per exemple, va declarar-se que no pot haver-hi obligació d'indemnitzar a càrrec d'OFESAUTO quan el sinistre ha estat causat per un vehicle amb matrícula de Gibraltar, donat que el CMG exclou expressament aquests vehicles del seu àmbit d'aplicació (cfr. Annex I, exclusions del Regne Unit i Irlanda) (SAP Màlaga -secc. 5a-, de 20 abril 2001). El mateix va fer la SAP Màlaga -secc. 4a-, de 3 març 1997, respecte dels danys causats per un vehicle amb matrícula temporal alemanya.

En canvi, la SAP Jaén de 21 novembre 1995 va condemnar a OFESAUTO pels danys causats per un vehicle amb matrícula temporal belga. El mateix va fer la SAP Balears (secc. 5a), de 24 gener 2002, en un cas d'accident causat per un vehicle que duia una placa de matrícula temporal (placa de duana) alemanya (Alemanya exclou del sistema aquest tipus de vehicles), però per considerar no provada aquesta circumstància.

Cal dir per finalitzar aquest apartat que en l'actualitat es troba pendent d'aprovació per les Institucions Europees un nou Conveni entre les Oficines signatàries del CMG, denominat Conveni Uniforme, aprovat pel *Council Interbureaux* a Xipre al juny de l'any 2002, cridat a substituir al CTIB, al CMG i al Conveni de protecció de visitants.

#### **2.4. El vehicle causant de l'accident es troba matriculat en un País que no pertany ni al sistema CTIB ni al CMG**

En aquest cas, per poder circular per Espanya, el propietari del vehicle haurà de contractar una assegurança obligatòria amb una entitat asseguradora espanyola que cobreixi la responsabilitat civil del seu conductor i del seu propietari segons la nostra legislació. Excepte, naturalment, que ja el tingui contractat amb una asseguradora d'un país de l'EEE, en aquest cas el seu àmbit territorial de cobertura s'estendria al territori espanyol, i es consideraria assegurat en els termes del CMG, tal i com hem vist.

Si el vehicle circula sense segur, es dóna una situació anàloga a l'examinada al final de l'apartat 2.2.3. És a dir, la legislació espanyola no preveu un mecanisme específic de protecció d'aquells que hagin patit un dany com a conseqüència d'un accident causat per un vehicle que circula en aquestes circumstàncies. I de la mateixa manera que deia llavors, seran les autoritats duaneres espanyoles, en virtut de la seva competència per a exercir el control d'assegurament d'aquests vehicles, i impedir la seva entrada a Espanya sense trobar-se en possessió d'una assegurança vàlida i en vigor (art. 2n.2, últim paràgraf LRCSCVM), que hauran de respondre dels danys causats per la circulació d'aquests vehicles en el nostre territori.

En cas que la manca d'assegurament sigui sobrevinguda, sembla que la solució més correcta seria la intervenció del CCS [art. 8è.1.b) LRCSCVM], per molt que hagi de considerar-se que el vehicle no es troba "habitualment estacionat" a Espanya.

### ***3. Danys patits per resident espanyol a un país membre del CMG diferent d'Espanya***

#### **3.1. Consideracions generals. El sistema de la Quarta Directiva**

Tal i com esmentava més amunt, les tres primeres Directives comunitàries sobre l'assegurança obligatòria d'automòbils estaven pensant fonamentalment en la protecció de les víctimes en els casos més comuns, és a dir, en els accidents succeïts al seu país de residència, causats per vehicles matriculats i assegurats al mateix país o a un altre Estat membre.

Es feia necessari articular un sistema que facilités la reclamació de les "víctimes transeünts". Es va començar així a treballar en l'elaboració d'un sistema que facilités a aquest tipus de víctimes la reclamació dels danys en el seu propi país. Una de les primeres mesures consistí en l'assimilació a aquests casos d'aquells altres en què donant-se les mateixes circumstàncies anteriors, el vehicle causant de l'accident es trobava assegurat en un altre Estat membre (art. 6 de la Directiva 90/618/CEE, de 8 de novembre, sobre lliure prestació de serveis relatius a l'assegurança directa diferent de l'assegurança de vida), i l'adopció d'un Acord entre Oficines Nacionals (Acord *Interbureaux* de Protecció de visitants), aprovat i subscrit el 27 maig 1994 per totes les Oficines signatàries del CMG, amb l'excepció del seu primitiu art. 5, relatiu a la crida "Clàusula facultativa", pel qual es regulava un sistema de les garanties financeres entre les Oficines Nacionals, i l'objecte de les quals era el d'establir un mètode de pagaments i recobraments des de l'Oficina Nacional del país de residència de la víctima cap a l'Oficina Nacional del país on es trobés normalment estacionat el vehicle intervinent en el sinistre.

Però és cert que amb aquestes mesures tampoc es van resoldre les dificultats d'aquest tipus de víctimes. A més, aquestes poden trobar-se amb problemes per identificar l'entitat asseguradora del vehicle causant de l'accident, tenint en compte que els mitjans per esbrinar aquesta identitat varien substancialment d'un país a un altre, o pot ensepegar amb dificultats insalvables a l'hora de demanar proves mitjançant les quals acreditar que la seva reclamació és justificada.

Per tot això, la Comissió i el Parlament Europeu van haver d'adoptar mesures més efectives, que van cristal·litzar-se a la Quarta Directiva relativa l'assegurança obligatòria d'automòbils, el contingut de la qual és previst modificar amb una Cinquena Directiva, que en l'actualitat es troba en fase de Projecte.

Tal i com hem dit, aquesta Quarta Directiva és destinada a millorar la situació de les víctimes d'un accident de circulació *succeït en un país diferent del de la seva residència habitual*, circumstància que al costat del fet que el vehicle causant de l'accident tingui el seu estacionament habitual i estigui assegurat en un Estat membre diferent del de la pròpia víctima, constitueix un pressupòsit comú a totes les hipòtesis que s'inclouen dins el seu àmbit d'aplicació. A l'hora de delimitar aquest àmbit es distingeix segons que l'accident hagi succeït o no en un Estat membre. Aquí ens ocuparem dels danys patits per un ciutadà espanyol o resident a Espanya com a conseqüència d'un accident de circulació succeït en un Estat membre diferent d'Espanya, en què intervingui un vehicle habitualment estacionat en aquest Estat i assegurat en una entitat que hi es trobi domiciliada.

En el supòsit d'*accidents succeïts en el territori d'un Estat no membre*, l'àmbit territorial de la Directiva es limita als succeïts a països les Oficines Nacionals d'assegurances dels quals s'hagin adherit al sistema de la carta verda. En aquests casos la protecció de la Directiva és pensada per als perjudicats residents en un Estat membre, sempre que aquests accidents hagin estat causats per l'ús de vehicles que tinguin el seu estacionament habitual i estiguin assegurats també a un Estat membre.

Com s'articula el sistema de protecció? Fonamentalment a través de dues noves figures: el Representant per a la Tramitació i Liquidació de Sinistres (en endavant, RTLS) i l'Organisme d'Indemnització.

### 3.2. El representant per a la tramitació i liquidació de sinistres (RTLS)

El «representant per a la tramitació i liquidació de sinistres» (RTLS) constitueix una de les peces centrals de la Quarta Directiva (art. 4t). L'apartat 1 de l'art. 4t insta als Estats membres a què adoptin les mesures necessàries per tal que qualsevol entitat asseguradora que cobreixi el ram de responsabilitat civil d'automòbils (amb exclusió de la responsabilitat del transportista), designi un «representant per a la tramitació i liquidació de sinistres» que estarà encarregat de tramitar i liquidar les reclamacions per accidents en els casos que venim comentant. Aquest RTLS haurà de residir o d'estar establert a l'Estat membre per al que hagi estat designat. Tot i això, no serà necessari aquest nomenament en aquells Estats en què l'entitat asseguradora hagi obtingut l'autorització administrativa per a operar en aquest ram, per la senzilla raó de què llavors disposarà d'una sucursal o d'un establiment on podrà dirigir-se directament el perjudicat al seu propi país de residència.

La figura del RTLS està pensada per a què qualsevol perjudicat per un accident de circulació succeït en un Estat membre que no sigui el de la seva residència pugui presentar una reclamació en el seu propi Estat membre davant d'aquest representant, designat per l'entitat asseguradora del vehicle al referit Estat quan no tingui sucursal o establiment en ell.

Així doncs, en el supòsit objecte d'estudi, el resident espanyol podrà dirigir-se directament en el nostre país contra el RTLS de l'entitat asseguradora del vehicle causant de l'accident (o de la seva sucursal o establiment, si en tingués), que restarà obligat a (art. 4.4):

- Demanar qualsevol informació necessària en relació amb la liquidació de les reclamacions, i
- Adoptar les mesures necessàries per a negociar la seva liquidació.

En resum, el RTLS és passivament legitimat per a fer front a la pretensió indemnitzatòria del perjudicat.

La Quarta Directiva exigeix al RTLS que en cas que la víctima es dirigeixi a ell per a reclamar la reparació dels danys, li presentin una oferta motivada d'indemnització, *sempre que s'hagi determinat la responsabilitat i s'hagi quantificat el dany* [art. 4.6.a)].

En cas que ni un ni l'altre hagin estat determinats o en el cas que s'hagi rebutjat la reclamació per qualsevol altra causa, l'entitat asseguradora o el seu RTLS hauran de donar «una resposta motivada a allò suscitat a la reclamació» [art. 4.6 b)]. Hauran de fer-ho en el termini de tres mesos a comptar des de la data en què la víctima presenti la seva reclamació a qualsevol d'ells. Es tracta, com és evident, d'una mesura dirigida a impulsar els arranjaments amistosos i la ràpida reparació dels danys.

Tal i com es llegeix a la memòria que acompanyava la Proposta, el propòsit d'aquesta previsió és el d'«impedir que l'empresa d'assegurances es limiti a donar respostes dilatòries». D'altra banda «l'oferta ha de ser seriosa, i no merament formal». D'allò que es tracta és que l'entitat asseguradora iniciï un procés d'indemnització, tot adoptant una decisió motivada. En qualsevol cas -segueix la memòria-, abans de poder pronunciar-se definitivament, l'empresa d'assegurances o el seu representant han de poder determinar les responsabilitats i la magnitud dels danys. En qualsevol altre cas, «l'obligació consistent en què l'empresa d'assegurances presenti una oferta d'indemnització queda en suspens en tant que no es disposi d'aquesta informació».

L'incompliment d'aquestes obligacions hauran de dur aparellades «sancions econòmiques apropiades, efectives i sistemàtiques».

Succeeix que, tal i com s'ha apuntat, per tal que l'entitat asseguradora hagi de presentar una oferta motivada en els terminis previstos, ni la responsabilitat ni els perjudicis o lesions patits han de trobar-se subjectes a controvèrsia. És aquí on resideix el taló d'Aquil·les de la Quarta Directiva, ja que quan i quan no han de considerar-se controvertides aquestes qüestions és quelcom extremadament casuístic i de molt difícil control. N'hi ha prou amb què l'entitat asseguradora o el seu RTLS considerin que tant les unes com les altres siguin matèria controvertida per rebutjar la reclamació, i que donin una resposta motivada a allò que s'hi ha plantejat, per tal de quedar alliberats de tota sanció. La Directiva no preveu cap tipus de sanció per al cas que l'al·legació de l'existència d'aquestes controvèrsies no sigui més que una maniobra merament dilatòria per part de l'entitat asseguradora, o quan la resposta motivada per la qual es rebutja la reclamació no estigui prou justificada. A més, en aquests casos, el perjudicat es veurà normalment abocat a pledejar al lloc on va succeir-se l'accident, ja que en aquests casos tampoc intervé l'organisme d'indemnització [cfr. art. 6.1 a)].

D'aquesta manera, i des d'una perspectiva crítica, si l'obligació que imposa la nova Directiva a les entitats asseguradores de designar un «representant» als efectes que examinem sembla constituir una adequada mesura de protecció d'aquesta especial categoria de víctimes, la falta d'una resposta adequada a aquestes maniobres dilatòries redueix considerablement la seva eventual eficàcia.

### 3.3. L'organisme d'indemnització

La Directiva 2000/26/CE, de 16 de maig de 2000 (Quarta Directiva), ha tingut en consideració certes possibles situacions de «dèficit» de protecció de les víctimes transeünts en els casos en què l'entitat asseguradora del vehicle causant de l'accident o el seu RTLS recorri manifestament a pràctiques dilatòries o quan aquest no hagués estat designat per aquella al país de residència de



la víctima. A tal efecte, la Directiva obliga als Estats membres a crear o designar un «organisme d'indemnització» encarregat d'indemnitzar als perjudicats en els casos que s'esmenten al seu art. 1 (art. 6). Segons aquest article, els perjudicats podran presentar una reclamació davant l'organisme d'indemnització del seu Estat de residència en els casos següents:

- Si en el termini de tres mesos a partir de la data en què el perjudicat hagi presentat la seva reclamació d'indemnització a l'entitat asseguradora del vehicle causant de l'accident o al seu representant per a la tramitació i liquidació de sinistres, ni una ni l'altre haguessin donat a la víctima una resposta motivada a allò que s'ha plantejat en la reclamació [art. 6.1 a)].

- Que l'entitat asseguradora no hagués designat un representant per a la tramitació i liquidació de sinistres en l'Estat de residència del perjudicat d'acord amb l'art. 4.1 [art. 6.1 b)].

Doncs bé, el legislador espanyol ha designat com a organisme d'indemnització espanyol a OFESAUTO. I ho ha fet mitjançant el Capítol IV del nou Títol III de la LRCSCVM (arts. 26 a 29). Segons el nou art. 26 LRCSCVM «En els supòsits previstos pel número 1 de l'article 20, l'Oficina Espanyola d'Asseguradors d'Automòbils (OFESAUTO) tindrà la consideració d'organisme d'indemnització davant del qual els perjudicats amb residència a Espanya podran presentar reclamació d'indemnització en els supòsits previstos a l'article 27».

Cal tenir en compte que les disposicions del nou Títol III de la LRCSCVM s'apliquen als sinistres causats per vehicles que tinguin el seu estacionament habitual i estiguin assegurats en un Estat membre de l'Espai Econòmic Europeu, sempre en alguns dels següents casos (art. 20.1):

(i) Que el lloc d'esdeveniment del sinistre sigui Espanya i el perjudicat tingui la seva residència a un altre Estat membre de l'Espai Econòmic Europeu.

(ii) Que el lloc d'esdeveniment del sinistre sigui un Estat membre de l'Espai Econòmic Europeu diferent d'Espanya i el perjudicat tingui la seva residència a Espanya.

(iii) En el cas de sinistres succeïts a tercers països adherits al sistema de la Carta Verda, que el perjudicat tingui la seva residència habitual a Espanya, o quan el vehicle causant tingui el seu estacionament habitual i estigui assegurat a Espanya.

Per la seva banda, el nou art. 27.1 LRCSCVM estableix els supòsits i les condicions per a la reclamació a OFESAUTO en la seva condició d'Organisme d'indemnització espanyol. Naturalment, OFESAUTO no intervé com a tal Organisme en tots aquests casos, sinó només quan concorrin les circumstàncies següents:

(i) *Condicions subjectives*. Només podran reclamar els perjudicats amb residència a Espanya, sempre que el sinistre hagi estat causat per un vehicle no habitualment estacionat a Espanya i succeït en un país membre de l'EEE (diferent d'Espanya) o adherit al sistema CMG.

(ii) *Condicions objectives*. Pressupòsits per a la reclamació són qualsevol dels següents:

- Que en el termini de tres mesos, a partir de la data en què el perjudicat hagi presentat la seva reclamació d'indemnització a l'entitat asseguradora del vehicle causant de l'accident o al seu RTLS designat a Espanya, cap d'ells hagi formulat resposta motivada a allò que s'ha plantejat en la reclamació;
- Que l'entitat asseguradora no hagués designat RTLS a Espanya.

S'excepciona el cas que el perjudicat hagi presentat una reclamació d'indemnització directament a l'entitat asseguradora del vehicle causant de l'accident i hagi rebut per part d'ella una resposta motivada en els tres mesos següents a la presentació de la reclamació.

Tot i això, el perjudicat no podrà presentar una reclamació a OFESAUTO en la seva condició d'organisme d'indemnització en cas d'haver exercit acció directa contra l'asseguradora.

B) Obligacions d'OFESAUTO en la seva condició d'organisme d'indemnització.

(i) En el cas que el perjudicat resident a Espanya reclami la indemnització a OFESAUTO per concórrer qualsevol de les circumstàncies esmentades més amunt, aquesta Oficina haurà de donar resposta a la reclamació en un termini de dos mesos, a comptar des de la data en què aquesta li sigui presentada.

Què ha d'entendre's per "donarà resposta"? En referir-se a l'Organisme d'indemnització la Quarta Directiva diu "intervindrà", sense que tampoc sigui conegut molt bé quin és el significat d'aquesta expressió. Sembla que el règim més apropiat d'intervenció de l'organisme d'indemnització és el propi del RTLS. És a dir, ha d'assimilar-se la intervenció de l'Organisme d'indemnització al del RTLS de manera que per «intervenció» ha d'entendre's la indemnització a la víctima. Això és confirmat pel que disposa el núm. 4 del nou art. 27 LRCSCVM, segons el qual «La intervenció d'OFESAUTO en la seva condició d'organisme d'indemnització espanyol, es limita als supòsits en què l'entitat asseguradora no compleixi les seves obligacions i serà subsidiària d'aquesta».

OFESAUTO no pot condicionar el pagament de la indemnització a la prova per part del perjudicat que la persona responsable no pot pagar o es nega a fer-ho (una obligació anàloga a l'establerta per al CCS per al mateix cas per l'art. 8.3 LRCSCVM), però posarà fi a la seva intervenció si l'entitat asseguradora o el seu RTLS designat a Espanya dóna, amb posterioritat, una resposta motivada a la reclamació, o si el perjudicat ha exercit el dret d'acció directa contra l'asseguradora del vehicle responsable (art. 27.2 LRCSCVM).

(ii) Informar de forma immediata a l'entitat asseguradora del vehicle causant de l'accident o al seu RTLS designat a Espanya, a l'organisme d'indemnització de l'Estat en què estigui ubicat l'establiment de l'entitat asseguradora que va emetre la pòlissa i, en cas de conèixer-se la seva identitat, a la persona causant de l'accident, que ha rebut una reclamació del perjudicat i que

donarà resposta a aquesta en un termini de dos mesos a comptar des de la data de la seva presentació.

C) El dret de repetició d'OFESAUTO.

Un cop hagi indemnitzat al perjudicat, OFESAUTO podrà reclamar el reemborsament de l'import satisfet a l'organisme d'indemnització de l'Estat membre en què es trobi l'establiment de l'entitat asseguradora que va emetre la pòlissa.

D) La intervenció d'OFESAUTO, en la seva condició d'organisme d'indemnització, en cas d'accident causat per vehicle no identificat o no assegurat. El dret de repetició.

Segons el nou art. 29 LRCSCVM, quan un resident a Espanya pateixi danys com a conseqüència d'un accident de circulació succeït al territori d'un Estat membre de l'EEE o adherit al sistema de Carta Verda, i no fos possible identificar al vehicle o en cas que, transcorreguts dos mesos des de l'accident, no pogués identificar-se a l'entitat asseguradora, el perjudicat podrà sol·licitar la indemnització de danys a OFESAUTO, en la seva qualitat d'organisme d'indemnització, dins els límits establerts per a l'assegurança obligatòria per la legislació del país en què va succeir-se el sinistre.

Un cop satisfeta la indemnització, OFESAUTO podrà repetir de qualsevol dels organismes següents:

- En el cas que no pugui identificar-se l'entitat asseguradora (però sí el vehicle implicat en l'accident), del fons de garantia de l'Estat membre *en què l'esmentat vehicle tingui el seu estacionament habitual* (cas anàleg al del vehicle no assegurat);
- En el cas que no pugui identificar-se el vehicle, del fons de garantia de l'Estat membre *en què hagi succeït l'accident*;
- En cas de vehicles de tercers països adherits al sistema de la Carta Verda, del fons de garantia de l'Estat membre de l'esmentat sistema *en què hagi succeït l'accident*.

La recíproca obligació del nostre fons de garantia (el CCS) enfront dels organismes d'indemnització d'altres països en els casos assenyalats es contempla en el nou apartat f) de l'art. 8 LRCSCVM. Segons aquest precepte, fins al límit quantitatiu de l'assegurança obligatòria, correspon al CCS:

- «f) Reemborsar les indemnitzacions satisfetes als perjudicats residents en altres Estats de l'Espai Econòmic Europeu pels organismes d'indemnització, en els supòsits següents:
- Quan el vehicle causant de l'accident tingui el seu estacionament habitual a Espanya, en el cas que no pugui identificar-se a l'entitat asseguradora.
  - Quan l'accident hagi succeït a Espanya, en el cas que no pugui identificar-se el vehicle causant.

– Quan l'accident hagi succeït a Espanya, en el cas de vehicles amb estacionament habitual a tercers països adherits al sistema de la Carta Verda.»

Aquest article s'incorpora al text de la Llei, per mandat de l'art. 7 de la Directiva, ja que representa la mesura recíproca a allò establert a l'art. 30.

#### 4. Taula de sentències

##### *Sentències del Tribunal Constitucional*

<i>Data</i>	<i>Ar.</i>	<i>Jutge President</i>	<i>Parts</i>
11.12.2000	298	Pedro Cruz Villalón	Shirley Ann S., Craig Wayne S., Lesley Fay W. i James Richard W.C. c. SSAP de Santa Cruz de Tenerife 21.6.1997, 28.3.1998 i 24.7.1998

##### *Sentències d'Audiències Provincials*

<i>Audiència, Secció i data</i>	<i>Ref.</i>	<i>Magistrat Ponent</i>	<i>Parts</i>
Segòvia, 2.6.1995	AC 1320	Florencio Espeso Ciruelo	Juan José C.M. c. José Hipólito C.C.
Jaén, 21.11.1995	AC 2211	Elena Arias-Salgado Robsy	"Hijos de Juan Pujante, SA" c. OFESAUTO
Màlaga, 5.2.1996	4a, AC 292	Francisco Javier Arroyo Fiestas	Ramón M.R. c. OFESAUTO
Màlaga, 3.3.1997	4a, AC 1646	Francisco Javier Arroyo Fiestas	Administració de l'Estat c. OFESAUTO, "Reddis" i altres
Granada, 16.9.1997	4a, AC 1814	Carlos José de Valdivia y Pizcueta	Antonio i Rocio C.S. c. Consorci de Compensació d'assegurances i OFESAUTO
Segòvia, 12.2.1998	AC 4098	Adolfo Prego de Oliver y Tolivar	José R.G. c. OFESAUTO
Saragossa, 23.2.1998	4a, AC 3451	Javier Seoane Prado	Víctor A.A. i "Plus Ultra, SA" c. "Acifresa"
Segòvia, 28.2.1998	AC 4105	Adolfo Prego de Oliver y Tolivar	Abdelhamid T. c. Berdeil F. i OFESAUTO
Màlaga, 29.9.1998	6a, AC 1881	José Javier Díez Núñez	Sergio A.U. c. OFESAUTO
Sta. Cruz de Tenerife, 15.4.2000	AC 1521 1a,	Pilar Aragón Ramírez	Milagros G.B. i Juan F.A. c. OFESAUTO
Màlaga, 24.4.2000	6a, AC 1101	Soledad Jurado Rodríguez	María M.R. c. OFESAUTO
Biscaia, 29.11.2000	2a, Jur. 77866	Ana María López Chocarro	"Banco Vitalicio, SA" i Jesús A.A. c. OFESAUTO
Alacant, 11.1.2001	7a, AC 207	José Manuel Valero Díez	"AGF Unión Félix, SA" c. "Juan A. Calzado Comisariado de Averías, SA"
Pontevedra, 12.3.2001	4a, Jur. 142617	Angel Luis Sobrino Blanco	Armando A.R. i "Dedicoyba, SL" c. "Mapfre, Mutualidad de Seguros" i OFESAUTO
Màlaga, 20.4.2001	5a, AC 1845	Juan de Dios Anguita Cañada	José B.A. c. OFESAUTO
Balears, 24.1.2002	5a, AC 220	Javier Soto Abeledo	Isidro T.C. c. OFESAUTO

---

Màlaga, 23.2.2002	4a, AC 1173	Félix López Cruz	Antonio J.B. c. Consorci de Compensació d'assegurances i OFESAUTO
----------------------	-------------	------------------	--

---