

#292

Abril 2023

@GrupoAseguranza

www.grupoaseguranza.com

ASEGURANZA

LA REVISTA DE LOS PROFESIONALES DEL SEGURO



**JAVIER LÓPEZ
Y GARCÍA DE LA
SERRANA**
HispaColex

*“El seguro hay
que cuidarlo, no
hay que olvidar la
importancia que
tiene para nuestra
sociedad”*

→ ESPECIALES: AUTOS // ASISTENCIA
// NUEVA MOVILIDAD

SUMARIO

ABRIL 2023

6 JAVIER LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA (HISPACOLEX): "EL SEGURO HAY QUE CUIDARLO, NO HAY QUE OLVIDAR LA IMPORTANCIA QUE TIENE PARA NUESTRA SOCIEDAD" / **14** CLAVES DEL MERCADO DE AUTOS EN UN MOMENTO DE CAMBIO ESTRUCTURAL Y DEBILIDAD TÉCNICO-FINANCIERA / **22** LA ENCRUCIJADA EN LA QUE VIVEN LAS COMPAÑÍAS DE ASISTENCIA EN CARRETERA / **30** EL SECTOR URGE A APROBAR UNA LEY ESTATAL QUE INTRODUZCA UN SEGURO OBLIGATORIO Y ESPECÍFICO PARA LOS VMP / **38** LOS NUEVOS HÁBITOS DE MOVILIDAD SITUAN AL SEGURO DE AUTOS EN UN LABERINTO / **40** EL RENTING GANA PESO COMO ALTERNATIVA / **42** RINCÓN PYMES BY HISCOX: LAS NUEVAS RESPONSABILIDADES DE LAS PYMES EN LA LUCHA POR LA IGUALDAD DE GÉNERO / **44** EL GOBIERNO ACELERA LA TRAMITACIÓN DE NORMAS / **46** ROMINA GONZÁLEZ GALETTO (HOOTSUITE): CÓMO LOS EMPLEADOS DE LOS SECTORES FINANCIERO, BANCA Y ASEGURADOR DEBEN CONVERTIRSE EN LOS EMBAJADORES DE LA MARCA EN REDES SOCIALES



JAVIER LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA

Director de HispaColex

HACE SOLO UNAS SEMANAS SE HA PUBLICADO EL ANTEPROYECTO DE LEY POR EL QUE SE MODIFICA EL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGURO EN LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR, CON LAS RECOMENDACIONES REALIZADAS POR LA COMISIÓN DE SEGUIMIENTO. ES BIEN SABIDO EN EL SECTOR EL CALADO QUE IMPLICA Y EN ASEGURANZA NO PODÍAMOS DEJAR PASAR LA OPORTUNIDAD DE DESTRIPAR LOS CAMBIOS CON JAVIER LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, ABOGADO DE REFERENCIA Y UNO DE LOS MEJORES CONOCEDORES DE TODAS LAS IMPLICACIONES.

“El seguro hay que cuidarlo, no hay que olvidar la importancia que tiene para nuestra sociedad”

“**Está por concretar la cobertura del seguro para VMP, si va a ser igual o no a la del actual seguro obligatorio; probablemente no sean necesarias las mismas coberturas pero habrá que tener muy presente lo que está ocurriendo**”

Formaste parte del Grupo Plenario que propuso la Ley de reforma del Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación. Con la tranquilidad que da el tiempo, ¿qué valoración haces de todo aquello?

Se empezó en 2010 pero realmente el trabajo más efectivo fue en 2012, 2013 y 2014. Se presentó en mayo de 2014 y estuvo un año parada hasta que en marzo de 2015 el Gobierno aprobó el proyecto de ley donde se hacía eco de la propuesta presentada un año antes.

La verdad es que el índice de satisfacción es elevado porque supuso un cambio muy importante respecto al baremo anterior en muchos aspectos. Destacaría fundamentalmente el principio de vertebración. Es decir, se identifican perfectamente los distintos conceptos del derecho de Daños; se separa el daño personal básico, el particular y el daño patrimonial, que en el baremo anterior muchas veces

estaban mezclados. Perfectamente se ha podido identificar que había un daño patrimonial que en el baremo anterior no se resarcía o se hacía de una manera mínima, mientras que en el baremo actual se hace de manera más eficiente, tanto el daño emergente como el lucro cesante.

En el lucro cesante el avance ha sido importantísimo, puesto que hemos pasado de una mala reparación de cualquier persona que trabajara a que ahora se indemniza perfectamente conforme a unas tablas específicas. No solo eso, también se indemniza el lucro cesante de las personas que se dedican en exclusiva a las tareas del hogar, e incluso de las personas que no han accedido al mercado laboral y sean menores de 30 años.

Esto ha sido un revulsivo, también junto con la ayuda a la tercera persona, pero sobre todo a nivel europeo: hemos pasado de estar a la cola de la reparación del daño patrimonial a estar en primera línea; de tener



un baremo que era muy deficiente a tener un sistema legal valorativo que ya no solo incluye numerosas tablas, también 112 artículos nuevos que nos permiten desarrollar realmente cómo se cuantifica el daño y cuáles son los distintos contextos y razones en los que deben aplicarse cada una de las reglas del sistema. Se han concretado y mejorado conceptos como la pérdida de calidad de vida, el concepto de perjuicio excepcional, también los conceptos de autonomía y desarrollo personales, concretándose las actividades esenciales o específicas que pueden afectarle. Hay numerosísimos conceptos que han tenido su reflejo en el texto normativo y que ya no se dejan a la interpretación de los jueces, pues se han dejado claros en la Ley 35/2015.

¿Qué calendario tenemos y qué previsiones hay en estos momentos?

La ley supuso un antes y un después, pero también el hecho de que por primera vez en España se estableciera la figura de la Comisión de Seguimiento formada por miembros de la Administración y también por la sociedad civil para hacer una valoración ex post de la norma. Se encomendó también a la misma crear una Guía de Buenas Prácticas que ayudara a entender aquellos aspectos más oscuros de la norma.

La función que hemos desarrollado en esta comisión fue, en primer lugar, redactar esta guía que no venía a sustituir la labor interpretadora de los jueces, pero sí a arrojar luz a determinados apartados y a diferenciar la buena de la mala praxis en la tramitación de los siniestros. De hecho, los tribunales españoles la han tenido presente y hay numerosas sentencias de las audiencias provinciales de toda España que se han hecho eco de esta guía. Y no solo eso, sino



que el Tribunal Supremo en una sentencia de la Sala IV de 10 de enero de 2019, hace mención expresa a esta guía en relación al lucro cesante del trabajador accidentado, para abrirse a su cálculo por medio de un estudio actuarial. El alto tribunal deduce de esta forma que la guía es un instrumento válido para entender cómo se deben aplicar determinadas cuestiones, puesto que a la guía le da la fuerza, le da la "autoritas", el hecho de que en la comisión que la realiza estén todas las partes representadas y también que los acuerdos de la misma sean por unanimidad.

Aparte de esta función sobre qué se entiende por buena praxis, teníamos la obligación de hacer un Informe Razonado. Lo llevamos a cabo durante más de un año y lo presentamos en julio de 2020. Para este informe realizamos, a lo largo de 2019, más

de 1.000 encuestas, además de 7 sesiones de trabajo con distintos sectores -magistrados, forenses, asociaciones de víctimas, tramitadores de compañías de seguros y abogados de víctimas- para reunirnos con todos los sectores afectados. En estos paneles tomamos conciencia sobre aquello que podrían entender algunas partes como mejorable, cuáles eran las reivindicaciones. Escuchamos a todo el mundo y una vez hecho hicimos un informe razonado, un informe de evaluación ex post de la norma donde detectamos 50 puntos de reforma. Así, hicimos 50 recomendaciones aprobadas por unanimidad que han sido las que han dado lugar al Anteproyecto de Ley por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, que se publicó hace pocos días -el pasado 10 de marzo- y que ha tenido presente dichas recomendaciones de la Comisión de Seguimiento.

Dicho Anteproyecto también se ha aprovechado para trasponer la Directiva 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2021, por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.

¿Estamos hablando de dos elementos diferentes que se han unido?

Así es, se ha aprovechado dicho Anteproyecto para incluir las propuestas de reforma de la Ley surgidas a raíz del informe Razonado de la Comisión de Seguimiento, así como la necesidad de actualizar cuestiones importantes para dar cumplimiento a la Directiva. La primera de estas es la definición de vehículo a motor y hecho de la circulación. Actualmente

se regulaba en el reglamento, pero ya se ha introducido en la norma mediante el artículo 1 bis. Por vehículo a motor se deja claro que es todo vehículo automóvil accionado exclusivamente por una fuerza mecánica que circula por el suelo y no lo hace por vía férrea con 2 posibilidades: bien que lo haga con una velocidad máxima de fabricación superior a 25 km/h o bien que cuando pese más de 25 kg su velocidad máxima pueda ser superior a 14 km/h. Así como todo remolque llamado a ser utilizado por estos vehículos.

Se define también qué se entiende por hecho de la circulación después de toda la jurisprudencia del TJUE durante estos últimos años. Se entiende por tal toda utilización de un vehículo que sea conforme con la función del vehículo como medio de transporte en el momento del accidente, con independencia de las características de éste, del terreno y de si está parado o en movimiento.

Nueva movilidad

¿Qué particularidades tiene el anteproyecto publicado hace un mes?

Se han hecho 3 cosas: por un lado, se tiene presente la trasposición de la Directiva, que era obligatoria para dejar bien claro los elementos que he mencionado y otros de igual importancia, como la obligación de que exista un fondo de garantía en cada país para cubrir la indemnización a las víctimas en caso de insolvencia de la entidad aseguradora, y que en España se encomienda al Consorcio de Compensación de Seguros (CCS), que ya lo venía cubriendo. Pues en nuestro país, hay que decirlo, el CCS funciona mejor que en ningún otro país de Europa, por lo que podemos estar orgullosos de esta institución.

Por otra parte, se han aplicado las mejoras que en el sistema de valoración se habían propuesto en el Informe Razonado y sus recomendaciones y, por último, en el anteproyecto se encomienda a la Comisión de Seguimiento del Sistema de Valoración la realización de un estudio sobre la

conveniencia de un seguro obligatorio para los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) y otros vehículos motorizados que no estén dentro del concepto legal de vehículo a motor.

¿En qué grado estamos en este punto?

Existe el acuerdo de que estos vehículos tienen que disponer de un seguro obligatorio de Responsabilidad Civil. Ya se está trabajando por parte de dicha Comisión en el estudio de cuál sería el modelo de seguro más oportuno. El debate está en si considerarlos como vehículos a motor y por tanto necesitarían disponer del SOA o establecer la obligación de que dispongan de un seguro propio de RC. También se debate si el seguro debe recaer sobre el vehículo o sobre la persona que lo utiliza, como ocurre en otros países europeos.

“**Cuando teníamos un accidente en una población, donde lo confecciona la policía municipal, el atestado podía costar entre 50 y 450 euros. Veremos si a través del trámite parlamentario no se modifica, pues de ser así, los ayuntamientos podrán perder unos ingresos importantes en algunos casos**”

También está por concretar y llegar a un acuerdo en cuanto a la cobertura de dicho seguro, si va a ser igual o no a la del actual seguro obligatorio; probablemente no sean necesarias las mismas coberturas pero todos tenemos claro que efectivamente habrá que tener muy presente lo que está ocurriendo.

Lo que tenemos claro es que los VPM van a necesitar seguro. En todo caso, aquellos que son vehículos a motor tienen ya la obligatoriedad de disponer de un seguro de responsabilidad civil (SOA), y algunos de ellos hasta ahora no lo tenían porque actualmente se requiere que estuvieran registrados y dispusieran del permiso de circulación. A partir de la modificación de la Ley, cualquier vehículo que alcance más de 25 km/h o más de 14 Km/h pesando más de 25 kilos, aunque no tengan permiso de circulación van a tener la obligación de disponer de su seguro porque se considerarán vehículos a motor.

En este caso no está aún decidido que las coberturas sean tan altas como las del seguro obligatorio (SOA). Esto es lo que ahora mismo estamos discutiendo sobre cuáles serían sus coberturas, para lógicamente no encarecerlo con una prima excesiva. Hay que tener presente que no ha habido excesivos accidentes hasta ahora con los VMP, aunque sí muy difundidos por la prensa. Algunos han estado ligados a deflagraciones con las baterías, como ocurrió en noviembre de 2022 en Llobregat; lo que ha generado que en Barcelona se planteen este problema y que no les permitan subir a los trasportes públicos.

También ha habido algunos atropellos que han generado decisiones como la de París, en contra de los patinetes eléctricos por su peligrosidad y después de duplicar la siniestralidad respecto a 2019. Esto va creciendo a gran velocidad, porque, además, algunos usuarios incumplen habitualmente la normativa y circulan por las aceras, lo que con-

Se establece la obligación que ya existía de aportar el informe médico pericial definitivo del que dispusiera la aseguradora para hacer la oferta o respuesta motivada, pero se deja bien claro que el incumplimiento de ese deber impedirá la aportación de dichos informes en el proceso judicial

duce a más accidentes. De ahí surge la necesidad de que el seguro en mi opinión sea obligatorio.

Esta decisión no se debe entender nunca como una carga sino como un beneficio. Decía Garrigues que el seguro era el antídoto del riesgo; de hecho, he tenido un asunto en el que un chico que circulaba con un patinete en Barcelona atropelló a una señora y ha tenido que pagar una indemnización cercana a los 100.000 euros, que al no tener seguro ha tenido que pagarla de su bolsillo. En otras ocasiones, el seguro del Hogar es el que se ha hecho cargo porque incluía aquellos accidentes que no fueran hechos de la circulación, y como el patinete no era un vehículo a motor, pues no estaba dentro de la aplicación de la Ley del Automóvil (LRCSCVM), estaba cubierto por este seguro. Pero cada vez más las pólizas de Hogar están poniendo claramente cláusulas restringiendo los accidentes de patinete o VMP, dado que cada vez son más frecuentes y las indemnizaciones más elevadas.

Establecer un seguro obligatorio no es una carga, más bien un favor que se está haciendo para proteger a los perjudicados y el patrimonio del causante del accidente.

¿Cuándo será norma este anteproyecto y empezará a ser obligatorio este tipo de seguro?

Probablemente en unas semanas -o meses, si de dilata por los preceptivos informes que requiere- dicho anteproyecto se aprobará por el Gobierno como proyecto de ley. Una vez que esto suceda, entrará en el Parlamento y esperemos que sea mediante el trámite de urgencia, en

el que los plazos se reducen. Tras su tramitación parlamentaria y aprobación por las Cortes, se publicará en el BOE habiendo apartados -como las mejoras que se han introducido en el baremo- que serán de aplicación al día siguiente de su publicación, mientras otros quizás requieran un plazo mayor.

Por otro lado, la obligación de asegurar los patinetes, que deberá ser aprobada en una posterior Ley tras el estudio ya comenzado por la Comisión de Seguimiento del Baremo, tendrá un plazo para implementarse, que inicialmente está previsto que sea de 6 meses desde la publicación de la Ley, aunque luego ya veremos si se amplía.

Actualización de las indemnizaciones

En el anteproyecto también se incluye un cambio del sistema de actualización de las indemnizaciones, teniendo en cuenta el IPC en vez del índice de las pensiones, como hasta ahora. ¿Qué implicaciones puede tener para el sector asegurador, supondrá un ahorro para las compañías?

No tiene porqué suponer un ahorro. Ha sido una petición no de las compañías de seguros sino de las asociaciones de víctimas, pues lo normal estos años es que el IPC fuera superior al índice de las pensiones que referenciaba la actualización de las indemnizaciones, lo que perjudicaba a las víctimas. Sin embargo, este año ha sido la primera vez en la que el índice de las pensiones ha sido superior (8,5%) al IPC que estaba en el 5,5%, pero no se puede considerar como la regla sino todo lo contrario. Por ello, se acordó que era beneficio-

so vincular la actualización del baremo al IPC en el informe razonado en 2020, cuando hasta ese momento no hubo ni un solo año en que el índice de las pensiones hubiera estado por encima del IPC, de ahí que asociaciones de víctimas pidieran que el baremo se actualizara conforme al IPC.

Otra cuestión que genera polémica son las lesiones cervicales y el hecho de objetivar el daño. Parece que la situación se ha tranquilizado después de años convulsos hablando mucho de fraude. ¿Es así?

Es un tema complicado porque objetivar determinadas lesiones es difícil. En cuanto a las lesiones cervicales hay que tener presente que es la única que tiene un artículo propio en la ley, pues se quiso dejar claro los 4 criterios que tenían que darse para entender que había existido dicha lesión: criterio de exclusión, cronológico, topográfico y de intensidad.

La jurisprudencia ya ha dicho que esos 4 criterios los venía aplicando sin necesidad de que el artículo 135 lo expusiera. Por lo tanto, no ha existido un cambio tan importante, más allá de plasmarse en un artículo concreto. Sí lo fue al principio de la aplicación del baremo, porque parecía que se quería trasladar la sensación de que la secuela por un traumatismo cervical era algo excepcional.

A lo largo de estos años se ha estado viendo cómo las audiencias provinciales han llegado a la conclusión de que informe médico concluyente no es ni más ni menos que un informe pericial. Concluyente por la RAE es aquél frente al que no cabe objeción alguna, pero ello es contrario a lo que la Ley de Enjuiciamiento Civil establece en

relación a los informes periciales y es que todos pueden ser valorados por el juez. Por lo tanto, puede haber un informe concluyente del médico de la aseguradora y un informe concluyente del médico de la víctima, ambos contradictorios entre sí, siendo el juez el que decidirá cuál es el que tiene para él más relevancia.

Muchas veces nos hemos empeñado en querer establecer en una norma cierto freno al posible abuso que pudiera haber en este tipo de reclamaciones, pero realmente es ponerle puertas al campo. Se quiso poner en la Ley 35/2015 la palabra excepcionalmente en el artículo 135.2 de la LRCSCVM, pero la suprimió el legislador durante la tramitación parlamentaria de la norma, pues las secuelas se tienen o no, pero no se tienen excepcionalmente. Este artículo no sufre modificación en el Anteproyecto de ley citado, precisamente porque ya se ha visto que no es necesario modificarlo, dado que la propia jurisprudencia ha sido clara al respecto.

¿Qué otras modificaciones resultan relevantes en este Anteproyecto?

Destacaría las modificaciones previstas para el artículo 7 de la LRCSCVM en lo que se refiere al régimen de oferta y respuesta motivada: en primer lugar, en lo referente a la reclamación extrajudicial que se impuso como obligatoria en la Ley 35/2015, pues se ha dejado claro que dicha reclamación no requerirá estar cuantificada, incluso si el reclamante dispusiera de todos los elementos para poder calcularla y cuantificarla.

Es también importante la propuesta de que las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad encargadas de Tráfico de-

berán facilitar de forma gratuita el atestado del accidente, a petición de los perjudicados, entidades aseguradoras o sus representantes, pues hasta ahora nos encontrábamos que el atestado instruido por la Guardia Civil era gratuito, mientras que cuando teníamos un accidente en una población, donde lo confecciona la policía municipal, dicho atestado te podía costar entre 50 a 450 euros en función de la localidad. Veremos si a través del trámite parlamentario no se modifica, pues de ser así, los ayuntamientos podrán perder unos ingresos importantes en algunos casos.



Además, en el artículo 7 de la LRCSCVM también se establece la obligatoriedad de la aportación de todos los informes junto a la oferta motivada. Se ha añadido un párrafo donde se dice que el incumplimiento de este deber impedirá la aportación de informes médicos periciales definitivos en el posterior proceso judicial. Se le está dando valor a este procedimiento previo de la oferta y respuesta motivada, de tal manera que se establece la obligación que ya existía de aportar el informe médico pericial definitivo del que dispusiera la aseguradora para hacer la oferta o respuesta motivada, pero se deja bien claro que el incumplimiento de ese deber impedirá la aportación de dichos informes en el proceso ju-

dicial. Esto es una limitación de los derechos de prueba por parte de la aseguradora, basado en que no fue transparente al no haberlo aportado con la oferta o respuesta motivada, lo que desde luego va a generar cierta controversia.

Otra modificación muy relevante es el hecho de que hasta ahora el lesionado podría ser reconocido por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forense siempre que se dispusiera de una oferta motivada. Ahora, también se va a poder acudir al forense en caso de respuesta motivada, no solo en caso

de oferta motivada. Antes cuando tenías una respuesta motivada no podías acudir al forense y tenías que buscarte un informe pericial privado para poder reclamar.

Finalmente, se ha añadido el artículo 7.6, que antes no existía, para dar un plazo al forense (IML-CF), puesto que se estaba tardando muchísimo y ahora se establece que el lesionado deberá ser reconocido en el plazo de 3 meses. Además, el informe deberá emitirse en un mes desde el reconocimiento.

El negocio de autos está en un proceso de cambio estructural con primas en niveles parecidos a la última década. ¿Este hecho podría tener consecuencias, el sistema indemnizatorio podría verse dañado?

No se verá dañado porque se equilibra en otros aspectos. En mi opinión, primero hay que tener presente que dentro de 20 años no hablaremos del seguro del automóvil, prácticamente. Con los sistemas de inteligencia artificial y los vehículos que ya de por sí tenemos, que frenan solos y te reducen la velocidad en las curvas, más las novedades que irán surgiendo en materia de vehículos de conducción autónoma, la siniestralidad prácticamente desaparecerá o al menos eso es lo

que se espera. Por lo que realmente el ramo del Automóvil dejará de ser tan importante como lo es ahora.

El ramo de RC automovilística descenderá, pero aumentarán otro tipo de ramos, pues la necesidad de asegurar nuestros riesgos permanecerá y se ampliará incluso con otros nuevos que vayan apareciendo.

Con respecto a la posible subida de indemnizaciones a raíz de la modificación del baremo, es cierto que se podría ocasionar un aumento de primas en el ramo de Autos o en su caso un reequilibrio entre primas y coberturas, que por otra parte, no viene mal. Yo soy más partidario de un seguro que me dé más coberturas y un mejor servicio y no de un seguro low cost que cuando vaya a necesitar, por ejemplo, la libre designación de letrado, me haya establecido una limitación que me deje dicha cobertura sin contenido y tengamos los problemas que se están dando con las coberturas de los seguros de Defensa Jurídica. Pues ya hay varias sentencias que han entendido que los límites de 600 o 1.000 euros en estos seguros los desnaturalizan, declarándolos lesivos y nulos, como en la sentencia del Tribunal Supremo de 24 de febrero de 2021.

El seguro hay que cuidarlo, pues no hay que olvidar la importancia que tiene para nuestra sociedad, permitiéndonos asumir riesgos y con ello evolucionar y desarrollarnos. Es por ello una de las figuras jurídicas más importantes, por lo que hay que "cuidarlo" y mejorar su imagen ante la sociedad.

Una última consideración sobre el negocio de Autos. Los últimos datos muestran que el sector tiene ratios combinados cercanos al 100% y un ROE que se reduce. ¿Esta falta de rentabilidad puede afectar de alguna manera a la RC, en el pago de indemnizaciones o con la marcha de empresas del negocio?

Puede haber empresas que se marchen por que no les interese, pero no



hay ningún riesgo puesto que para eso está la DGSFP, para controlar la solvencia de las aseguradoras. Incluso en la propia Directiva se ha establecido la obligación por parte del CCS de responder por la insolvencia de dichas entidades, que sí se está dando con más asiduidad en otros países miembros de la Unión Europea.

No creo que en España estemos en esa situación, sino todo lo contrario. Es verdad que habrá aseguradoras que van a potenciar más otros sectores, como el ramo de Vida, D&O, Ciberriesgos que van a crecer muchísimo. Autos tendrá que reajustar sus primas.

Estamos realmente en una pugna en el sector muy fuerte entre algunas aseguradoras, que están haciendo una lucha de precios y no de calidad. Esto hace que el sector se resienta, en el sentido de que hay gente que no es consciente o no tiene información suficiente para poner en valor, que lo importante en un seguro son las coberturas y el servicio que el mismo da, no tanto como pueda ser el precio.

Situación de la RC

Cambiando de asunto, ¿qué preocupa ahora mismo en relación con la Responsabilidad Civil?

Lo que más preocupa ahora mismo, en el último año, es la Responsabilidad Civil por Ciberriesgos, puesto que han crecido de manera importante los ataques cibernéticos. Cuando consisten en un phishing por el que te quitan 6.000 euros, que es una faena pero no deja de ser una cantidad pequeña, puedes reclamar a la entidad financiera. Pero cuando estamos hablando de que te secuestran unos datos y te hacen un chantaje para que pagues un rescate o bien no recuperas esos datos, realmente estamos ante la nueva fórmula de delincuencia del siglo XXI. Ya no hay navajas, no hay pistolas, hay ciberdelincuentes que te cogen las historias clínicas y empiezan a distribuir los datos personales, con lo que ello representa de sanciones de la AEPD y, por supuesto la RC que lleva aparejado al hecho de que tú hayas perdido esos datos.

En el seguro lo que más preocupa actualmente es eso, y también es importante el seguro de RC General o de Explotación, porque los daños cuando hay una caída, un accidente laboral, una negligencia médica... todos se cuantifican usando de manera orientadora el baremo de tráfico, que solo es obligatorio para los accidentes de circulación, pero al ser el único es el que se usa con carácter orientador para el resto de accidentes. Pero, mientras en el seguro obligatorio de automóviles (SOA) tenemos una cobertura de hasta 70 millones de euros, en el seguro de Explotación o de la RC Patronal, por ejemplo, nos encontramos que muchísimas empresas en España tienen una cobertura exclusivamente de 150.000 euros por víctima, e incluso 90.000 euros. Y esto en el momento en que haya un siniestro medio grave, la indemnización con el baremo -todos queremos que el baremo indemnice mejor, todos queremos que suba- supone una indemnización media por una incapacidad total que puede llegar a 500.000 euros e incluso superar dicha cifra, lo que puede generar un déficit irreversible en la empresa.

Entonces la problemática de la RC no viene solo por la cobertura, sino por-

“ Dentro de 20 años no hablaremos del seguro del automóvil, prácticamente. Con los sistemas de inteligencia artificial y los vehículos que ya de por sí tenemos, más las novedades que irán surgiendo en materia de vehículos de conducción autónoma, la siniestralidad prácticamente desaparecerá o al menos eso es lo que se espera ”

que realmente el baremo ha supuesto una gran mejora para las víctimas de accidentes de circulación, pero a su vez significa una complicación para las empresas, que tienen que mejorar la cobertura de sus seguros. Tenemos que concienciar a las empresas de que el baremo nuevo de 2015, que además se ha incrementado todavía más después del aumento de las bases técnicas actuariales del pasado octubre, ha hecho subir mucho las indemnizaciones con respecto a antes de su entrada en vigor en 2016, lo que nos debería dar lugar a revisar las coberturas de nuestras pólizas de RC y buscar un seguro que como mínimo cubra 500.000 ó 600.000 euros por víctima. Cuestión que dará lugar inevitablemente a un aumento de las primas de los seguros de RC.

Parece que el Covid es un mundo pasado pero, ¿si mañana nos enfrentáramos a una situación similar desde el punto de vista del seguro iría todo mejor?

Algunas compañías han modificado sus pólizas para dejar bien claro que cubren solamente la pérdida de beneficio vinculada al daño material sobre el que tienen cobertura. Antes, algunas lo ponían claro y otras no tanto, en algunas estaba evidente, claro y palmario que esa cobertura de pérdida de beneficios estaba vinculada al daño; en algunas otras, no estaba tan claramente reflejado y algunos han querido entender que se trataba de una cobertura autónoma. En España no es habitual esta cobertura autónoma de la pérdida de beneficio, y las pocas compañías que la tenían han aprovechado para rectificar su condicionado y dejar bien claro que vinculan la misma al daño material cubierto.

Actualmente, hay algunos supuestos de este tipo que han dado lugar a sentencias desestimatorias para el reclamante, la cuales fueron recurridas y están pendientes del correspondiente recurso de casación. Veremos si nuestro Tribunal Supremo entiende que dichas cláusulas que delimitaban el riesgo y lo vinculaban simplemente al daño eran cláusulas que pudieran ser delimitadoras o eran limitativas y deberían haber sido aceptadas expresamente por el asegurado. Yo entiendo que evidentemente eran cláusulas delimitadoras, puesto que ese seguro cubriría determinados daños en un seguro de Multirriesgos con una cobertura complementaria y no eran seguros autónomos, pero sí es verdad que en los grandes riesgos, en algunas pólizas que he podido ver con unas primas muy elevadas, podría entender que se trataba de seguros autónomos que efectivamente estaban cubriendo la pérdida de beneficios por cualquier motivo.

Está claro que los condicionados de las pólizas son muy importantes, de hecho, no hay dos casos iguales, cada uno es diferente. Hay que tener muy presente que si no queremos que se nos reclame por algo que no queremos cubrir, dejémoslo bien claro que no lo queremos cubrir y de esa forma evitaremos cualquier reclamación.

Si estos casos que mencionas que están en el TS tienen un fallo que condena a las aseguradoras, ¿se podría producir una escalada de reclamaciones?

No tiene por qué, pues no todas las pólizas son iguales. Hay algunas pólizas en las que se deja claro que esa

pérdida de beneficios está vinculada al daño y hay otras donde no se deja tan claro. Por lo tanto, una sentencia del Supremo no significa una hecatombe, significa que en ese caso en concreto esa póliza no estaba correctamente redactada o no estaba correctamente definido el riesgo.

Hablemos de la RC de la IA, el metaverso, ¿cómo ves esta situación y la responsabilidad de los futuros siniestros?

Hay una propuesta de reglamento de RC en supuestos de IA del año 2020, pero ha habido una propuesta de Directiva en septiembre de 2022 que habla de adoptar el concepto de defecto de producto. Precisamente la semana pasada daba clase en un máster de Digital Law sobre la RC por la IA y allí expliqué los conceptos que se deben conocer en este ámbito y de lo que se debe entender por producto, así como de las distintas figuras -fabricante, distribuidor, etc- que aparecen en la IA, incluidas aquellos que realizan las actualizaciones de dicha IA. No es tan fácil como en el caso de los productos a los que estamos acostumbrados.

Podríamos usar como base la normativa que hay del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios en materia de defecto de producto, pero tendríamos que adaptarla porque no se trata de un producto normal. En la IA hay una serie de actualizaciones posteriores que hacen complicado apreciar de quién es la responsabilidad y de quién no. En todo caso siempre se va a tender hacia la solidaridad de los distintos intervinientes, si no se puede determinar el verdadero responsable.