



La tramitación de siniestros causados por vehículos destinados a la exportación y ocurridos en el Estado miembro de origen

Siguiendo con lo comunicado por UNESPA el pasado mes de Octubre en su circular 21/2012 y ante las dudas planteadas por diversas compañías aseguradoras, desde OFESAUTO junto con UNESPA queremos aclarar algunas cuestiones al respecto.

La entrada en vigor de la Quinta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles alude a la cuestión de los vehículos exportados (actual Artículo 15 de la [Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles codificada 2009/103/CE](#))

Una de las cuestiones planteadas a este respecto es quién deber ser el responsable de la gestión de un siniestro ocurrido en el Estado miembro de origen (el Estado miembro de exportación) durante los 30 primeros días posteriores a la aceptación de la entrega del vehículo por parte del nuevo propietario.

¿Cuál es el porqué de esta cuestión?



Si el siniestro ocurre en el Estado miembro de destino final o en otro Estado miembro no supone ningún problema práctico, ya que el vehículo no está registrado en el Estado miembro de ocurrencia del siniestro y, por lo tanto, la Oficina Nacional de Seguro tendrá competencia para recibir cualquier reclamación.

Pero si el siniestro ocurre en el Estado miembro de origen, la víctima no puede presentar la reclamación a la Oficina Nacional de Seguro (ya que el vehículo sigue registrado en ese Estado miembro de origen y por lo tanto no está considerado como un vehículo extranjero), ni tampoco puede presentar su reclamación al representante del asegurador (ya que el siniestro no ha ocurrido en otro Estado, sino en el Estado de exportación).

Pues bien después de que el [Consejo de Oficinas Nacionales \(CoB\)](#) informó a la Comisión Europea de este vacío en la legislación europea, la Comisión comunicó al CoB que por el momento no era factible una enmienda legal en la Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles e invitó al CoB a buscar una solución práctica de para poder articular las garantías de las potenciales víctimas, y en ese sentido se planteó el año pasado a los mercados de todos los países miembros la pregunta de si los aseguradores de Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil estaban preparados para ampliar las funciones de sus



representantes incluyendo la gestión de reclamaciones por siniestros causados por vehículos destinados a la exportación en los Estados miembros de origen.

Esta propuesta recibió el amplio apoyo de los aseguradores europeos y, en consecuencia [Insurance Europe](#), junto con el Consejo de Oficinas Nacionales, presentó los resultados a la Comisión Europea. Por su parte, la Comisión expresó su conformidad respecto a la solución práctica presentada y apoyó su implementación.

En consecuencia, todas las compañías aseguradoras deben dotar a sus respectivos representantes en el extranjero (conforme al Artículo 21 de la [Directiva sobre el seguro de vehículo automóviles](#)) con poder suficiente para representar a la compañía aseguradora ante las víctimas de siniestros ocurridos en el Estado miembro de exportación del vehículo si dicho vehículo ha sido exportado a otro Estado miembro y si el siniestro ocurre durante los 30 primeros días después de la aceptación de envío del vehículo por parte del comprador.

Ejemplo practico:

Vehículo comprado para exportación (por ejemplo a España) y asegurado en el país de destino (España). Si ese vehículo tiene un accidente en el país de origen (pongamos por ejemplo Alemania) en los 30 días siguientes a la formalización de la compra, sigue teniendo la misma placa alemana pues no ha sido matriculado aun en España pero sin embargo su estacionamiento ya no está en vigor en Alemania ese periodo. Por eso el representante de la compañía española en Alemania ha de estar facultado para atender el siniestro.

Opinión de OFESAUTO:

Cuando por parte del asegurador se hace la designación como representante de acuerdo con el artículo 21 de la Directiva 2009/103/CE se exige en su punto 5 que tengan poderes “suficientes” para tramitar los siniestros recogidos en el artículo 20.1 del mismo cuerpo legal. Es evidente que las aseguradoras deben otorgar poderes a dicho efecto. Como quiera que esta facultad respecto a los vehículos de exportación se les habrá de apoderar expresamente para esta, salvo que compañía y representante consideren mutuamente que los poderes ya otorgados son lo suficientemente amplios como para acoger esta función.



Como se pueden imaginar, la casuística va a ser mínima si es que llega a existir, dada la limitación temporal y lo raro de estos supuestos. Se trata en definitiva de salvar la falta de estacionamiento y que el siniestro sea atendido por la aseguradora que en la práctica esta cubriendo ese riesgo y cobrando la prima por ello.

No obstante para cualquier cuestión práctica no duden en ponerse en contacto con nosotros a través del correo cartaverde@ofesauto.es



Reflexiones acerca del futuro del formato de la “Carta Verde”

Desde OFESAUTO hemos planteado ya en diversos foros internacionales una reflexión (o mejor dicho una “visión”) sobre cual sería el futuro formato del soporte de la “Carta Verde”.

Como saben todos Uds. actualmente lo que se denomina coloquialmente “Carta Verde” es el Certificado Internacional que acredita la existencia de Seguro de Responsabilidad Civil de Circulación. Este documento es requerido para circular por [determinados países](#).

Actualmente este Certificado es un documento en papel de color verde [con un contenido y unas medidas estandarizadas](#).

La reflexión que nos hacemos es la siguiente: en el siglo XXI ¿debe ser un documento plasmado en un papel de color verde la prueba válida que acredita el aseguramiento de un vehículo?

Se pueden imaginar que el hecho de depender actualmente de un “papel” para demostrar un aseguramiento válido da lugar a verdaderos fraudes: falsificar y/o manipular una Carta Verde es relativamente sencillo. Incluso partir de cero y crear una Carta Verde “de la nada” es bastante sencillo de realizar.

Por otra parte además de la importante cuestión del fraude, hay otras cuestiones a tener en cuenta:



- La comodidad de los usuarios (todos nosotros) en no tener que depender de una “maraña” de papeles en nuestra moto, coche, etc., a la hora viajar a esos países.
- El coste (tiempo y dinero) que le supone a las compañías aseguradoras tener que imprimir/enviar/controlar la emisión de dichos documentos: no solo directamente sino a través de sus mediadores, etc.
- La labor de las autoridades policiales y de tráfico a la hora de obtener certeza sobre el aseguramiento (o no aseguramiento) de una forma válida y real.

Además la propia evolución tecnológica de la sociedad hace que cada vez mas se reduzca la utilización del papel como soporte en todos los ámbitos de nuestra vida diaria: relaciones con la administración, compras, billetes de medios de transporte, incluso formas de pago, etc.

Ante todas estas consideraciones ¿cuál es la visión que desde OFESAUTO tenemos sobre este asunto?



Seria muy fácil pensar en posibilidades reales actualmente el mundo occidental, como por ejemplo la utilización de tarjetas magnetizadas, chips, documentaciones encriptadas, etc. Pero debemos ser realistas y mucho más en este caso ya que pensemos que en muchos de los países donde actualmente el documento “Carta Verde” es requerido para circular, el grado de avance tecnológico de esas sociedades, mercados aseguradores, autoridades aduaneras, policías, etc., no es equiparable al de nuestra Europa Occidental. Esto es un hecho.

Por tanto dejando de un lado posibles soluciones tecnológicamente viables en una concreta sociedad, pensemos en soluciones asumibles por todos los países, desde Túnez hasta Suecia, desde Irán hasta Alemania.

Un ejemplo real que hemos expuesto en diferentes foros y que parece muy ilustrativo y equiparable es el de la industria aérea comercial.

Todos hemos accedido a un avión hace unos cuantos años (no tantos) con nuestra tarjeta de embarque rectangular “cartulina”, que acreditaba nuestro billete de viaje para ese vuelo (por cierto al principio esas tarjetas de embarque venían en colores, luego ya no...)



Boletín de Noticias

4º Trimestre 2012

Posteriormente en un paso adelante más, las tarjetas de embarque ya no nos llegaban en el formato “cartulina”: las conseguíamos en un archivo pdf que nos llegaba a nuestro buzón de correo electrónico, la imprimíamos (formato folio “estándar” A4) y para adentro.

Ahora ya ni eso: nos descargamos en nuestro teléfono móvil un código, una “imagen”, que al ponerla en la pantalla de nuestro teléfono móvil y pasarlo por un scanner hace que podamos acceder directamente, tanto a avión como AVE por poner un ejemplo.

Evidentemente, volvemos a insistir, en la industria aseguradora deberíamos ir “pasito a pasito” y no “nublarnos” con soluciones que son prácticamente imposibles de llevar a la práctica en determinados mercados de determinados países.

Vamos por partes: seguro que mas de uno ha pensado ya *“bueno pero esto tiene fácil solución: enviemos la Carta Verde en pdf a los asegurados para que cada uno la imprima o no a conveniencia en función de si va a viajar a un país donde la necesite o no”*.

Muy bien. ¿Alguien piensa que vamos a estar imprimiendo un documento en un papel de un específico color verde? La respuesta es clara: NO

Por tanto sigue teniendo que ser la compañía quien nos haga entrega del documento verde en cuestión.

De ahí surge la primera reflexión: **¿debe ser el color “verde” el indicador de que estamos ante un Certificado de Seguro valido?** Desde luego no parece que actualmente en el siglo XXI este sea un argumento de consistencia. No debería importar el color del papel sino lo que en él se contiene y lo que realmente debe ser: si hay aseguramiento válido a una fecha y con qué compañía.

Y esta respuesta creemos es perfectamente valida y entendible en todos los países.

Esto es el principio de todo: si consideramos que el color no es el indicador válido que demuestra el aseguramiento en un documento, entonces podemos pensar que la compañía aseguradora en cuestión no necesita imprimir en verde.

Y a partir de ahí vendrían el resto de acontecimientos de una forma natural: los asegurados ya SI podríamos recibir la Carta Verde en formato pdf e imprimir en un papel “blanco normal” el documento para poder circular.

Pero vamos más allá y una vez que hemos roto la barrera del color, vamos a analizar el contenido de lo que se plasma en el documento: sin ánimo de cambiar/añadir/quitar una sola coma al contenido actual del documento, es perfectamente posible incluir un código



Boletín de Noticias

4º Trimestre 2012

bidimensional (QR) al documento (un código QR seguramente sabrán Uds. lo que es, lo han visto en revistas, paneles informativos, y sino [aquí lo tienen perfectamente explicado](#)).



Como en el caso de las tarjetas de embarque, este código puede conectar con la base de datos de la compañía aseguradora en cuestión. Y *voilà*, tenemos ya la información veraz sobre el seguro en cuestión, datos del vehículo, etc. (todo lo que queramos asociar al código)

¿Y porque un código QR? Actualmente es uno de los sistemas mas aceptados mundialmente. ¿Por qué? Porque no necesita un dispositivo/lector específico para poder leerlo: es capaz de leerse con un Smartphone con conexión a internet.

Dirán Uds. *“vale pero no en todos los países del sistema Carta Verde todo el mundo tiene un Smartphone con conexión a internet”*

Y les respondemos: *“[todavía, pero lo tendrán](#)”*

En definitiva, lo que este artículo propone en primer lugar es abrir la mente y pensar hacia adelante, y en segundo lugar plantear una posibilidad real de ir paso a paso en el tiempo:

1º: eliminar la dependencia del color

2º: posibilidad de que el documento sea impreso por el asegurado y poder circular válidamente con él.

3º: inclusión de código bidimensional u otro tipo de mecanismo con el cual se pueda acreditar la existencia de un aseguramiento en cualquier país)

4º: ultima fase: que no sea necesario disponer del papel impreso: basta disponer de un código en el teléfono móvil.

Desde OFESAUTO vamos a seguir haciendo ver al sector asegurador, al Consejo de Oficinas Naciones y en definitiva a los consumidores que podemos empezar ahora a poner las bases de lo que, queramos o no, va a ser el futuro que está a la vuelta de la esquina.



OFESAUTO les desea

**FELIZ NAVIDAD y un
próspero año 2013**

OFESAUTO
Diciembre 2012