

InDret

*Daños sufridos por nacional español o residente
en España en accidente de circulación causado
por un vehículo extranjero*

L. Fernando Reglero Campos
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de Castilla-La Mancha

Working Paper n^o: 148
Barcelona, julio de 2003
www.indret.com

Sumario

Abreviaturas utilizadas.

1. Introducción.

2. Daños sufridos por ciudadano español (o residente en España) en accidente acaecido en España causado por un vehículo extranjero.

2.1. Consideraciones generales.

2.2. El vehículo causante del accidente está matriculado en un País perteneciente al sistema del Convenio-Tipo *Interbureaux* (CTIB) o de Carta Verde.

2.2.1. Estados miembros del CTIB.

2.2.2. Régimen de funcionamiento.

2.2.3. El Convenio-Tipo *Interbureaux* (CTIB) o sistema de Carta Verde.

2.2.4. La tramitación mediante corresponsalías.

2.3. El vehículo causante del accidente está matriculado en un país perteneciente al Espacio Económico Europeo (EEE), o en uno de los firmantes del Convenio Multilateral de Garantía (CMG).

2.4. El vehículo causante del accidente se encuentra matriculado en un país no perteneciente ni al sistema CTIB ni al CMG.

3. Daños sufridos por residente español en accidente de circulación ocurrido en un país miembro del Convenio Multilateral de Garantía distinto de España.

3.1. Consideraciones generales. El sistema de la Cuarta Directiva.

3.2. El representante para la tramitación y liquidación de siniestros (RTLS)

3.3. El organismo de indemnización.

Abreviaturas utilizadas:

CIS:	Certificado internacional de seguro.
CMG:	Convenio Multilateral de Garantía
CTIB:	Convenio-Tipo <i>Interbureaux</i>
EEE:	Espacio Económico Europeo
LCS:	Ley de Contrato de Seguro
LRCSVM:	Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor
OFESAUTO:	Oficina Española de Aseguradores de Automóviles
Regl. RCSCVM:	Reglamento de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor
RTLS:	Representante para la tramitación y liquidación de siniestros.

1. Introducción

Las últimas iniciativas legislativas de la Unión Europea en materia de seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos de motor están dirigidas a la protección de la llamada "víctima transeúnte"; es decir, aquella que sufre daños como consecuencia de un accidente de circulación acaecido en un país distinto del de su residencia. Tal es el propósito que se persigue con la última Directiva sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la citada modalidad asegurativa (Directiva 2000/26/CE, de 16 mayo 2000 [Cuarta Directiva]), cuyas directrices han sido incorporadas al ordenamiento español por la Ley 44/2002, de 22 de noviembre, de Medidas de Reforma del Sistema Financiero.

Las tres anteriores Directivas sobre esta misma materia (Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 abril 1972 [Primera Directiva]; Directiva 84/5/CEE, de 30 diciembre 1983 [Segunda Directiva]; Directiva 90/232/CEE, de 14 mayo 1990 [Tercera Directiva]) estaban pensando sobre todo en la protección de las víctimas de accidentes ocurridos en su país de residencia. La Comisión Europea se mostró receptiva a las numerosas quejas recibidas sobre la difícil situación de los perjudicados por un accidente acaecido en un país que no es el de su residencia, y si bien se intentó una solución con la Directiva 90/618/CEE, de 8 de noviembre, sobre libre prestación de servicios relativos al seguro directo distinto del seguro de vida, por la que se trató de asimilar a estos casos aquellos otros en los que dándose las mismas circunstancias anteriores, el vehículo causante del accidente estaba asegurado en otro Estado miembro (art. 6, por el que se incorpora el vigente art. 12.bis a la Directiva 88/357/CEE, de 22 junio 1988), así como mediante un Acuerdo entre las Oficinas Nacionales de los Estados miembros (Convenio entre *Bureaux* sobre Protección de visitantes, adoptado por el Consejo de *Bureaux* el 26 de mayo de 1994), lo cierto es que el sistema era insuficiente para proporcionar una adecuada protección a este tipo de víctimas. No hay que insistir en que para ellas la reclamación de daños es mucho más complicada y tropieza con mayores dificultades si tiene que hacerla en un país distinto al de su residencia que en el suyo propio (puede verse un buen ejemplo de estas dificultades en la STC 298/2000, de 11 diciembre 2000).

El propósito del presente trabajo, elaborado al hilo de las últimas reformas legislativas sobre la materia que constituye su objeto, llevada a cabo por la citada Ley 44/2002, es el de exponer de la forma más breve y sintética posible las posibilidades de actuación de que dispone un ciudadano español (y, en general, un residente en nuestro país) cuando sufre daños como consecuencia de un accidente en el que interviene un elemento de extranjería. Más concretamente, cuando el accidente acaece bien en territorio español, bien en territorio de otro país, portando el vehículo causante una matrícula extranjera. De lo que aquí trataré es de señalar qué entidad aseguradora o asimilada (o, en su caso, ente u organismo público) responde directamente frente a la víctima, con independencia de la responsabilidad del conductor o propietario del vehículo en los casos apuntados. No aludiré por tanto a las cuestiones relativas a la Ley aplicable, ni a la competencia judicial internacional.

A los efectos señalados, es necesario distinguir entre las siguientes hipótesis:

- Accidente ocurrido en España, causado por vehículo que porta una matrícula extranjera.
- Accidente ocurrido en otro país, causado por vehículo que porta una matrícula de ese mismo país, o de otro que no sea España.

2. Daños sufridos por ciudadano español (o residente en España) en accidente acaecido en España causado por un vehículo extranjero

2.1. Consideraciones generales

En este caso el primer dato relevante es el relativo al país de matriculación del vehículo (o, en términos más amplios, el de su estacionamiento habitual [sobre este concepto, *v.* el art. 1.4 de la Directiva 72/166/CEE, de 24 abril 1972 [Primera Directiva]). A tales efectos, ha de distinguirse entre tres grupos de países:

- (i) Países pertenecientes al sistema del *Convenio-Tipo Interbureaux* (CTIB), más comúnmente conocido como de Carta Verde.
- (ii) Países pertenecientes al Espacio Económico Europeo (EEE), así como los firmantes del *Convenio Multilateral de Garantía* (CMG), al que luego me referiré.
- (iii) Países no pertenecientes a ninguno de los grupos anteriores.

2.2. El vehículo causante del accidente está matriculado en un País perteneciente al sistema del Convenio-Tipo Interbureaux (CTIB) o de Carta Verde.

2.2.1. Estados miembros del CTIB.

Este sistema se sustenta sobre la base de las llamadas Oficinas Nacionales de Seguros (*Bureaux*) de cada uno de los países miembros del mismo. En un principio, el sistema de la Carta Verde estaba pensada exclusivamente para el territorio europeo. Sin embargo, su ámbito territorial se ha extendido hacia otros países ajenos al continente, si bien pertenecientes a la cuenca mediterránea o cercanos a ella. En la actualidad, el sistema del *Convenio-Tipo Interbureaux* está constituido por los siguientes Estados:

1. Los integrantes del sistema del Convenio Multilateral de Garantía. Es decir:

- a) Los 15 Estados integrantes de la UE: Alemania, Francia, Holanda, Suecia, Austria, Dinamarca, España, Gran Bretaña, Italia, Portugal, Bélgica, Grecia, Irlanda, Luxemburgo y Finlandia.

b) Los 3 Estados del EEE (distintos a los anteriores) creado por el Tratado de Maastrich: Noruega, Islandia y Suiza.

c) Otros Estados europeos del área de influencia de la UE y del EEE: República Checa, República Eslovaca, Hungría, Eslovenia, Croacia y Chipre.

2. Otros Estados: Albania, Andorra, Bosnia-Herzegovina, Bulgaria, Estonia, Fyrom (Macedonia), Irak (suspendida por la ONU), Irán, Israel, Letonia, Malta, Marruecos, Moldavia, Polonia, Rumania, Túnez, Turquía, Yugoslavia (suspendida por Resolución ONU 777 y que integra Serbia y Montenegro) y Ucrania.

La Asamblea del Consejo de 1997 ha acordado incorporar como miembros transitorios a las Repúblicas de Ucrania y de Moldavia.

En un futuro se prevé la ampliación del sistema por toda la cuenca mediterránea incluyendo Argelia, la República Árabe, Libia, Egipto, Líbano y Siria.

2.2.2. Régimen de funcionamiento

El sistema Carta Verde tiene su origen en la Resolución núm. 5 (*E/ECE/TRANS 145*) del Subcomité de Transportes por Carretera de la Comisión Económica para Europa de la ONU (con sede en Ginebra), de enero de 1949. A la sazón, el tráfico automovilístico entre los diferentes países europeos se encontraba gravemente dificultado por el hecho de que si se deseaba visitar otro Estado con un vehículo de motor, su conductor o propietario debía suscribir un seguro obligatorio de RC en una entidad aseguradora de dicho Estado, que cubriera la r.c. por los daños que pudiera ocasionar de acuerdo con la legislación del país visitado. El propósito de la Resolución señalada era instituir un sistema que facilitara el tráfico entre los países europeos mediante la cobertura de la RC de los automóviles en otros países, sin necesidad de concertar un seguro con una entidad aseguradora del país visitado. El sistema de la Resolución se sustentaba sobre tres pilares fundamentales:

(i) La implantación de una *Ley de Seguro Obligatorio de Automóviles* en cada país miembro del mismo.

(ii) La constitución de una Oficina Nacional (*Bureau*) en cada uno de ellos, con las funciones que luego veremos.

(iii) Un *documento uniforme*, que recibió el nombre de Certificado Internacional de Seguro Obligatorio de Automóviles (CIS), pero que por su color, es más conocido como *Carta Verde*.

Para el correcto funcionamiento del sistema, las diferentes Oficinas debían celebrar Convenios entre sí, por los que cada una de ellas se comprometiera en el desempeño de ciertas funciones. La fundamental era la tramitación y liquidación de los siniestros acaecidos en el territorio de la Oficina respectiva, causados por un vehículo matriculado (y asegurado) en el de otro Estado miembro del sistema. A tal efecto, las Oficinas ya creadas se reunieron en Londres en 1949, constituyendo el llamado *Council of Bureaux*, y pocos años después, en 1953, firmaron un *Convenio Uniforme*, que se conoce también con el nombre de *Convenio Tipo Inter-Bureaux* (CTIB), que supuso el inicio de la operatividad del sistema de Carta Verde. No se trata de un Convenio único, suscrito por todas las partes, sino de un Convenio tipo, suscrito de forma bilateral por todas las Oficinas de Seguros.

En nuestro país estas funciones fueron asignadas a la Oficina Española de Aseguradores de Automóviles (OFESAUTO), por Orden de 26 de mayo de 1965, derogada y sustituida por la vigente Orden de 25 septiembre 1987.

2.2.3. El Convenio-Tipo Interbureaux (CTIB) o sistema de Carta Verde.

El texto vigente del *Convenio Tipo Inter-Bureaux* proviene de la Asamblea General del *Council of Bureaux*, celebrada en octubre de 1989 (aplicable a partir de enero de 1991), modificado posteriormente por la Asamblea General de 1996; una modificación que afectó sobre todo al *art. 9 c)*, que contempla la llamada Cláusula Opcional.

En virtud de este Convenio, el *Bureau* de cada país autoriza a sus entidades aseguradoras asociadas a expedir y entregar a sus asegurados por una póliza de RC de automóviles que lo soliciten una Carta Verde (art. 4). La Carta Verde es complementaria de ese seguro, y sirve para extender territorialmente su cobertura, si bien con dos particularidades fundamentales:

- a) Que una vez emitida, goza de plena autonomía, en el sentido de que su vigencia no depende de la de la póliza de la que trae causa. El periodo para el que se expidió finaliza en la fecha prevista en el documento, aunque antes se extinga la póliza base, por la causa que fuere.
- b) La cobertura de la Carta Verde no se corresponde con la del país de la Oficina emisora, sino que cubre la RC del conductor según la legislación del seguro obligatorio vigente en el país que se visita, incluyendo los límites cuantitativos de cobertura.

La Oficina Nacional sólo presta cobertura dentro de los límites del seguro obligatorio según la legislación del país en que acaeció el accidente, no más allá, con mayor motivo cuando se acredita que el vehículo matriculado en otro país carecía de una cobertura suplementaria de RC. Si bien dentro de ésta, y para el caso español, cubre todos los daños cubiertos por dicha legislación, incluyendo el lucro cesante por paralización del vehículo, siempre, naturalmente, que quede debidamente acreditado [**SAP Pontevedra - secc. 4ª-, de 12 marzo 2001** -Jur 142617-].

A tales límites se exceptúa el caso en el que existan garantías superiores confirmadas por el asegurador del vehículo (normalmente en virtud de un seguro complementario de carácter facultativo que cubra la responsabilidad civil del asegurado o del conductor de forma cuantitativamente ilimitada), o bien en virtud de otro mecanismo. Así, por ejemplo, en los Estados miembros de la UE el seguro obligatorio deberá cubrir por una cuantía correspondiente a la de los límites cuantitativos señalados en el país en que acaeció el siniestro, o por los del Estado de estacionamiento habitual del vehículo causante, si fueran superiores (art. 1.4 Directiva 90/232/CEE; art. 4.3 LRCSCVM).

En su virtud, todo automóvil matriculado en un Estado miembro del sistema del CTIB (Carta Verde) que acceda al territorio español (y en general, de un país distinto del de su matriculación) debe estar provisto de un certificado internacional de seguro (CIS) o Carta Verde que cubra la responsabilidad civil de su conductor o propietario en los términos fijados por el ordenamiento del país visitado. Con excepción, como veremos, de los países miembros del sistema CMG, sujetos a un régimen particular (*infra* aptdo. 2.4).

Así lo exige nuestro Ordenamiento en el art. 16.3 del Reglamento sobre la responsabilidad civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por el RD 7/2001, de 12 enero (Regl. RCSCVM), a cuyo tenor «Los vehículos con estacionamiento habitual en Estados no pertenecientes al espacio económico europeo que no estuvieran adheridos al Convenio multilateral de garantía, para poder circular por territorio español, deberán estar asegurados por el sistema de certificado internacional de seguro o por el seguro en frontera, que habrán de contener, al menos, las condiciones y límites a que hace referencia el artículo 18 de este Reglamento».

En cuanto al *funcionamiento* del sistema CTIB, cada *Bureau* (en su función de Oficina emisora) debe facilitar los certificados internacionales a sus miembros (las entidades aseguradoras agrupadas en el *Bureau*) que los expedirán a los asegurados que lo hayan solicitado. En el momento en que sobrevenga un siniestro en el país visitado causado por un vehículo matriculado en otro país del sistema, el *Bureau* del lugar del siniestro (*Bureau* tramitador), una vez comprobada la existencia del CIS del vehículo causante y las circunstancias del accidente, habrá de aceptar la tramitación del siniestro y el proceso legal que puede conducir al pago de los daños producidos a consecuencia de aquél, y tramitará y liquidará la reclamación y la indemnización al perjudicado como si la póliza de seguro hubiese sido emitido por el propio *Bureau* tramitador, siempre que en el momento del accidente el conductor se halle en posesión de la correspondiente Carta Verde.

De este modo, si un vehículo matriculado en un Estado miembro del sistema CTIB distinto de España se ve implicado en un accidente de circulación en territorio español, la Oficina española (OFESAUTO) habrá de hacerse cargo, en principio, de la tramitación y liquidación del siniestro; fundamentalmente de la indemnización de daños a la persona o personas perjudicadas.

OFESAUTO asumirá las funciones de *Bureau* Tramitador, «por cuenta de la Oficina Nacional del Estado de que se trate, por razón de los accidentes ocurridos en nuestro país en los que intervenga un vehículo extranjero que estuviera asegurado mediante carta verde emitida por otra oficina

nacional o por un seguro en frontera en vigor» [art. 13.2 Regl. RCSCVM y art. 1.c) O. 25 septiembre 1987].

Se ha planteado la cuestión de si OFESAUTO asume esta obligación incluso en caso de que el vehículo causante del accidente hubiera sido robado. Bajo la vigencia del RDLeg. 1301/1986, quien debía responder en estos casos era el Consorcio de Compensación de Seguros (CCS), ya que su art. 8º.1.b) no hacía referencia alguna al Estado de estacionamiento habitual en España del vehículo sustraído. Por esta razón el CCS fue condenado al pago de la indemnización por los daños causados por un vehículo extranjero robado por la **SAP de Granada -secc. 4ª-, de 16 septiembre 1997** (AC 1814). En la actualidad, el CCS sólo responde por los daños ocasionados por un vehículo robado cuando éste tenga su estacionamiento habitual en España [art. 8.1.c) LRCSCVM]. En consecuencia, quien debe responder en el caso de que tal vehículo tenga su estacionamiento habitual en otro país es OFESAUTO, pues nada hay en los Convenios ni en las normas internas que excluyan su intervención como *Bureau* Tramitador en estos casos. Naturalmente, siempre que concurran los presupuestos establecidos por el CTIB o, en su caso, el CMG.

En el desempeño de sus funciones, y en virtud del papel que se les asigna, OFESAUTO se encuentra *pasivamente legitimada* para el ejercicio de las acciones por los perjudicados por un accidente de circulación, en términos análogos a los de una entidad aseguradora, aunque no lo sea. Le es, pues, aplicable la acción directa (arts. 6º.2 LRCSCVM y 76 LCS) y el régimen de los intereses moratorios de los arts. 20 LCS y disp. adic. única LRCSCVM (**SS.AA.PP. Tarragona, de 31 marzo 1998, Zaragoza -secc. 4ª- de 23 febrero 1998** [AC 3451]) (*vid.* también la **SAP Baleares (secc. 5ª), de 24 enero 2002** (AC 220) (FD 8º), si bien no consideró aplicable los específicos intereses de este ámbito por haber ocurrido el siniestro con anterioridad a la entrada en vigor de la LO 3/1989, aplicando los del art. 1108 CC, y contra ella puede emitirse el auto ejecutivo del art. 10 LRCSCVM (**SAP Málaga -secc. 6ª-, de 29 septiembre 1998; SAP Baleares (secc. 5ª), de 24 enero 2002** (AC 220)).

Una vez satisfecha la indemnización, OFESAUTO podrá dirigirse al asegurador del vehículo causante de los daños para exigirle la restitución de la cantidad satisfecha por tal concepto. Si éste se negare a ello, o incurriera en prácticas dilatorias, será la Oficina emisor del certificado internacional (*Bureau* pagador), o aquél de sus miembros donde se halle asegurado el responsable del accidente, el que haya de reintegrar a OFESAUTO las cantidades pagadas, más los gastos en que hubiera incurrido como consecuencia de la tramitación del siniestro.

Pero si el vehículo extranjero no está provisto de la correspondiente Carta Verde en vigor (o si ésta no ha sido emitida para el que ocasionó el accidente), los daños que dicho vehículo cause en otro país no están cubiertos por OFESAUTO (*v.* la **SAP Vizcaya -secc. 2ª- de 29 noviembre 2000** [Jur 77866]). El perjudicado puede estar o no cubierto por otro mecanismo de garantía, según las circunstancias del caso (en ocasiones por el del Fondo de Garantía correspondiente), pero no por el sistema Carta Verde.

En estos casos la legislación española no prevé un mecanismo específico de protección de quienes sufran un daño con ocasión de un accidente ocasionado por un vehículo que circula en estas circunstancias. En estos casos, la responsabilidad escapa del ámbito del seguro. No obstante, como

quiera que las autoridades aduaneras españolas son las que tienen competencia para ejercer el control de aseguramiento de tales vehículos, e impedir su entrada en España sin estar en posesión de una carta verde válida y en vigor (art. 2º.2, último párr. LRCSCVM), deben considerarse responsables de los daños causados por tales vehículos en nuestro territorio (*v. SAP Vitoria, de 28 noviembre 1995*).

La prueba de la existencia de este Certificado corresponde al conductor del vehículo extranjero o, en su caso, al perjudicado. Parece claro que no cabe imponerla a OFESAUTO, por tratarse de una prueba negativa.

Por ello, sólo bajo consideraciones de equidad puede concebirse el fallo de la **SAP de Málaga (secc. 6ª), de 24 abril 2000** (AC 1101), que condenó a OFESAUTO al pago de la indemnización por los daños causados por un vehículo marroquí asegurado en su país, pero que no acreditó la existencia de la Carta Verde. Unas consideraciones que, como resulta evidente, no encuentran apoyo en el art. 3.2 CC.

2.2.4. La tramitación mediante corresponsalías

Pero el sistema de tramitación de siniestros por los *Bureaux* no impide el juego de otros mecanismos de tramitación más directa. Así ocurre singularmente en los casos en los que el asegurador del vehículo designa un mandatario o representante en otro u otros países que se ocupen de la tramitación y liquidación de los siniestros causados por un vehículo asegurado por él en el país en el que opera la entidad mandataria.

Se trata del llamado procedimiento de *corresponsalías*, contemplado y autorizado por la Recomendación núm. 5, Texto consolidado de 1983, en el párr. 1º de su art. 1.5, según el cual «En tanto la Ley lo permita, los *Bureaux* dispondrán lo necesario para permitir a un asegurador autorizado para llevar a cabo sus actividades en el país donde ocurrió el accidente tramitar las reclamaciones contra sus propios asegurados».

Este sistema se recoge en el art. 9 del CTIB y en el art. 4 del CMG, por el que en el caso de que un miembro del *Bureau* Pagador que tenga una *Delegación* o *Filial* establecida y autorizada en el país del *Bureau* Tramitador, puede solicitar a éste que sea esa Delegación o Filial la que lleve a cabo la tramitación y liquidación de los siniestros causados en ese país por un asegurado en la entidad aseguradora a la que representa [art. 9.a) CTIB y art. 4.a) y b) CMG]. La aceptación de esta solicitud es voluntaria.

También puede el *Bureau* Pagador, en nombre de uno de sus miembros, solicitar al *Bureau* Tramitador que abandone la gestión y liquidación de las reclamaciones a favor de un miembro del *Bureau* Tramitador, designado por el asegurador miembro del primero. La aceptación de tal solicitud por este último es también voluntaria [art. 9.b) CTIB y art. 4.b).1 CMG]. El mismo mecanismo se prevé para el caso de que el asegurador miembro del *Bureau* Pagador desee que la tramitación del siniestro se lleve a cabo por una organización especializada que opere en el país del *Bureau*

Tramitador [art. 9.c) CTIB y art. 4.a).i CMG]. La diferencia de este caso con el anterior, es que aquí el *Bureau* Tramitador debe aceptar la solicitud [art. 9.d) CTIB].

Esta facultad de delegación se recogió para la Oficina Española en el art. 5 de la Orden de 25 septiembre 1987, y también posteriormente en el art. 13.3 del vigente Regl. RCSCVM.

En todos estos casos, el Miembro del *Bureau* Pagador ha de comprometerse ante el *Bureau* Tramitador a que su Delegación, Filial o Corresponsal designado, liquidará las reclamaciones cumpliendo totalmente con las previsiones de la Ley de seguro obligatorio de RC de automóviles vigente en el país del *Bureau* Tramitador, siendo garante del cumplimiento de tal compromiso el *Bureau* Pagador [art. 9.f).i CTIB y art. 4.c).i CMG]. En términos análogos se recoge esta previsión para el Derecho español en el art. 13.3, párr. 2º y 3º del Regl. RCSCVM.

Pero la presencia de un corresponsal en la tramitación y liquidación de siniestros no supone una dejación de las funciones y competencias del *Bureau* tramitador. Éste las sigue conservando, pudiendo reclamar en cualquier momento al corresponsal el traspaso de la tramitación del siniestro [art. 9.f).ii CTIB, y art. 4.c).ii CMG]. Además, el corresponsal está obligado a seguir sus instrucciones, respondiendo frente a él por la tramitación del siniestro, [art. 9.e).iii, párr. 3º CTIB, y art. 4.II, párr. 4º CMG].

Esto implica también que, aun delegando sus funciones, el *Bureau* Tramitador sigue estando obligado y es responsable frente al perjudicado; una responsabilidad que sólo queda extinguida, en el caso concreto, en el momento en el que se cumple o agota su objeto, es decir, en el momento en el que las víctimas de un accidente han sido indemnizadas. En definitiva, la delegación de las funciones de tramitación y liquidación de siniestros no implica la de la responsabilidad del *Bureau* Tramitador frente al perjudicado.

Así lo ha confirmado la mayor parte de las Audiencias: **SS.AA.PP. de Jaén, 21 noviembre 1995 (AC 2211), Málaga (secc. 6ª), 30 junio 1997 (AC 292), Segovia, 2 junio 1995, 12 y 28 febrero 1998 (AC 4098 y 4105)**. En estas sentencias se mantiene la legitimación pasiva de OFESAUTO en los casos examinados, puesto que la delegación a que se refiere el art. 5 de la Orden de 25 septiembre 1987 lo es -se dice en ellas - dentro de los límites y condiciones señalados en el art. 1721 del CC. Lo que sucede es que este precepto funciona frente al mandante, pero no frente al perjudicado, que es ajeno a la relación de mandato.

No obstante, no han faltado sentencias que han declarado que desde el momento en que existe delegación, OFESAUTO pierde su condición de legitimado pasivamente en su condición de *Bureau* tramitador. Así, la **SAP Alicante -secc. 7ª-, de 11 enero 2001 (AC 2001, 207)**, según la cual,

«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» .

Por último, la **SAP Sta. Cruz de Tenerife -secc. 1ª-, de 15 abril 2000 (AC 1521)** no se pronunció expresamente sobre la cuestión, por considerar no acreditada la delegación.

2.3. El vehículo causante del accidente se encuentra matriculado en un País perteneciente al Espacio Económico Europeo (EEE), o en uno de los firmantes del Convenio Multilateral de Garantía (CMG)

Cuando el vehículo causante del accidente se encuentra matriculado en un País perteneciente al Espacio Económico Europeo (EEE), o en uno de los firmantes del *Convenio Multilateral de Garantía (CMG)*, se amplía sensiblemente el mecanismo de protección de las víctimas. Este particular mecanismo tiene su razón de ser en la política de la UE dirigida a la progresiva supresión de las fronteras interiores entre los países miembros de la Unión. No obstante, ha de señalarse desde ahora que no sólo forman parte de este sistema estos países, sino también los 3 Estados del EEE (distintos a los anteriores) creado por el Tratado de Maastrich; es decir, Suecia, Islandia y Suiza, así como otros Estados europeos del área de influencia de la UE y del EEE: la República Checa, la República Eslovaca, Hungría, Eslovenia, Croacia y Chipre, y que tienen aceptadas y adaptadas en sus ordenamientos las cuatro Directivas comunitarias sobre esta materia.

La CEE utilizó el sistema CMG (En su origen denominado Convenio Complementario entre Oficinas Nacionales) como mecanismo para alcanzar el propósito que se perseguía con la Primera Directiva europea sobre seguro obligatorio de automóviles (Directiva 72/166/CEE, de 24 abril 1972), como era facilitar el tráfico de vehículos entre los diferentes países miembros, para lo cual se hacía necesario suprimir el control fronterizo de la Carta Verde. Para ello era insuficiente el sistema CTIB, que implicaba el control en frontera del certificado internacional de seguro, control que, como digo, era precisamente lo que quería suprimir con la Primera Directiva. A tal propósi-

to, esta Directiva exigió la ampliación de la cobertura territorial del seguro obligatorio de RC, de manera que cubriera los daños ocasionados por el vehículo asegurado en el territorio de todos los Estados miembros. De esta forma no era necesario comprobar que el vehículo que traspasaba las fronteras de otro Estado miembro estuviera cubierto por una Carta Verde.

Esta medida exigía una modificación sustancial de las relaciones entre los respectivos *Bureaux*, y, en consecuencia, un nuevo Acuerdo entre ellas, que se plasmó en el denominado «Convenio Complementario entre *Bureaux* Nacionales», de 12 diciembre 1973 (figura publicado como Anexo a la Segunda Decisión de la Comisión: DOCE núm. L 87/14, de 30.3.1974.), y que fue también suscrito otros países no miembros de la CEE, y al que se adhirieron posteriormente otros nuevos.

La previsión fundamental de este Convenio, que le diferenciaba sustancialmente del CTIB, es que cuando un vehículo que tenga su estacionamiento habitual en un territorio de los países signatarios del Convenio circule por el de otro de estos países del sistema CMG, y esté sometido dentro del mismo al seguro obligatorio de la responsabilidad civil, vigente en dicho territorio, "el propietario, el usuario y/o el conductor serán considerados como asegurados en el sentido de Convenio-tipo entre las oficinas, y como titulares de un certificado de seguro en vigor expedido por la oficina correspondiente al territorio en el que el vehículo tenga su estacionamiento habitual, *aunque no sean efectivamente titulares de un certificado válido de tal tipo*" (art. 2º a). A diferencia de lo que ocurre en el sistema de Carta Verde, que exige la existencia del CIS para que se ponga en funcionamiento el sistema.

De esta forma, y aquí reside el verdadero *alma mater* del CMG, cada Oficina Nacional se hace directamente responsable de las indemnizaciones que han de ser satisfechas a los perjudicados de un eventual siniestro ocasionado por un vehículo habitualmente estacionado en el territorio del país en que aquella opera, tanto si dicho vehículo dispone de un certificado de seguro válido y en vigor como si no. *Se deroga con ello la exigencia de la posesión efectiva de tal certificado contenida en los Convenios tipos interbureaux*, tal como viene a señalaba el art. 3 del Convenio Complementario, recogido en los apartados d) y e) del art. 1º del CMG, a cuyo tenor

«d) Cuando un vehículo cuyo estacionamiento habitual esté situado en alguno de los territorios mencionados en el artículo 9 entre en otro de los territorios mencionados en ese mismo artículo y esté sujeto a las disposiciones sobre el seguro obligatorio de responsabilidad civil vigentes en este último territorio, se considerará que el propietario, tenedor, usuario y/o conductor están asegurados, independientemente de que sean o no titulares de un contrato válido de seguro.

e) En consonancia con lo que antecede, las Oficinas de tramitación, con arreglo a sus disposiciones legales nacionales y al contrato de seguro, si existen, asumirán la responsabilidad de tramitar y liquidar los siniestros que se hayan producido como consecuencia de accidentes originados por vehículos sujetos a las disposiciones vigentes en su territorio sobre el Seguro Obligatorio de responsabilidad civil y que estén habitualmente estacionados en el territorio de una Oficina de pagos.»

En consecuencia, si un vehículo habitualmente estacionado en un país miembro del sistema CMG entra en territorio español y se ve implicado en un accidente de tráfico, causando daños a terceros, el perjudicado podrá reclamar la indemnización directamente a nuestro *Bureau* tramitador, es

decir, a OFESAUTO, que deberá atenderla aunque el vehículo circulara sin el seguro obligatorio de RC (o sin el CIS). Se complementa así el sistema de indemnización de daños causado por vehículos no asegurados, pues de los causados por vehículos habitualmente estacionados en nuestro país que se encuentren en dicha situación se ocupa el Consorcio de Compensación de Seguros [arts. 8.1.b) LRCSCVM y 30.1.b) Regl. RCSCVM)

De este modo, OFESAUTO asume las funciones de *Bureau* Tramitador por cuenta de la oficina nacional del Estado de que se trate, por razón de los accidentes ocurridos en territorio español en los que intervenga un vehículo extranjero habitualmente estacionado en un Estado firmante del Convenio Multilateral de Garantía (art. 13.2 Regl. RCSCVM) [*v.* también art. 1.a) O. 25.9.1985]. OFESAUTO podrá repetir contra la entidad aseguradora del vehículo, siendo garante de esta el *Bureau* Pagador.

Como hemos visto, la diferencia entre este sistema y el de carta verde reside en el hecho de que en el primero OFESAUTO desempeñará tales funciones aun cuando el vehículo no esté asegurado o la póliza no estuviera en vigor. *Vid.* en este sentido las **SSAP Málaga, de 23 febrero 2002 (secc. 4ª)** (AC 1173) y **5 febrero 1996 (AC 292)**. *Vid.* también la **SAP Baleares (secc. 5ª), de 24 enero 2002 (AC 220; FD 5º)**. Por ello, en el caso de que el vehículo causante del accidente careciera de seguro, normalmente OFESAUTO podrá repetir lo pagado en concepto de indemnización del Fondo de Garantía del país de estacionamiento habitual de dicho vehículo (cuando se trate de un Estado miembro del EEE) o, en su caso, de la Oficina Nacional de dicho país, si no tuviera Fondo de Garantía que cubra estos daños.

En cuanto a las exclusiones del ámbito de aplicación del CMG (expresadas en los Anexos del propio Convenio, y que afectan fundamentalmente a determinado tipo de vehículos con matrícula temporal o matriculados en determinados territorios, como Gibraltar), nuestros órganos judiciales han mantenido una doctrina contradictoria. Así, por ejemplo, se declaró que no puede haber obligación de indemnizar a cargo de OFESAUTO cuando el siniestro ha sido causado por un vehículo con matrícula de Gibraltar, al excluir expresamente el CMG tales vehículos de su ámbito de aplicación (cfr. Anexo I, exclusiones del Reino Unido e Irlanda) (**SAP Málaga -secc. 5ª-, de 20 abril 2001 (AC 1845)**). Lo mismo hizo la **SAP Málaga -secc. 4ª-, de 3 marzo 1997 (AC 1646)**, respecto de los daños causados por un vehículo con matrícula temporal alemana.

Por el contrario, la **SAP Jaén de 21 noviembre 1995** condenó a OFESAUTO por los daños causados por un vehículo con matrícula temporal belga. Lo mismo hizo la **SAP Baleares (secc. 5ª), de 24 enero 2002 (AC 220)**, en un caso de accidente causado por un vehículo que portaba una placa de matrícula temporal (placa de aduana) alemana (Alemania excluye del sistema este tipo de vehículos), pero por considerar no probada tal circunstancia.

Cabe decir para terminar este apartado que en la actualidad se encuentra pendiente de aprobación por las Instituciones Europeas un nuevo Convenio entre las Oficinas signatarias del CMG, denominado Convenio Uniforme, aprobado por el *Council Interbureaux* en Chipre en junio de 2002, llamado a sustituir al CTIB, al CMG y al Convenio de protección de visitantes.

2.4. El vehículo causante del accidente se encuentra matriculado en un País no perteneciente ni al sistema CTIB ni al CMG

En tal caso, para poder circular por España, el propietario de dicho vehículo deberá contratar un seguro obligatorio con una entidad aseguradora española que cubra la responsabilidad civil de su conductor y de su propietario según nuestra legislación. A no ser, naturalmente, que ya lo tenga contratado con una aseguradora de un país de la EEE, en cuyo caso su ámbito territorial de cobertura alcanzaría al territorio español, y se consideraría asegurado en los términos del CMG, según hemos visto.

Si el vehículo circula sin seguro, se da una situación análoga al que examinábamos al final del aptdo. 2.2.3. Es decir, la legislación española no prevé un mecanismo específico de protección de quienes hayan sufrido un daño con ocasión de un accidente ocasionado por un vehículo que circula en estas circunstancias. Y del mismo modo que allí decía, serán las autoridades aduaneras españolas, en virtud de su competencia para ejercer el control de aseguramiento de tales vehículos, e impedir su entrada en España sin estar en posesión de un seguro válido y en vigor (art. 2º.2, último párr. LRCSCVM), los que haya de responder de los daños causados por la circulación de tales vehículos en nuestro territorio.

Si la falta de aseguramiento es sobrevenida, parece que la solución más correcta sería la intervención del CCS [art. 8º.1.b) LRCSCVM], por mucho que haya de considerarse que el vehículo no está "habitualmente estacionado" en España.

3. Daños sufridos por residente español en un país miembro del CMG distinto de España

3.1. Consideraciones generales. El sistema de la Cuarta Directiva.

Como apuntaba más arriba, las tres primeras Directivas comunitarias sobre seguro obligatorio de automóviles estaban pensando fundamentalmente en la protección de las víctimas en los casos más comunes, esto es, en los accidentes ocurridos en su país de residencia, causados por vehículos matriculados y asegurados en el mismo país o en otro Estado miembro.

Se hacía necesario articular un sistema que facilitara la reclamación de las "víctimas transeúntes". Se comenzó así a trabajar en la elaboración de un sistema que facilitara a este tipo de víctimas la reclamación de los daños en su propio país. Una de las primeras medidas consistió en la asimilación a estos casos aquellos otros en los que dándose las mismas circunstancias anteriores, el vehículo causante del accidente estaba asegurado en otro Estado miembro (art. 6 de la Directiva 90/618/CEE, de 8 de noviembre, sobre libre prestación de servicios relativos al seguro directo distinto del seguro de vida), y la adopción de un Acuerdo entre Oficinas Nacionales (Acuerdo *Interbureaux* de Protección de visitantes), aprobado y suscrito el 27 mayo 1994 por todas las Ofici-

nas signatarias del CMG, con la excepción de su primitivo art. 5, relativo a la llamada "Cláusula facultativa", por el que se regulaba un sistema de las garantías financieras entre las Oficinas Nacionales, y cuyo objeto era establecer un método de pagos y recobros desde la Oficina Nacional del país de residencia de la víctima hacia la Oficina Nacional del país donde estuviera normalmente estacionado el vehículo interviniente en el siniestro.

Pero lo cierto es que con tales medidas tampoco se resolvieron las dificultades de este tipo de víctimas. Además, éstas pueden encontrarse con problemas para identificar a la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente, habida cuenta de que los medios de averiguar esa identidad varían sustancialmente de un país a otro, o puede tropezar con dificultades insalvables a la hora de recabar pruebas con las que acreditar que su reclamación es justificada.

Por todo ello, la Comisión y el Parlamento Europeo tuvieron que adoptar medidas más efectivas, que cristalizaron en la Cuarta Directiva sobre seguro obligatorio de automóviles, cuyo contenido se prevé modificar con una Quinta Directiva, que en la actualidad se encuentra en fase de Proyecto.

Como queda dicho, esta Cuarta Directiva está destinada a mejorar la situación de las víctimas de un accidente de circulación *ocurrido en un país distinto al de su residencia habitual*, circunstancia que junto con el hecho de que el vehículo causante del accidente tenga su estacionamiento habitual y esté asegurado en un Estado miembro distinto del de la propia víctima, constituye un presupuesto común a todas las hipótesis que se incluyen dentro de su ámbito de aplicación. A la hora de delimitar este ámbito se distingue según que el accidente haya ocurrido o no en un Estado miembro. Aquí vamos a ocuparnos de los daños sufridos por un ciudadano español o residente en España como consecuencia de un accidente de circulación acaecido en un Estado miembro distinto de España, en el que intervenga un vehículo habitualmente estacionado en dicho Estado y asegurado en una entidad domiciliada en él.

En el caso de *accidentes acaecidos en el territorio de un Estado no miembro*, el ámbito territorial de la Directiva se limita a los ocurridos en países cuyas Oficinas Nacionales de seguros se hayan adherido al sistema de la carta verde. En estos casos la protección de la Directiva está pensada para los perjudicados residentes en un Estado miembro, siempre que tales accidentes hayan sido causados por el uso de vehículos que tengan su estacionamiento habitual y estén asegurados también en un Estado miembro.

¿Cómo se articula el sistema de protección? Fundamentalmente a través de dos nuevas figuras: el Representante para la Tramitación y Liquidación de Siniestros y el Organismo de Indemnización.

3.2. El representante para la tramitación y liquidación de siniestros (RTLS)

El «representante para la tramitación y liquidación de siniestros» (RTLS) es una de las piezas centrales de la Cuarta Directiva (art. 4º). El apartado 1 del art. 4º insta a los Estados miembros a que adopten las medidas necesarias para que toda entidad aseguradora que cubra el ramo de

responsabilidad civil de automóviles (con exclusión de la responsabilidad del transportista), designe un «representante para la tramitación y liquidación de siniestros» que estará encargado de tramitar y liquidar las reclamaciones originadas por accidentes en los casos que venimos comentando. Este RTLS deberá residir o estar establecido en el Estado miembro para el que haya sido designado. Sin embargo, no será necesario este nombramiento en aquellos Estados en los que la entidad aseguradora haya obtenido la autorización administrativa para operar en dicho ramo, por la sencilla razón de que entonces dispondrá de una sucursal o un establecimiento al que podrá dirigirse directamente el perjudicado en su propio país de residencia.

La figura del RTLS está pensada para que cualquier perjudicado por un accidente de circulación acaecido en un Estado miembro que no sea el de su residencia pueda presentar una reclamación en su propio Estado miembro ante dicho representante, designado por la entidad aseguradora del vehículo en dicho Estado cuando no tenga sucursal o establecimiento en él.

De este modo, en el supuesto objeto de estudio, el residente español podrá dirigirse directamente en nuestro país contra el RTLS de la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente (o de su sucursal o establecimiento, si lo tuviera), que está obligado a lo siguiente (art. 4.4):

- Recabar toda la información necesaria en relación con la liquidación de las reclamaciones, y
- Adoptar las medidas necesarias para negociar su liquidación.

En definitiva, el RTLS está pasivamente legitimado para hacer frente a la pretensión indemnizatoria del perjudicado.

La Cuarta Directiva exige al RTLS que en el caso de que la víctima se dirija a él para reclamar la reparación de los daños, le presenten una oferta motivada de indemnización, *siempre que se haya determinado la responsabilidad y se haya cuantificado el daño* [art. 4.6.a)].

Si ni uno ni otro han sido determinados o cuando se haya rechazado la reclamación por cualquier otra causa, la entidad aseguradora o su RTLS deberán dar «una respuesta motivada a lo suscitado en la reclamación» [art. 4.6 b)]. Deberán hacerlo en el plazo de tres meses a contar desde la fecha en que la víctima presente su reclamación a cualquiera de ellos. Se trata, como resulta evidente, de una medida dirigida a impulsar los arreglos amistosos y la rápida reparación de los daños.

Según se lee en la memoria que acompañaba a la Propuesta, el propósito de esta previsión es el de «impedir que la empresa de seguros se limite a dar respuestas dilatorias». Por otro lado «la oferta debe ser seria, y no meramente formal». De lo que se trata es que la entidad aseguradora inicie un proceso de indemnización, adoptando una decisión motivada. En cualquier caso -continúa la memoria-, antes de poder pronunciarse definitivamente, la empresa de seguros o su representante deben poder determinar las responsabilidades y la magnitud de los daños. En otro caso, «la obligación de que la empresa de seguros presente una oferta de indemnización queda en suspenso hasta tanto no se disponga de esa información».

El incumplimiento de tales obligaciones deberán llevar aparejadas «sanciones económicas apropiadas, efectivas y sistemáticas».

Lo que sucede es que, como queda dicho, para que la entidad aseguradora haya de presentar una oferta motivada en los plazos previstos, ni la responsabilidad ni los perjuicios o lesiones sufridos deben estar sujetos a controversia. Aquí reside el talón de Aquiles de la Cuarta Directiva, pues cuándo y cuándo no deben considerarse controvertidas tales cuestiones es algo extremadamente casuístico y de muy difícil control. Es suficiente con que la entidad aseguradora o su RTLS consideren que tanto una como otros sean materia controvertida para rechazar la reclamación, y que den una respuesta motivada a lo planteado en ella, para quedar liberados de toda sanción. La Directiva no prevé ningún tipo de sanción para cuando la alegación de la existencia de tales controversias no sea sino una maniobra meramente dilatoria por parte de la entidad aseguradora, o cuando la respuesta motivada por la que se rechaza la reclamación no esté lo suficientemente justificada. Además, en tales casos, el perjudicado se verá normalmente abocado a pleitear en el lugar donde acaeció el accidente, puesto que en estos casos tampoco interviene el organismo de indemnización [cfr. art. 6.1 a)].

De este modo, y desde una perspectiva crítica, si la obligación que impone la nueva Directiva a las entidades aseguradoras de designar un «representante» a los efectos que examinamos parece constituir una adecuada medida de protección de esta especial categoría de víctimas, la falta de una respuesta adecuada a estas maniobras dilatorias reduce considerablemente su eventual eficacia.

3.3. El organismo de indemnización

La Directiva 2000/26/CE, de 16 de mayo de 2000 (Cuarta Directiva), ha tenido en consideración ciertas posibles situaciones de «déficit» de protección de las víctimas transeúntes en los casos en que la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente o su RTLS recurra manifiestamente a prácticas dilatorias o cuando éste no hubiera sido designado por aquélla en el país de residencia de la víctima. Para ello, la Directiva obliga a los Estados miembros a crear o designar un «organismo de indemnización» encargado de indemnizar a los perjudicados en los casos que se mencionan en su art. 1 (art. 6). Según este artículo, los perjudicados podrán presentar una reclamación ante el organismo de indemnización de su Estado de residencia en los siguientes casos:

- Si en el plazo de tres meses a partir de la fecha en que el perjudicado haya presentado su reclamación de indemnización a la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente o a su representante para la tramitación y liquidación de siniestros, ni una ni otro hubieran dado a la víctima una respuesta motivada a lo planteado en la reclamación [art. 6.1 a)].
- Que la entidad aseguradora no hubiese designado un representante para la tramitación y liquidación de siniestros en el Estado de residencia del perjudicado con arreglo al art. 4.1 [art. 6.1 b)].

Pues bien, el legislador español ha designado como organismo de indemnización español a OFESAUTO. Y lo ha hecho por medio del Capítulo IV del nuevo Título III de la LRCSCVM (arts. 26 a 29). Según el nuevo art. 26 LRCSCVM «En los supuestos previstos por el número 1 del artículo 20, la Oficina Española de Aseguradores de Automóviles (Ofesauto) tendrá la consideración de organismo de indemnización ante el que los perjudicados con residencia en España podrán presentar reclamación de indemnización en los supuestos previstos en el artículo 27».

Téngase en cuenta que las disposiciones del nuevo Título III de la LRCSCVM se aplica a los siniestros causados por vehículos que tengan su estacionamiento habitual y estén asegurados en un Estado miembro del Espacio Económico Europeo, siempre en algunos de los siguientes casos (art. 20.1):

(i) Que el lugar de ocurrencia del siniestro sea España y el perjudicado tenga su residencia en otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo.

(ii) Que el lugar de ocurrencia del siniestro sea un Estado miembro del Espacio Económico Europeo distinto a España y *el perjudicado tenga su residencia en España*.

(iii) En el caso de siniestros ocurridos en terceros países adheridos al sistema de la Carta Verde, que el perjudicado tenga su residencia habitual en España, o cuando el vehículo causante tenga su estacionamiento habitual y esté asegurado en España.

Por su parte, el nuevo art. 27.1 LRCSCVM establece los supuestos y las condiciones para la reclamación a OFESAUTO en su condición de Organismo de indemnización español. Naturalmente, OFESAUTO no interviene como tal Organismo en todos estos casos, sino sólo cuando concurren las siguientes circunstancias:

(i) *Condiciones subjetivas*. Sólo podrán reclamar los perjudicados con residencia en España, siempre que el siniestro haya sido causado por un vehículo no habitualmente estacionado en España y acaecido en un país miembro del EEE (distinto a España) o adherido al sistema CMG.

(ii) *Condiciones objetivas*. Presupuestos para la reclamación son cualquiera de los siguientes:

- Que en el plazo de tres meses, a partir de la fecha en que el perjudicado haya presentado su reclamación de indemnización a la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente o a su RTLS designado en España, ninguno de ellos haya formulado respuesta motivada a lo planteado en la reclamación;
- Que la entidad aseguradora no hubiere designado RTLS en España.

Se exceptiona el caso de que el perjudicado haya presentado una reclamación de indemnización directamente a la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente y haya recibido de ésta una respuesta motivada en los tres meses siguientes a la presentación de la reclamación.

No obstante, el perjudicado no podrá presentar una reclamación a OFESAUTO en su condición de organismo de indemnización, si ha ejercitado acción directa contra la aseguradora.

B) Obligaciones de OFESAUTO en su condición de organismo de indemnización.

(i) En el caso de que el perjudicado residente en España reclame la indemnización a OFESAUTO por concurrir cualquiera de las circunstancias señaladas más arriba, esta Oficina deberá dar respuesta a la reclamación en un plazo de dos meses, a contar desde la fecha en que la misma le sea presentada.

¿Qué debe entenderse por "dará respuesta"? Al referirse al Organismo de indemnización la Cuarta Directiva dice "intervendrá", sin que tampoco se sepa muy bien cuál es el significado de esta expresión. Parece que el régimen más apropiado de intervención del organismo de indemnización es el propio del RTLS. Es decir, debe asimilarse la intervención del Organismo de indemnización al del RTLS de modo que por «intervención» debe entenderse la indemnización a la víctima. Esto viene confirmado por lo dispuesto en el núm. 4 del nuevo art. 27 LRCSCVM, según el cual «La intervención de Ofesauto en su condición de organismo de indemnización español, se limita a los supuestos en los que la entidad aseguradora no cumpla sus obligaciones y será subsidiaria de la misma».

OFESAUTO no puede condicionar el pago de la indemnización a la prueba por parte del perjudicado de que la persona responsable no puede pagar o se niega a hacerlo (una obligación análoga a la establecida para el CCS para el mismo caso por el art. 8.3 LRCSCVM), pero pondrá término a su intervención si la entidad aseguradora o su RTLS designado en España da, con posterioridad, una respuesta motivada a la reclamación, o si el perjudicado ha ejercitado el derecho de acción directa contra la aseguradora del vehículo responsable (art. 27.2 LRCSCVM).

(ii) Informar de forma inmediata a la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente o a su RTLS designado en España, al organismo de indemnización del Estado en que esté ubicado el establecimiento de la entidad aseguradora que emitió la póliza y, de conocerse su identidad, a la persona causante del accidente, de que ha recibido una reclamación del perjudicado y de que dará respuesta a la misma en un plazo de dos meses a contar desde la fecha de su presentación.

C) El derecho de repetición de OFESAUTO.

Una vez haya indemnizado al perjudicado, OFESAUTO podrá reclamar el reembolso del importe satisfecho al organismo de indemnización del Estado miembro en que se encuentre el establecimiento de la entidad aseguradora que emitió la póliza.

D) La intervención de OFESAUTO, en su condición de organismo de indemnización, en caso de accidente causado por vehículo no identificado o no asegurado. El derecho de repetición.

Según el nuevo art. 29 LRCSCVM, cuando un residente en España sufra daños como consecuencia de un accidente de circulación acaecido en el territorio de un Estado miembro del EEE o adherido al sistema de Carta Verde, y no fuera posible identificar al vehículo o si, transcurridos dos meses desde el accidente, no pudiese identificarse a la entidad aseguradora, el perjudicado podrá solicitar la indemnización de daños a OFESAUTO, en su calidad de organismo de indemnización, dentro de los límites establecidos para el seguro obligatorio por la legislación del país en que acaeció el siniestro.

Una vez satisfecha la indemnización, OFESAUTO podrá repetir de cualquiera de los siguientes organismos:

- · En el caso de que no pueda identificarse la entidad aseguradora (pero sí el vehículo implicado en el accidente), del fondo de garantía del Estado miembro *en el que dicho vehículo tenga su estacionamiento habitual* (caso análogo al del vehículo no asegurado);
- · En el caso de que no pueda identificarse el vehículo, del fondo de garantía del Estado miembro *en que haya ocurrido el accidente*;
- · En caso de vehículos de terceros países adheridos al sistema de la Carta Verde, del fondo de garantía del Estado miembro de dicho sistema *en que haya ocurrido el accidente*.

La recíproca obligación de nuestro fondo de garantía (el CCS) frente a los organismos de indemnización de otros países en los casos señalados se contempla en el nuevo apartado f) del art. 8 LRCSCVM. Según este precepto, hasta el límite cuantitativo del aseguramiento obligatorio, corresponde al CCS:

- «f) Reembolsar las indemnizaciones satisfechas a los perjudicados residentes en otros Estados del Espacio Económico Europeo por los organismos de indemnización, en los siguientes supuestos:
- Cuando el vehículo causante del accidente tenga su estacionamiento habitual en España, en el caso de que no pueda identificarse a la entidad aseguradora.
 - Cuando el accidente haya ocurrido en España, en el caso de que no pueda identificarse el vehículo causante.
 - Cuando el accidente haya ocurrido en España, en el caso de vehículos con estacionamiento habitual en terceros países adheridos al sistema de la Carta Verde.»

Este artículo se incorpora al texto de la Ley, por mandato del art. 7 de la Directiva, puesto que representa la medida recíproca a lo establecido en el art. 30.