

SECCIÓN DOCTRINAL

Víctimas de accidentes de tránsito. Su protección en el mundo a través del aseguramiento obligatorio y breve referencia al sistema implantado en Colombia*

MARÍA FERNANDA NAVAS HERRERA**

*Fecha de recepción: 14 de octubre de 2009
Fecha de aceptación: 6 de noviembre de 2009*

* Artículo producido dentro del proyecto de investigación sobre “La interpretación y aplicación del derecho privado: autonomía privada e incidencia de la buena fe”, en la línea de investigación en “Responsabilidad civil y seguros” del Grupo de Investigación Derecho Civil y Comercial del Departamento de Derecho Privado de la Pontificia Universidad Javeriana. El presente escrito es fruto de la revisión hecha por la autora, de una serie de cuestionarios que la AIDA realiza en diferentes países sobre temas de seguros. En esta ocasión, en relación con el seguro de responsabilidad civil de automóviles, las respuestas se agruparon en capítulos de acuerdo con el marco normativo, la existencia de regímenes obligatorios y los criterios de indemnización para daños personales y daños materiales, el tratamiento a los conductores no residentes, las características de los fondos de garantía, los principios legales obligatorios (culpa, culpa probada, responsabilidad objetiva, seguro directo), las modalidades de supervisión estatal y las reservas legales requeridas, los criterios de determinación de tarifas y las condiciones generales de las pólizas, las reglas para hacer reclamaciones e indemnizar a las víctimas, y las medidas de prevención en varios de los países.

** Abogada de la Pontificia Universidad Javeriana. Especialista y Magíster en Derecho de Seguros de la misma universidad. Estudios de Doctorado en la Universidad de Salamanca - España. Profesora del Departamento de Derecho Privado de la Pontificia Universidad Javeriana en Derecho Civil - Obligaciones, Contratos y Sucesiones. Consultora independiente en Derecho Privado. Última publicación: El contrato de franquicia: aportes y tendencias en el derecho comparado sobre la responsabilidad del franquiciador (2009) Revista *Universitas* 119 Bogotá, Colombia. Correo electrónico: mnavas@javeriana.edu.co

SUMARIO

Introducción

1. El manejo del seguro obligatorio en el mundo
 - 1.1. Alcance de la cobertura
 - 1.2. Límites financieros
 - 1.3. Limitación a ciertos pasajeros
 - 1.4. Limitación territorial
2. El Fondo de Garantías
3. Supervisión estatal sobre la industria aseguradora
4. Fijación de tarifas

Conclusiones

Bibliografía

RESUMEN

El presente artículo traduce en breves comentarios, una amplia muestra estadística de los diversos sistemas de aseguramiento de las víctimas en accidentes de tránsito en diferentes países del mundo. Basándose en una recopilación de datos realizada por la Asociación Internacional de Derecho de Seguros (AIDA) durante los últimos 10 años a nivel mundial, este escrito muestra las diferentes coberturas del seguro obligatorio de responsabilidad civil de automóviles, las tarifas, los límites de indemnización financiera, el manejo de los fondos de garantías y la supervisión estatal sobre la industria aseguradora en este ramo en más de 160 países del mundo.

Palabras clave: seguro de responsabilidad civil de automóviles, seguro obligatorio.

Palabras clave descriptor: seguros de responsabilidad civil, seguros de automóviles, compañías de seguros.

ABSTRACT

This article shows in brief comments, a large statistical sample of the various systems to insure victims in traffic accidents in different countries. Based on data collection done by the International Association of Insurance Law (AIDA) for the past 10 years, this paper shows the different coverage in motor third party liability insurance, charges, financial compensation limits, management of guarantee funds and the state supervision over the insurance industry in this field in over 160 countries in the world.

Key words: motor third party liability insurance, compulsory insurance.

Key words plus: liability insurance, automobile insurance, insurance companies.

INTRODUCCIÓN

En noviembre del año 2008, la *Rome Office of Assicurazioni Generali* como capítulo italiano de la Association Internationale de Droit des Assurances (AIDA)¹, presentó un avance del estudio que viene realizando con base en datos recopilados durante los últimos 10 años en la mayoría de países del mundo, acerca de la normatividad y el manejo del seguro obligatorio de responsabilidad civil de automóviles. Este estudio, junto con los últimos datos legislativos y estadísticos del año 2009², serán presentados en el XIII Congreso Mundial de Seguros que se llevará a cabo en la ciudad de París en mayo de 2010³.

Este escrito, basándose en el mencionado estudio de la AIDA, trata de expresar de manera sencilla y diáfana, el resultado de las encuestas y apreciaciones de este trabajo y paralelamente, busca desarrollar en cada una de las secciones, una comparación con el sistema legal colombiano del seguro obligatorio de accidentes de tránsito o SOAT, el cual es el mecanismo legal utilizado en el país para proteger a las víctimas en estos eventos.

1 Asociación Internacional de Derecho de Seguros.

2 El estudio describe la situación actual de 194 países en lo que respecta a la aplicación o no del seguro obligatorio de responsabilidad civil para automóviles, considerando además que los Estados Unidos de Norteamérica comprende 51 estados, las jurisdicciones de Canadá son 13 y los estados y territorios de Australia son 8, y que todos ellos tienen un sistema legal autónomo también en lo que respecta a los seguros, por lo que vemos que más de 260 regímenes normativos han sido examinados y comparados.

3 La AIDA ha producido reportes constantes y detallados que han sido presentados en los congresos de Sidney 1994, Marruecos 1998, Nueva York 2002 y Buenos Aires 2006.

I. EL MANEJO DEL SEGURO OBLIGATORIO EN EL MUNDO

El estudio al que nos adentramos, ha resultado interesante en la medida en que permite obtener una visión globalizada y cercana a la exactitud de la operación de esta clase de seguro a nivel técnico y operativo en todo el mundo. El seguro de responsabilidad civil de automotores ocupa hoy un lugar trascendental dentro de la operación vial pues constituye un elemento de equilibrio que protege y compensa a las víctimas de accidentes de tránsito que hoy por hoy son vistas casi como una especie de pandemia mundial, al morir más personas en esta situación que en las mismas guerras.

La necesidad de un seguro obligatorio de responsabilidad que diera certeza de indemnización a las víctimas de accidentes de tránsito encontró su camino durante el siglo XX. En una primera medida fue implementado en los años treinta y luego se fue intensificando a partir de la década de los sesenta, cuando la motorización se convirtió en un fenómeno masivo a nivel mundial. No obstante, unos 30 países en el mundo no han implementado el sistema todavía, o apenas han realizado una implementación parcial limitándolo a áreas particulares o a determinadas clases de vehículos. De los 194 países analizados, 164 han implementado el seguro obligatorio de automóviles⁴: 27 países de la Unión Europea, 21 países europeos fuera de la unión, 38 países asiáticos, 44 africanos, 26 en las Américas y 8 en Oceanía. 122 países de los 164 mencionados tienen regímenes de seguro obligatorio para cubrir tanto lesiones personales como daños materiales, mientras 42 países implementan la cobertura obligatoria sólo a la responsabilidad por daños a personas⁵.

El seguro obligatorio de responsabilidad civil de automóviles se implementó por primera vez en Dinamarca hacia 1918. Más tarde, en 1926 se implementó en Noruega, y luego en Massachusetts (1927), Austria y Suecia (1929), y el Reino Unido (1930). En otros continentes, los primeros países en implementar regímenes obligatorios de seguros fueron de la Commonwealth: Birmania en 1934, India en 1939, Sudáfrica en 1942, Sierra Leona en 1949, Hong Kong, Sri Lanka y Uganda en 1951. Cuando se inicia la motorización masiva en la segunda parte de los años cincuenta, se hizo más evidente la necesidad de un régimen de seguro obligatorio en pro de las víctimas que pudieran resultar del ejercicio de esta actividad peligrosa y entonces, alrededor del mundo proliferó su práctica, aunque el hecho de ser obligatorio, no implicó que el seguro tuviera las mismas características en cuanto a cobertura en los países que adoptan el sistema.

-
- 4 Según el estudio elaborado por la AIDA, dentro de los 164 países que tienen el régimen de seguro obligatorio, aparece todavía un alto porcentaje de vehículos sin asegurar. El porcentaje más alto se encuentra en Indonesia donde 78 de cada 100 no están asegurados, a la par de Brasil, donde el porcentaje excede del 70%.
 - 5 Según la AIDA, a finales del siglo pasado, el principio del seguro obligatorio llegó incluso a involucrarse en países que, por razones ideológicas o religiosas, siempre habían sido ajenos a él, pero todavía hoy, dentro de los países donde el seguro es obligatorio, todavía un 15% del total de los vehículos se encuentra aun sin asegurar.

En los Estados Unidos el régimen obligatorio no ha sido implementado por todos los Estados Federados pero sí por la mayoría, aunque todos han convertido en obligatorio el régimen de responsabilidad financiera que obliga la constitución de un depósito pecuniario con el primer accidente, y las primas son en promedio más altos que los de Europa y Japón. Desde la celebración del XI Congreso Mundial de la AIDA en Nueva York, cinco de sus estados federados (Florida, Mississippi, Nuevo México, Utah, Washington) han introducido la obligatoriedad del seguro de automóviles.

En China, en octubre de 2003 el Congreso Nacional aprobó la nueva ley de tránsito con la que implementó el seguro obligatorio para toda la República Popular con una indemnización ilimitada para lesiones corporales.

En Asia, la Asociación de Naciones del Sureste Asiático aprobó el régimen obligatorio de responsabilidad civil en 2001 y sólo continúa sin ser obligatorio en Tayikistán, Corea del Norte, Nepal, Afganistán, Yemen y Maldivas.

Dentro de los países árabes, Egipto fue el primero en aprobar la ley del seguro obligatorio (1956), seguido en 1959 por Kuwait. Los demás países árabes de la cuenca Mediterráneo —con excepción del Líbano— y aquellos del cinturón Sub-Sahara lo hicieron en los sesenta y setenta. Iraq, Jordania, Omán, Qatar lo hicieron obligatorio al inicio de los ochenta. La hostilidad religiosa tradicional hacia el seguro ha desaparecido lentamente en Arabia Saudita donde el seguro obligatorio fue implementado en diciembre de 2002, mientras en el Líbano la ley del seguro obligatorio de responsabilidad civil en automóviles, entró en vigencia en abril de 2003.

El seguro de responsabilidad civil en automóviles es obligatorio en la mayoría de países africanos aunque continúa sin serlo en las islas Cabo Verde, Guinea, Eritrea, Etiopía y Somalia.

La situación en América Latina es menos uniforme. Al lado de los países que introdujeron el seguro obligatorio en toda la extensión de sus territorios (Argentina, Chile, Colombia⁶, Costa Rica, República Dominicana, Haití, Perú y Venezuela), hay países que lo han hecho obligatorio sólo para aéreas urbanas con tráfico pesado o lo han aplicado a determinadas categorías de vehículos, transporte público o remolques. Dentro del territorio colombiano, el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) es obligatorio para todos los vehículos que transiten en él, no se extingue por cambio de propietario del automotor, y su duración por lo general es de un año, debiendo ser renovado de inmediato, so pena de ser sujeto de altas multas para el propietario e inclusive, hasta la retención del vehículo por parte de las autoridades de tránsito.

6 En Colombia, el seguro de responsabilidad civil obligatorio únicamente opera para pasajeros en transporte terrestre y con sumas aseguradas irrisorias. La cobertura del seguro obligatorio que opera en toda la extensión del territorio colombiano y para todos los vehículos, es de accidentes personales únicamente.

En México, en los estados federados de Puebla, Monterrey y Sinaloa, el seguro es obligatorio para los vehículos de transporte público, incluyendo taxis y minibuses. Un sistema parcial de seguro también existe en Guatemala y Paraguay para el transporte público. En Brasil el seguro obligatorio cubre solamente lesiones personales pero la suscripción de las pólizas es ampliamente descuidada por lo que en los primeros años del siglo XXI se registró un 70% de vehículos no asegurados. Ninguna legislación de seguro obligatorio ha sido adoptada todavía en Nicaragua, las islas de Dominica, San Vicente y Granadinas.

En Colombia existe el seguro obligatorio de responsabilidad civil para pasajeros de transporte terrestre, con coberturas muy bajas. La verdadera protección para las víctimas que sufren lesiones causadas en accidentes de tránsito no se da a través del seguro de responsabilidad civil, sino mediante el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) que fue creado mediante la Ley 33 de 1986, reglamentado por el decreto 2544 de 1987⁷ y que entró en vigencia a partir del 1 de abril de 1988⁸.

El SOAT, es un seguro obligatorio para todo vehículo automotor que transita por el territorio colombiano y cubre los daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito. Como se habla indistintamente de personas, debe entenderse que cubre tanto a los conductores, como a los pasajeros y a los peatones que de una u otra manera se vean afectados por un accidente⁹. El seguro ampara tanto personas nacionales como extranjeras, dentro de todo el territorio nacional¹⁰.

La cobertura del seguro busca garantizar los recursos necesarios para una atención integral de todas las víctimas, independiente de quien sea el culpable del siniestro. Su propósito está soportado en los principios de solidaridad y universalidad¹¹, y de esta

- 7 Superintendencia Financiera de Colombia, Concepto 2009052862-002 del 18 de noviembre de 2009: El decreto 2544 de 1987, posteriormente modificado por el decreto 104 de 1990, estuvo vigente hasta la promulgación del decreto 1032 de 1991. En la actualidad, el Seguro Obligatorio de Daños Corporales Causados a las Personas en Accidente de Tránsito (SOAT) se encuentra regulado en el Capítulo Cuarto, Parte Sexta del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, así mismo por el decreto 3990 de 2007.
- 8 Artículo 259 de la Ley 33 de 1986: El seguro por daños a las personas causados en accidentes de tránsito será obligatorio y el perjudicado tendrá acción directa contra el asegurador.
- 9 Se considera víctima de un accidente de tránsito a la persona que resulta muerta o con lesiones personales como consecuencia directa de un accidente de tránsito. Por su parte, es un accidente de tránsito el hecho ocasionado por un vehículo automotor en tránsito en una vía pública o privada con acceso al público y que causa un daño físico a una persona.
- 10 En todos los países —con excepción de Omán, Namibia, Chile, Honduras y México— la legislación que rige el seguro obligatorio aplica también para las personas no residentes.
- 11 Teniendo en cuenta la capacidad económica de los propietarios, el sistema está diseñado para que unos vehículos subsidien a otros con el fin de garantizar la atención de todas las víctimas.

manera proporciona un excelente esquema de aseguramiento que garantiza los recursos para la atención médica e integral de todas las víctimas.

Según las estadísticas de la Federación de Aseguradores Colombianos (Fasecolda), en el país circulan sin Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito un 20% del parque automotor, lo que equivale aproximadamente a un millón de vehículos.

Desde julio 1 de 1995, siguiendo la implementación del MERCOSUR en Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, todos los conductores residentes en cualquiera de estos países deben tomar un seguro de responsabilidad civil de automóviles que cubra tanto lesiones personales como daños materiales cuando estos conductores viajen en el territorio de sus estados miembros.

En Australia, el seguro es obligatorio en todos los estados federados¹². En Nueva Zelanda las lesiones personales y la muerte como resultado de accidentes de vehículos están cubiertos por un régimen de compensación a nivel nacional para todas las personas inclusive turistas, establecido en la ley del seguro obligatorio y rehabilitación de accidentes de 1992 en la cual se abolió el derecho a demandar y se proporciona una indemnización a la víctima del accidente. En cambio, un seguro que cubra daños la propiedad de terceros no es obligatorio y en consecuencia, los daños materiales y las coberturas adicionales de lesiones personales se deben adquirir de manera libre en el mercado.

1.1. Alcance de la cobertura

El amparo del seguro obligatorio de responsabilidad civil de automóviles apunta a cubrir los perjuicios ocasionados por daños materiales y por lesiones personales de las víctimas de accidentes de tránsito, aunque no todos los países logran el cubrimiento bifocal. En Europa se ha extendido la cobertura obligatoria a ambos focos, pero en los demás continentes, se ha limitado a cubrir sólo lesiones personales¹³. Ellos son mayoritariamente las naciones del Commonwealth como Australia, Nueva Zelanda, Singapur, y varios países africanos que han continuado aplicando la cobertura obligatoria sólo para lesiones personales aun incluso luego de que el Reino Unido la ha extendido también a cubrir daños materiales. Otros países —como China, Japón, Corea del Sur, Filipinas, Tailandia, Vietnam, Malasia, Indonesia e Israel en Asia, Argentina, Brasil, Chile, Costa Rica y Perú en Latinoamérica— limitan la cobertura obligatoria únicamente a las lesiones personales. Como se dijo en apartes anteriores en Colombia específicamente, la cobertura está limitada también a las lesiones personales.

12 La densidad de carros es mayor en Nueva Gales del Sur, Queensland y Victoria, donde el 75% de los carros están registrados, razón por la cual el estudio de la AIDA se ha enfocado en ellos.

13 47 países de los 164 que han adoptado el sistema del seguro obligatorio, sólo amparan la responsabilidad civil por lesiones personales.

Los 28 países que hicieron extensivo el seguro obligatorio de responsabilidad civil para embarcaciones y lanchas también limitaron la cobertura a lesiones personales.

1.2. Límites financieros

Los límites financieros mínimos varían ampliamente y reflejan de manera clara el desarrollo económico y la tradición normativa de cada país. 45 países no han establecido límites para el amparo de lesiones personales y 14 no lo han hecho para daños materiales¹⁴.

- Países sin límites financieros en responsabilidad civil por lesiones personales:

Europa: Bélgica, Chipre, Finlandia, Francia, Irlanda, Luxemburgo, Malta, Eslovaquia, Reino Unido; Europa fuera de la UE: Andorra, Moldavia, Noruega; Asia: Bahréin, Brunei, China, Hong Kong, India, Irak, Israel, Kuwait, Malasia, Omán, Pakistán, Qatar, Singapur, Sri Lanka, Siria, Emiratos Árabes; África: Argelia, Burundi, Egipto, Eritrea Etiopía, Kenia, Lesotho, Libia, Malawi, Mauricio, Ruanda, Sudáfrica, Sudan, Tanzania, Zimbawe; Oceanía: Australia, Nueva Zelanda; América: Puerto Rico.

- Países sin límites financieros de responsabilidad civil por daños materiales:

Europa: Bélgica, Luxemburgo, Eslovaquia; Asia: Bahréin, Irak, Kuwait, Omán, Qatar, Sri Lanka, Siria; África: Argelia, Burundi, Eritrea, Etiopía, Ruanda.

Entre 2006 y 2008, cuatro países han puesto límites financieros: La República Checa, Hungría, Rumania, en ambas categorías de daños y Japón sólo para lesiones personales.

En África, en las naciones de Etiopía, Eritrea, Burundi y Ruanda no hay establecidos límites financieros y en Malawi sólo para lesiones personales.

Los países que han escogido la no limitación económica en cuanto a lesiones personales, se circunscriben no sólo a los países ricos de la Europa Occidental sino también a algunos de la Europa Central y Oriental que han implementado reformas de libre mercado. Igualmente, algunos países africanos, de Asia (China el último), Oceanía con Australia y Nueva Zelanda. Aunque Suecia ha impuesto un límite financiero, éste es muy alto para ambas categorías de daño (US\$31.5 millones), que puede ser agrupada con aquellos países que han escogido una opción económica ilimitada. Alemania en 1997 elevó su límite financiero por lesiones personales de US\$750.000 al equivalente de US\$2.469.000 y elevó los relativos a daños materiales a US\$467.000. Eslovenia elevó su

14 La tasa más favorable entre los límites de responsabilidad para lesiones personales con respecto a los límites de responsabilidad para daños materiales se encuentra en República Checa, Islandia y España, donde son de tres a cuatro veces más altos.

límite financiero hasta seis veces antes de ingresar a la Unión Europea. También Estonia elevó sus límites de la misma forma. 32 países garantizan una cobertura mínima para lesiones personales, y algunos de ellos lo hacen también para daños materiales, excediendo US\$450.000.

Los límites financieros decrecen gradualmente en los países restantes. La cobertura mínima para lesiones personales está por debajo de los US\$1000 en Haití, Indonesia, Irán, Mongolia, Filipinas, Uganda, Venezuela, Zambia. Para daños materiales está por debajo de los US\$1000 en Haití, India, Malawi, Mongolia, Pakistán, Turquía, Venezuela. Las sumas son muy bajas en Irán (\$US58 para lesiones personales y US\$14 para daños materiales) por lo que la cobertura parece totalmente simbólica.

Los niveles de cobertura obligatoria en los Estados Unidos de Norteamérica son comparativamente bajos y pueden ser considerados meras sumas de referencia, por eso —en vista de que la mayoría de los reclamos terminan antes de ir a la Corte donde la fijación de los daños es muchísimo más alta— los tomadores asegurados escogen sus coberturas con una base económica individual y voluntaria que se amolde a sus necesidades. Legalmente, la situación en este país es algo inequitativa con respecto a los límites financieros si consideramos que la brecha de un estado a otro puede variar de los US\$20.000 en la Florida, Lousiana, Mississippi, Oklahoma, a los US\$100.000 en Alaska y Maine¹⁵.

En cuanto a los países europeos, la Quinta Directiva de la Comisión del Seguro de Responsabilidad Civil en Autos de la Unión Europea ha fijado un límite financiero mínimo tanto para lesiones personales como para daños materiales en millones de euros (US\$1,57 millón) con un límite de 5 millones de euros por reclamo; los estados miembros tienen tiempo para ajustar sus legislaciones a esta disposición hasta el año 2012 y ya desde el 2009 deben estar cumpliendo con 2.5 millones de euros por reclamo. Con la visión de no ser devaluado en el transcurso del tiempo, la cantidad máxima de indemnización será automáticamente actualizada sobre la base del índice de precios al consumidor Eurostat.

En Colombia, el SOAT opera bajo los siguientes amparos y coberturas: para Gastos médicos 500 salarios mínimos diarios legales vigentes (SMDLV), Incapacidad 180 SMDLV, Muerte 600 SMDLV, Gastos funerarios 150 SMDLV, Gastos transporte 10 SMDLV¹⁶.

15 Alaska y Maine son los estados con más alta cobertura comparada con un promedio de US\$50.000-US\$40.000 para accidentes múltiples, US\$25.000-US\$20.000 por persona lesionada, US\$15000-US\$10000 por daños materiales.

16 Se espera que el gobierno colombiano en los próximos días, proponga el aumento de coberturas para gastos médicos y muerte, en aproximadamente un 35% con respecto a la cobertura original, sin aumentar el valor de la prima que pagan los propietarios de vehículos por el seguro. También se espera que si los perjudicados llegaren a requerir recursos por encima de las coberturas, un fondo de garantías será responsable del pago hasta por el monto que necesiten, y recobrará, a la Entidad Promotora de Salud o a la Aseguradora de Riesgos Profesionales, según sea el caso.

Como el salario mínimo aumenta cada año de acuerdo al costo de vida, la cobertura económica conserva su valor constante¹⁷.

Cabe resaltar un pronunciamiento de tutela de la Corte Constitucional colombiana que señaló que las instituciones de salud que reciban en urgencias a las víctimas de un accidente de tránsito, tienen la obligación de prestar de manera integral sin poder detener el tratamiento aduciendo alguna limitación de la cobertura del seguro obligatorio SOAT¹⁸.

1.3. Limitación a ciertos pasajeros

Los pasajeros que viajan tanto en vehículos públicos como en los vehículos privados están incluidos dentro de las coberturas del seguro obligatorio¹⁹.

En Corea del Sur el seguro obligatorio cubre a los pasajeros que viajan en vehículos comerciales hasta un límite equivalente de US\$117.000. En Pakistán la ley especifica una cantidad mínima a ser cubierta con relación a vehículos comerciales pagando a los pasajeros y a los vehículos que los transportan según su contrato de trabajo, mientras que los vehículos privados no están sujetos a límite.

Los parientes del asegurado no están incluidos en la póliza obligatoria en Argentina, Bulgaria, Egipto, Kuwait, Luxemburgo, Marruecos, Filipinas y Puerto Rico, mientras que

17 El salario mínimo mensual para el año 2009 es de Col\$497.000 pesos, unos US\$249. El mínimo diario está alrededor de US\$8.3.

18 Sentencia de Tutela de Corte Constitucional nº 1223/05, de 25 de noviembre 2005. Señala la Corte que los excedentes del servicio pueden ser cobrados en el Fondo de Solidaridad y Garantías, a la empresa promotora de salud, a la empresa de medicina prepagada, a la administradora de riesgos profesionales, al conductor o propietario del vehículo, según corresponda, pero nunca pueden suspender la asistencia médica por el límite del seguro ya que la prioridad es lograr la total recuperación del paciente, con independencia del aspecto económico.

"Ahora bien, partiendo de la base que el monto señalado por la ley para la protección de los intereses de las personas que han sufrido accidentes de tránsito se encuentra agotado, y que la Constitución consagra que el derecho a la salud en Colombia, recae sobre el Estado la obligación de garantizar a sus asociados la prestación continua del citado servicio, que corresponde a la entidad que prestó la atención inicial, hasta lograr la recuperación del paciente, quedando dicha entidad en posición de repetir contra el Fosyga, con cargo a la subcuenta de riesgos catastróficos y accidentes de tránsito".

El pronunciamiento de la Corte surge como respuesta a una tutela interpuesta por una víctima de accidente de tránsito que ha necesidad de múltiples cirugías cuyo elevado costo agotó la cobertura SOAT.

19 Aunque en Cuba, Guatemala, México (Puebla, Monterrey, Sinaloa y el Distrito Federal), Paraguay y Uruguay, el seguro sólo es obligatorio para los vehículos públicos.

en Hungría, Liechtenstein, Lituania, Portugal, Suiza y Turquía están cubiertos sólo para lesiones personales. En Hong Kong, Jamaica, Kenya y Venezuela el seguro obligatorio sólo cubre aquellos pasajeros mientras puedan certificar que viajan por motivos de negocios.

Los empleados del dueño del vehículo no están incluidos en la cobertura obligatoria en Jordania, Siria, y en Estados Unidos donde se excluye también a los miembros de la familia del conductor.

I.4. Limitación territorial

El certificado de seguro internacional (Carta verde en los países europeos²⁰, tarjeta amarilla en 20 países africanos que pertenecen al área de comercio preferencial o COMESA; tarjeta naranja para los países árabes; tarjeta café para las naciones africanas del ECOWAS o comunidad económica del África Occidental; y tarjetas amarillas y rosadas para Norteamérica) es generalmente emitida por una compañía de seguros establecida en el país de origen. La cobertura temporal puede ser comprada en las fronteras o en las islas de las autoridades de control en los lugares de aterrizaje de tráfico local o en los clubes de automóviles. En Corea del Sur, en cambio, los conductores visitantes deben comprar un seguro de responsabilidad civil de automóviles de una compañía de seguros local.

En la Unión Europea, los ciudadanos miembros no deben comprar ya un certificado de seguro internacional pues el seguro de su país es válido en todos los lugares. Esta regulación también aplica para los ciudadanos noruegos y suizos. En los países escandinavos, un seguro de frontera adquirido en uno de los países, en cualquier caso, es válido en los demás.

La tarjeta amarilla extiende su efectividad hasta casi los 20 estados adherentes al mercado común para África oriental y meridional: Angola, Burundi, Comoras, República Democrática del Congo, Egipto, Eritrea, Etiopía, Djibouti, Kenya, Madagascar, Malawi, Mauricio, Namibia, Ruanda, Seychelles, Sudán, Swaziland, Uganda, Zambia, Zimbawe; la tarjeta café en los 15 países de la comunidad Ecowas: Benin, Burkina-Faso, Cabo Verde, Costa Ivory, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Liberia, Malí, Níger, Nigeria, Senegal, Sierra Leona, Togo.

A nivel de Unión Europea, la Cuarta Directiva de Seguro de Automóviles, aprobada por el Parlamento Europeo el 16 de mayo de 2000 y que entró en vigencia el 20 de julio de 2002, se enfoca hacia una armonización de legislaciones en los estados miembros en cuanto al “seguro de responsabilidad civil para la circulación de vehículos motorizados”.

20 TIRADO SUÁREZ, F.J. (1983), El seguro obligatorio de automóviles y la Comunidad Económica Europea. La perspectiva española. *Revista de Instituciones Europeas*. Vol. 10, p. 843 y ss.

Los principios fundamentales de esta Cuarta Directiva son la introducción del derecho de ejercer la acción directa contra el asegurador, el establecimiento de un centro de información y de un organismo de indemnizaciones en cada estado miembro. Igualmente, el 11 de mayo de 2005 entró en vigencia la Quinta²¹ Directiva de Seguro de Automóviles que propendió por una protección más amplia y uniforme para las víctimas de accidentes de tránsito, dentro de un marco de reglas comunes en Europa en cuanto a la responsabilidad civil. Una de las principales características de la Directiva es la protección garantizada a las partes más vulnerables de un accidente (menores, peatones, ciclistas) que recibirán indemnización independientemente de la culpa del conductor que lo haya arrojado.

En este punto es importante resaltar, que en el seguro obligatorio de accidentes personales en Colombia, no se discute la culpabilidad de quien comete el daño para indemnizar a la víctima. Solamente es importante determinar si el conductor actuó dolosamente, pues de ser así, éste no tiene derecho a la cobertura, por lo que la aseguradora puede repetir contra él, el valor pagado a las víctimas o sus causahabientes, a las que siempre deberá pagar.

2. EL FONDO DE GARANTÍAS

Un gran número de países que respondieron los cuestionarios realizados por la AIDA han establecido a nivel de derecho interno un Fondo de Garantías, o un sistema equivalente para las víctimas de accidentes de tránsito. En la mayoría de los casos, el Fondo ha sido establecido concurrentemente con la implementación de una legislación de seguro obligatorio²². No obstante, en países como Filipinas, Kenya (donde se estableció pero nunca operó), Mauricio, en los países árabes (con excepción de los países magrebíes) y en algunos países de América Latina, la figura del fondo no existe. En países como Rumania, Bulgaria y República Checa, la figura apenas comenzó a implementarse a finales de los años noventa.

El manejo del Fondo es sustancialmente similar en todos los países donde existe, y lo mismo puede decirse de su financiación, usualmente mediante un porcentaje de deducción de la prima del seguro obligatorio de responsabilidad de automóviles o, alternatively, como en Queensland, Australia, mediante una contribución que se paga anualmente con el impuesto de rodamiento.

21 La Quinta Directiva establece leyes más fuertes para aquellos que manejan bajo la influencia del alcohol o las drogas, contiene una serie de regulaciones que gobiernan una estadía temporal en los estados miembros y aumenta los límites mínimos de responsabilidad de E600.000 a E1.000.000 para lesiones personales con un límite de E5.000.000 por reclamación y de E1.000.000 por reclamación en caso de daños a la propiedad; estos límites se alcanzarán en 2012.

22 En Colombia hoy por hoy el llamado FONSAT y antes el FOSYGA.

En un número de países el Fondo es operado por varios cuerpos públicos e instituciones: en Irlanda y Hong Kong por el Bureau de Seguro de Automóviles, en Japón por el Plan de Indemnizaciones del Estado, en Eslovaquia e Indonesia por una compañía de seguros de propiedad del Gobierno, en Malasia por un esquema de Fondo de Garantía del Seguro, en Brasil por un Consorcio de Aseguradores, en Australia y Nueva Zelanda por un Cuerpo Público, en Italia fue originalmente manejado por el Instituto Nacional de Seguros (INA) y, luego de la privatización del INA, por una nueva sociedad anónima con capital compartido del Estado y el CONSAP - concesionario de servicios públicos de seguros. En Colombia, el gobierno quiere dar a las aseguradoras operadoras del ramo de seguro obligatorio, la administración del Fondo de Seguros de Accidentes de Tránsito, para indemnizar a las víctimas de accidentes de tránsito ocasionados por personas que conducen vehículos no asegurados, o conductores que huyen del lugar haciendo imposible la identificación del vehículo.

En los países donde el Fondo existe, opera dentro de los límites establecidos por el seguro obligatorio. Lo que cambia son los criterios de operación, los cuales otorgan una amplia gama de coberturas para lesiones personales y daños materiales dependiendo en donde se causen los accidentes, si el que los ocasiona es o no un conductor identificado, o una persona no asegurada, o asegurada por una compañía bajo administración judicial, o que haya entrado en bancarrota.

En caso de sea un conductor no identificado el que ocasiona el accidente, el Fondo indemniza exclusivamente los daños personales: en Europa, en Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Italia (donde originalmente hubo mayores limitaciones si el accidente había causado lesiones personales curable en un período superior a 90 días o lesiones que llevaran a un 20% de invalidez permanente), en Luxemburgo (con un límite de US\$166.600), en Portugal y España²³, en Albania (en exceso de US\$225), en Andorra, Croacia, Chipre (en exceso de US\$387), en la República Checa, Hungría, Polonia, Rumania, Eslovenia, Serbia y Montenegro (para conductores extranjeros solamente en condición de reciprocidad), en Ucrania, Moldavia, Noruega (extendiendo la cobertura a pertenencias personales); en Asia, en Japón, Hong Kong, India, Irak, Israel, Corea del Sur y Tailandia; en África, en Nigeria y Túnez; en América, en Brasil, y Perú; en Australia y Nueva Zelanda.

La legislación colombiana en cambio, la cobertura que otorga el Fondo es mucho más completa. Basta con decir que, además de indemnizar a las víctimas causadas por conductores de vehículos no asegurados, o no identificados, indemniza a las víctimas en los porcentajes no cubiertos por la póliza, valores que puede recobrar de las entidades de la seguridad social.

23 *Revista Española de Seguros*, 136. (2008) Octubre-Diciembre. SEAIDA-AIDA. Las proyectadas modificaciones en las legislaciones de contrato de seguro en España y Portugal según las pautas señaladas por trabajos sobre el Contrato de Seguro Europeo y la incorporación de la Quinta Directiva sobre Seguro del Automóvil en ambos países, hacen una especial referencia a la valoración de los daños personales.

En los demás países, la cobertura del Fondo es tanto para lesiones personales como para daños materiales. La Quinta Directiva de Automóviles de la Comisión Europea prevé que, en caso de que un accidente de auto sea provocado por un carro desconocido que cause lesiones a la persona, el Fondo de Garantía también indemniza los daños materiales superiores a 500 euros.

Cuando el vehículo está sin asegurar, el Fondo usualmente cubre las lesiones personales y los daños materiales, excepto en Hungría, Luxemburgo, Eslovenia, Japón, Hong Kong, India, Israel, Tailandia, Túnez, Colombia, Australia y Nueva Zelanda donde sólo se indemnizan solamente las lesiones personales. Austria, Bélgica, Francia, Italia, Países Bajos y el Reino Unido aplican un exceso para daños materiales, Chipre aplica un exceso tanto para lesiones personales como para daños materiales.

Si el accidente involucra un vehículo que ha sido asegurado por una compañía que se encuentra en administración judicial, el Fondo cubre las lesiones personales únicamente en los siguientes países: Alemania, Luxemburgo, Portugal, Andorra, Hong Kong, Israel, Malasia, Túnez, Australia y Nueva Zelanda. El Fondo indemniza ambas categorías de daños en Austria (en exceso de US\$225 para daños materiales), Bélgica (en exceso de US\$263 para daños materiales), Francia, Grecia, Italia, Lituania, Países Bajos (en exceso de US\$155 para daños materiales), Portugal, Chipre, Rumania, Eslovaquia, Turquía, Irán, Marruecos, Canadá y Puerto Rico. En Marruecos y Canadá los conductores extranjeros reciben indemnización del Fondo sólo bajo condición de reciprocidad.

En los Estados Unidos, donde no hay un Fondo de Garantías como tal, varias propuestas para tratar con el problema de los conductores no asegurados han sido expuestas a lo largo de los años. Un llamado Fondo de Sentencias Insatisfechas fue establecido en algunos estados (Michigan, Nueva Jersey, Nueva York, Dakota del Norte) para asegurar recursos a las víctimas de accidentes cuando la parte culpable no tiene medios de pago para cumplir la sentencia, pero la efectividad de este Fondo es limitada. En un número de Estados un remedio más efectivo es una cobertura por conductor no asegurado o infra asegurado que indemnice a los tomadores de las pólizas cuando un conductor culpable no tenga seguro de responsabilidad (o su cobertura no sea suficiente) o cuando sea un caso de golpe-huida (Connecticut, Distrito de Columbia, Illinois, Kansas, Maine, Maryland, Massachusetts, Michigan, Minnesota, Missouri, New Hampshire, Nueva Jersey, Nueva York, Dakota del Norte, Oregón, Rhode Island, Dakota del Sur, Vermont, Virginia del Oeste, Wisconsin). Así como el Fondo de Sentencias Insatisfechas, este esquema hace muy poco por reducir el número de conductores sin asegurar pero otorga un camino a los tomadores de las pólizas para afrontar las consecuencias financieras de accidentes por Golpe-huida o por conductores no asegurados. En al menos 21 jurisdicciones la cobertura de conductores no asegurados es obligatoria. En otros estados los aseguradores deben ofrecer la cobertura pero los conductores no tienen la obligación de comprarla.

Algunos países dieron información relativa al número de reclamos hechos al Fondo. En Namibia por ejemplo, se presenta un alto porcentaje de reclamos (28,57%), que se calcula sobre la base de los accidentes reportados, que apenas son una pequeña parte

del total real. En Suecia, numerosos accidentes indemnizados por el Fondo involucran colisiones con venados. En Sudáfrica, el número de reclamos presentados al Fondo es igual al total del número de accidentes que han ocurrido porque el Fondo directamente indemniza a las compañías aseguradoras autorizadas para atender las reclamaciones.

Si el Fondo rechaza el reclamo, en la mayoría de países quienes hacen la reclamación tienen el derecho de acudir ante la jurisdicción, pero Alemania, Finlandia, Reino Unido, Moldavia, Indonesia y Brasil, se debe presentar previamente una petición administrativa. En Malta y en Nigeria la decisión del Fondo no se puede apelar. En Nueva Zelanda la ley de Rehabilitación e Indemnización de Accidentes de 1992 estableció un sistema de indemnización por lesiones personales sin culpa para todas las personas, incluidos los turistas, suprimiendo el derecho a entablar una demanda.

En España, se le ha impuesto a un consorcio público la tarea de indemnizar las pérdidas causadas por vehículos que no han encontrado en el mercado compañías que los aseguren. Con el mismo fin, en Kenya, un pool de todas las compañías aseguradoras se concibió en 2005 para cubrir los vehículos de servicio público.

3. SUPERVISIÓN ESTATAL SOBRE LA INDUSTRIA ASEGURADORA

Aunque el control del estado al sector del seguro de automóviles existe en casi la mayoría de los países, hay diferentes maneras de ejercer dicha supervisión. La supervisión es ejercida por un ministerio, generalmente por el de economía, el de industria o el de finanzas. Kuwait parece ser el único país donde la actividad aseguradora es controlada por el Ministerio del Interior.

Un fenómeno particular se puede ver en Dinamarca, Letonia, Noruega, Malaya, Etiopía, Colombia, Paraguay y Perú, donde la estrecha unión entre los seguros y las finanzas hace que los dos sectores se encuentren bajo la misma autoridad de supervisión. Específicamente en Colombia, el seguro obligatorio lo expiden las compañías de seguros que tienen la autorización para operar el ramo y son vigiladas por la Superintendencia Financiera, entidad que fija las tarifas y que está adscrita al Ministerio de Hacienda.

El seguro de automóviles es manejado como un monopolio por los gobiernos de Costa Rica y por los de cuatro provincias canadienses; en Sudáfrica, Lesotho y Swaziland es provisto por el estado a través de compañías autorizadas (11 en Sudáfrica).

4. FIJACIÓN DE TARIFAS

Desde 1995 en la Unión Europea, siguiendo la implementación de la tercera generación de directivas sobre libertad en los servicios, las compañías de seguros son quienes fijan las primas que serán cargadas a sus tomadores, personalizándolas de acuerdo a los diferentes elementos de riesgo, sin necesidad de una aprobación previa de la

autoridad de supervisión. Esta Directiva generó como consecuencia, que dentro de la Unión Europea, donde el área de supervisión del gobierno era grande y pesada, ésta fuera significativamente reducida.

En los 12 países admitidos en los últimos años en la Unión Europea, la determinación de tarifas era responsabilidad de los gobiernos. Hoy en día han puesto en práctica la liberalización gradual para equilibrar la supervisión del Estado con la libertad de mercado.

Fuera de la Unión Europea la competencia para fijar las tarifas permanece todavía en los cuerpos gubernamentales. En el principado de Mónaco la tarea de fijar las tarifas está a cargo de un comité ministerial conformado por representantes de compañías de seguros y asociaciones de consumidores.

Los países que tienen una estructura federal tienen procedimientos diferentes para cada estado. Aparte de los Estados Unidos, en Canadá la situación varía de libertad en el establecimiento de tarifas sujetas a notificación obligatoria, a la libertad en el establecimiento de las mismas aunque sujetas a la aprobación de autoridades de supervisión (como en Ontario, la provincia más poblada de la Federación), o a la no libertad de fijación con gobiernos que las determinan. En Australia, las compañías de seguros que operan en Nueva Gales del Sur pueden fijar sus propias tarifas, pero deben someterlas a la Autoridad de Accidentes Vehiculares, mientras que en Queensland y Victoria, las tarifas están establecidas por el Comisionado de Seguros.

En otros países la situación es muy disímil. En Asia, Japón garantiza a las aseguradoras el derecho de fijar sus propias tarifas desde julio 1 de 1998, pero con la obligación de someterlas a la autoridad de supervisión. Las tarifas de las primas son determinadas libremente en Hong Kong, Taiwan, Filipinas, Singapur, Pakistán y obviamente, en aquellos países donde el seguro de automóviles no es obligatorio. En Malasia, las tarifas deben ser aprobadas por las autoridades de supervisión; en China, Korea del Sur, Tailandia, Irán, Irak, Jordania, Kuwait, están establecidas por las autoridades gubernamentales. En Israel las tarifas son fijadas por la Comisión Financiera de Knesset (parlamento). En India la regulación en Seguros y la Autoridad de Desarrollo tiene una regulación desde el 1 de julio de 2004 en la que se liberaron las tasas de las primas y más allá, el criterio de circulación debe ser expandido y además del valor del vehículo, del poder del motor y de la locación geográfica, también se consideran la edad de los asegurados, el sexo y la profesión.

En África, las tarifas en los países del mediterráneo (Egipto, Libia, Túnez, Argelia y Marruecos) así como en Nigeria, Uganda y Zimbawe son directamente fijadas por el gobierno, mientras que en Botswana, Kenya, Malawi, Mauricio, Rwanda, Tanzania y Zambia se establecen libremente. Otra liberalización de tarifas en julio de 2006, ocurrió en Marruecos para la prima comercial mientras que la prima pura sigue fijada por el Ministerio.

En los países latinoamericanos, Haití, Paraguay y Venezuela, las tarifas de las primas son directamente fijadas por el gobierno; en Argentina, Costa Rica, México, Perú y Puerto Rico deben ser aprobados por las autoridades de supervisión; en Guatemala deben ser notificadas a los cuerpos de regulación, en Colombia, ya se indicó, las tarifas las señala la Superintendencia Financiera (entidad de control) adscrita al Ministerio de Hacienda, teniendo en cuenta las características de los vehículos asegurados. En los demás países los aseguradores son libres de fijar las tasas que se les cobran a los tomadores de los seguros.

En Qatar, Arabia Saudita, UAE y Yemen, las tarifas se determinan libremente y los aseguradores pueden negociar las tasas de las primas con sus clientes de forma directa. Sólo en cuatro países —Namibia, Lesotho, Sudáfrica y Swaziland— el seguro obligatorio es dado sin sistema tarifario porque las primas se rempazan por un impuesto adicional al combustible.

Como criterios considerados para determinar las tarifas, la absoluta mayoría de los países utiliza el análisis de las tasas de pérdidas y las clases de riesgos determinados por el poder del motor en caballos de fuerza de los vehículos. Una tendencia ha emergido, sin embargo, indicando que un número creciente de países consideran otros elementos distintivos en pro de la personalización del riesgo a asegurar. Los elementos que se consideran mayoritariamente son el área geográfica donde se encuentra registrado el vehículo, la edad, el sexo y la profesión del conductor. Estos mismos elementos han sido considerados también en la ley rusa del 1 de julio de 2003.

El modelo de turificación más aplicado es el sistema *bonus/malus*, obligatorio en Alemania desde 1954, en Suiza desde 1963 y luego en la mayoría de los países. En caso de ausencia de siniestro, los porcentajes de reducción de la prima varían mucho, o se elevan en caso de agravación del riesgo o con la ocurrencia de uno o más accidentes de tránsito. El rango máximo de bono va desde un 80% en la prima del primer año, un 75% en Países Bajos y Suecia, un 70% en Finlandia, Irlanda, Italia y Reino Unido, un 60% Polonia, Suiza e India, un 55% en España, un 54% en Bélgica, un 50% en Austria, Francia y Grecia, un 40% en Alemania, mientras que el rango máximo de *Malus* es desde 350% en Francia y un 25% en los Países Bajos, con un promedio de 200% en los países restantes.

En Colombia, por ser un seguro de accidentes personales, no se tienen en cuenta los factores aquí mencionados de *bonus/malus*, más propios de un seguro de responsabilidad civil extracontractual, pues las tarifas son fijas, reguladas por el Gobierno, por lo que las aseguradoras no pueden establecerlas. Cabe adicionalmente mencionar, que están expresadas en salarios mínimos para que mantengan su poder adquisitivo en el tiempo (así como las coberturas), y además, son diferenciales por tipo de vehículo con lo que se puede distinguir el riesgo por vehículo y la capacidad económica de su propietario.

CONCLUSIONES

1. El seguro de responsabilidad civil de automotores es un mecanismo de trascendencia mundial y constituye una protección efectiva para las víctimas de accidentes de tránsito.
2. A pesar de la expansión mundial de la figura del seguro, dentro de los 164 países que han adoptado el régimen de seguro obligatorio, un alto porcentaje de vehículos todavía se encuentra sin asegurar.
3. El amparo del seguro obligatorio de responsabilidad civil de automóviles cubre idealmente los perjuicios ocasionados por daños materiales y por lesiones personales de las víctimas de accidentes de tránsito, pero la mayoría de países adopta un cubrimiento únicamente de lesiones personales.
4. Los límites financieros varían ampliamente de país a país y en general puede decirse que reflejan el desarrollo económico y la tradición normativa de los países.
5. Un gran número de países han establecido un Fondo de Garantías, o un sistema equivalente para las víctimas de accidentes de tránsito.
6. En los países donde existe Fondo de Garantías, su cobertura en general opera dentro de los límites establecidos para el seguro obligatorio, aunque los criterios de operación otorgan una amplia gama de coberturas en lesiones personales y daños materiales dependiendo de varios factores como si el que ocasiona el accidente es o no un conductor identificado, o una persona no asegurada, o asegurada por una compañía bajo administración judicial, o que haya entrado en bancarrota.
7. Los criterios considerados para determinar las tarifas de los seguros, se nutren hoy en día, además del análisis de las tasas de pérdidas y las clases de riesgos, de otros elementos como el área geográfica donde se encuentra registrado el vehículo, la edad, el sexo y la profesión del conductor.

BIBLIOGRAFÍA

Conceptos

Superintendencia Financiera de Colombia, Concepto 2009052862-002 del 18 de noviembre de 2009.

Conferencias

AIDA, XII World Congress, Buenos Aires 2006, Updated in may 2008 for Aida meeting —Hamburg; Revised in November 2008 for Aida meeting— Budapest. "Motor Insurance Working Group: Normative and management characteristics of motor third party liability insurance in the world". Italian Section of AIDA.

Decretos

Decreto 2544 de 1987.

Documentos electrónicos

GAVIRIA FAJARDO, R., El Soat: una mirada al futuro del ramo, consultado en octubre de 2009:

http://74.125.47.132/search?q=cache:A7MKiD1_GrEJ:www.fasecolda.com/fasecolda/BancoMedios/Documentos%2520PDF/el%2520soat%2520una%2520mirada%2520al%2520futuro%2520del%2520ramo.pdf+coberturas+soat+colombia&cd=3&hl=es&ct=clnk&gl=sv

REGLERO CAMPOS, L.F. (1999), *Libro Electrónico Aranzadi sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor*. Aranzadi 1999. Bloque 4.

Libros

IGLESIAS PRADA, J.L. (1991), *Reflexiones sobre la Tercera Directiva de la Comunidad Económica Europea en materia de seguro de responsabilidad civil automovilística*. Derecho Mercantil de la Comunidad Económica Europea: estudios homenaje a José Girón Tena. Civitas: Madrid, España.

URÍA GONZÁLEZ, R. (1963), *Problemas fundamentales del seguro automovilístico de responsabilidad civil*. Actas del coloquio sobre el seguro de responsabilidad civil en la Ley del Automóvil. Bilbao: La Facultad.

Revistas y publicaciones

a.REGLERO CAMPOS, L.F. (1987), Responsabilidad civil extracontractual: seguro voluntario de automóviles. Contrato en favor de terceros. Acción directa contra el asegurador (comentario a la sentencia del Tribunal Supremo -Sala 1ª- de 15 de noviembre de 1986). *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil*, núm. 13, enero/marzo.

A.REGLERO CAMPOS, L.F. (1991), Seguro voluntario de responsabilidad civil de automóviles. Condiciones generales y particulares. Exclusión de cobertura. Conducción en estado de embriaguez (comentario a la sentencia del Tribunal Supremo -Sala 1ª- de 29 de abril de 1991). *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil*, núm. 26. Abril/.

Revista Española de Seguros, 136. (2008), Octubre-Diciembre. La transposición de la Quinta Directiva en España y Portugal. SEAIDA-AIDA.

TIRADO SUÁREZ, F.J. (1983), El seguro obligatorio de automóviles y la Comunidad Económica Europea. La perspectiva española. *Revista de Instituciones Europeas*. Vol. 10.

Sentencias

Sentencia de Tutela de Corte Constitucional colombiana n° 1223/05, de 25 de noviembre 2005.

Normatividad internacional

Cuarta Directiva de Seguro de Automóviles, aprobada por el Parlamento Europeo el 16 de mayo de 2000.

Ley rusa del 1 de julio de 2003.

Quinta Directiva de Seguro de Automóviles del 11 de mayo de 2005.