

**.....TEMAS PARA DEBATE**

- I. COMPETENCIA EN EL SECTOR ASEGURADOR (ART. 101.3 Tratado).....2**

**.....TEMAS DE ACTUALIDAD**

- I. PROPUESTAS DE REFORMA DEL BAREMO POR ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN.....2**
- II. LOS RIESGOS DE RETIRADA EN EL SECTOR DEL AUTOMOVIL......3**

**.....CRÓNICA DE AIDA**

- I. CONGRESO SOBRE LAS “NUEVAS TECNOLOGÍAS Y SUS REPERCUSIONES EN EL SEGURO: INTERNET, BIOTECNOLOGÍA Y NANOTECNOLOGÍA”.....4**
- II. OTRAS NOTICIAS.....6**

**.....JURISPRUDENCIA**

- I. SEGURO DE TRANSPORTE MARÍTIMO Y TERRESTRE.....7**
- II. SUBROGACIÓN.....8**
- III. REASEGURO.....9**
- IV. SEGURO DEL AUTOMÓVIL.....9**
- V. SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL.....10**

**.....LEGISLACIÓN**

- I. LEGISLACIÓN ESTATAL:.....14**
- 1. SEGUROS AGRARIOS COMBINADOS.....14**
- 2. SEGUROS DE CRÉDITO A LA EXPORTACIÓN.....14**
- 3. SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE EMBARCACIONES.....15**
- 4. SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE TELECOMUNICACIONES...15**
- 5. SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL PROFESIONAL.....15**
- II. LEGISLACION DE LA UNIÓN EUROPEA:.....16**
- 1. DERECHO DE COMPETENCIA.....16**
- 2. SEGURO AÉREO.....16**

**.....DOCTRINA**



|     |                                            |           |
|-----|--------------------------------------------|-----------|
| I.  | <b>MONOGRAFÍAS Y OBRAS COLECTIVAS.....</b> | <b>17</b> |
| II. | <b>ARTÍCULOS.....</b>                      | <b>17</b> |

## .....TEMAS PARA DEBATE

### **I.- Competencia en el sector asegurador (ART. 101. 3 Tratado)**

**Novedades sobre el Reglamento de exención a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas en el sector de los seguros** (DOUE L 83, de 30 de marzo de 2010).

El presente Reglamento, que entró en vigor el 1 de abril de 2010, obligatorio y directamente aplicable a cada Estado miembro tiene una vigencia de siete años, lo que expirará el 31 de marzo de 2017. Establece un período transitorio comprendido entre el 1 de abril de 2010 y 30 de septiembre de 2010, por los acuerdos ya en vigor que no cumplen las condiciones de éste, pero sí las previstas en el Reglamento de 2003.

Por lo que se refiere a sus novedades, destacan: la no exención para el establecimiento de condiciones tipos de las pólizas, la verificación y conformidad de los dispositivos de seguridad, por lo que estarán sujetas a autovaloración; no es necesario definir aquellos acuerdos que pueden corresponder al ámbito del artículo 101. 1 del Tratado; no quedan exentos los acuerdos relativos a las primas comerciales; la recopilación, tablas o estudios no deben ser vinculantes sino deben tener un carácter meramente orientativo; la conveniencia de eximir las recopilaciones conjuntas del coste de riesgos; el acceso a los resultados de las recopilaciones, tablas y estudios ha de ser en condiciones razonables, asequibles y no discriminatorias; el beneficio de exención por categorías debe limitarse a aquellos acuerdos de los que quepa asumir con suficiente certeza que satisfacen las condiciones del artículo 101 .3 del Tratado; la cobertura conjunta de ciertos tipos de riesgos con agrupaciones de coaseguro y correaseguro siempre que la agrupación en cuestión cumpla las condiciones adicionales establecidas, por lo que se refiere a los umbrales de las cuotas de mercado que difieren respecto del anterior.

## .....TEMAS DE ACTUALIDAD

### **I.- Propuestas de reforma del baremo por accidentes de circulación.**

El Ministerio de Economía y Hacienda, con la DGSFP, y el Ministerio de Justicia tienen la intención de formar un grupo de trabajo con la idea de que presenten unas conclusiones sobre la reforma del baremo.

Por su parte, **UNESPA** ha explicado a la DGSFP, a la Fiscalía de Seguridad Vial, al Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad y a la Dirección General de Tráfico, su **propuesta** de reforma del Baremo adoptado en 1995 y que ha reducido la litigiosidad, aligerado el pago de indemnizaciones y facilitado la gestión cotidiana de la actividad aseguradora.



Los **principios** de la propuesta de reforma de Unespa son: el mantenimiento de la estructura del sistema legal y tasados de todos los daños y perjuicios causados por un accidente de circulación; función social del baremo; cuantificación plena de todos los daños; refuerzo de la seguridad jurídica del sistema; mejora de los factores por daños morales complementarios; mejora de indemnizaciones por pérdida de ingresos futuros; mejora de las indemnizaciones a Grandes Lesionados, por la necesidad de ayuda de tercera persona; revisión de las secuelas de la Tabla VI

La propuesta de **modificación** se centra en: *fallecimiento* (incorpora los perjudicados extratabulares; racionaliza la estructura de los grupos de la Tabla I y se establecen nuevos criterios “hijos mayores o menores de edad, y la convivencia o no con la víctima”; nuevo cálculo de la pérdida de ingresos futuros por trabajo personal; sistema individualizado de indemnizaciones para cada tipo de perjudicado; presunción de convivencia con la víctima de todos los hijos hasta los 25 años; nuevos factores correctores “perjudicado único y víctima familiar única”); *secuelas* (definición de secuela; revisión de la Tabla VI con la inclusión de dos nuevos capítulos relativos al sistema cutáneo y al material de osteosíntesis, así como un nuevo enfoque al “esguince cervical”; tres escalas de puntuación hasta 100, 50 y 25 puntos para el material de osteosíntesis; sustitución del término incapacidad por discapacidad moderada, grave y muy grave para su desvinculación de las definiciones labores y sociales; nuevo cálculo del factor de pérdida de ingresos futuros por trabajo personal, nuevo cálculo del factor de necesidad de ayuda de tercera persona; la adecuación de vivienda se vincula con la ayuda de tercera persona; mejora de los factores correctores por daños morales y complementarios y se añaden nuevos como el “perjuicio estético importantísimo” y “Discapacidad muy grave con necesidad de ayuda de tercera persona”; definición del factor de perjuicios morales de familiares).

Sin embargo, también plantea que se reconozcan los avances que ha logrado la medicina y que hacen que algunas lesiones ya no dejen secuelas o su recuperación sea más temprana, lo que implicaría reducir la cuantía que hoy se paga por los daños más leves.

**SEAIDA** tiene una comisión científica que valorará las propuestas de su reforma, acogerá las opiniones de la judicatura y sugerirá planteamientos concretos sobre la ahora inminente medida de reforma legislativa.

## **II.-Los riesgos de retirada en el sector del automóvil.**

Como ejemplo, citamos al fabricante de coches Toyota, que ha anunciado la retirada de 50.000 vehículos en Estados Unidos, acusada de poner en riesgo la seguridad de los conductores debido a problemas en el sistema electrónico de estabilidad de sus automóviles. Por ello, se compromete con aquellos clientes que pagaron para reparar el problema, los cuales podrán demandar un reembolso a la misma, dándole pues Toyota, la oportunidad de investigar la veracidad de las reclamaciones, y en caso de ser fundamentadas, compensar los daños.

La póliza de RC Empresas se estructura en varios segmentos o apartados como son Explotación, Productos, Patronal, Contaminación, Coberturas Ampliadas etc.



## **Sigue leyendo siendo socio de SEAIDA**

Este boletín completo, y todo el archivo histórico de SEAIDA desde 1993, está disponible para los socios con sesión iniciada en la web.

**[www.seaida.com](http://www.seaida.com)**