



25 Convención
Aseguradores
de México

CAM
Mayo 6 y 7
2015

Fórmulas de Éxito en los Seguros Obligatorios El Ejemplo de Alemania

Florian Kummer
Hub Head Property & Casualty
Swiss Re Latin America

Agenda

- | | |
|--------------|---|
| Introducción | El Contexto de la Discusión |
| Parte I | El Seguro Obligatorio de Automóviles en Alemania |
| Parte II | Elementos Básicos de la Compensación de las Víctimas de Accidentes Viales en Alemania |
| Parte III | Desafíos Sistémicos para la Industria Aseguradora en Tiempos de Cambio |

Introducción – El Contexto de la Discusión

25,000,000

vehículos particulares circulan en México (2015)

28 %

solo 28 de cada 100 autos están asegurados

16,000

víctimas mortales por año causadas por accidentes viales

9°

accidentes viales son la 9° causa de muerte en México (2013)

1°

y la 1° causa de muerte para niños entre 5 y 14 años de edad (2013)

1,7%

del PIB representan los costos annual de los accidentes viales en México

100,000MXN

es el monto mínimo del nuevo seguro obligatorio de automóviles en carreteras federales

4,031,600 MXN

es la indemnización por muerte en algunos estados mexicanos en consecuencia de la modificación de la Ley Federal de Trabajo en 2012



Introducción – El Contexto de la Discusión

- **Quién paga la cuenta** en los casos de falta de liquidez del responsable del accidente?
Existe una **falta de protección preocupante** hacia las víctimas de accidentes viales en el país



- Necesidad de una **política pública efectiva** para resolver este problema social (y económico)



- Este es el contexto de la discusión sobre los seguros obligatorios de automóviles así como del marco regulatorio para la compensación de daños a terceras personas en México



- **Protección adecuada de las víctimas versus el poder de adquirir el seguro obligatorio versus viabilidad económica del sector asegurador:**
Qué elementos básicos se debería considerar para el diseño de un sistema efectivo en México?



Criterios para un sistema efectivo de seguros obligatorios de automóviles:

- ✓ **Protección adecuada** para las víctimas de accidentes viales
- ✓ **Equidad y consistencia** con respecto a las indemnizaciones para las víctimas
- ✓ **Transparencia** del sistema de compensación para los asegurados
- ✓ **Eficiencia:** viabilidad económica para la industria aseguradora (estabilización de tendencias inflacionarias y "previsibilidad" de los costos esperados)
- ✓ **Incentivos para mejorar la seguridad vial y vehicular**

Parte I – El seguro obligatorio de automóviles en Alemania

- ❖ Seguro obligatorio de RC automóviles: según la ley alemana existe una obligación del dueño de un vehículo de adquirir un seguro de RC (montos mínimos: 7,5m de Euros para daños a terceros en su persona (bi) y 1,12m de Euros para daños al auto del tercero)
- ❖ Existe una obligación de las compañías de seguros de ofrecer el seguro obligatorio al asegurado
- ❖ Responsabilidad Civil objetiva del dueño del vehículo: es decir la responsabilidad por accidentes viales es independiente de la negligencia o culpa individual ("strict liability" / "no fault system").
- ❖ El seguro obligatorio cubre tanto daños materiales como "inmateriales" (daños morales)
- ❖ La tarificación es desregulada y sigue un creciente número de criterios

El seguro obligatorio de RC automóviles en Alemania está orientado hacia la protección adecuada de las víctimas de accidentes viales. La legislación del país impone la obligación de contratar seguros para objetos "de riesgo particularmente alto". El beneficio para la sociedad se considera un bien superior a la libertad individual de comprar o no un seguro de RC.

Parte I – El seguro obligatorio de automóviles en Alemania

En 1966, se estableció por ley un "fondo de garantía" (pool) para las víctimas de accidentes viales ("Verkehrsoferhilfe") para complementar el seguro obligatorio y llenar los vacíos de cobertura restantes.

Sus características elementares:

- ✓ Los "vacíos" del sistema obligatorio (situaciones que constituyen una responsabilidad del pool):
 - ✓ "Fuga del conductor" (vehículos no-identificados)
 - ✓ Accidentes causados por vehículos no asegurados
 - ✓ Accidentes causados intencionalmente (fuga del conductor de la policía / suicidio)
 - ✓ Insolvencia de la compañía de seguros
- ✓ Es un pool de las aseguradoras de automóviles del país y las indemnizaciones se reparten según el "market share" de los miembros en el año pasado y antepasado
- ✓ Incentivos para limitar el riesgo moral: en casos de "fuga del conductor" la carga de prueba se queda con la víctima del accidente. Además, daños materiales al auto del tercero se indemniza solamente en caso de daños "significativas" a la persona en el mismo accidente.
- ✓ Control del pool: el Ministerio de Justicia de Alemania

Parte I – El seguro obligatorio de automóviles en Alemania

El marco institucional del seguro obligatorio de RC automóviles:

- ✓ Existe una red de entidades municipales (o de los distritos) responsables por todos los trámites relacionados a la documentación de los vehículos ("Zulassungsstellen"). Estas entidades controlan la existencia del seguro obligatorio.
- ✓ En caso de cancelación de un seguro obligatorio, la compañía de seguros tiene la obligación de informar a la entidad correspondiente.
- ✓ El asegurado tiene la obligación de adquirir un nuevo seguro en los siguientes 30 días. Durante este mes la aseguradora tiene que garantizar la cobertura.
- ✓ En caso de que el asegurado no cumpla con su obligación las autoridades iniben la circulación del vehículo.

Conclusiones – Seguros Obligatorios – La Experiencia en Alemania:

1. Un seguro obligatorio necesita una justificación: el bien público > la libertad individual
2. Un seguro obligatorio es un instrumento que debería hacer parte de una política pública más amplia
3. Un seguro obligatorio requiere igualmente una obligación de las aseguradoras de ofrecer la cobertura a los asegurados.
4. Un seguro obligatorio requiere control y fiscalización efectivos
 - i. En Alemania, el control se basa en una colaboración estrecha entre las entidades municipales("Zulassungsstellen"), aseguradoras y policía.
5. Un seguro obligatorio que cubre 100% de los vehículos es una utopía. Siempre habrá vehículos no-asegurados.
6. Un seguro obligatorio debería ser complementado por una institución que "llena los vacíos" del sistema. Esto puede ser un pool de las aseguradoras de automóviles del país que indemnizan a las víctimas de accidentes viales causados por vehículos no-asegurados o no-identificados

El sistema alemán tiene tres características fundamentales:

1. El marco regulatorio para la indemnización de las víctimas de accidentes viales se basa en diferentes leyes (Código Civil, la ley del contrato de seguros, la ley del seguro obligatorio, Road Traffic Act entre otros). Por otro lado, el cálculo de la indemnización por daños a terceras personas se basa en la jurisdicción del país. Es el "Supremo Tribunal Federal" que define las guías para la jurisdicción de las cortes inferiores.
2. Por ley, se indemniza tanto daños materiales como daños "inmateriales" (daños morales)
3. El sistema alemán pone énfasis en la consideración del caso individual y en las circunstancias concretas del accidente.

Los daños materiales:

- ✓ Se calcula para el caso concreto **la diferencia entre dos situaciones financieras:** La situación financiera de la víctima después del accidente **y** la situación de la víctima en caso que el accidente no hubiera ocurrido.
 - ⇒ es la diferencia entre una situación concreta y un desarrollo hipotético
- ✓ Criterios a tomar en cuenta:
 - Tratamiento emergencial
 - Pérdida de ingresos
 - Tratamiento a largo plazo y rehabilitación:
 - costos médicos y de asistencia
 - costos de un asilo
 - ayuda doméstica
 - adaptación de la casa
 - adaptación del vehículo

Los daños "inmateriales" (daños morales):

- ✓ Solamente la víctima de un accidente vial tiene el derecho de recibir compensación por daños morales
- ✓ La ley nada más establece que la compensación por daños inmateriales tiene que ser "razonable". Son los jueces que establecen los montos concretos siguiendo las directrices establecidas por el Supremo Tribunal Federal
- ✓ Los criterios a tomar en cuenta por los jueces son los siguientes:
 - ✓ la naturaleza y el grado (la severidad/intensidad) de las lesiones o de la incapacidad
 - ✓ la duración de la incapacidad o del tratamiento hospitalario
 - ✓ la situación financiera del responsable por el accidente
 - ✓ el grado de responsabilidad de la parte responsable⇒ Con otras palabras: los jueces tienen el derecho de basarse en todas las circunstancias concretas del caso
- ✓ Bajo la ley alemana, los daños inmateriales son considerados como un todo y compensados en un solo pago (lump sum payment)

Parte II – Elementos Básicos de la Compensación de las Víctimas de Accidentes Viales en Alemania

Es importante señalar que bajo el sistema alemán la consideración del caso individual y de las circunstancias concretas del accidente prevalecen.

No existe una tabla de indemnización estricta y esquemática

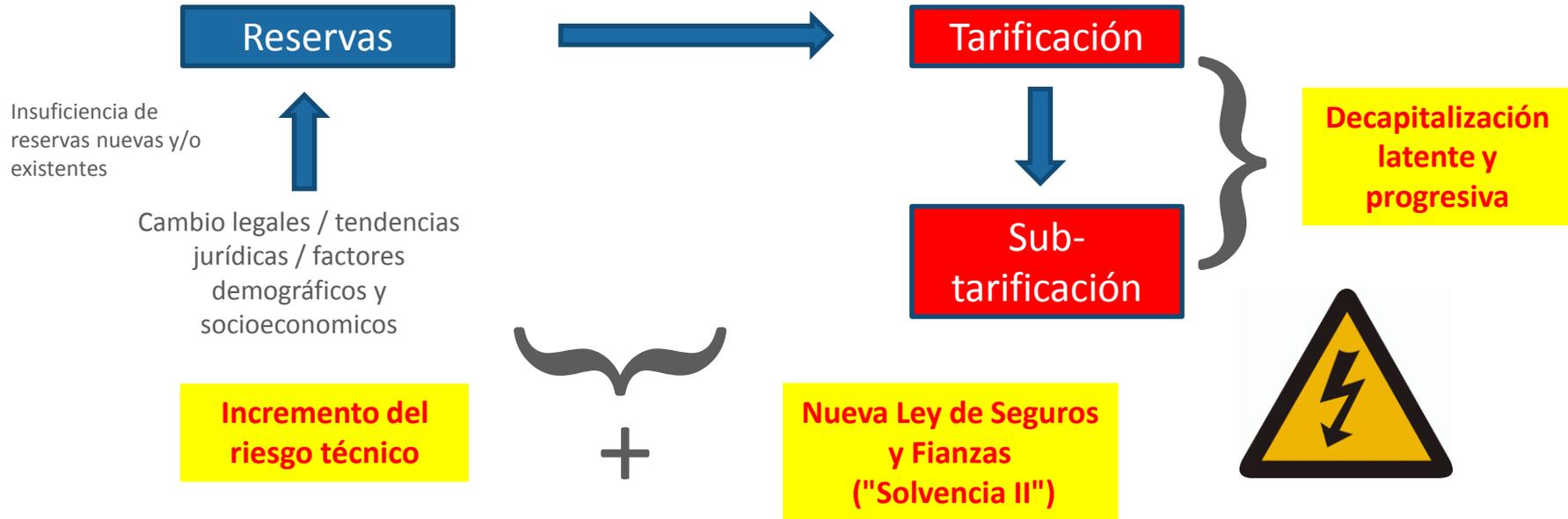
La jurisdicción se orienta en un sistema de referencia – una guía definida por el Supremo Tribunal Federal.

Criterios para un sistema efectivo de seguros obligatorios de automóviles:

- ✓ **Protección adecuada** para las víctimas de accidentes viales
- ✓ **Equidad y consistencia** con respecto a las indemnizaciones para las víctimas
- ✓ **Transparencia** del sistema de compensación para los asegurados
- ✓ **Eficiencia:** viabilidad económica para la industria aseguradora (estabilización de tendencias inflacionarias y "previsibilidad" de los costos esperados)
- ✓ **Incentivos para mejorar la seguridad vial y vehicular**

Parte III – Desafíos Sistémicos para la Industria Aseguradora en Tiempos de Cambio

- En tiempos de cambio del marco regulatorio y de los niveles de indemnización el problema fundamental para el sector asegurador es la estimación de los costos esperados
- La insuficiencia de reservas es uno de los principales motivos de la insolvencia de compañías de seguros en el mundo



- El aumento en los costos de compensación de las víctimas por accidentes viales debería ser resultado de una discusión transparente entre el regulador, la industria aseguradora y la sociedad civil. Para mantener el funcionamiento del sector debería ser gradual y previsible.



25 Convención
Aseguradores
de México

CAM

Mayo 6 y 7
2015

Muchas gracias