

La importancia del seguro y de la actualización de su regulación

por **Javier López y García de la Serrana**
Director

Desde que el hombre se procuró hogar y sustento y pudo con los excedentes iniciar el comercio, ha existido la necesidad en la sociedad de asegurar los bienes. Los anales del seguro se pierden en las antigüedades de la historia del hombre, pero es sin duda con las primeras civilizaciones donde se establecen de alguna forma estos antecedentes.

Así, entre las evidencias del comercio y su regulación en la antigua Babilonia o en Egipto, como de la experiencia del bien común de estas primeras sociedades y el reparto de las cargas como forma de afrontar mejor las adversidades, es como se iría conformando el germen del seguro en aquellas primeras civilizaciones que anotaban sus transacciones en tablillas de barro o en papiro.

Sería con el mercantilismo de los habilísimos fenicios, con la esplendorosa expansión griega y con el pragmatismo del derecho romano, que este antecedente del seguro tomaría cuerpo en el préstamo a la gruesa (*nauticum foenus*) en el que los banqueros aseguraban las mercancías que se transportaban por mar, siendo devuelta esta cantidad con intereses por el armador si la carga llegaba felizmente a puerto.

Ya desde la Edad Antigua existían también colegios (*collegia*) y cofradías en las que se agrupaban profesionales y artesanos y en las que se fue consolidando una solidaridad que ayudara a los miembros, que quedaban en situaciones de desprotección, o que cubriera los gastos del funeral que no podía asumir una familia. La caída del Imperio Romano y los años de tumultos e invasiones supusieron una ruralización de la sociedad y una paralización de comercio en occidente, que no volvería a reactivarse hasta la Baja Edad Media, donde las asociaciones volvieron a florecer en forma de gremios y el comercio por mar se reactivó al calor de la pujanza mercantil de algunas ciudades, como las que conformaban la liga Hanseática, las industriosas Repúblicas Italianas o la pujante expansión de la Corona de Aragón por el Mediterráneo. Ahora bien, el seguro lucrativo tuvo su principal antecedente en el seguro marítimo, del que ya encontramos pruebas en Génova (Italia) allá por el año 1347, mientras que la primera póliza apareció en Pisa en el año de 1385.

No obstante la primera vez que el contrato de seguro se regula con fuerza de ley será en España, en los Capítulos de las Cortes de Tortosa de 1412 convocadas por el **REY FERNANDO**, donde se codificó el seguro contra la huida de esclavos, una labor normativa que continuó en las Ordenanzas del Consulado del Mar de Barcelona de 1435, pues los Consulados del Mar eran antiguas instituciones medievales que en las ciudades importantes con tráfico mercantil, funcionaban como una especie de tribunal mercantil y establecían los usos y leyes que regulaban en trato comercial en sus plazas y en ultrapuertos.

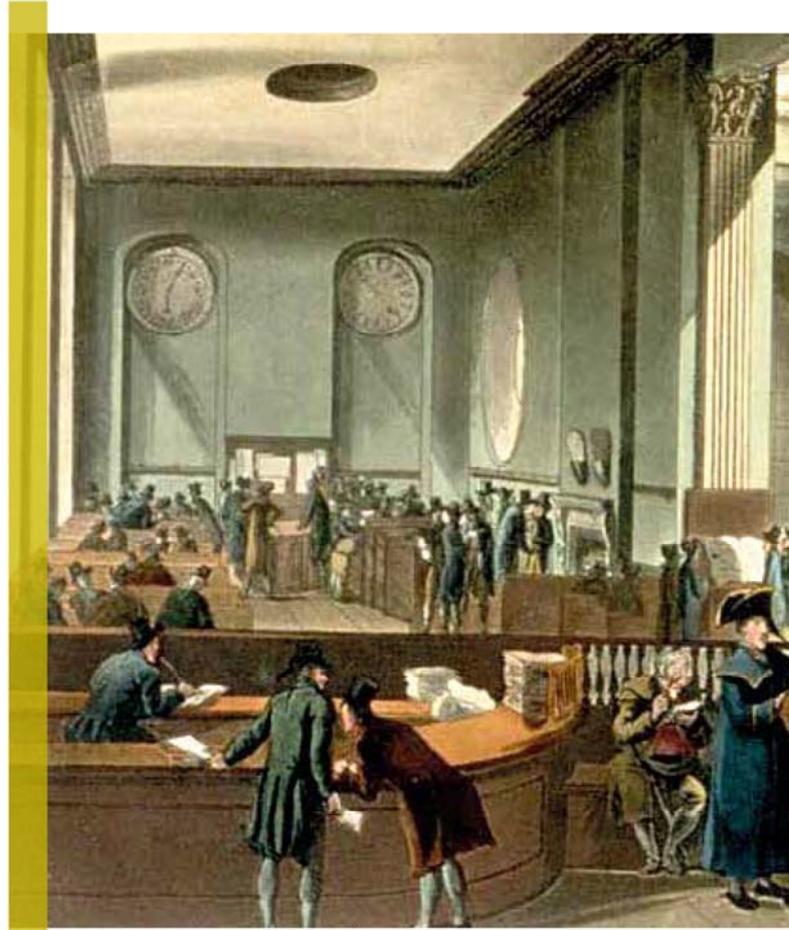
Cuando el escenario del comercio marítimo se trasladó del Mediterráneo al Atlántico gracias a las nuevas rutas comerciales abiertas por es-

pañoles y portugueses, la práctica de la piratería se trasladó con él, y el nuevo auge de estas prácticas en un escenario tan amplio y difícil de controlar, motivó la regulación del seguro marítimo que en el caso de las especias, o de los metales preciosos, alcanzaban el montante de auténticas fortunas. En este escenario se intenta crear un marco jurídico que regule el seguro, principalmente subordinado al comercio marítimo, así **CARLOS V** en 1538 aprueba las Ordenanzas del Consulado del Mar de Burgos en las que por primera vez se crea un modelo de póliza uniforme y se dictan normas comunes para evitar fraudes y abusos. Estas normas tendrán luego su reflejo en las Leyes de Indias.

La captura de tripulaciones y la solicitud de rescate seguía siendo moneda común entre los piratas y un sustancioso negocio, los que no podían pagar su rescate, como **MIGUEL DE CERVANTES SAAVEDRA**, cautivo de los piratas turcos en Argel, debían de esperar años de cautiverio, cuando no la muerte. Este acicate dio origen a un seguro que servía para garantizar el rescate, pero que acabó extendiéndose a la muerte del asegurado durante la duración del embarque. La primera póliza de vida de la que se tiene noticia fue la expedida por la Cámara de Seguros de Londres en 1583.

Para 1629 nace en Holanda la Compañía de las Indias Orientales, primera gran compañía moderna que asegura el transporte marítimo. Este tipo de institución se multiplicó por todo el Continente Europeo, hasta que tuvo su gran expansión en Inglaterra, tras el incendio registrado en 1666 en la ciudad de Londres, donde se consumieron cerca de 13.200 casas, 89 iglesias y la Catedral de Saint Paúl, fundándose el 'Fire Office' para el auxilio a las víctimas y surgiendo así el más antiguo Seguro contra Incendios del mundo. Sería también en Londres, donde en 1688, en un humilde café donde se daban cita armadores y financieros, se crea la famosa compañía Lloyd's, que sentaría las bases del concepto moderno del seguro y que ostentaría la primacía en el ramo de los seguros en Inglaterra hasta el siglo XX. Su afamada capacidad de asegurarlo todo, cuenta con un amplio anecdotario de ilustres excentricidades y desastres históricos entre los que algunos citan una supuesta póliza de vida de **NAPOLEÓN BONAPARTE**, la sonrisa de **MARLENE DIETRICH** o la póliza de seguros del Titanic.

Las primeras compañías aseguradoras que surgieron en España lo hicieron en la ciudad de Cádiz en el siglo XVIII, al calor de su intensa actividad mercantil al ser trasladada desde Sevilla a esta ciudad la Casa de la Contratación en 1717



Sala de suscripciones de Lloyd's en Londres, año 1809.

que centralizaba el comercio con América. No obstante, sería en el siglo XIX cuando se crearían las grandes compañías aseguradoras españolas como la Compañía General de Seguros fundada en Madrid en 1841, la Mutua Contra incendios de Madrid de 1822 y la Sociedad de Seguros Mutuos Contra incendios de Barcelona de 1835 o La Unión y el Fénix Español de 1864. Sin olvidar citar que también el Grupo Catalana Occidente tiene su origen en 1864, hace ya 150 años, con la constitución de la Sociedad Catalana de Seguros Contra Incendios a Prima Fija, impulsada por **FERNANDO DE DELÁS Y DE GELPÍ**.

También de la mano de España nacerán las primeras compañías en la América Hispana y las sucursales de las que ya existen en la Península. Asimismo, el desarrollo de la industria y los transportes a finales del siglo XIX hace que el seguro en sus diferentes ramos crezca inexorablemente cubriendo incendios o pérdidas de manufacturas, garantizando contratos o servicios y permitiendo expandir el comercio y con ellos el desarrollo económico y social.

Durante el siglo XX los movimientos obreros que convulsionaron el siglo XIX seguirán su imparable lucha, apareciendo los Seguros Socia-



les. Las necesidades de los trabajadores y sus derechos se abren camino en las leyes buscando el soporte jurídico que proteja la invalidez, los accidentes de trabajo o la vejez. Los Estados Unidos que ya se perfilaban como nueva potencia mundial en el siglo XIX, recogen el testigo de las grandes compañías aseguradoras europeas, con un crecimiento espectacular de los seguros y reaseguros en todo su territorio nacional que se ve constantemente impulsado por el crecimiento de su economía, siendo el ámbito del seguro uno de sus grandes pilares.

Con esta pequeñísima lección de historia del seguro sólo se pretende poner de relieve el gran papel que desempeñan las aseguradoras para el mantenimiento del llamado 'estado del bienestar' favoreciendo el desarrollo y las grandes obras y cubriendo esa necesidad que ha sentido el hombre desde la noche de los tiempos de proveer para el futuro.

La historia del seguro es sin duda la historia del avance de la autonomía personal, pues la finalidad de los seguros es prevenir contingencias. *"El seguro, como actividad humana que es, guarda una relación bilateral con los avances sociales a los que favorece y de los que recibe*

impulsos que le obligan a evolucionar. Esto ha sido así desde sus orígenes históricos más remotos". Con esta frase comenzaba en el año 2000 su estudio 'Importancia económica y social del seguro' la entonces directora general de Seguros y Fondos de Pensiones, **PILAR GONZÁLEZ DE FRUTOS**, que lo fue hasta diciembre de 2002 y que desde 2003 es la presidenta de Unespa (Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras), la asociación empresarial fundada en 1977 que representa al 96% del sector asegurador de España.

Un seguro se puede definir como un sistema que permite prever las consecuencias económicas de los hechos futuros e inciertos, cuya eventual realización teme la empresa o persona asegurada y, además, busca anular sus efectos. En resumen se puede decir que los seguros constituyen un sistema de transferencia de riesgos. De hecho es célebre la frase de **GARRIGUES** que lo define: *"El seguro es el antídoto del riesgo"*.

En los países en desarrollo la cultura del seguro empieza a crearse, aunque todavía se hallan muy lejos de los países desarrollados, en los que un padre de familia invierte en seguros hasta un 7% de sus ingresos y una empresa pequeña adquiere la mayoría de los seguros que hay en el mercado, aunque como todos los costos y gastos de una empresa, el del seguro debe ser congruente con las necesidades de la misma, debe medirse y controlarse, garantizando con ello que se tengan las mejores condiciones de cobertura.

Para finalizar me gustaría hacer mención a un seguro muy concreto y de gran importancia hoy en día, como es el seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. Y es que sería con el automóvil, creado por **KARL BENZ**, con el que se inauguraría un nuevo ramo del seguro dedicado a cubrir la responsabilidad civil de los automovilistas que empezaban a transitar las carreteras. La circulación de los vehículos en el tumulto de las incipientes metrópolis industriales, no era en absoluto extraña a la sociedad, donde el intenso tráfico de caballos y carruajes ya había originado en París el embrión de este nuevo ramo del seguro que funcionaba como una fraternidad de cocheros. La popularización del automóvil durante el siglo XX no hizo más que sustituir este escenario por uno más complejo en el que el seguro de responsabilidad civil encontró un amplio campo de desarrollo así como extensa regulación legislativa.

A fin de facilitar la gestión más inmediata de la reparación de los daños se instrumentó la

acción directa contra la aseguradora y la exigencia de responsabilidad por culpa casi objetiva, dado que la circulación automovilística en sí mismo implica riesgo, explicaba **PILAR GONZÁLEZ DE FRUTOS** en el ya referido estudio 'Importancia económica y social del seguro' de la que fuera directora general de Seguros y actual presidenta de Unespa, que continuaba diciendo: *"El desarrollo de este seguro, su generalización y su buen funcionamiento, han permitido una clara evolución doctrinal y jurisprudencial de la responsabilidad civil aquiliana o por culpa del Código Civil para ser cada vez más los casos en que exige responsabilidades por daños causados en el ejercicio de ciertas actividades sin que haya habido intencionalidad en la causación de tales daños. La eximencia de tal responsabilidad pasa por demostrar que en el ejercicio de la actividad se ha aplicado la pericia exigida, con un proceso de inversión de la carga de la prueba. Esta nueva conceptualización de la Responsabilidad Civil justificó el que se estableciera en Ley un especial sistema de valoración de los daños personales causados en accidentes de tráfico, sistema objetivo que ha permitido a la judicatura, liberarse de la pesada carga moral y justificar diferencias indemnizatorias ante casos similares"*.

Pues bien, tal sistema de valoración de los daños personales está siendo objeto desde hace tres años, como todo el mundo ya sabe, de una concienzuda propuesta de reforma por un comité de expertos nombrado por los ministerios de Justicia y de Hacienda, presidido por **MIQUEL MARTÍN CASALS** y en el que también participa nuestro presidente **MARIANO MEDINA CRESPO**, y que tal y como se hacía eco un artículo publicado hace sólo unos días en El País, acaban de concluirse los trabajos de este comité de expertos, teniendo prevista su presentación al grupo consultivo amplio, al que me honro pertenecer, el próximo día 22 de mayo en la sede de la Dirección General de Seguros.

El citado artículo de **PATRICIA R. BLANCO** pone de relieve expresamente la necesidad de dicha reforma, pues el 'baremo' después de casi dos décadas habría quedado desfasado, argumentado dicho desfase en que hay muchos más coches en España que pagan su seguro obligatorio, se han reducido los accidentes de tráfico y sin embargo las indemnizaciones no han experimentado otra subida que el IPC. Añade la periodista que *"las comparaciones con otros países europeos ponen en evidencia el atraso español. La mujer de **CARLOS PARRA**, el hombre que murió en un siniestro vial cuando el torero **ORTEGA CANO** invadió el carril por el que circula-*

ba, ha recibido 119.731 euros, y cada uno de los dos hijos, unos 20.000 euros. En Italia, la viuda habría percibido en torno a 300.000 euros y 100.000 cada hijo. En otros países, como Francia, las indemnizaciones duplican las españolas, y en Alemania y Reino Unido casi las cuadruplican".

El sector asegurador reconoce la necesidad de actualizar las indemnizaciones por "los grandes cambios que ha sufrido la sociedad española", pero siempre y cuando no se ponga en riesgo al propio sistema asegurador, del que depende la sostenibilidad de las compensaciones. *"Por eso el seguro del automóvil es muy social, porque es para todos, ricos y pobres"*, argumenta **MANUEL MASCARAQUE**, director del área de seguros generales de Unespa y miembro del comité de expertos nombrado por los ministerios de Justicia y de Hacienda.

Por tanto todo el mundo está de acuerdo en la necesidad de la reforma del sistema legal valorativo de los daños personales en accidentes de circulación, ya solo falta que el Gobierno impulse esta reforma que realmente urge y no pase como con la reforma de la Ley de Contrato de Seguro. Pues como decía mi maestro y director de tesis, **LUIS DE ANGULO RODRÍGUEZ**, director general de Seguros en la etapa en la se aprobó la Ley de Contrato de Seguro y actual presidente de la Mutualidad General de la Abogacía, en su artículo 'Hacia la reforma de la Ley de contrato de seguro, tras más de XXV años de vigencia', publicado en el número 21 de esta revista (correspondiente al primer trimestre de 2007): *"Hay que pensar que el ideal es mirar siempre más lejos. Por ello es de esperar que efectivamente se lleve a cabo la revisión de la LCS, sin caer en tentaciones de anquilosarla. Huir de ese y de cualquier otro anquilosamiento, será siempre una buena enseñanza que aprender y desde luego que difundir entre nuestros alumnos, partiendo de que el Derecho es el sentido común institucionalizado y, cuando no sucede así, habremos de preguntarnos la causa"*. Siete años después de dichas palabras, aun no hay reforma de la Ley de Contrato de Seguro. Esperemos por el contrario que una vez entregadas las conclusiones sobre la reforma del baremo, el Gobierno dé prioridad a esta necesaria actualización legislativa para que esté vigente en 2015, coincidiendo con el vigésimo aniversario de su aprobación por la Ley 30/95.

Abril 2014