

374D0167

Nº L 87/14

Diario Oficial de las Comunidades Europeas

30. 3. 74

## SEGUNDA DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 6 de febrero de 1974

relativa a la aplicación de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, y sobre el control de la obligación de asegurar dicha responsabilidad

(74/167/CEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea,

Visto el apartado 3 del artículo 7 de la Directiva del Consejo, de 24 de abril de 1974, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, y sobre el control de la obligación de asegurar dicha responsabilidad <sup>(1)</sup>, modificada por la Directiva del Consejo de 19 de diciembre de 1972 <sup>(2)</sup>;

Considerando que, en virtud de la Directiva del Consejo de 24 de abril de 1972, y en las condiciones que menciona el apartado 2 del artículo 7, los Estados miembros pueden suprimir el control del seguro de responsabilidad civil respecto a los vehículos que entren en el territorio comunitario, cuando éstos tengan su estacionamiento habitual en un tercer país;

Considerando que las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros celebraron, el 12 de diciembre de 1973, un acuerdo con las oficinas nacionales de Suecia, Finlandia, Noruega, Austria y Suiza, conforme a los principios del apartado 2 del artículo 7 de la Directiva, y mediante el cual las oficinas nacionales de los Estados miembros garantizan la indemnización de los siniestros producidos en su territorio y provocados por la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de uno de dichos terceros países, tal como lo ha comprobado la Comisión, en estrecha cooperación con los Estados miembros; y que dicho acuerdo, cuyo periodo de vigencia es indeterminado, puede resolverse mediante un preaviso de 12 meses;

Considerando que los Estados miembros manifestaron la intención de adaptar sus legislaciones a las disposiciones de la Directiva del Consejo de 24 de abril de 1972, también en

lo que respecta a la supresión del control del seguro de responsabilidad civil para los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de uno de dichos terceros países;

Considerando, en consecuencia, que ya se reúnen o están a punto de reunirse todas las condiciones para que pueda suprimirse el control del seguro de responsabilidad civil en las relaciones de los Estados miembros con dichos terceros países,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

A partir del 15 de mayo de 1974, cada Estado miembro se abstendrá de realizar el control del seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos cuando éstos tengan su estacionamiento habitual en el territorio de Suecia, Finlandia, Noruega, Austria y Suiza, y sean objeto de la Convención de las oficinas nacionales de seguros de 12 de diciembre de 1973.

*Artículo 2*

Los Estados miembros comunicarán inmediatamente a la Comisión las medidas adoptadas en aplicación de la presente Decisión.

*Artículo 3*

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 6 de febrero de 1974.

*Por la Comisión*

*El Presidente*

François-Xavier ORTOLI

(1) DO nº L 103 de 2. 5. 1972, p. 1.

(2) DO nº L 291 de 28. 12. 1972, p. 162; rectifica al DO nº L 75 de 23. 3. 1973, p. 30.

## ANEXO

## CONVENIO COMPLEMENTARIO ENTRE LAS OFICINAS NACIONALES

de 12 de diciembre de 1973

(Solamente son auténticos los textos en lengua francesa e inglesa)

## Artículo 1

- a) El presente Convenio se celebró el 12 de diciembre e 1973, entre las oficinas siguientes, por lo que respecta a los territorios cuyos nombres figuran en la columna de la derecha:

HUK-Verband República Federal de Alemania, incluyendo Berlín occidental

Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs Austria

Bureau belge des assureurs automobiles Bélgica

Dansk Forening For International Motor-køretøjsforsikring Dinamarca

Liikennevakuutusyhdistys Finlandia

Bureau central français des sociétés d'assurance contre les accidents d'automobiles Francia y Mónaco

Irish Visiting Motorists' Bureau Irlanda

Ufficio centrale italiano (UCI) Italia, el Estado del Vaticano y la República de San Marino

Bureau luxembourgeois des assureurs contre les accidents automobiles Luxemburgo

Trafikkforsikrings Forbundet Noruega

Nederlands Bureau der Motorrijtuigverzekeraars Países Bajos

Motor Insurers' Bureau

El Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, La Isla de Man, las islas del Canal (excluyendo Gibraltar)

Trafikförsäkringsforeningen Suecia

Syndicat suisse d'assureurs automobiles Suiza y Liechtenstein

Dicho Convenio podrá extenderse a las oficinas de otros países, con arreglo a las disposiciones del artículo 5 (véase más abajo).

- b) Cada oficina signataria del presente Convenio se encargará, por cuenta de todos los aseguradores autorizados, de practicar las operaciones de seguro obligatorio de la responsabilidad civil del automóvil en su propio país.

- c) Las partes contratantes se basan en la Directiva 72/166/CEE del Consejo de las Comunidades Europeas, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, y sobre el control de la obligación de asegurar dicha responsabilidad, (publicada en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* n° L 103 de 2 de mayo de 1972).

- d) El presente Convenio entrará en vigor en la fecha fijada por la Comisión de las Comunidades Europeas para la aplicación íntegra de la Directiva a la que se alude en la letra c) anterior.

## Artículo 2

- a) Cuando un vehículo que tenga su estacionamiento habitual en un territorio mencionado en la letra a) del artículo 1, circule por otro de los territorios mencionados en ese mismo artículo, 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 del 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.

- b) Los territorios a los que hace referencia la letra a) del artículo 1 se considerarán a efectos de la aplicación del presente Convenio como una única y misma entidad con respecto a cada uno de las oficinas signatarias del presente Convenio.
- c) Se considerará que tienen su estacionamiento habitual en uno de los territorios a los que se refiere la letra a) del artículo 1:

- los vehículos matriculados en dicho territorio,
- los vehículos de dos ruedas que no necesiten matricularse y respondan a las normas establecidas en el Anexo I.

- d) Los vehículos que se indican en el Anexo II quedarán excluidos del ámbito de aplicación del presente Convenio.
- e) Toda controversia que tenga lugar entre las oficinas acerca de la interpretación de la noción de estacionamiento habitual, en la medida en que no esté previamente definida, será sometida a un arbitraje. El Colegio de árbitros incluirá al Presidente del Consejo de las oficinas, así como a los árbitros designados por cada una de las oficinas implicadas en el litigio, a razón de un árbitro por oficina. Cuando el Presidente del Consejo de las oficinas sea de la misma nacionalidad que uno de los árbitros, designará para sustituirle a un árbitro de nacionalidad diferente a la suya y a las de los demás árbitros.
- f) Los árbitros así designados decidirán por mayoría, en última instancia y sin que quepa recurso. En caso de empate, decidirá el Presidente del Consejo de las oficinas o su sustituto.

#### Artículo 3

- a) El presente Convenio modificará « *pro tanto* » los acuerdos existentes entre las partes adoptados en forma de Convenio tipo entre las oficinas, pero, a excepción de dichas modificaciones, los acuerdos existentes seguirán vigentes, y las palabras y términos a los que se dé un sentido particular en el Convenio tipo entre las oficinas, tendrán la misma significación en el presente Convenio.
- b) Cuando se produzca un accidente en el territorio de la oficina gestora que implique una reclamación contra la persona que en los términos del artículo 2 se considera

como asegurada, todos los acuerdos existentes en forma de Convenio tipo entre las oficinas relativas a la instrucción y regulación de los siniestros serán válidos aunque no exista un certificado de seguros en vigor, y dichos acuerdos se interpretarán, en la medida de lo posible, como si no contuviesen ninguna estipulación que exija un certificado de seguros.

- c) En particular, cualquier referencia a « un miembro que expide un certificado de seguros », se considerará aplicable al miembro que haya expedido el seguro relativo al vehículo y, en ausencia de seguro, la oficina del territorio en que el vehículo tenga su estacionamiento habitual.

#### Artículo 4

El presente Convenio tendrá un periodo de vigencia indeterminado. No obstante cada oficina podrá resolver dicho Convenio mediante un preaviso de 12 meses a partir de la fecha en que se envíe por correo la notificación a las demás oficinas signatarias y a la secretaría general del Comité europeo de seguros, así como a las autoridades gubernamentales de su país y a la Comisión de las Comunidades Europeas.

Además dicha oficina informará inmediatamente a la secretaría del Consejo de las oficinas de tal resolución.

#### Artículo 5

- a) El presente Convenio podrá extenderse a las oficinas responsables de los vehículos a los que la Comisión de las Comunidades Europeas esté dispuesta a aplicar las disposiciones de los apartados 2 y 3 del artículo 7 de la Directiva a la que se refiere la letra c) del anterior artículo 1.
- b) Las extensiones del presente Convenio a las oficinas de otros países sólo podrán realizarse después de que:
- todas las oficinas que ya lo hayan firmado, hayan manifestado su acuerdo, firmado un documento especialmente redactado a tal fin y
  - la oficina solicitante haya firmado una copia del presente Convenio.

Dichas extensiones entrarán en vigor en las fechas establecidas por la Comisión de las Comunidades Europeas con arreglo a las disposiciones del apartado 3 del artículo 7 de la Directiva indicada en la letra c) del artículo 1 del presente Convenio.

## CLAÚSULA DE FIRMA

Hecho en la Sede del Comité Europeo de Seguros en París, el 12 de diciembre de 1973, en tres ejemplares en lengua francesa y tres ejemplares en lengua inglesa.

Un ejemplar en cada una de ambas lenguas se depositará en la secretaría general del Comité Europeo de Seguros.

Un ejemplar en cada una de ambas lenguas será entregado a la Comisión de las Comunidades Europeas.

Un ejemplar en cada una de ambas lenguas será entregado a la secretaría del Consejo de las oficinas.

El secretario general del Comité Europeo de Seguros remitirá copias conformes del presente Convenio a todos los signatarios del mismo.

Se aplicará el mismo procedimiento a los complementos, extensiones o modificaciones del presente Convenio.

## Por el HUK-Verband

*El Vicepresidente*  
Dr. Hans-Joachim SCHERZBERG

*El Director*  
Hans-Heinrich BRUMM

## Por el Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs

*Un miembro del Presidium*  
Dr. Hans HAJEK

*El Secretario*  
Dr. Gerhard TOELG

## Por la Oficina belga de los aseguradores de automóviles

*El Presidente*  
Jacques WAUTIER

## Por el Dansk Forening For International Motorkøretøjs forsikring

*El Presidente*  
C. P. HEIEDE

*El Director*  
M. BOJESEN-KOEFOED

## Por el Liikennevakuutusyhdistys (Finnish Motor Insurers' Bureau)

*El Director*  
Veikko SORAMAKI

*El Director*  
Iikka HONKAJUURI

## Por la Oficina central francesa de sociedades de seguros de accidentes de automóviles

*El Presidente*  
H. CHATEL

## Por el Irish Visiting Motirists' Bureau Ltd.

*El Presidente*  
Bartholomew K. FITZSIMON

Por l'Ufficio centrale italiano (UCI)

*El Presidente*

Avv. Camillo CURTI

Por la Oficina luxemburguesa de aseguradores de accidentes de automóviles

*El Presidente*

Philippe MULLER

*El Secretario*

Fernand THIEL

Por el Trafikkforsikrings Forbundet

*El Presidente*

Thorbjørn CONRADI

*El Director General*

Knut BOYE

Por el Nederlands Bureau des Motorrijtuigverzekeraars

*El Presidente*

F. JUTTE

Por el Motor Insurers' Bureau

*El Presidente*

Stephen MASEFIELD

Por el Trafikförsäkringsföreningen

*El Director*

Hugo HELQVIST

Por el Sindicato suizo de aseguradores de automóviles

*El Secretario General*

Heinrich BRÄNDLI

---

## ANEXO I

## del Convenio complementario entre oficinas nacionales de 12 de diciembre de 1973

Se considerará que tienen su estacionamiento habitual en la República Federal de Alemania, incluyendo Berlín occidental, las bicicletas provistas de un motor auxiliar cuya cilindrada no sobrepase los 50 cc y cuya velocidad no sobrepase los 50 km/h, así como las pequeñas motocicletas cuya velocidad no sobrepase los 40 km/h, cuando estén provistas de una placa con la indicación del año en curso, tal como está prescrito en la República Federal de Alemania, incluyendo Berlín occidental.

Se considerará que tienen su estacionamiento habitual en Bélgica los vehículos de dos ruedas equipados con un motor de una cilindrada inferior a 50 cc y que no puedan, debido a su fabricación y a la potencia de su motor, sobrepasar los 40 km/h en carretera, siempre que lleven una placa provincial fechada según la normativa belga.

Se considerará que tienen su estacionamiento habitual en Dinamarca todos los vehículos automóviles de dos ruedas, incluso cuando estén provistos de un simple motor auxiliar, siempre que su conductor tenga su domicilio legal en Dinamarca.

Se considerará que tienen su estacionamiento habitual en Finlandia todos los vehículos automóviles de dos ruedas, incluso cuando estén provistos de un simple motor auxiliar, siempre que su conductor tenga su domicilio legal en Finlandia.

Se considerará que tienen su estacionamiento habitual en Francia o en Mónaco los vehículos automóviles de dos ruedas provistos de pedales y de un motor auxiliar de una cilindrada que no sobrepase los 50 cc, siempre que su conductor tenga su domicilio legal en Francia o en Mónaco.

Se considerará que tienen su estacionamiento habitual en Irlanda todos los vehículos automóviles de dos ruedas, incluso cuando estén provistos de un simple motor auxiliar, siempre que su conductor tenga su domicilio legal en Irlanda.

Se considerará que tienen su estacionamiento habitual en Italia, el Estado del Vaticano y la República de San Marino los vehículos automóviles de dos ruedas provistos de placa de identificación de dichos países.

Se considerará que tienen su estacionamiento habitual en Luxemburgo los vehículos automóviles de dos ruedas provistos de pedales y de un motor auxiliar de una cilindrada máxima de 50 cc y que no sobrepasen por fabricación los 50 km/h, cuando estén provistos de una placa que reproduzca, en negro sobre fondo amarillo, el número del documento de identidad expedido por el Ministro de Transportes o su delegado.

Se considerará que tienen su estacionamiento habitual en Noruega todos los vehículos automóviles de dos ruedas, incluso cuando estén provistos de un simple motor auxiliar, siempre que su conductor tenga su domicilio legal en Noruega.

Se considerará que tienen su estacionamiento habitual en los Países Bajos los vehículos automóviles de dos ruedas provistos de pedales y de un motor auxiliar cuya cilindrada no sobrepase los 50 cc, cuando estén provistos de un certificado de seguro que tenga el mismo número que la placa de seguro.

Se considerará que tienen su estacionamiento habitual en Suecia todos los vehículos automóviles de dos ruedas, incluso cuando estén provistos de un simple motor auxiliar, siempre que su conductor tenga su domicilio legal en Suecia.

## ANEXO II

## del Convenio complementario entre oficinas nacionales de 12 de diciembre de 1973

REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA (incluyendo Berlín occidental)

1. Los vehículos que, por fabricación, no sobrepasen los 6 km/h.
2. Las máquinas operadoras-automotrices cuya velocidad máxima no sobrepase los 20 km/h.
3. Los vehículos y los remolques matriculados temporalmente (placa de aduana).

4. Los vehículos y los remolques de las tropas extranjeras estacionadas en territorio sometido a la soberanía de la República Federal de Alemania, así como de sus auxiliares civiles, sus miembros y las familias de estos últimos, cuando dichos vehículos estén matriculados por las autoridades militares competentes.
5. Los vehículos y los remolques de los cuarteles generales militares internacionales establecidos en la República Federal de Alemania en virtud del Tratado del Atlántico Norte (OTAN).

#### BÉLGICA

1. Los vehículos de matrícula temporal (placa de aduana).
2. Los vehículos privados de los militares belgas y de su familia estacionados en la República Federal de Alemania.
3. Los vehículos oficiales de la OTAN que estén sometidos a las disposiciones propias del Tratado de la OTAN.

#### DINAMARCA

Vehículos registrado en las Islas Feroe.

#### FRANCIA Y MÓNACO

Vehículos militares regulados mediante convenios internacionales.

#### IRLANDA

1. Remolques.
2. Vehículos conducidos únicamente por una persona a pie, es decir, vehículos que no jayan sido fabricados ni adaptados para transportar conductores ni pasajeros y cuyo peso no sobrepase los 8 cwt (406,4 kg).
3. Vehículos de matrícula temporal.

#### ITALIA, ESTADO DEL VATICANO Y SAN MARINO

1. Los vehículos de matrícula temporal.
2. Los vehículos provistos de una matrícula con la indicación « AFI » (Allied Forces in Italy).
3. Los vehículos que no estén provistos de una placa de matrícula (en particular los ciclomotores).
4. Las máquinas agrícolas (como los tractores agrícolas, sus remolques y cualquier otro vehículo que por su estructura se destine a tareas agrícolas).
5. Los vehículos militares regulados por convenios internacionales.
6. Los vehículos de las fuerzas militares y del personal militar y civil de la OTAN.

#### LUXEMBOURGO

1. Los tractores agrícolas.
2. Las máquinas operadoras automotrices (como los rodillos compresores, bulldozers, cosechadoras-segadoras, etc.).
3. Los vehículos de matrícula temporal (placa de aduana) cuyo periodo de vigencia haya expirado.

#### PAÍSES BAJOS

1. Los vehículos de matrícula temporal.
2. Los vehículos privados de los militares neerlandeses y de su familia estacionados en la República Federal de Alemania.
3. Los vehículos pertenecientes a militares alemanes estacionados en los Países Bajos.
4. Los vehículos que pertenezcan a personas adjuntas al Headquarters Allied Forces Central Europe.
5. Los vehículos de servicio de la fuerzas armadas de la OTAN.

REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE, ISLA DE MAN, ISLAS DEL CANAL  
(excluyendo Gibraltar)

1. Los vehículos para inválidos cuyo peso de vacío no sobrepase los 5 cwt (254 kg).
2. Los vehículos de motor destinados a desplazarse por el suelo, pero que no están diseñados ni adaptados para la circulación por carretera.
3. Los vehículos de la OTAN que están sometidos a las disposiciones propias del Convenio de Londres de 19 de junio de 1951 y del protocolo de París de 28 de agosto de 1952.

SUIZA Y LIECHTENSTEIN

1. Los vehículos accionados manualmente, equipados con un motor.
2. Las máquinas de trabajos agrícolas de un eje, conducidas únicamente por una persona a pie y no aptas para llevar remolques.
3. Los ciclomotores y sillas de ruedas para inválidos con un motor de un acilindrada no superior a 50 cc y una velocidad no superior a 30 km/h en circunstancias normales.
4. Los vehículos de matrícula temporal (placa de aduana) cuyo periodo de vigencia haya expirado.

---

ANEXO III

del Convenio complementario entre oficinas nacionales de 12 de diciembre de 1973

1. *Claúsula suspensiva de la Oficina central francesa*

El compromiso de la Oficina central francesa, en relación con los siniestros causados por vehículos con estacionamiento habitual en Francia o en Mónaco, surtirá efecto a partir de la entrada en vigor en Francia;

- a) de la orden ministerial prevista en el artículo 6 del Decreto de 29 de junio de 1973, en lo referente a los accidentes producidos en Dinamarca, Irlanda y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte;
- b) de las medidas legislativas o reglamentarias que modifican o complementan las disposiciones actuales de la ley, de 24 de febrero de 1958, sobre el seguro obligatorio de automóvil, del artículo 15 de la ley de 31 de diciembre de 1951 relativa al fondo de garantía, y de los textos reglamentarios adoptados para su aplicación, de forma que sea el Fondo francés de garantía quien asuma la responsabilidad de los siniestros producidos por vehículos automóviles que tengan su estacionamiento habitual en Francia, cuando el siniestro no sea objeto de un seguro en vigor, en lo que se refiere a los accidentes producidos en el territorio de los otros Estados cuyas oficinas son signatarias del presente convenio.

2. *Claúsula suspensiva relativa a los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en Italia*

En lo que se refiere a los vehículos automóviles que tengan su estacionamiento habitual en Italia y circule por el territorio de Austria, Suiza y Liechtenstein, el presente Convenio surtirá efecto a partir de la fecha establecida de común acuerdo entre las partes, a partir del momento en que se compruebe que se han adoptado las medidas necesarias;

- para equiparar, en caso de accidente en dichos países, los ciudadanos italianos a los nacionales en lo referente a las prestaciones del fondo de garantía, dado que los nacionales de los países considerados, cuando son víctimas de un siniestro en Italia, están ya equiparados a los italianos;
  - para suprimir los sistemas actuales de pago a cargo de los automovilistas italianos que no tienen carta verde, de los 40 schillings austríacos y los 3 francos suizos que cobran las autoridades fronterizas austríacas y suizas a título de gastos para la gestión de posibles siniestros.
-