



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

A35-WP/87\*

EC/15, LE/7

16/8/04

Revisada

23/8/04

En español, francés e inglés  
únicamente

## ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

### COMISIÓN ECONÓMICA Y COMISIÓN JURÍDICA

**Cuestión 27:** Reglamentación de los servicios internacionales de transporte aéreo y resultado de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo

**Cuestión 35:** Asistencia en materia de seguro aeronáutico por riesgo de guerra

### SEGURO DE AVIACIÓN

(Nota presentada por la Comisión Europea)

### DOCUMENTO INFORMATIVO

#### RESUMEN

Tras los acontecimientos trágicos del 11 de septiembre de 2001, y en especial tras sus repercusiones en el mercado de los seguros de aviación, la Comunidad Europea decidió tomar diversas medidas de carácter legislativo y económico para evitar cualquier alteración en el transporte aéreo que entre o salga de la Comunidad o circule dentro de ésta y para que los transportistas aéreos y los explotadores de aeronaves independientemente de su nacionalidad estén sujetos a requisitos mínimos de seguro y procedimientos de control de su cumplimiento que sean transparentes, neutros, no discriminatorios e iguales para todos.

La Comisión Europea preparó legislación al respecto, que fue aprobada el 21 de abril de 2004 por el Parlamento Europeo y el Consejo. Las nuevas normas se aplicarán a partir del 30 de abril de 2005 y afectarán al seguro que, en adelante, los Estados miembros de la Comunidad Europea requerirán de los transportistas aéreos y de los explotadores de aeronaves cuando entren o salgan de su territorio o cuando vuelen dentro o por encima de éste.

\* Las versiones en español y francés fueron proporcionadas por la Comisión Europea.

## 1. ANTECEDENTES

1.1 Desde septiembre de 2001, las instituciones de la Comunidad Europea han prestado atención en diversos casos al problema del seguro de aviación<sup>1</sup>. La Comisión Europea aceptó el establecimiento de sistemas de garantías a cargo de los Estados, que proporcionaban la cobertura necesaria a las empresas de transporte aéreo contra riesgos de guerra y terrorismo, y autorizó su prórroga hasta el 31 de octubre de 2002; también ha seguido de cerca el trabajo realizado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y por la industria europea acerca de iniciativas para crear fondos de mutualización de riesgos en el sector de la aviación.

## 2. LAS NUEVAS NORMAS COMUNITARIAS

2.1 El Reglamento sobre requisitos mínimos de seguro, aprobado el 21 de abril de 2004<sup>2</sup>, es un instrumento jurídico completamente independiente de la introducción de garantías temporales a cargo de los Estados para cubrir a las empresas de transporte aéreo en Europa. Es también independiente de las iniciativas de la industria europea y de la OACI para crear un fondo de mutualización de riesgos que cubra la responsabilidad por daños a terceros en casos de guerra y terrorismo. Sin embargo, es evidente que la posible creación de un fondo de riesgos a nivel internacional permitiría que los transportistas aéreos y los explotadores de aeronaves, incluidos los de terceros países, encontraran una cobertura asequible y los ayudaría a cumplir los requisitos mínimos de seguro propuestos. El trabajo preparatorio para la aprobación de estas normas ha recibido un apoyo decidido de todas las instituciones de la Comunidad Europea.

2.2 El Reglamento sobre requisitos mínimos de seguro es el paso necesario hacia un conjunto más completo de requisitos que tienen que observar los transportistas aéreos y los explotadores de aeronaves para poder volar en, hacia, fuera o sobre el territorio de los Estados miembros de la Comunidad Europea. La base para la introducción de estas normas está ya presente en la legislación sobre la concesión de licencias a los transportistas aéreos<sup>3</sup>. Las normas adoptadas aclaran el requisito general sobre seguros para los transportistas aéreos y los explotadores de aeronaves independientemente de su nacionalidad y establecen un sistema de control de su aplicación igual para todos. Estas normas fijan unos requisitos mínimos de acuerdo con las prácticas a nivel internacional y europeo (CEAC) y siguiendo las orientaciones del Convenio de Montreal en cuanto a pasajeros, equipaje y carga, y la estructura del convenio de Roma en cuanto a la responsabilidad ante terceros.

2.3 Los requisitos mínimos de seguro introducidos a nivel comunitario se entienden sin perjuicio de los diversos regímenes de responsabilidad que existen en el mundo entero y que se rigen por normas de convenios internacionales, como los de Varsovia y Montreal acerca de la responsabilidad por daños a pasajeros, equipaje y carga, y el Convenio de Roma por lo que se refiere a daños a terceros, así como por el derecho comunitario<sup>4</sup> y el derecho nacional.

---

<sup>1</sup> COM (2001) 574 final de 10.10.2001: Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre las consecuencias de los atentados sufridos por los Estados Unidos para la industria del transporte aéreo y COM (2002) 320 final de 2.7.2002: Comunicación de la Comisión sobre los seguros en el sector del transporte aéreo tras los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos.

<sup>2</sup> Reglamento (CE) n° 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo del 21 de abril de 2004 sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y los operadores aéreos, DO L 138 de 30.04.2004, p.1

<sup>3</sup> Reglamento (CEE) n° 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas.

<sup>4</sup> Reglamento (CEE) n° 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, DO L 285 de 17.10.1997, p. 1, modificado por el Parlamento Europeo, y el Reglamento (CE) n° 889/2002 del Consejo, del 13 de mayo de 2002, aplicable a las compañías aéreas comunitarias, DO L 140 de 30.05.2002, p. 2.

### 3. PRINCIPIOS Y CONCEPTOS EN LOS QUE SE BASAN LAS NUEVAS NORMAS

3.1 Como la legislación sobre los requisitos mínimos está pensada de manera que interactúe tanto con el convenio de Montreal como con el futuro convenio de Roma, se llama la atención de la Asamblea de la OACI sobre los principales principios y conceptos de las nuevas normas:

- Todos los transportistas aéreos y explotadores de aeronaves con independencia de su nacionalidad están obligados sin distinción alguna, cuando entran o salen del territorio de un Estado miembro o vuelan por encima de éste, a contar con un seguro de riesgos básicos y de riesgos de guerra y terrorismo con respecto a daños a pasajeros, equipaje, carga y terceros, sin el cual no se autoriza su entrada en la Comunidad.
- Los transportistas aéreos y, cuando así se les pida, los explotadores de aeronaves, acreditarán que cumplen los requisitos de seguro establecidos en el Reglamento proporcionando a las autoridades competentes del Estado miembro un depósito de póliza de seguro o cualquier otra prueba de seguro válida.
- El Reglamento obliga a los Estados miembros de la Comunidad Europea a asegurarse de que los transportistas aéreos y los explotadores de aeronaves cumplen las normas comunitarias. Cuando sea necesario, los Estados miembros podrán solicitar pruebas suplementarias al transportista aéreo, al explotador de aeronaves o al asegurador.
- Los Estados miembros de la Comunidad Europea tienen la obligación de sancionar las infracciones de las nuevas normas tomando medidas eficaces, proporcionales y disuasorias. Respecto de los transportistas aéreos comunitarios, las sanciones podrán incluir la retirada de la licencia de explotación, sujeta a las disposiciones correspondientes sobre concesión de licencias y de conformidad con ellas. Respecto de los transportistas aéreos no comunitarios y de los explotadores de aeronaves que utilicen aeronaves matriculadas fuera de la Comunidad, las sanciones podrán incluir la denegación del derecho a aterrizar en el territorio de un Estado miembro de la Comunidad Europea.
- Cuando los Estados miembros consideren que no se cumplen las condiciones del Reglamento, no permitirán que una aeronave despegue hasta que el transportista aéreo o el explotador de aeronaves en cuestión presente pruebas de que cuenta con la cobertura de seguro adecuada según lo dispuesto en el Reglamento.
- En casos excepcionales de disfunción del mercado de los seguros, está previsto un procedimiento especial según el cual la Comisión puede determinar las medidas adecuadas para la aplicación de los principios de las nuevas normas.
- Los requisitos mínimos de seguro para la responsabilidad respecto a pasajeros son los siguientes:

<b>Categoría de aviones</b>	<b>Seguro mínimo (DEG por pasajero)</b>
Aviones con masa máxima de despegue (MTOM) $\leq$ 2700 Kg en operaciones no comerciales	100 000
Aviones con MTOM $\leq$ 2700 Kg en operaciones comerciales	250 000
Aviones con MTOM $>$ 2700 Kg en todos los tipos de operaciones	250 000

- El requisito mínimo de seguro para la responsabilidad por el equipaje se fija en 1 000 DEG por pasajero en operaciones comerciales.
- El requisito mínimo de seguro para la responsabilidad por la carga se fija en 17 DEG por kilogramo en operaciones comerciales.
- Los requisitos mínimos de seguro para la responsabilidad respecto a terceros son los siguientes:

<b>Categoría</b>	<b>MTOM (Kg)</b>	<b>Seguro mínimo (millones de DEG por aeronave y por accidente)</b>
1	< 500	0,75
2	< 1000	1,5
3	< 2 700	3
4	< 6 000	7
5	< 12 000	18
6	< 25 000	80
7	< 50 000	150
8	< 200 000	300
9	< 500 000	500
10	$\geq$ 500 000	700

- Si en algún momento un transportista aéreo o explotador de aeronaves no dispusiera de la cobertura de seguro respecto a los daños a terceros debidos a riesgos de guerra o terrorismo a partir de un cálculo establecido por cada accidente, puede cumplir sus obligaciones de asegurar tales riesgos con un seguro global. La Comisión vigila de cerca la aplicación de esta disposición para asegurarse de que el seguro global sea al menos equivalente a la cantidad correspondiente establecida en el cuadro.

- El Reglamento se aplica directamente a todos los Estados miembros de la Comunidad Europea a partir del 30 de abril de 2005, un año después de su publicación en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas<sup>5</sup>. Mientras tanto, los Estados miembros están sujetos a la obligación general estipulada en el artículo 10 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea. En particular esto significa que tienen la obligación de tomar todas las medidas generales o particulares apropiadas para asegurar el cumplimiento de las obligaciones derivadas del Tratado o resultantes de actos de las instituciones de la Comunidad. También tienen la obligación de facilitar el cumplimiento de la misión de la Comunidad y de abstenerse de cualquier medida que pudiera poner en peligro la realización de los fines del Tratado. En la práctica, esto quiere decir que los Estados miembros deben abstenerse de aprobar medidas que dificulten la aplicación del Reglamento a partir del 30 de abril de 2005.

— FIN —

---

<sup>5</sup> DO L 138 de 30.04.2004, artículo 11.