Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

►**B** **REGLAMENTO (CE) Nº 785/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

de 21 de abril de 2004

sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos

(DO L 138 de 30.4.2004, p. 1)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		n°	página	fecha
►**M1**	Reglamento (CE) nº 1137/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de octubre de 2008	L 311	1	21.11.2008

▼B

REGLAMENTO (CE) Nº 785/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 21 de abril de 2004

sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular el apartado 2 de su artículo 80,

Vista la propuesta de la Comisión ([1]),

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ([2]),

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ([3]),

Considerando lo siguiente:

(1) En el marco de la política común de transportes, y a fin de reforzar la protección de los consumidores, es importante garantizar un nivel mínimo adecuado de seguros para cubrir la responsabilidad de las compañías aéreas con respecto a los pasajeros, el equipaje, la carga y terceros.

(2) En el mercado comunitario de la aviación se ha suprimido la distinción entre transporte aéreo nacional e internacional y, por tanto, conviene establecer requisitos mínimos de seguro para las compañías aéreas comunitarias.

(3) Es necesaria una acción común para garantizar que los requisitos mencionados se apliquen también a las compañías aéreas de terceros países a fin de mantener unas condiciones equitativas con las compañías aéreas comunitarias.

(4) En su Comunicación de 10 de octubre de 2001 sobre las consecuencias de los atentados sufridos por Estados Unidos para la industria del transporte aéreo, la Comisión manifestó su intención de examinar las cuantías y las condiciones en materia de seguros necesarias para la concesión de licencias de explotación por los Estados miembros a fin de garantizar un enfoque armonizado. Además, en su Comunicación de 2 de julio de 2002 sobre los seguros en el sector del transporte aéreo tras los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos, la Comisión declaró que seguiría vigilando la evolución del mercado de los seguros aéreos por lo que respecta a la revisión de las cuantías y condiciones de seguro necesarias para la concesión de licencias de explotación por los Estados miembros.

(5) Mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo ([4]), la Comunidad celebró el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, adoptado en Montreal el 28 de

([1]) DO C 20 E de 28.1.2003, p. 193.
([2]) DO C 95 de 23.4.2003, p. 16.
([3]) Dictamen del Parlamento Europeo de 13 de mayo de 2003 (no publicado aún en el Diario Oficial), Posición Común del Consejo de 5 de diciembre de 2003 (DO C 54 E de 2.3.2004, p. 40), Posición del Parlamento Europeo de 11 de marzo de 2004 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 30 de marzo de 2004.
([4]) DO L 194 de 18.7.2001, p. 38.

▼B

mayo de 1999 («Convenio de Montreal»), en el que se establecen las nuevas normas sobre la responsabilidad del transporte aéreo internacional de pasajeros, equipaje y carga. Se espera que estas normas sustituyan a las disposiciones del Convenio de Varsovia de 1929 y sus modificaciones posteriores.

(6) El artículo 50 del Convenio de Montreal exige a las partes que garanticen que las compañías aéreas disponen de suficiente cobertura para cubrir la responsabilidad con arreglo a dicho Convenio. El Convenio de Varsovia de 1929 y sus modificaciones posteriores seguirán coexistiendo con el Convenio de Montreal por un período indefinido. Ambos Convenios contemplan la posibilidad de una responsabilidad ilimitada.

(7) El artículo 7 del Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas [1], exige a éstas suscribir seguros que cubran su responsabilidad en caso de accidente, en particular con respecto a los pasajeros, el equipaje, la carga, el correo y terceros, aunque sin especificar las cuantías y condiciones mínimas del seguro.

(8) Conviene tener en cuenta el hecho de que la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) adoptó el 13 de diciembre de 2000 la Resolución CEAC/25-1 sobre los niveles mínimos de cobertura de seguro con respecto a la responsabilidad de los pasajeros y de terceros, que fue modificada el 27 de noviembre de 2002.

(9) Es necesario establecer requisitos mínimos en materia de seguros que cubran a los pasajeros, el equipaje, la carga y terceros para las compañías aéreas y los operadores aéreos que efectúan vuelos dentro del territorio de un Estado miembro, incluidas sus aguas territoriales, o con destino a él, procedentes de él o que lo sobrevuelen.

(10) Las obligaciones de seguro deben recaer en las compañías aéreas titulares de una licencia de explotación válida, y en el caso de las compañías aéreas comunitarias, titulares de una licencia de explotación válida concedida de conformidad con el Reglamento (CEE) nº 2407/92. La ausencia o la expiración de dicha licencia no exonera a la compañía de dicha obligación.

(11) El Convenio de Montreal regula específicamente la responsabilidad respecto de los pasajeros, el equipaje y la carga, mientras que el correo se rige, de conformidad con el artículo 2 de dicho Convenio, por «las normas aplicables a las relaciones entre los transportistas y las administraciones postales». En la Comunidad, el seguro por dicha responsabilidad está suficientemente reglamentado por el artículo 7 del Reglamento (CEE) nº 2407/92.

(12) No debe exigirse el seguro obligatorio a las aeronaves de Estado ni a otros tipos determinados de aeronaves.

(13) Debe establecerse una cobertura mínima de seguro en situaciones en las que una compañía aérea o un operador aéreo sean responsables con respecto a los pasajeros, el equipaje, la carga y terceros de conformidad con las normas de los Convenios internacionales, el Derecho comunitario o nacional, sin interferir con dichas normas.

(14) El seguro debe cubrir la responsabilidad específica de aviación respecto de los pasajeros, el equipaje, la carga y terceros. En relación con los pasajeros, el equipaje y la carga, el seguro debe incluir cobertura para fallecimiento y lesiones personales causadas por accidentes y para la pérdida o destrucción o daños del equipaje y la carga. En relación con terceros, el seguro debe incluir cobertura para fallecimiento, lesiones personales y daños a los bienes causados por los accidentes.

[1] DO L 240 de 24.8.1992, p. 1.

▼B

(15) El presente Reglamento no debe interpretarse como una exigencia de doble seguro. En la medida en que la compañía contratante y la compañía que realiza de hecho el transporte en el sentido del artículo 39 del Convenio de Montreal puedan considerarse responsables en relación con los mismos daños, los Estados miembros pueden establecer medidas específicas para evitar el doble seguro.

(16) Aunque los seguros globales representan una práctica del mercado que puede conducir a la asegurabilidad, en particular de los riesgos vinculados a la guerra y el terrorismo, ya que permiten a los aseguradores controlar mejor sus responsabilidades, esta práctica no debe eximir a una compañía aérea o a un operador aéreo de la obligación de respetar los requisitos mínimos en materia de seguro cuando se haya alcanzado el seguro global fijado en su contrato de seguro.

(17) Es necesario exigir a las compañías aéreas que demuestren que respetan en todo momento los requisitos mínimos de seguro para cubrir su responsabilidad, tal como establece el presente Reglamento. En relación con las compañías aéreas comunitarias y los operadores aéreos que utilicen aeronaves matriculadas en la Comunidad, el depósito de la prueba del seguro en un Estado miembro debe bastar para todos los Estados miembros, siempre que dicho seguro se suscriba con una compañía autorizada para ello en virtud de la legislación vigente.

(18) Con respecto a los sobrevuelos del territorio de un Estado miembro por parte de compañías aéreas no comunitarias o aeronaves matriculadas fuera de la Comunidad, que no impliquen aterrizaje ni despegue en ningún Estado miembro, el Estado miembro cuyo territorio se sobrevuele puede, de conformidad con el Derecho internacional, solicitar pruebas del cumplimiento de los requisitos de seguro del presente Reglamento, por ejemplo efectuando controles aleatorios.

(19) Los requisitos mínimos de seguro deben revisarse tras cierto tiempo.

(20) Los procedimientos de control de la aplicación de los requisitos mínimos de seguro deben ser transparentes y no discriminatorios, y no deben impedir la libre circulación de bienes, personas, servicios y capitales.

(21) Las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento deben aprobarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ([1]).

(22) Cuando sean necesarias normas adicionales para establecer un seguro adecuado que cubra la responsabilidad específica de aviación en relación con puntos no abordados por el presente Reglamento, los Estados miembros deben tener la posibilidad de adoptar dichas normas.

(23) El 2 de diciembre de 1987 el Reino de España y el Reino Unido acordaron en Londres, en una declaración conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores de ambos países, un régimen para una mayor cooperación en la utilización del aeropuerto de Gibraltar. Dicho régimen todavía no ha comenzado a aplicarse.

(24) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, el establecimiento de requisitos mínimos de seguro que puede contribuir a la realización de los objetivos del mercado interior de la aviación reduciendo las distorsiones de la competencia, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por

([1]) DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

▼B

consiguiente, puede lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objetivo

1. El presente Reglamento tiene por objetivo establecer los requisitos mínimos para las compañías aéreas y operadores aéreos en materia de seguro de pasajeros, equipaje, carga y terceros.

2. Respecto del transporte de correo, se aplicarán los requisitos en materia de seguro establecidos en el Reglamento (CEE) nº 2407/92 y en las legislaciones nacionales de los Estados miembros.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a todas las compañías aéreas y a todos los operadores aéreos que efectúan vuelos dentro del territorio de un Estado miembro en el que sea de aplicación el Tratado, con destino a él, procedentes de él o que lo sobrevuelen.

2. El presente Reglamento no se aplicará a:

a) las aeronaves de Estado en el sentido de la letra b) del artículo 3 del Convenio de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

b) los aeromodelos con una MTOM inferior a 20 kg;

c) los artefactos voladores propulsados a pie (incluidos los paramotores y las alas delta);

d) los globos cautivos;

e) las cometas;

f) los paracaídas (incluidos los ascensionales);

g) las aeronaves, planeadores incluidos, con una MTOM inferior a 500 kg, y los ultraligeros que:

— se utilicen con fines no comerciales, o

— se utilicen para prácticas de vuelo locales que no entrañen el cruce de fronteras internacionales,

en todo lo relativo a los requisitos de seguro derivados del presente Reglamento en relación con los riesgos de guerra y terrorismo.

3. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar se entenderá sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido en la controversia respecto a la soberanía sobre el territorio en el que se sitúa el aeropuerto.

4. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar se suspenderá hasta que comience la aplicación del régimen contenido en la declaración conjunta efectuada por los Ministros de Asuntos Exteriores del Reino de España y del Reino Unido el 2 de diciembre de 1987. Los Gobiernos de España y del Reino Unido informarán al Consejo acerca de la fecha en que dicho régimen comience a ser efectivo.

▼B

Artículo 3

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

a) «compañía aérea»: toda empresa de transporte aéreo titular de una licencia de explotación válida;

b) «compañía aérea comunitaria»: toda empresa de transporte aéreo que posea una licencia de explotación válida concedida por un Estado miembro de conformidad con el Reglamento (CEE) nº 2407/92;

c) «operador aéreo»: toda persona o entidad, sin ser una compañía aérea, que tenga a su disposición efectiva y continua el uso o la explotación de la aeronave; se considerará que la persona física o jurídica a cuyo nombre se haya matriculado la aeronave es el operador, a menos que dicha persona pueda demostrar que el operador es otra persona;

d) «vuelo»:
— respecto de los pasajeros y del equipaje sin facturar, el período de transporte de los pasajeros mediante aeronave, incluido su embarque y desembarque,

— respecto de la carga y del equipaje facturado, el período del transporte del equipaje y de la carga desde momento en que se confían a la compañía aérea hasta el momento de la entrega al receptor designado,

— respecto de terceros, el uso de una aeronave desde el momento en que se aplica la fuerza a sus motores a fin de llevar a cabo el despegue real o las maniobras en tierra hasta el momento en que, tras el aterrizaje, sus motores se han detenido completamente; además, el desplazamiento de una aeronave mediante vehículos para remolcar o apartar o mediante las fuerzas habitualmente aplicadas para empujar o levantar aeronaves, en particular mediante corrientes de aire;

e) «DEG»: Derechos Especiales de Giro, según la definición del Fondo Monetario Internacional;

f) «MTOM»: la masa máxima de despegue, que corresponde a una cantidad certificada específica para todos los tipos de aeronaves, como figura en el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave;

g) «pasajero»: toda persona presente en un vuelo con el consentimiento de la compañía aérea o del operador aéreo, excluidos los miembros de la tripulación y el personal de cabina que estén de servicio;

h) «tercero»: toda persona física o jurídica, excluidos los pasajeros y los miembros de la tripulación y el personal de cabina que estén de servicio;

i) «operación comercial»: una operación con remuneración y/o arrendamiento.

Artículo 4

Principios del seguro

1. Las compañías aéreas y operadores aéreos mencionados en el artículo 2 estarán asegurados de conformidad con el presente Reglamento en cuanto a su responsabilidad específica de aviación respecto de los pasajeros, el equipaje, la carga y terceros. Los riesgos asegurados incluirán actos de guerra, terrorismo, secuestro, actos de sabotaje, apoderamiento ilícito de aeronaves y disturbios sociales.

2. Las compañías aéreas y los operadores aéreos garantizarán que la cobertura del seguro existe para cada uno de los vuelos independiente-

▼B

mente de si la aeronave explotada está a su disposición en propiedad o a través de cualquier tipo de contrato de arrendamiento financiero, o mediante servicios conjuntos o de franquicia, reparto de códigos o cualquier otro acuerdo del mismo tipo.

3. El presente Reglamento se entenderá sin perjuicio de las normas sobre responsabilidad derivadas de:

— los Convenios internacionales en los que los Estados miembros y/o la Comunidad son Partes,

— el Derecho comunitario, y

— el Derecho nacional de los Estados miembros.

Artículo 5

Cumplimiento

1. Las compañías aéreas y, cuando así se les pida, los operadores aéreos, mencionados en el artículo 2, demostrarán que cumplen los requisitos de seguro establecidos en el presente Reglamento proporcionando a las autoridades competentes del Estado miembro de que se trate un depósito de póliza de seguro o cualquier otra prueba de seguro válida.

2. A efectos del presente artículo, se entenderá por «Estado miembro de que se trate» el Estado miembro que haya concedido la licencia de explotación a la compañía aérea comunitaria o el Estado miembro en el que estén matriculados la aeronave o el operador aéreo. En el caso de compañías aéreas no comunitarias y de operadores aéreos que utilicen aeronaves matriculadas fuera de la Comunidad, se entenderá por «Estado miembro de que se trate» el Estado miembro al que se dirijan o del que procedan los vuelos.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, los Estados miembros cuyo territorio se sobrevuele podrán exigir a las compañías aéreas y a los operadores aéreos mencionados en el artículo 2 que presenten pruebas de un seguro válido de conformidad con el presente Reglamento.

4. En relación con las compañías aéreas comunitarias y los operadores aéreos que utilicen aeronaves matriculadas en la Comunidad, el depósito de la prueba del seguro en el Estado miembro al que se hace referencia en el apartado 2 será suficiente para todos los Estados miembros, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 6 del artículo 8.

5. En casos excepcionales de disfunción del mercado de los seguros, la Comisión podrá determinar, de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 9, las medidas adecuadas para la aplicación del apartado 1.

Artículo 6

Seguro respecto de la responsabilidad por los pasajeros, el equipaje y la carga

1. Con respecto a la responsabilidad por los pasajeros, la cobertura mínima del seguro será de 250 000 DEG por pasajero. No obstante, con respecto a las operaciones no comerciales realizadas con una aeronave de una MTOM igual o inferior a 2 700 kg, los Estados miembros podrán establecer una cobertura mínima del seguro más reducida, siempre que dicha cobertura sea al menos de 100 000 DEG por pasajero.

2. Con respecto a la responsabilidad por el equipaje, la cobertura mínima del seguro será de 1 000 DEG por pasajero en las operaciones comerciales.

▼B

3. Con respecto a la responsabilidad por la carga, la cobertura mínima del seguro será de 17 DEG por kilogramo en las operaciones comerciales.

4. Los apartados 1, 2 y 3 no se aplicarán a los vuelos sobre el territorio de los Estados miembros efectuados por compañías aéreas no comunitarias y por operadores aéreos que utilicen aeronaves matriculadas fuera de la Comunidad, que no conlleven el aterrizaje en dicho territorio o el despegue del mismo.

▼M1

5. Los valores contemplados en el presente artículo podrán adaptarse, según corresponda, cuando las modificaciones de los tratados internacionales correspondientes lo hagan necesario. Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 9, apartado 3.

▼B

Artículo 7

Seguro de responsabilidad con respecto a terceros

1. En relación con la responsabilidad con respecto a terceros, la cobertura mínima del seguro por accidente para cada aeronave será:

Categoría	MTOM (kg)	Seguro mínimo (millones de DEG)
1	< 500	0,75
2	< 1000	1,5
3	< 2700	3
4	< 6000	7
5	< 12000	18
6	< 25000	80
7	< 50000	150
8	< 200000	300
9	< 500000	500
10	≥ 500000	700

Si en algún momento una compañía aérea u operador aéreo 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, dicha compañía u operador aéreo podrá cumplir sus obligaciones de asegurar dichos riesgos con un seguro global. La Comisión vigilará de cerca la aplicación de esta disposición para asegurarse de que dicho seguro global es al menos equivalente a la cantidad correspondiente establecida en el cuadro.

▼M1

2. Los valores contemplados en el presente artículo podrán adaptarse, según corresponda, cuando las modificaciones de los tratados internacionales correspondientes lo hagan necesario. Estas medidas destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 9, apartado 3.

▼B

Artículo 8

Aplicación y sanciones

1. Los Estados miembros velarán por que las compañías aéreas y los operadores aéreos mencionados en el artículo 2 cumplan con el presente Reglamento.

2. A efectos del apartado 1, y sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 7, con respecto a los sobrevuelos por parte de compañías aéreas no comunitarias o aeronaves matriculadas fuera de la Comunidad, que no impliquen aterrizaje ni despegue en un Estado miembro, y con respecto a las escalas que dichas aeronaves hagan en los Estados miembros a efectos que no sean de tráfico, el Estado miembro de que se trate podrá solicitar pruebas del cumplimiento de los requisitos de seguro establecidos en el presente Reglamento.

3. Cuando sea necesario, los Estados miembros podrán solicitar pruebas suplementarias a la compañía aérea, al operador aéreo o al asegurador de que se trate.

4. Las sanciones previstas para las infracciones del presente Reglamento serán eficaces, proporcionales y disuasorias.

5. Respecto de las compañías aéreas comunitarias, las sanciones podrán incluir la retirada de la licencia de explotación, sujeta a las disposiciones correspondientes del Derecho comunitario y de conformidad con ellas.

6. Respecto de las compañías aéreas no comunitarias y de los operadores aéreos que utilicen aeronaves matriculadas fuera de la Comunidad, las sanciones podrán incluir la denegación del derecho de aterrizar en el territorio de un Estado miembro.

7. Cuando los Estados miembros consideren que no se cumplen las condiciones del presente Reglamento, no permitirán que una aeronave despegue hasta que la compañía aérea o el operador aéreo en cuestión presente pruebas de la cobertura de seguro adecuada de conformidad con el presente Reglamento.

Artículo 9

Procedimiento del Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité creado por el artículo 11 del Reglamento (CEE) nº 2408/92, del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias ([1]).

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

▼M1

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 *bis*, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

▼B

4. El Comité podrá además ser consultado por la Comisión sobre cualquier otro asunto referente a la aplicación del presente Reglamento.

([1]) DO L 240 de 24.8.1992, p. 8; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1882/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

▼B

Artículo 10

Informe y cooperación

1. La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación del presente Reglamento a más tardar el 30 de abril de 2008.

2. Los Estados miembros remitirán a la Comisión, previa solicitud, información sobre la aplicación del presente Reglamento.

Artículo 11

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los doce meses de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.