



# El seguro de aviación. Efectos del siniestro de 11 de septiembre

**Paola Serrano**  
MAPFRE INDUSTRIAL

**«Toda esta situación ha provocado que los precios de los seguros de aviación se multipliquen como mínimo por 10, hecho éste que, unido a la drástica reducción de pasajeros que están sufriendo las líneas aéreas, a los incrementos de costes por las medidas de seguridad implementadas y a la crisis estructural por la que ya atravesaban gran parte de ellas, potencia la crisis de un sector que resulta clave para el desarrollo económico de cualquier país»**

El seguro de aviación es una variante del contrato de seguro que se caracteriza por proyectar su cobertura sobre intereses que pueden afectar a la aeronave, a su tripulación, a los pasajeros, a las mercancías transportadas, a los fletes e incluso a terceros, en vuelo o en tierra, que, aunque extraños a la expedición, se pueden ver afectados por el siniestro en sus personas o bienes. Así pues, y según los casos, el seguro de aviación puede ser calificado como seguro de daños, seguro de responsabilidad civil o seguro de accidentes.

Dada la amplitud del tema, orientaremos nuestro enfoque a los seguros de daños (limitándolo a los comúnmente denominados seguros de cascos) y de responsabilidad civil, por ser las

coberturas básicas del seguro de aviación, dejando, por tanto, accidentes que, en definitiva, siguen la técnica tradicional de este seguro con la lógica peculiaridad de la naturaleza de los riesgos cubiertos.

**SEGURO DE CASCOS:** tiene por objeto garantizar los daños sufridos por la aeronave en vuelo, marchando por tierra o en el suelo.

Las pólizas de RIESGOS ORDINARIOS garantizan protección al operador en caso de pérdida total o parcial derivada de riesgos como incendio, explosión, colisión con un objeto fijo o móvil, salida de la aeronave de la pista de aterrizaje, etc., con sujeción a ciertas exclusiones específicas como las que se refieren a la pérdida de arriendo, al desgaste, averías o fallos electrónicos o mecánicos, confiscación, guerra o terrorismo.

Las pólizas de RIESGOS DE GUERRA Y TERRORISMO completan la anterior cobertura al cubrir guerra, terrorismo, huelgas, secuestros o confiscaciones.

**SEGURO DE RESPONSABILIDADES,** dentro del cual debemos distinguir, según la actividad del asegurado, las responsabilidades derivadas del transporte regular o chárter de pasajeros o mercancías, las de las compañías prestadoras de servicios en conexión con la navegación aérea, las del fabricante o reparador de aeronaves o las de empresas dedicadas a la aviación general dentro de las que se encuentran escuelas, fumigación, extinción de incendios, ambulancia aérea, exhibiciones, etc.

Las responsabilidades del operador dedicado al transporte de pasajeros o mercancías pueden ser contractuales o extracontractuales.

Las responsabilidades contractuales cubiertas por el seguro son la responsabilidad frente a los pasajeros y frente a la carga transportada. En ambos casos, el contrato de pasaje o de la carta de porte aéreo junto con la legislación nacional e internacional constituyen la base sobre la que se fundamenta su responsabilidad contractual.

El seguro de responsabilidad civil frente a pasajeros cubre el perjuicio económico que pueda derivarse para el patrimonio del empresario aéreo, a consecuencia de las reclamaciones interpuestas contra él por los pasajeros o sus derechohabientes por los daños personales derivados de un accidente sufrido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque, y basadas en:

- Ley de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960 y RD 37/2001 por el que se actualiza la cuantía de las indemnizaciones por daños previstas en la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.
- Reglamento CE 2027/97
- Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929 modificado por el Protocolo Adicional 1, 2 y 4 de Montreal de 1975.

El seguro de responsabilidad frente a la carga cubre las cantidades que el operador quede obligado a pagar como consecuencia de daños accidentales sufridos por la mercancía o por la pérdida de la misma siempre



que se haya producido durante el tiempo transcurrido desde el comienzo de las operaciones de embarque hasta que finalice el desembarque.

Las responsabilidades extracontractuales del operador se garantizan a través del seguro de responsabilidad civil frente a terceros en la superficie, mediante el que se cubre el perjuicio económico que pueda derivarse para el operador por las cantidades que resulte obligado a pagar a consecuencia de muerte o lesiones sufridas por personas que no sean pasajeros, tripulantes o empleados de la línea aérea o por daños a bienes que no estén bajo el cuidado, custodia o control de la línea aérea. Estas coberturas, no obstante, excluyen, entre otras, las reclamaciones derivadas de ruidos, polución o interferencias eléctricas o electromagnéticas.

Las responsabilidades de las compañías prestadoras de servicios conexos a la navegación aérea pueden quedar cubiertas a través de una modalidad de seguro cuyo interés ha ido creciendo conforme los poderes públicos han abierto a la iniciativa privada la posibilidad de actuar y desarrollar actividades dentro de los recintos aeroportuarios. Así, dentro de esta modalidad pueden cubrirse las reclamaciones derivadas de daños provocados por el suministro de combustible, por instrucciones cursadas por las torres de control, por el funcionamiento defectuoso de las instalaciones del aeropuerto...

Por lo que se refiere al fabricante o reparador de aeronaves, su responsabilidad viene determinada por las reclamaciones que pueda formular el comprador o propietario de la aeronave por los vicios o defectos en la construcción, reparación o mantenimiento llevado a cabo en la aeronave. Por ello, a través del seguro se buscan fórmulas que otorguen protección frente a este tipo de reclamaciones incluyendo una eventual paralización de las aeronaves que, deri-

vada de este hecho, pudiera ser dictada por una autoridad aeronáutica. Las garantías de este tipo de cobertura son:

- Responsabilidad por productos mediante la que se cubren los daños a pasajeros y a terceros causados por un accidente en el que se pruebe que la causa ha sido un producto defectuoso.
- Responsabilidad por productos incluida la paralización de aeronaves que, además cubre la pérdida de beneficios sufrida por la inmovilización de la aeronave dictada por una autoridad competente en materia de aeronavegabilidad.

Por último, las compañías aéreas dedicadas a la fumigación y a la extinción de incendios suelen contratar coberturas específicas que les protejan de reclamaciones derivadas, por ejemplo, de los daños producidos por la utilización de productos químicos.

Los límites de cobertura requeridos por el seguro de aviación son muy elevados ya que al valor asegurado de las aeronaves se unen los límites de responsabilidad civil contratados que, en caso de siniestro, servirán para hacer frente a las reclamaciones de pasajeros o sus derechohabientes, así como a las de terceros en la superficie a consecuencia de los daños provocados por las aeronaves. Esta situación genera una gran dependencia de los mercados internacionales de reaseguro siendo el mercado inglés el mercado de referencia tradicional del seguro de aviación.

Las consecuencias derivadas de esta situación de dependencia ha tenido su mayor manifestación a raíz de los ataques terroristas del pasado 11 de septiembre. Haciendo uso del derecho que se reservan aseguradores y reaseguradores en todas las pólizas a cancelar la cobertura de responsabilidad civil por actos de guerra y terrorismo, el 24 de septiembre todas las líneas aéreas y demás operadores del mundo

veían cancelada su cobertura de responsabilidad civil por daños a terceros no pasajeros derivados de guerra y terrorismo.

Los reaseguradores aceptaron reinstalar esta cobertura reduciendo drásticamente el límite hasta USD 50 millones (EUR 55,25 millones) a cambio de una prima adicional de USD 1,25 (EUR 1,38) por pasajero transportado. Estas condiciones de cobertura fueron impuestas por el mercado reasegurador para todos los riesgos, independientemente de su zona de vuelo, pasajeros transportados, siniestralidad, etc.

Sin embargo, esta solución no resolvía totalmente el problema ya que, a pesar del precio, el nuevo límite ofrecido era considerado insuficiente por las líneas aéreas que, por ello, se negaron a seguir volando en estas condiciones. Ante esta situación mundial, y en lo que se refiere al ámbito de la Unión Europea, el ECOFIN autorizó a los Estados Miembros a cubrir transitoriamente estos riesgos. En España, esta ayuda se ha instrumentalizado a través del Consorcio de Compensación de Seguros que pasa a administrar por cuenta del Estado el reaseguro de la cobertura de responsabilidad civil frente a terceros no pasajeros derivada de Riesgos de Guerra y Terrorismo en exceso de USD 50 millones (EUR 55,25 millones) y hasta los límites de la póliza original por un período inicial de 30 días prorrogándose sucesivamente hasta el 31 de diciembre de 2001.

Toda esta situación ha provocado que los precios de los seguros de aviación se multipliquen como mínimo por 10, hecho éste que, unido a la drástica reducción de pasajeros que están sufriendo las líneas aéreas, a los incrementos de costes por las medidas de seguridad implementadas y a la crisis estructural por la que ya atravesaban gran parte de ellas, potencia la crisis de un sector que resulta clave para el desarrollo económico de cualquier país. ■