



RESPUESTAS AL CUESTIONARIO SOBRE APLICACIÓN DEL REGLAMENTO (CE) 785/2004 SOBRE REQUISITOS DE SEGURO DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS Y OPERADORES AÉREOS

Q 1.-

De acuerdo con los datos disponibles, el Reglamento no ha tenido impacto en las pólizas de seguro de los transportistas aéreos españoles. Además, las compañías españolas generalmente contratan coberturas superiores a los mínimos exigidos por el Reglamento.

Q 2.-

Para los operadores de aviación general, el Reglamento ha supuesto un incremento importante de las primas, debido en particular al aumento de la cobertura mínima de la responsabilidad a terceros y a la cobertura del riesgo por guerra y terrorismo. Durante el primer año desde la entrada en vigor del Reglamento, el incremento medio de las primas por dichos conceptos se situó en torno al 25%, si bien este porcentaje ha ido disminuyendo, hasta el 10-15% actual.

Q 3.-

Según la información suministrada por el sector asegurador en España, a la hora de determinar el importe de las primas de seguro de las aeronaves históricas se tienen en cuenta todas las circunstancias específicas del riesgo, de forma que el precio de su seguro es inferior al que se aplicaría a una aeronave con igual masa máxima al despegue dedicada a otro tipo de operación.

Q 4.-

Las circunstancias que dieron lugar a la exigencia de esa cobertura no han cambiado. Por otro lado, es habitual que las aeronaves destinadas a operaciones no comerciales utilicen aeródromos privados, en los que las medidas y procedimientos de seguridad no se alcanzan el mismo nivel de los aeropuertos comerciales.

Q 5.-

Hasta el momento, no se ha detectado esa necesidad

Q 6.-

La mayoría, por no decir la totalidad, de los operadores de terceros países que vuelan a España suministran un Certificado de Seguro como prueba de haber concertado seguros de responsabilidad.

En algunos casos, para la cobertura a terceros por guerra, terrorismo y/o otros riesgos relacionados, las compañías presentan una carta de sus Autoridades expresando un compromiso de cobertura por parte del Estado sobre la totalidad de la cobertura exigida por el Reglamento o por el exceso con respecto a la cobertura que suministre el mercado.



Q 7.-

La creación de un modelo unificado de “Certificado de Seguro” a nivel de la UE, facilitaría enormemente tanto el trabajo de las Autoridades como el de las compañías y las aseguradoras.

A modo de ejemplo, se anexa el modelo optativo de certificado que las compañías aéreas de terceros países que deseen volar a España podrán suministrar para agilizar los trámites de acreditación.

Q 11 (8).-

En España no se ha adoptado medida alguna para la aplicación del artículo 6 (1) con respecto a las operaciones no comerciales realizadas con aeronaves de masa máxima al despegue inferior a 2.700 Kgs.. Teniendo en cuenta la información facilitada por el sector asegurador, se estima que la reducción a 100.000 DEG de la cobertura del seguro a los pasajeros de esas aeronaves no tendría un impacto muy significativo en la prima, ya que en este tipo de operaciones la cobertura por responsabilidad a terceros junto con la cobertura por riesgo por guerra y terrorismo son los factores más determinantes.

Q 12 (9).-

No se han detectado hasta ahora problemas específicamente derivados de la aplicación del Reglamento 889/2002

Q 14 (10).-

Se considera conveniente que las normas en materia de responsabilidad de las compañías comunitarias frente a terceros por riesgos de guerra y terrorismo estén también armonizadas.

Q 15 (11).-

La alternativa que aquí se contempla, no es incompatible con el hecho de que se mantengan las disposiciones del Reglamento en relación a los transportistas aéreos de terceros países, pudiendo aplicarse ambos métodos.

Q 16 (12).-

Por la información recabada del sector asegurador español, no parece que el mercado sea partidario de establecer una cobertura obligatoria de seguro para estos supuestos.

Q 17 (13).-

Las Autoridades españolas tampoco son partidarias de establecer un seguro adicional para estos casos. Se estima que penalizaría precisamente a las compañías más grandes cuya solvencia, en general, es mayor. Además, los Estados miembros están facultados no sólo para denegar una licencia si no están suficientemente satisfechos acerca



de la capacidad económico-financiera de una empresa, sino también para realizar un seguimiento estrecho de la solvencia de las compañías ya autorizadas.

Q 18 (14).-

No se considera necesaria, hoy por hoy, una simplificación del Reglamento 785/2004.

Q 19 (15).-

Las Autoridades españolas consideran positiva la armonización de los requisitos de seguro incluso en el caso de las operaciones no comerciales, y estiman que estas aeronaves no deberían quedar fuera del ámbito de aplicación del Reglamento.

Madrid, 16 de noviembre de 2007.



ANEXO Modelo de certificado de Seguro

SGETA-PTA-03ES-1

**CERTIFICADO DE SEGURO
PARA COMPAÑÍAS Y OPERADORES AÉREOS
Responsabilidad general con respecto a pasajeros, equipaje, carga y terceros.**

Referencia: (Referencia del Certificado)

NOSOTROS, (Asegurador), CERTIFICAMOS

que hemos emitido una póliza o pólizas de Seguro de Responsabilidad de Aviación, de referencia:
(Referencia(s) de las Pólizas)

, de **Seguro de Responsabilidad de Aviación**, de acuerdo a los siguientes términos:

ASEGURADO ⁽¹⁾ :	
PERIODO DE VALIDEZ ⁽²⁾ :	Desde: _____ Hasta: _____ <small>En caso de que la cobertura del seguro sea interrumpida antes del periodo de validez arriba indicado, el asegurado deberá notificarlo por escrito inmediatamente a la Dirección General de Aviación Civil.</small>
AERONAVES ⁽³⁾ :	<input type="checkbox"/> <i>Toda la flota perteneciente u operada por el asegurado</i> <input type="checkbox"/> <i>La flota incluida en el Anexo I a este certificado</i>
Adicionalmente el asegurador certifica que el seguro cubierto por la póliza o pólizas referidas en este Certificado cumplen con el Reglamento (CE) 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril de 2004 sobre requisitos de seguro para compañías aéreas y operadores aéreos, y que las citadas pólizas no incluyen ningún término, condición, limitación, exclusión o provisión de cancelación que pueda ir en contra de esta regulación.	
Fecha de Emisión:	Datos de Contacto del Asegurador:
Firma y Sello del Asegurador ⁽⁴⁾ : (Nombre)	_____ (Nombre del Asegurador)
	_____ (Dirección)
	_____ (Código Postal, Ciudad, País)
	_____ (Persona de contacto que pueda verificar la validez del certificado)
	_____ / (Número de Teléfono) / (Número de fax)



SGETA-PTA-03ES-2

**CERTIFICADO DE SEGURO
PARA COMPAÑÍAS Y OPERADORES AÉREOS
Anexo I – Listado de Aeronaves**

Anexado y formando parte del Certificado de referencia: (Referencia del Certificado)

AERONAVES ⁽³⁾ :	<i>Tipo</i>	<i>Matrícula</i>	<i>Nº Serie</i>

EL RESTO DE TERMINOS Y CONDICIONES PERMANECE INALTERADO

Fecha de Emisión:

Firma y Sello del Asegurador⁽⁴⁾:

(Nombre)